Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtliche Berichte über die Verhandlungen des Badischen Landtags. 1919-1930

1926

33 (20.4.1926)

Visual Library

Amtliche Berichte
über die
Verhandlungen des Badischen Landtags.

33. Sitzung.

Dienstag, den 20. April 1926, nachmittags 1/2 4 Uhr.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingänge. Sodann

I. Mündliche Berichte des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung und Beratung über

a) Die Gesuche:

1. des Landgerichtsdirektors a. D. Frhr. v. Rüpplin in Konstanz, Schutz des Straßenverkehrs gegen Automobilgefahren,
   Berichterstatter Abg. Haas,
2. des Gemeindebürgervereins Weinheim, Bürgernutzen,
   Berichterstatter Abg. Sack,
3. des Verbands badischer Gemeinden, Vereinigung abgesonderter Gemarkungen mit benachbarten Gemeinden,
   Berichterstatter Abg. Kühn;

b) den Antrag der Abg. Dr. Glockner u. Gen., Bekämpfung der Zerstückelung landwirtschaftlicher Grundstücke (Drucks. Nr. 41 u. 41a),
   Berichterstatter Abg. Eggler.

*II. Begründung und Beantwortung der Förmlichen Anfragen der Abgeordneten

1. Klaiber u. Gen., zollfreie Einfuhr von Gefrierfleisch (Drucks. Nr. 102),
2. Dr. Mattes u. Gen., Zwischenkredit für die badische Landwirtschaft (Drucks. Nr. 103),
3. Dr. Mattes u. Gen., Gebäudesondersteuer der Hotelbetriebe (Drucks. Nr. 114),
4. Bock u. Gen., Haussuchungen bei Kommunisten und Beschlagnahme von Büchern, Zeitschriften usw. der Kommunistischen Partei und der Roten Hilfe (Drucks. Nr. 113),
5. Bock u. Gen., Entlassung älterer Arbeiter bei der Reichsbahn (Drucks. Nr. 108).

* Kam nicht mehr zur Behandlung.

Am Regierungstisch: Minister des Innern und des Kultus und Unterrichts **Remmele**, die Ministerialräte **Rein** und **Weitzel**, die Regierungsräte Dr. **Weißmann** und **Walz**.

Inhaltsverzeichnis:

Siehe Schluß des Amtl. Berichts Sp. 1631/32.

Präsident Dr. **Baumgartner** eröffnet die Sitzung um 3¾ Uhr und gibt folgende

Eingänge

bekannt:

I. **Verhinderungsanzeigen:**
der Abg. Duffner, Martin und Frau Rigel wegen Erkrankung, der Abg. Reinbold und Frau Siebert wegen geschäftlicher Verhinderung.

II. **Regierungsmitteilungen:**

1. Bereiterklärungen zur Beantwortung von Förmlichen Anfragen

a) des Herrn Ministers der Finanzen bezüglich der Förmlichen Anfragen der Abgeordneten
   Bock u. Gen., Entlassung älterer Arbeiter bei der Reichsbahn (Drucks. Nr. 108) — steht auf der heutigen Tagesordnung —,
   Bock u. Gen., Steuerstundungen in Baden (Drucks. Nr. 109) — wird auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen gesetzt werden —;

b) des Herrn Ministers des Innern bezügl. der Förmlichen Anfragen der Abg.
   Bock u. Gen., Haussuchungen bei Kommunisten und Beschlagnahme von Büchern, Zeitschriften usw. der Kommunistischen Partei und der Roten Hilfe (Drucks. Nr. 113) — steht auf der heutigen Tagesordnung —,
   Dr. Mattes u. Gen., Gebäudesondersteuer der Hotelbetriebe (Drucks. Nr. 114) — steht ebenfalls auf der heutigen Tagesordnung —.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Eingänge:

2. Mitteilung des Herrn Ministers des Innern über die Erledigung der vom Landtag 1924/25 an die Regierung überwiesenen

a) Anträge und Wünsche.

Diese Mitteilung wird, wie üblich, dem Geschäftsordnungsausschuß überwiesen.

Das Haus ist damit einverstanden.

b) Gesuche.

Diese Mitteilung wird auf Vorschlag des Präsidenten im Einverständnis des Hauses dem Ausschuß für Gesuche und Beschwerden überwiesen.

3. Mitteilung des Herrn Ministers des Innern, Aufwertung der Sparkassenguthaben.

Das ist die Antwort auf den Antrag, der im Plenum nach der Richtung hin gestellt worden ist und auf Erstattung eines solchen Gutachtens durch die Regierung ging.

Die Mitteilung wird auf Vorschlag des Präsidenten dem Ausschuß für Rechtspflege und Verwaltung überwiesen.

Außerdem wird sie den Mitgliedern des Hauses im Überdruck zugestellt werden.

Das Haus ist damit einverstanden.

III. **Aus der Mitte des Hauses:**

Antrag der Abg. Dr. Glockner u. Fraktion, Dr. Mattes u. Fraktion, Änderung der Geschäftsordnung des Badischen Landtags.

Wird als Drucksache Nr. 116 gedruckt und verteilt werden und hat folgenden Wortlaut:

Die Unterzeichneten beantragen, der Landtag wolle beschließen:

In die Geschäftsordnung des Badischen Landtags wird als § 71a eingeschaltet:

§ 71a.

Bei jeder Abstimmung darf jedes Mitglied erklären, daß es sich der Stimme enthalte. Stimmenthaltungen zählen mit bei Feststellung der Beschlußfähigkeit, nicht aber bei Berechnung der Mehrheit (§ 48 Abs. 1 der Verfassung). Wo aber das Gesetz die Zustimmung von mindestens zwei Dritteln oder die Zweidrittelmehrheit verlangt (Verfassung § 48 Absatz 3, § 60 Absatz 2, § 23 Absatz 3), werden die sich der Stimme Enthaltenden bei Berechnung der Mehrheit mitgezählt.

Der Antrag ist mit einer Begründung versehen.

Der Antrag wird dem Ausschuß für Geschäftsordnung zur weiteren Beratung überwiesen.

Das Haus ist damit einverstanden.

IV. **Gesuche:**

1. des Landesverbands der bad. Hotelindustrie und verwandter Betriebe, Gebäudesondersteuer,
2. des Gemeindeverbands Oberrhein E. V. Sitz Konstanz, Erstellung einer Wasserkraftanlage am Rhein bei Rekkingen,
3. der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe, Grund- und Gewerbesteuer,
4. des Bad. Handwerkskammertages, Grund- und Gewerbesteuergesetz,
5. des Bad. Verbands gemeinnütziger Bauvereinigungen, Bereitstellung von Darlehensgeldern für die gemeinnützige Wohnungsbautätigkeit,
6. der Stadtgemeinde Markdorf, Fortführung der Teuringertalbahn bis Wittenhofen,
7. des Bad. Beamtenbunds, Sterbegehalt betr.,
8. des Bundes der gehobenen mittleren Beamten Badens, Fußnote zur Gruppe VII der Bad. Besoldungsordnung,
9. des Bad. Waldbesitzerverbandes, Neufassung des Bad. Grund- und Gewerbesteuergesetzes, hier die Besteuerung der Waldungen,
10. der Beamtenabteilung des Gemeinde- und Staatsarbeiterverbandes Freiburg, Einreihung des Obermaschinisten K. Lorger an der Universität Freiburg in der Besoldungsordnung,
11. des Landesverbands Baden des Deutschen akadem. Assistentenverbandes, Neuregelung der Gehälter der bad. Hochschulassistenten.
12. des N. Kaufmann in Badenweiler um Rechtshilfe,
13. des Dr. A. Ruge in München um Rechtshilfe,
14. des A. Gröhl in Neckargerach um Rechtshilfe.
15. des Bad. Bäcker-Innungsverbandes, Verkaufszeit in Bäckereiläden.

Geschäftliche Behandlung:

Die Gesuche unter Ziffer 1 bis 4 sind bereits, weil dringlich, gemäß § 31 der Geschäftsordnung dem zuständigen Haushaltsausschuß überwiesen worden.

Die Gesuche Ziffer 5 bis 11 werden auf Vorschlag des Präsidenten dem Haushaltsausschuß überwiesen.

Das Haus ist mit den Überweisungen einverstanden.

Die Gesuche Ziffer 12—14 gehen an den Ausschuß für Gesuche und Beschwerden, Ziffer 15 an den Ausschuß für Rechtspflege und Verwaltung zur geschäftlichen Behandlung.

Der Präsident stellte fest, daß sich hinsichtlich der Überweisungen Widerspruch nicht erhebt.

V. **Sonstiges:**

1. Statistischer Bericht des Staatstechnikums Karlsruhe über das Winterhalbjahr 1925/26.

   Der Bericht, in 10 Exemplaren, wurde unter die einzelnen Fraktionen verteilt.

2. Jahresbericht des Arbeitersekretariats Pforzheim für das Jahr 1925.
3. Einladung des Gauvorstandes Baden des Reichsbanners Schwarz-Rot-Gold zu dem am 22.—24. Mai in Konstanz stattfindenden Republikanischen Tag.

   Die Einladung liegt auf der Kanzlei des Landtags auf.

4. Einladung des Bezirksverbandes Baden im Bunde deutscher Reichssteuerbeamten zu seinem am 18. April in Offenburg stattfindenden Bezirkstag.

   Diese Einladung ist den Mitgliedern des Hauses bereits schriftlich zugegangen.

5. Einladung der Wirtschaftlichen Vereinigung der Unternehmerverbände, Abteilung Baden, zu einem geselligen Zusammensein am Mittwoch, dem 21. April, abends 8 Uhr im kleinen Festhallesaal in Karlsruhe.

   Die Einladungen sind auch persönlich an die einzelnen Mitglieder des Hauses ergangen.

6. Jahrbuch des Hydrographischen Büros der Bad. Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe für 1922 und 1923 samt Beilagenheft. Wird verteilt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Eingänge:

7. Einladung des Herrn Ministers des Kultus und Unterrichts zum Besuch des Landestheaters und zwar zur heutigen Vorstellung „Figaros Hochzeit".

Die Einladungsliste hat bereits in den einzelnen Fraktionen zirkuliert.
auf dem Büro des Landtags abholen.

Hierauf wird in die

Tagesordnung

eingetreten.

Zu Ziffer I a 1 der Tagesordnung:

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung und Beratung über das Gesuch des Landgerichtsdirektors a. D. Freiherr von Rüpplin in Konstanz, Schutz des Straßenverkehrs gegen Automobilgefahren

erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Haas** (D. Vp.):

Namens des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung habe ich Ihnen über die Eingabe des Freiherr von Rüpplin, Landgerichtsdirektor a. D. in Konstanz, vom 18. Februar 1926, betreffend die Gefährdung des Straßenverkehrs durch die Automobilfahrt, zu berichten.

Die Veranlassung zu dieser Eingabe bildete, wie der Gesuchsteller selbst angibt, ein Unfall, den seine Frau in Konstanz auf der Friedrichstraße erlitten hat. Es wurde dabei eine Schädelverletzung und eine Gehirnerschütterung festgestellt, so daß die Frau vom 19. Oktober v. J. bis zum 26. November im Krankenhaus zubringen mußte. Die Lebensgefahr sei zwar beseitigt, es sei auch kein bleibender Schaden vorhanden, aber es seien dem Herrn Landgerichtsdirektor große Kosten erwachsen, die ihn, da er sein Kapitalvermögen verloren habe, sehr schwer drückten. Er fühle sich verpflichtet, dem Ministerium anheimzugeben, im Wege der Gesetzgebung oder Verordnung von Staats- oder Reichs wegen wie auch im Wege einer verschärften Anwendung dieser Vorschriften Maßnahmen einzuschlagen, um der von Tag zu Tag sich vergrößernden und vermehrenden Gefahr des Automobilverkehrs vorzubeugen.

Zur Begründung seines Gesuchs weist er auf folgende hauptsächliche Punkte hin:

1. Die Geschwindigkeit, die anscheinend in ganz Deutschland gleichmäßig eingeführt sei, betrage zur Zeit 30 km pro Stunde. Da sei es für ältere Leute, die nicht auf die Neuerscheinungen eingestellt seien, bei Überquerung der Straßen sehr schwer, da sie keine Übung in der Schätzung der Entfernung zwischen sich und dem Fahrzeug hätten. Die Folge sei Entschlußlosigkeit und Befangenheit und dann der Zusammenprall. Der Gesuchsteller glaubt, daß die Zeitverluste bei halber Geschwindigkeit, also bei etwa 15 km, für die Fahrzeuge nicht zu große seien; aber dadurch würden sehr viele Unglücksfälle verhindert werden. Er weist auf die Schweiz hin, wo im ganzen die Höchstgeschwindigkeit 15 km betrage und deren Durchführung streng überwacht werde.
2. Besonders gefährlich seien die Straßenkreuzungen oder strahlenförmig sich treffenden Straßen, da der Fußgänger meist nur nach rechts oder links schaue und die anderen Straßenzüge übersehe. Man sollte an solchen Stellen die Geschwindigkeit nur in der Höhe der Fußgängergeschwindigkeit zulassen.
3. Eine weitere Gefahr bilde die Mannigfaltigkeit der Signale, da die einen Autos flöten, die anderen trompeten, die dritten schellen und die vierten hupen würden. Dadurch sei es dem Fußgänger, der oft nur an eine Signalart gewöhnt sei, sehr schwer, er erkenne die anderen Warnungszeichen nicht und laufe unverschuldet in die Gefahr.
4. Nicht bloß die Ungewißheit der Anfahrt, sondern auch die Ungewißheit der Richtung bilde eine Gefahr, da die Aufzeigung des Führers mit dem Arm nicht genüge, da man oft nicht wisse, ob der Zeiger nur die Richtung seines Fahrzeugs angebe, oder ob er damit die Richtung des Fußgängers aufzeigen wolle, und daher der Fußgänger nicht wisse, wohin er gehen müsse.
5. Im Winter wären die Fußgänger oft genötigt, von der Fahrbahn auf die Schneedecke, auf die Seite zu treten, um dem Automobil auszuweichen, anstatt daß das Umgekehrte der Fall wäre, da dann für die Fußgänger, wenn sie nasse Füße bekommen, die Gefahr des Erkältens, namentlich für ältere Leute, sehr groß sei.
6. Es gäbe noch viel engere Straßen, in denen der Autoverkehr verboten sein sollte. Die Fußgänger würden genötigt sein, sich auf das oft sehr schmale Trottoir zu retten und von dort aus noch Gefahr laufen, da oft bei ziemlich rascher Fahrt die Autos sehr hart an dem Fußweg entlang führen und die Fußgänger, da sie auf der anderen Seite keinen Ausweicheplatz mehr haben, Gefahr liefen, noch angerempelt zu werden. Nebenbei weist er noch auf die Gefahr der Beschmutzung der Kleider hin, wodurch dem Betreffenden ein Schaden erwachsen würde.

Es gibt weiter der Gesuchsteller als

7. Punkt noch zur Erwägung anheim, ob nicht in der Nähe der menschlichen Wohnungen oder anderen Gebäuden der Autoverkehr überhaupt zu verbieten sei. Er weist auf die Explosion Ende Januar in Moabit hin, wo die Untersuchung mit großer Wahrscheinlichkeit ergeben habe, daß Autos die Erschütterung gebracht hätten, so daß die Gasrohre gelöst wurden und durch das entweichende Gas die Explosion verursacht worden sei.

Er gibt die Anregung, ob nicht eine Autosteuer und zwar als Sondersteuer eingeführt werden sollte, deren Ertrag zur Reparatur der durch die Auto beschädigten Häuser verwendet werden könnte; und als

8. Punkt führt er noch an, daß bei strenger Durchführung auch ein sozialpolitischer Erfolg gewährleistet sei. Wenn man bedenke und mitanschaue, wie oft manche Autofahrer namentlich in der heutigen Zeit mit mitleidig überlegenen, mißachtenden Blicken an den Fußgängern vorbeirasen, so käme doch manchem der Gedanke auf, daß das Prinzip des Artikels 109 der Reichsverfassung bei diesen Leuten nicht Eingang gefunden hätte. Der Artikel bestimmt nämlich in seinem Wortlaut: „Alle Deutschen sind vor dem Gesetze gleich. Männer und Frauen haben grundsätzlich dieselben staatsbürgerlichen Rechte und Pflichten" (Heiterkeit).

Zum Schlusse glaubt der Gesuchsteller noch darauf hinweisen zu müssen, daß diese Anregungen keinesfalls einen Vorwurf für die Behörden in Konstanz bedeuteten, die ihren Pflichten in weitgehendstem Maße nachkommen würden.

Das Ministerium des Innern hat sich nun hierzu folgendermaßen geäußert. Ich darf das vielleicht gerade im Wortlaut vorlesen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Haas.

Die rückfolgende Eingabe des Obengenannten vom 13. Februar 1926 gibt mir zu nachfolgenden grundsätzlichen Bemerkungen Anlaß:

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist reichsrechtlich geregelt, lediglich die Durchführung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) und der hierzu ergangenen Ausführungsvorschriften (insbesondere der Reichsverordnung über Kraftzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 — RGBl. I S.439 —) obliegt den Ländern. Bei der Durchführung der genannten Vorschriften wird hier der allergrößte Wert darauf gelegt, daß jede Gefährdung des Publikums durch den Kraftfahrzeugverkehr nach Möglichkeit vermieden wird. Sämtliche Polizeidienststellen haben Weisung, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sorgfältig zu überwachen und gegen Übertretungen der gesetzlichen Bestimmungen mit Schärfe einzuschreiten. Die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge werden an allen Durchgangsstraßen gelegentlich mit Stoppuhren nachgeprüft, die wichtigsten Verkehrsstraßen werden von Zeit zu Zeit außerdem durch polizeiliche Kraftfahrzeuge kontrolliert; auch sind zur Überwachung des Verkehrs an den Hauptverkehrspunkten der Städte, soweit erforderlich, Verkehrsposten aufgestellt.

Bei Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs darf allerdings m. E. nicht außer acht gelassen werden, daß das Kraftfahrzeug heute nicht mehr wie vor einem Jahrzehnt ein Luxusgegenstand oder eine Angelegenheit des Sportes ist. In Baden waren am 1. Juli 1925 ohne die sogenannten Kleinkrafträder 16 828 Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen, so daß im Lande bereits auf 136 Einwohner ein Kraftfahrzeug entfällt. Diese Zahl zeigt, daß auch bei uns das Kraftfahrzeug zu einem allgemeinen Verkehrsmittel geworden ist, mit dessen steigender Bedeutung man rechnen muß. Es genügt daher m. E. nicht, zur Verhütung von Unfällen lediglich den Kraftfahrzeugverkehr zu überwachen, es muß vielmehr auch Sorge dafür getragen werden, daß das Publikum den Erfordernissen des heutigen Verkehrs in vernünftiger Weise Rechnung trägt, den Fahrdamm nicht ohne Not betritt und bei seiner Überquerung die nötige Vorsicht beobachtet. Zur Belehrung des Publikums werden durch die Polizeidienststellen Merkblätter in die Öffentlichkeit gebracht, auch wird im Benehmen mit dem Unterrichtsministerium ein von der Polizeidirektion Mannheim hergestellter Verkehrsfilm der Öffentlichkeit insbesondere auch den Schulen vorgeführt. Bei diesen Maßnahmen gehe ich davon aus, daß die Gefahren des Straßenverkehrs durch polizeiliche Anordnungen allein nicht zu beseitigen sind, daß vielmehr daneben die nur durch Belehrung erreichbare Mitarbeit des Publikums erforderlich ist.

Im einzelnen ist zu den Forderungen des Gesuchstellers noch folgendes zu bemerken:

1 Die Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 Tonnen Gesamtgewicht innerhalb geschlossener Ortsteile ist im § 18 der Reichsverordnung vom 5. Dezember 1925 auf 30 Kilometer in der Stunde festgesetzt. Bei der Beratung der Verordnung im Reichsrat wurde vergebens versucht, eine Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 25 Kilometer zu erreichen, Baden blieb mit den hierauf gerichteten Anträgen in der Minderheit.

Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometer ist nicht durchführbar, zumal für starkpferdige Wagen die Einhaltung einer so niedrigen Geschwindigkeit mit technischen Schwierigkeiten verbunden ist.

Soweit besondere Verhältnisse (z. B. Enge der Straßen) eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit unter 30 Kilometer angezeigt erscheinen lassen, kann diese durch besondere polizeiliche Anordnung der höheren Verwaltungsbehörden, auf Durchgangsstraßen allerdings nur mit Genehmigung des Ministeriums bestimmt werden (§ 23 Abs. 2 der genannten Verordnung)." Es heißt da wörtlich:

„Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen kann von Ortspolizeibehörden nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr beschränkt werden; soll hierbei für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 Tonnen Gesamtgewicht eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 Kilometer in der Stunde vorgeschrieben werden, so ist die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde erforderlich, sofern nicht schon durch Landesrecht die Genehmigung der obersten Landesbehörde vorgeschrieben ist."

Von dieser Möglichkeit wird in Baden verschiedentlich Gebrauch gemacht.

2. Die Höchstgeschwindigkeit gibt dem Kraftfahrer kein Recht, ohne Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse diese Geschwindigkeit zu entfalten. Im § 18 Abs. 1 und 2 ist ausdrücklich bestimmt, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges immer in der Lage bleiben muß, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, daß er insbesondere bei unübersichtlicher Fahrbahn oder lebhaftem Verkehr (Straßenkreuzungen) so langsam fahren muß, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Die Polizeidienststellen haben Weisung, hierauf besonders zu achten und Zuwiderhandlungen zur Anzeige zu bringen.

3. Als Warnungszeichen dürfen nach § 19 der Verordnung vom 5. Dezember 1925 innerhalb geschlossener Ortsteile nur Huppen verwendet werden, deren Beschaffenheit in § 4 Ziffer 4 der Verordnung eingehend vorgeschrieben ist." — Ich darf das vielleicht noch kurz im Wortlaut angeben; es heißt:

„Jedes Fahrzeug muß versehen sein mit einer am Fahrzeug befestigten Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen; falls die Huppe mehrtonig ist, müssen die verschiedenen Töne gleichzeitig in einem harmonischen Akkord anklingen, Huppen sind als vorschriftsmäßig zu betrachten, wenn ein klarer, von Nebengeräuschen freier Ton oder Akkord durch Schwingungen von Metallzungen, Platten (Membranen) oder anderen Teilen erzeugt wird. An jedem Fahrzeug muß mindestens eine Huppe vorhanden sein, mit der auch bei stillstehendem Motor Warnungszeichen abgegeben werden können."

Nur außerhalb geschlossener Ortsteile darf auch eine Pfeife benutzt werden. Dieses Signal wird auf der freien Landstraße nur schwer entbehrt werden können, da sehr häufig Lastwagen mit ihrem eigenen Geräusch das Signal der Huppe übertönen.

4. Im Hinblick auf die Gefahren, die für die Fußgänger aus der Ungewißheit über die von einem Kraftfahrzeug beabsichtigte Richtung entstehen, hat sich in Deutschland allgemein die Übung eingebürgert, daß der Lenker des Fahrzeugs die Richtung, die er selbst einzuschlagen gedenkt, den straßenkreuzenden Fuß-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Haas.

gängern durch den Arm oder durch besondere Signalzeichen anzeigt. Es ist in Aussicht genommen, diese Übung, die in verschiedenen Städten bereits durch ortspolizeiliche Vorschrift zur Pflicht der Fahrzeuglenker gemacht worden ist, in einer zurzeit bearbeiteten einheitlichen deutschen Straßenverkehrsordnung festzulegen.

5. Die Beschwerden des Gesuchstellers über das Nichtausweichen von Kraftfahrzeugen auf dem Fahrdamm sind mir nicht recht verständlich. Der Fußgänger gehört, insbesondere in den Städten, soweit er nicht die Straße kreuzen muß, auf den Bürgersteig. Die Fahrstraße ist für den Verkehr von Kraftfahrzeugen, Fuhrwerken und Radfahrern bestimmt. Die Abwicklung des Straßenverkehrs ist gefährdet, wenn auf der Fahrbahn der Fußgänger nicht dem Fahrzeug ausweicht.

6. Wo Straßen zu eng sind, um den Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, kann dieser Verkehr nach § 23 Absatz 1 der Verordnung vom 5. Dezember 1925 verboten werden. Derartige Vorschriften werden aber immer nur unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse erlassen werden können. Ein allgemeines Verbot für Kraftfahrzeuge in der Nähe von menschlichen Wohnstätten und anderen Gebäuden, wie es der Gesuchsteller unter Ziffer 7 seiner Eingabe vorschlägt, ist unter den heutigen Verhältnissen ganz undenkbar.

7. Den Besitzern von Kraftfahrzeugen wird eine Sondersteuer zwecks Aufbringung der Mittel für Unterhaltung der Straßen bereits auferlegt. Zurzeit finden Verhandlungen statt mit dem Ziel, diese Steuer so auszugestalten, daß die hohen Straßenunterhaltungskosten zu einem wesentlichen Teil von den Kraftfahrzeugbesitzern aufgebracht werden. Daneben noch eine weitere Steuer einzuführen, um die durch Kraftfahrzeuge erforderlich werdenden Hausreparaturen durchführen zu können, halte ich für unmöglich. Bisher angestellte Untersuchungen über die Einwirkung des Kraftwagenverkehrs auf die Häuser haben noch zu keinem so bestimmten Ergebnis geführt, daß darauf unbedenklich aufgebaut werden kann; künftige Maßnahmen in dieser Richtung müssen sich auf den Kraftwagenverkehr und die Straßen sowie auf die Häuser erstrecken.

Soweit der Bericht des Ministeriums. Tatsache ist, daß die Kraftfahrzeuge gewiß oft nicht nur eine Belästigung, sondern sogar eine mancherorts hervortretende Gefahr darstellen. Aber ein radikales Verbot ist heute vollkommen ausgeschlossen, denn die Entwicklung vom Luxusfahrzeug noch vor einem bis zwei Jahrzehnten zu einem Verkehrsmittel ersten Ranges heute ist unbestreitbar. Das zeigen einige Zahlen, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte. Mir liegen die Zahlen von dem Polizeibezirk Mannheim vor: dort wurden im Jahre

1910 =	244	Kraftfahrzeuge
1911 =	290	„
1914 =	482	„
1924 =	1450	„
1925 =	1841	„
1926 =	2196	„

gezählt.

Es kommt also dort auf 113 Einwohner ein Kraftfahrzeug. In Baden kam, wie schon erwähnt, im vorigen Jahr auf 136 Einwohner ein Kraftfahrzeug, in Berlin bereits auf 100 Einwohner, im Gebiet des deutschen Reiches auf 217 Einwohner ein Kraftfahrzeug.

In England und Frankreich ist die Entwicklung der unsrigen weit voraus. So gibt eine Aufstellung an, daß in Frankreich bereits auf 90 Einwohner ein Kraftfahrzeug entfällt. Ganz außergewöhnlich hat sich der Autoverkehr in Amerika entwickelt, wo bereits auf 7 Personen ein Auto kommt, in New York sogar schon auf 4 Personen. Kein Wunder, daß dort der Bau von Autostraßen mit allen Mitteln betrieben wird und betrieben werden muß. Die Hauptsache scheint nun, wie die Erklärung des Ministeriums bereits andeutet, neben der strengen Überwachung der Kraftfahrzeuge die Belehrung des Publikums zu sein. Die Verteilung von Merkblättern mit Bildern, namentlich an die Schüler, hat sich, soweit bis jetzt festzustellen war, gut bewährt.

Der von der Polizeidirektion Mannheim hergestellte Verkehrsfilm ist sehr instruktiv, wie ich aus persönlicher Augenscheinnahme bezeugen kann. Namentlich das Verhalten der Fußgänger bei Straßenüberquerung, beim Passieren enger Straßen, beim Verlassen der Straßenbahn usw. wird sehr deutlich und eindringlich vorgeführt. Behördlicherseits geschieht schon außerordentlich viel zur Belehrung des Publikums und damit zur Verhütung von Unglücksfällen.

Das Gesuch wurde bereits im Ausschuß für Rechtspflege und Verwaltung besprochen und es hat dort ein Vertreter der Bürgerlichen Vereinigung das Wort genommen und betont, daß die Autos, solange keine besonderen Autostraßen angelegt sind, tatsächlich eine immer größer werdende Gefahr bilden. Er weist auf ein Vorkommnis in seiner Heimat hin, bei welchem ein Mann tot gefahren wurde und ein anderer ein Bein verlor. Im Winter sei auf dem Lande namentlich bei Schnee nur eine Fahrbahn, da könne dem Autobesitzer nicht zugemutet werden, daß er ausweicht. Redner kommt auf eine Eingabe der Gemeinde Königshofen zu sprechen, die eine enge Straße hat. In dieser Eingabe sei von der Regierung eine Herabsetzung der Geschwindigkeit verlangt worden, die Regierung habe aber abgelehnt. Warum lehne die Regierung solche Eingaben ab? Es müßten Mittel und Wege gefunden werden, den Automobilunfug abzustellen. Manche Autobesitzer würden ein rasendes Tempo fahren und dann wieder stundenlang im Lokal sitzen. Den Anträgen müsse Rechnung getragen werden.

Ein Vertreter der Regierung betonte, daß Baden nicht so sehr als autofreundlich verschrien sei. Im Reichsrat habe Baden mit Württemberg eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit angestrebt, sei aber in der Minderheit geblieben. In der Schweiz gelte nicht allgemein eine Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometer, sondern nur für die Lastkraftwagen. Bei schweren Wagen könne aus technischen Gründen keine zu niedere Geschwindigkeit angesetzt werden. Wenn, wie im vorhin angegebenen Falle die Geschwindigkeit herabgesetzt werden müsse, so würde dies in den weitaus meisten Fällen allerdings erst nach eingehender Prüfung durch die technischen Behörden geschehen. Bei besonders engen Straßen sei man im einzelnen schon auf 20 Kilometer, auf 15 Kilometer und sogar auf 10 Kilometer Geschwindigkeit zurückgegangen. Redner sagt eine Prüfung des Falles Königshofen zu.

Ein Vertreter der Sozialdemokratie betonte, daß Baden sich nach der reichsgesetzlichen Regelung richten müsse. Seine Freunde hätten kein Interesse daran, daß der Autoverkehr nachläßt, schon wegen der Beschäftigung der Arbeiter in dieser Industrie. Amerika betreibe den Bau der Autostraßen. Allerdings gäbe es auch bei den Autofahrern sog. Sonntagsjäger, welche am Sonntag ohne Rücksicht auf Radfahrer und Fußgänger fahren. Eine fast noch größere Gefahr seien die Motorräder, deren Rücksichtslosigkeit oft noch größer sei, als

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Haas.

die der Autofahrer. Es sei allerdings seit dem 1. März behördlicherseits eingegriffen worden, indem auch die Auspuffklappe verboten sei; es frage sich nur, ob die Möglichkeit bestehe, daß die Verordnung auch wirksam sei.

Der Regierungsvertreter gibt zu, daß die Motorradfahrer oft rücksichtsloser sind als die Autofahrer. Die Reichsregierung habe anfangs zugesehen, um die Motorräder zu fördern. Seit 1. März sei aber eine Neuregelung bezüglich des Motorradverkehrs getroffen. Die Auspuffklappen müßten geschlossen werden. Sie bildeten allerdings eine Entlastung des Motors. Es sei aber Mißbrauch getrieben worden, daher habe man das Verbot erlassen. Die Geruchsbildung könne allerdings nicht verhindert werden. Wenn ein Kraftfahrzeug rauche, so würde polizeilicherseits geprüft, ob der Motor in Ordnung sei. Bejahendenfalls würde der Fahrer dann wegen Nachlässigkeit gestraft. Daß strenge vorgegangen werde, zeige die hohe Zahl der Strafverfügungen.

Ein Sprecher des Zentrums bringt eine Klage der Gemeinde Ottenhöfen wegen Sperrung des Verkehrs vor. Auf einer Straße nach Allerheiligen befände sich ein Schlagbaum und für die Benützung der Straße müßten zwei Mark entrichtet werden; eine andere Straße sei vollständig gesperrt. Die Gründe dieser Maßnahmen seien unbekannt. In einem Fall soll es ein fiskalischer Grund sein. Ottenhöfen leide unter dieser Sperre sehr, da es auf den Fremdenverkehr angewiesen sei.

Ein Vertreter der Regierung betonte, das Ministerium sei hier nicht zuständig. Die Sperre ginge von der Forstverwaltung aus, mit der Begründung, der eine Weg sei Holzabfuhrweg, der keinen festen Unterbau habe.

Ein anderer Zentrumsvertreter meint, man dürfe die Rücksicht auf die Fußgänger nicht ganz außer acht lassen, sondern müsse einen Mittelweg finden. Redner tritt ebenfalls für die Gemeinde Königshofen ein und betont nochmals die Gefahren, die infolge der Enge und Unübersichtlichkeit der Straße, welche an der betr. Stelle eine Biegung mache, bestünden. Er bittet um Nachprüfung, ob es sich nicht ermöglichen ließe, daß die Gemeinde den Autoverkehr auf einen gut gebauten Feldweg als Umgehungsweg ablenken könne.

Ein Vertreter der kommunistischen Partei hält die Punkte der Eingabe für berechtigt; man sollte deshalb dieselbe nicht nur als Material überweisen. Bei den verschieden gebauten Straßen sollte auch keine generelle Regelung vorgenommen werden. Die Industrie sollte ein größeres Interesse an der Herrichtung der Straßen haben und sollte selbst zu den Baukosten herangezogen werden. Der Redner weist auf Mannheim hin: der Autoverkehr sollte dort von der Breiten Straße verschwinden und durch die Nebenstraßen geleitet werden. Zu bestimmten Tageszeiten sei an der Neckarbrücke ein Verkehr, der dem von Berlin keineswegs nachstehe. Er befürwortet eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer, höchstens 20 Kilometer.

Ein weiterer Vertreter des Zentrums bemerkt, man könne unserer Regierung das Zeugnis ausstellen, daß sie in Sachen des Autoverkehrs nicht zu wenig tue und daß jede Mahnung nach schärferem Durchgreifen sich erübrigt. Redner empfiehlt der Regierung, die Gemeinden anzuweisen, die noch da und dort vorhandenen Tafeln, auf welchen als Höchstgeschwindigkeit 15 Kilometer angegeben sei, durch andere zu ersetzen, da ja die Höchstgeschwindigkeit 30 Kilometer betrage. Aber nicht allein durch Verordnungen beseitige man die Gefahren, sondern das Publikum müsse auch besser erzogen werden. In den Großstädten sei es hierin schon besser. Die Verteilung von Merkblättern habe sich gut bewährt. Auf dem Lande könne man oft ein rücksichtsloses Fahren feststellen; aber auch das Publikum benehme sich rücksichtslos; er erinnere nur an das Nichtausweichen und das Steinwerfen der Kinder.

Nachdem noch ein weiterer Zentrumsredner einiges schon Besprochene unterstrichen hatte, beschloß der Ausschuß, da die in dem Gesuch angeführten Punkte heute schon im wesentlichen gesetzlich durchgeführt sind, einstimmig folgenden Antrag:

> „Der Landtag wolle beschließen, das Gesuch der Regierung als Material empfehlend zu überweisen."

Die Beratung wird eröffnet.

Das Wort erhalten

Abg. Goerlacher (Zentr.):

Die Entwicklung des Autoverkehrs marschiert, ob wir nun im Landtag auch noch so lange Verhandlungen pflegen oder noch so große Reden halten! Dieselben Beschwerden, wie sie heute hinsichtlich des Autoverkehrs geführt werden, sind vor etwa 20 Jahren im Landtag über den Fahradverkehr vorgebracht worden; auch wegen dieses Verkehrs wurden damals ganz ähnliche Anträge gestellt, wie wir sie heute hören. Damals wurden im Landtag Beschwerden der Landwirte vorgetragen, die dahin gingen, ihre Zugtiere würden scheu, wenn ein Radfahrer vorbeisause, ihre Pferde würden scheu gemacht dadurch, daß er mit seiner Klingel Signale gebe — und so weiter! Heute aber wissen wir, daß jeder Landwirt selbst ein Auto (auf Zurufe unter Heiterkeit:) nein, ein Fahrrad besitzt; warten Sie nur ab, es wird auch der Zeitpunkt kommen, in dem die Landwirte ein Auto besitzen (Zustimmungsäußerung — Gegenzurufe — Heiterkeit — Glocke des Präsidenten). Heute sehen wir ja schon, daß Bauer und Bäuerin und Tochter mit dem Fahrrad nach der Stadt fahren. Früher zählten die Fahrräder nach Hunderten — heute zählen sie nach Hunderttausenden, und dabei können wir die Feststellung machen, daß die Radfahrer und die Fußgänger ganz gut aneinander vorbeikommen, ohne daß sich Anlaß zu Beschwerden und zu Reklamationen ergibt. Wir erinnern uns noch recht wohl, wie in früheren Zeiten die Passanten auf den Fußsteig flüchteten, sobald ein Radfahrer, der sein Fahrrad nur unsicher lenkte, dahergegondelt kam: Heute aber weiß jeder Radfahrer, wie er sich beim Ausweichen zu benehmen hat und heute benimmt sich auch, man kann wohl sagen, jeder Radfahrer entsprechend; die Fälle werden selten sein, in denen sich über Radfahrer Beschwerden erheben (von den Motorradfahrern spreche ich dabei nicht). Ich bin überzeugt: Ebenso wie wir heute lachen müssen, wenn wir jene vor etwa zwanzig Jahren im Landtag geführten Verhandlungen über die Radfahrer und die durch sie verursachten Beschwerden nachlesen, ebenso werden wir die Angelegenheit in abermals zwanzig Jahren ansehen, wenn wir dann über die Klagen und Beschwerden nachlesen, die heute wegen des Autoverkehrs im Landtag vorgebracht werden. Mancher Unfug, der beim Radfahren damals auftrat und öfters zu beklagen war, ist inzwischen behoben und beseitigt worden: genau so wird es auch mit den Auswüchsen des Automobilverkehrs gehen.

Nach und nach werden auch andere Klassen als diejenigen, die jetzt vorzugsweise das Auto benützen, sich dieses Verkehrsmittels bedienen, und trotz des Zwischenrufes, der mir vorhin gemacht worden ist, werden in zehn bis fünfzehn Jahren totsicher auch die Landwirte selber dazu übergehen, das Auto-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Goerlacher.

mobil als Verkehrs- und Beförderungsmittel zu verwenden. Ich brauche ja nur auf eine Tatsache hinzuweisen. Heute schon sind es Arbeiter, die (zum Beispiel droben auf dem Schwarzwald) morgens in der Frühe durch Last- und Personenautos von ihren Wohnstätten abgeholt, zur Arbeitsstätte geführt und abends wieder nach Hause zurückgebracht werden. Man wird voraussagen können: Auch der Zeitpunkt wird kommen, wo der einzelne in der Lage ist, sich ein billiges Auto zu erstehen.

Bei einer Beurteilung des Autoverkehrs müssen wir doch auch nicht nur die eine Seite betrachten, auf die durch die vorliegende Eingabe hingewiesen worden ist, sondern wir müssen die Angelegenheit auch unter anderen Gesichtspunkten würdigen. Zunächst einmal müssen wir sie von der Seite her betrachten, daß innerhalb der Automobilindustrie Tausende von Arbeitern ihr Brot finden. Dann aber muß man doch auch in Betracht ziehen, wie froh man heute ist, falls der Arzt, sonstiges Sanitätspersonal oder beispielsweise die Feuerwehr gebraucht wird, daß man heute diesen Arzt oder die Feuerwehr in zehn Minuten zur Stelle haben kann, während man früher, wo nur gewöhnliche Fuhrwerke zur Verfügung standen, zwei bis drei Stunden lang warten mußte: In solchen Fällen ist das Auto doch auch recht erwünscht, wenn man es sonst auch noch so lebhaft bekämpft!

Gewiß soll zugegeben werden, daß auch bei Durchführung des Automobilverkehrs noch viel Unfug getrieben wird. Daß dieser beseitigt werden muß, darüber sind wir uns alle klar! Mit Vorschriften, die so gestaltet sind, daß sie nicht eingehalten werden und überhaupt nicht eingehalten werden können, kommen wir jedoch nicht weiter. Ich weiß ja wohl, daß da und dort in Städten Stoppuhren eingeführt sind und angewendet werden; diese Stoppuhren haben jedoch, solange sie gehandhabt werden, nur zu Unzuträglichkeiten und Reklamationen geführt. Ihre Anwendung geht bekanntlich in folgender Weise vor sich: Wenn ein Auto in Sicht kommt, löst der betreffende Gendarm oder Schutzmann das Uhrwerk aus, sobald das Automobil einen bestimmten Punkt passiert; die Uhr wird dann wieder gestoppt in dem Augenblick, in welchem vom Automobil ein zweiter Punkt erreicht wird, dessen Entfernung vom ersterwähnten Punkte genau bekannt ist. Auf diese Weise wird festgestellt, wie lang das Automobil zu einer bestimmten, zwischen den beiden Punkten liegenden Strecke gebraucht hat. Damit will man also feststellen, wie „schnell" der Lenker des Automobils überhaupt gefahren ist, ob er sein 15-, 20- oder 25 km-Tempo eingehalten hat. Um eine solche Feststellung richtig zu würdigen, muß man aber folgendes bedenken: Wer selbst schon ein Auto geführt hat, der weiß, daß man manchmal, gerade um einem Fuhrwerk auszuweichen oder um Rücksicht auf eine Person zu nehmen, also um einen Unfall zu verhüten, für einen Moment viel rascher fahren muß. Dieser Vorgang kann sich auf der Strecke des öfteren wiederholen und dafür wird er dann möglicherweise auf Grund der Feststellung durch die Stoppuhr bestraft! Mit Rücksicht auf diesen Sachverhalt habe ich vorhin gesagt: Die Stoppuhren haben nur zu Unzuträglichkeiten und zu Reklamationen geführt.

Sehen wir doch einmal hin, wie in Amerika die Benützung des Automobils um sich greift, wie dort jeder Arbeiter mit seinem Auto nach der Fabrik fährt: daß es auch bei uns ähnlich kommen wird, daran zweifle ich nicht. Ich bin auch völlig damit einverstanden, daß mit strengen Strafen vorgegangen werden soll, sobald Unfug getrieben wird. Wir müssen jedoch Mittel und Wege suchen, den bestehenden Übelständen auf eine andere Art als durch wirkungslose Vorschriften zu begegnen. Wenn wir unser Budget anschauen und die von der Regierung vorgelegte Denkschrift (hinsichtlich unserer Straßen) durchlesen, dann finden wir, daß von seiten der Regierung bereits Maßnahmen vorgesehen sind, durch welche die Straßen in einen entsprechenden Zustand versetzt werden, damit durch den Automobilverkehr nicht mehr so viel Staub entwickelt werde; es sollen Straßen angelegt werden, welche eine Umleitung des Autoverkehrs durch die Ortschaften ermöglichen, es sollen Fußgängerwege geschaffen werden, durch Pflastern der Straßen oder durch ein neues Verfahren im Straßenbau soll die Staubentwicklung verhütet werden.

Wenn auf diesem von der Regierung schon beschrittenen Wege weitergegangen wird, so wird, wie ich glaube, den bestehenden Bedürfnissen, den Interessen der Automobilindustrie, denen der Automobilbesitzer, aber auch denjenigen des Publikums am besten Rechnung getragen. Auf der einen Seite bemühen wir uns, immer leistungsfähigere Motoren zu konstruieren, damit die Geschwindigkeit erhöht werden kann — und gleichzeitig schreiben wir auf der anderen Seite vor, daß mit der Schnelligkeit des Fahrens über eine gewisse Geschwindigkeit nicht hinausgegangen werden darf! Das reimt sich doch nicht zusammen. Ich wiederhole: ich glaube, es werde dem Übel am besten begegnet werden, indem wir dafür sorgen, daß in den Städten Umgehungswege für den Automobilverkehr und besondere Fußwege für die Passanten geschaffen werden. Durch ein Vorgehen in dieser Richtung können wir den Übelständen am wirksamsten entgegentreten.

Abg. **Hertle** (Bürgerl. Ver.):

Wenn ich auch nicht voll und ganz die Auffassung zu teilen vermag, die mein Herr Vorredner vorgetragen hat, so gehe doch auch ich mit seinen Ausführungen insofern einig, als ich mir sage: Den Automobilverkehr, wie er sich heutzutage nun einmal entwickelt hat, durch Vorschriften zu unterbinden, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Es wird wohl auch niemand den Wunsch haben, es überhaupt unmöglich zu machen, daß Automobilverkehr gepflogen wird. Auf Grund der bestehenden Tatsachen darf man jedoch gewiß darauf hinweisen, daß es Pflicht auch der Automobilfahrer wäre, mehr Rücksicht auf das Publikum zu nehmen (Zuruf). Anlaß zu unserer heutigen Aussprache ist ja durch einen Fall gegeben worden, in welchem die Frau des Herrn Landgerichtsdirektors a. D. Freiherrn von Rüpplin in Konstanz von einem Automobil überfahren worden ist; der Gatte dieser Frau gibt nun den Empfindungen seines Herzens Ausdruck in einer Eingabe, die er an den Landtag gerichtet hat, und das, was er dort schreibt, kann meines Erachtens keiner der Abgeordneten in Abrede stellen, daß die Dinge so liegen.

Bei den Verhandlungen im Rechtspflegeausschuß ist darauf hingewiesen worden, daß die Bevölkerung draußen möglichst erzogen werden müsse, sich an den Verkehr mit Autos und Kraftfahrrädern zu gewöhnen. Das ist meines Wissens schon in ausreichender Weise geschehen. Ich glaube, daß es mehr die Schuld der Autofahrer ist, wenn heute Unfälle vorkommen, die doch eine große Zahl darstellen. Ich möchte die Regierung bitten, uns vielleicht mitzuteilen, wieviel Unglücksfälle im letzten Jahr durch Autos und Kraftfahrräder hervorgerufen worden sind, die der Regierung zur Kenntnis kamen.

Ich habe im Ausschuß schon darauf hingewiesen, daß der Verkehr sich immer mehr und mehr steigern wird und die Folge die sein wird, daß man doch in absehbarer Zeit daran denken muß, Verkehrswege für die Autos zu schaffen, damit

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Hertle.

sie von der Straße, von der Landstraße überhaupt entfernt werden.

Das was hier gesagt worden ist, bezieht sich hauptsächlich auf städtische Verhältnisse. Wenn Sie aufs Land hinauskommen, so sehen Sie, daß dort die Verhältnisse noch schlimmer liegen, eine Staubwolke jagt die andere, so daß kaum ein Mensch mehr auf der Straße laufen kann: Wenn das eine Auto vorbei ist, kommt wieder ein anderes. Da ist es dringend notwendig, daß Abhilfe geschaffen wird.

Auf eines möchte ich die Regierung noch hinweisen, und das ist folgendes: Meines Wissens besteht schon die Vorschrift, daß die Auspuffrohre bei den Kraftfahrrädern so viel wie möglich abgestoppt werden, damit der Lärm nicht so groß ist. Gewiß besteht eine solche Vorschrift bereits, aber sie wird nicht durchgeführt, die meisten Kraftwagen beachten diese Vorschrift nicht. Ferner möchte ich noch sagen, daß, wenn Gesuche eingereicht werden seitens der Gemeinden, wo die Straßen unübersichtlich sind, die Regierung verfügen möchte, daß in diesen Gemeinden die Geschwindigkeit auf 15 Kilometer herabgesetzt wird.

Im übrigen stimmen wir dem Antrag des Berichterstatters zu (Beifall bei der Bürgerlichen Vereinigung).

Abg. Scheel (D. Dem. P.):

Der Herr Berichterstatter hat so eingehend über die Materie berichtet, daß man sich mit wenigen Sätzen begnügen kann.

Die Entwicklung des modernen Verkehrs wird in sehr großem, in erweitertem Maßstab Autoverkehr werden. Nur ist man in Deutschland an diesen Zustand noch nicht recht gewöhnt, nach zweierlei Richtung hin. Einmal hat sich das Publikum nicht daran gewöhnt, daß das Zunahme-Tempo des Autoverkehrs sehr stark steigt: mit dieser Gewöhnung geht es, wie bei allem Verkehr, langsam voran. Der Herr Kollege Goerlacher hat daran erinnert, daß man früher einen ähnlichen Zustand gehabt hat bei dem Fahrradverkehr und daß es heute ebenso ist bei dem Autoverkehr. Ich glaube ja nicht, daß es sehr lange dauern wird, bis man sich an den Autoverkehr und seine Steigerung gewöhnt hat, ich hoffe das wenigstens. Nach 20 Jahren werden wir vielleicht schon zu Situationen kommen, ähnlich wie in anderen großen Ländern, wenn auch nicht so weit wie in Amerika. Vielleicht wird dann schon nicht nur auf 4 Personen mehr, wie in Newyork, ein Auto kommen, sondern dann werden die Leute vielleicht schon mit Autos geboren, wir werden dann vielleicht auch schon einen allgemeinen Luftverkehr haben und den Autoverkehr schon wieder überwunden haben. Aber so weit sind wir noch nicht, und Deutschland ist auf das Tempo, das der Autoverkehr eingeschlagen hat, nicht eingerichtet in bezug auf das Verhalten des Publikums, also seelisch nicht vorbereitet, möchte ich sagen; aber die Gewöhnung wird sich einstellen. Man kann den Verkehr selbstverständlich schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht zurückschrauben wollen. Andererseits ist doch wohl auch mit Recht zu betonen, daß, solange die Dinge so liegen, daß niemand, sowohl in der Stadt wie auf dem Land — es ist nicht allein auf dem Land so — sich so recht an diese Art des Verkehrs gewöhnt hat, man auch von den Autofahrern eine gewisse Rücksicht verlangen muß, damit keine Gefährdung des Publikums eintritt.

Die Vorbereitung Deutschlands auf diese Art des Verkehrs ist auch in sachlicher, verkehrstechnischer Beziehung noch nicht so weit, wie man es wünschen müßte; denn die Straßen, die wir sowohl in der Stadt wie auf dem Land haben, sind eben auf einen solchen Verkehr nicht eingerichtet, sie sind nicht darnach gebaut. Zweifellos werden wir große Durchgangsstraßen, Autostraßen bauen; aber diese kosten ungeheuer viel Geld. Man muß sich in der Zwischenzeit damit begnügen, die Straßen so herzurichten und den Verkehr so zu leiten, daß unsere Straßen nicht allzusehr darunter leiden; denn heute sind sie ja durch den starken Autoverkehr geradezu der Vernichtung und Zerstörung ausgesetzt.

Für den Fall nun, daß die Kraftfahrzeugsteuer erhöht wird, müßte man auch noch eine andere Vorkehrung treffen, nämlich: diejenige, die zu den Kosten für die Erstellung und für die Ausbesserung und Unterhaltung der Straßen herangezogen werden, die sie hauptsächlich zu tragen haben, auch an den Einnahmen der Kraftfahrzeugsteuer zu beteiligen. Meine Fraktion hat in dieser Richtung bereits unterm 25. November einen Antrag eingebracht, der verlangt, daß an dem Mehrertrag, der aus der Kraftfahrzeugsteuer zu erwarten ist, wenn sie erhöht wird, die Kreise beteiligt werden, und zwar insoweit, als sie auch für den Aufwand und den Unterhalt der Kreisstraßen und Kreiswege verantwortlich sind. Die Gemeinden werden dann mittelbar, wenn man die Kreise entlastet, ebenfalls entlastet sein. Das ist in diesem Augenblick noch keine praktische Frage, ob man die Gemeinden direkt beteiligen soll oder indirekt durch die Kreise; darüber läßt sich vielleicht später noch ausführlicher sprechen. Ich wollte aber im Interesse der Gemeinden und der Kreise diese Forderung bei dieser Gelegenheit erhoben haben.

Der Zwischenzustand — um mich so auszudrücken —, der jetzt in Deutschland besteht, nämlich auf der einen Seite mangelnde Gewöhnung des Publikums an den gesteigerten Autoverkehr, auf der anderen Seite auch etwas mangelnde Rücksichtnahme der Autofahrer, und dann wiederum doch die Notwendigkeit, dem gesteigerten Autoverkehr Genüge zu leisten, indem man ihn behördlicherseits nicht zu sehr beschränkt — ich glaube, dieser Zwischenzustand ist durch die Anordnungen, welche das Reich getroffen hat, die durch die Anordnungen der Länder ergänzt werden, im allgemeinen richtig getroffen. Eine durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer scheint uns richtig zu sein, wenn man auch anerkennen muß, daß an einzelnen Stellen sowohl in der Stadt wie auch in den Landorten manchmal eine solche Geschwindigkeit zu hoch sein mag und sie da herabgesetzt werden müßte. Also, es lassen sich Ausnahmen machen — dazu besteht die gesetzliche und behördliche Möglichkeit —, und das genügt, glaube ich, für den gegenwärtigen Moment. Es mag bedauerlich sein, daß bei einer solchen Wohnortdichtigkeit wie in Baden eine Herabsetzung, wie es die Regierung versucht hat, im Reichsrat nicht erreicht wurde, aber ich meine, mit den 30 Kilometern und mit der Möglichkeit, Ausnahmen zu machen, kann man sich zunächst begnügen; und darum können wir auch dem Antrag des Berichterstatters zustimmen, welcher dieses Material der Regierung empfehlend überweisen will.

Abg. Ritter (Komm. P.):

Die Lösung der Frage der Gefährdung der Passanten durch zu rasch fahrende Autos kann man nicht dadurch herbeiführen, daß man vorschlägt, einen goldenen Mittelweg zu suchen, der die Fahrgeschwindigkeit für richtig hält, sondern man muß dazu übergehen, entsprechend dem sich immer mehr steigernden Verkehr der Automobile auch besondere Fahrwege für sie anzulegen. Das ist die einzige Lösung, die es in die-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Ritter.

ser Frage gibt. Daß wir heute so viele Unfälle zu verzeichnen haben, ist nur darauf zurückzuführen, daß wir, obwohl sich der Autoverkehr in raschem Tempo gesteigert hat, mit unseren Straßen, besonders in Deutschland, genau noch da stehen, wo wir im Jahre 1914 gestanden haben. Es ist nicht im geringsten der Versuch gemacht worden, nachdem man festgestellt und gesehen hat, daß der Aufschwung des Automobilverkehrs sich immer rascher vollzieht, auch dementsprechend Straßen anzulegen. Wir sehen also nur die eine Lösung, daß so rasch wie möglich Straßen angelegt werden. Das Anlegen neuer Fahrstraßen für Automobile müßte aber nicht allein Aufgabe der Regierung sein, wohl Aufgabe der Regierung dahingehend, daß sie Gesetze macht und Verordnungen und beschließt, daß diese Straßen gebaut werden, aber dann, wenn es gilt, die Finanzen aufzubringen für diesen Straßenbau, dann müßte derjenige herangezogen werden, der in erster Linie den Nutzen davon trägt. Die Automobilindustrie in Deutschland liegt aber heute ziemlich brach darnieder, während die Automobilindustrie in Amerika uns eine ungeheure Konkurrenz macht. Wenn die deutsche Automobilindustrie interessiert ist an der Hebung ihrer Produktion und an der Vermehrung des gesamten Automobilverkehrs der Automobile überhaupt, dann muß sie sich auch interessieren daran, daß in Deutschland vielleicht Gelegenheit gegeben wird, d. h. Gelegenheit für die Fahrzeuge zu fahren. Das kann aber nur geschehen durch den Bau neuer Straßen, und zu dem Bau neuer Straßen und zu den Kosten für diese neuen Straßen muß in erster Linie die Automobilindustrie herangezogen werden.

Wie gefährlich es bisweilen ist, das beweisen folgende Fälle, die sich vor ganz kurzem, vor ganz wenigen Wochen in Mannheim zugetragen haben. Es ist vor weniger Zeit eine Kraftfahrzeuglinie eingerichtet worden von Mannheim nach Schriesheim. Man sieht in ganz Deutschland keinen so riesigen Kasten von Automobil fahren als die da sind, die auf dieser Strecke fahren. Es ist eine direkte Gefahr, wenn diese Fahrzeuge durch Schriesheim hindurchfahren. Da ist es natürlich, daß die Passanten überhaupt, noch vielleicht der eine oder der andere rechtzeitig in einen Hauseingang hineinflüchten müssen, so breit sind diese Automobile gebaut.

Aber nicht allein dort, wo schmale Straßen sind, besteht die Gefahr, auch dort, wo breite Straßen angelegt sind. So ist geschehen in Mannheim in kurzer Zeit, wo diese Automobile fahren, bereits schon zwei Tote gegeben hat. In Mannheim wurden zwei Menschen totgefahren auf Grund der schmalen Straßen, die es nicht möglich gemacht hat, den Passanten, den Fußgänger, auszuweichen, und im anderen Falle nicht möglich gemacht hat, dem Motorfahrer auszuweichen, so daß alle beide durch die neu in Verkehr gestellten Fahrzeuge überfahren worden sind. Ich meine, man sollte auch darauf acht geben, wenn man schon keine Fahrstraßen hat, zu gegebener Zeit, so wie man sie brauchte, dann sollte eben auch dementsprechend, besonders von Staats wegen solche Linien eingerichtet werden und sollte man darauf achten, daß die Fahrzeuge nicht noch weiter gebaut werden, als selbst tatsächlich die Straßen sind.

Die Angaben, die von dem Herrn Landgerichtsdirektor Dr. von Rüpplin gemacht worden sind, sind nach meiner Auffassung voll und ganz berechtigt. Besteht eine Möglichkeit, einen langsameren Verkehr durch die Straßen zu bestimmen, dann sage ich ja, und die Einwände, die gemacht werden, daß es technisch nicht möglich sei auf Grund der Beschaffung des Motors, daß also der Fahrer unter Umständen selbst in Gefahr käme dadurch, daß er die Steuerung des Wagens verlieren könnte, diese Einwände sind hinfällig. Man kann jetzt mit einer Fahrgeschwindigkeit von 15 Kilometer dieselbe Steuersicherung des Fahrzeuges haben als mit einer Fahrtgeschwindigkeit von 30, 50 oder 100 Kilometer. Diese Einwände sind eben nicht stichhaltig, und nun einmal die Gefahr besteht und wir auf Grund unseres technischen Rückstandes in der Anlegung neuer Straßen nicht in der Lage sind, einen geeigneten Bestand durch Anlegung neuer Straßen herbeizuführen, sollte die Regierung dazu übergehen, mindestens dort, wo diese Gefahrenzone sich befindet, Ausnahmen zu machen, ohne lange zu prüfen. Und in Baden gibt es dergl. Gefahrenzonen für die Passanten in ziemlich großem Umfange.

Ich glaube also, daß man nicht suchen soll in dieser Frage nach einem geeigneten Mittel, sondern so rasch wie möglich die Frage erörtern sollte der Anlegung neuer Fahrstraßen. Wenn man das schließlich so auffassen will, daß man einen goldenen Mittelweg suchen soll, daß schließlich die Autofahrer den Passanten nur ein Bein statt zwei abfahren sollen, dann ist es das natürlich ein schlechter Trost oder auch gar keiner, und vor allem kein goldener Mittelweg, sondern dann ist das genau so schmerzlich für den Passanten als wenn man ihm beide Beine abfährt. Die Regierung muß also dafür sorgen; sie hat es in der Hand und kann Ausnahmen zulassen, wo die Möglichkeit besteht, und es könnte das so rasch wie möglich geschehen, damit eben die Passanten nicht ständig der Gefahr der rasenden Automobile ausgesetzt sind.

Abg. **Weißmann** (Sozdem.):

Ich würde trotz des Umstandes, daß verschiedene Fraktionen schon gesprochen haben, mich nicht an der Debatte beteiligen, weil ich es nicht immer für unbedingt notwendig halte, daß zu jedem einzelnen Punkt jede Fraktion spricht (Zuruf: Sehr richtig!). Aber auf der anderen Seite bin ich eben doch ersucht worden, einen Punkt hier zu behandeln, der bei der Angelegenheit in Konstanz eine Rolle spielt. Der Konstanzer Landgerichtsdirektor v. Rüpplin hat bekanntlich die Eingabe eingereicht. Seine Frau lag längere Zeit im Krankenhaus, und er hat selbst in der Eingabe betont, daß ihm dadurch ziemliche Kosten erwachsen sind. Herr v. Rüpplin versuchte, diese Kosten von dem Führer bzw. von dem Besitzer des Autos ersetzt zu bekommen. Er erstattete Anzeige, und dann stellte sich heraus, daß der Besitzer des Autos mittellos und absolut nicht in der Lage war, dem Landgerichtsdirektor v. Rüpplin irgend eine Entschädigung zuteil werden zu lassen für die Ausgaben, die er für seine Frau gehabt hat. Das scheint ein Mangel zu sein, den im deutschen Gesetz abzuhelfen man doch erwägen könnte. Vielleicht ginge es nach der Richtung, daß man es macht wie in der Schweiz. Mir wird berichtet, daß in der Schweiz keiner einen Führerschein erhält, bevor er nicht die Police einer Haftpflichtversicherung vorweist. Erst dann, wenn er nachweist, daß er bei einem etwaigen Unfall, der ihm zustoßen könnte, die Haftpflichtversicherung haftbar machen kann, dann erst erhält er den Führerschein. Ich glaube, das ist notwendig, auch hier erwogen zu werden, und deswegen muß man auch bei solchen Unglücksfällen, wie sie Herr v. Rüpplin darstellt, diese Frage jetzt erwägen, und muß sie vielleicht auch in die Verordnung oder in ein Gesetz hineinlegen.

Aber nun noch eine Bemerkung, und das ist folgende: Ich weiß nicht, ob wir gut daran tun, uns so — sagen wir — nicht besonders freundlich zu dem Automobilverkehr an sich

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Weißmann.

zu stellen. Ich bin der Meinung, daß der Herr Abg. Goerlacher recht hat, wenn er sagte, wir können hier sehr viel reden in dem hohen Badischen Landtag und können uns außerordentlich wichtig vorkommen; aber die Entwickelung geht ihren eigenen Gang; sie frägt nicht nach uns, was wir dazu sagen und die Automobilentwicklung und der Autoverkehr fragen auch nichts danach. Wir müssen auf beiden Seiten etwas ausbügeln, auf der einen Seite die Rücksichtslosigkeit der Automobilbesitzer und Fahrer, auf der anderen Seite die Sorglosigkeit der Fußgänger. Das geht nun einmal nicht mehr so, auch auf dem Lande, Herr Abg. Hertle, geht das nicht mehr so, daß wir sagen, die Straße gehört dem Landwirt und seinem Bauernfuhrwerk. Die Zeiten sind vorbei, die Straße gehört heute auch dem Radfahrer, dem Automobilfahrer usw., und insofern müssen wir auch von den Landbewohnern verlangen, daß man sich eben darnach richtet, daß der Automobilverkehr besteht.

Es ist vorhin von dem Herrn Berichterstatter gesagt worden, daß in Amerika auf 7 Einwohner ein Auto kommt, und wenn wir dem entgegenhalten, daß wir in Baden 136 Einwohner dazu brauchen, wenn wir also feststellen, daß 19 mal mehr Autos in Amerika vorhanden sind als in Baden, so weiß ich nicht, welches Land ich glücklicher schätzen soll. Verstehen Sie mich nicht falsch. Ich nehme an, daß das Auto und seine Entwickelung ein Gradmesser der wirtschaftlichen Entwickelung ist, und daß man deswegen in Amerika zurzeit so außerordentlich befriedigende Zustände hat, weil mit dem Auto zugleich die Möglichkeit geschaffen wird, daß die ungeheuer große Produktion in Amerika vor sich gehen kann. Ich glaube und ich habe es auch im Rechtspflegeausschuß gesagt, wir sollen nicht außer acht lassen, daß wir heute in Baden nach meiner ganz oberflächlichen Schätzung 4—5000 Arbeiter haben, die in Automobilfabriken beschäftigt sind, und das ist immerhin ein Faktor, mit dem man rechnen muß. Man wird also sagen müssen: Die Regierung hat durch ihre Zustimmung an den Rechtspflegeausschuß alles getan, was möglich ist! Man wird auf der anderen Seite die Entwickelung nicht aufhalten können. Man wird vielmehr wünschen müssen, daß die Automobilproduktion weiter geht und wird sagen müssen, daß natürlich der Landtag in keiner Weise und in keinem Falle irgendwie jemand Schranken auferlegen will. Also nicht so viel Rücksichtslosigkeit auf der einen Seite, nicht so viel Sorglosigkeit auf der anderen Seite, dann kommen wir der Sache am besten nach.

Im übrigen stimmen wir dem Beschluß des Rechtspflegeausschusses zu.

Abg. Heck (Zentr.):

Ich glaube, nach den verschiedenen Ausführungen, die die einzelnen Redner hier gemacht haben, sowie auch nach denen des Herrn Berichterstatters gehen ja die Ansichten in dieser Frage nicht sehr weit auseinander; aber ich möchte doch bezüglich des platten Landes noch einige Bemerkungen machen. Man weist von anderer Seite darauf hin, daß nicht nur die städtischen Fußgänger, sondern auch die Fußgänger auf dem Lande sich an den Autoverkehr gewöhnen müssen. Mit Recht weist man darauf hin, aber nach den Erfahrungen, die man machen kann, wenn man von der Stadt auf das Land und vom Land in die Stadt kommt, dürfte man der Ansicht sein, daß die Fußgänger auf dem Lande mindestens ebenso vorsichtig auf diesem Gebiete sind, als die in der Stadt. Eine andere Rolle spielt der Verkehr mit Fuhrwerken auf dem Lande, wenn die Bauersleute auf die Felder fahren und wieder von den Feldern heimkehren. Da kann man vielfach beobachten, daß ganze Kolonnen von Gespannen hintereinander kommen, und daß trotzdem die Autos gar keine Rücksicht nehmen, sondern mit gleicher Geschwindigkeit wie auf der unbehinderten Strecke an all diesen Fuhrwerken vorbeisausen und bei den engen Straßen Unheil anrichten, besonders auch dadurch, daß junges und hochträchtiges Vieh vielfach scheu wird und neben dem Verlust des Viehes noch erheblicher Schaden am Material angerichtet wird.

Ich möchte in diesem Punkt doch darauf hinweisen, daß der Gedanke der Haftpflichtversicherung für den Führer von der Regierung im Auge behalten wird. Wir haben bereits eine ähnliche Einrichtung bei dem Ausstellen des Jagdpasses, der nur ausgestellt wird, wenn der Gesuchsteller nachweist, daß er in der Haftpflichtversicherung ist. Ein weiterer Punkt, der besonders auf dem Lande vielfach in dieser Hinsicht sehr starke Erregung und Unwillen hervorruft, ist nicht nur das Tempo des Fahrens, sondern auch das Verhalten der Insassen der Autos, die manchmal mit höhnischen Bemerkungen an den Leuten vorbeifahren und in den Wirtshäusern, wenn sie wirklich einmal einkehren, sich über die Bauern und ihr Verhalten auf den Straßen lustig machen und dadurch die erregte Bevölkerung nur noch mehr reizen (Sehr richtig! beim Zentrum). Ich habe es selbst miterlebt, daß derartige Auto-Ausflügler in einer Wirtschaft beim Bezahlen prahlen, und kurz vorher hatten sie sich über einen Bauern, dem sie einen größeren Schaden zugefügt hatten, lustig gemacht. Wenn man also den Leuten auf der einen Seite mehr Verständnis für den Fortschritt im Verkehr predigt, dürfte man auf der anderen Seite von den Kreisen, die vielleicht mehr Bildung für sich in Anspruch nehmen wollen, verlangen, daß sie sich auch dementsprechend verhalten (Zuruf: Es sind Schieber!). Ich glaube, daß die Regierung noch schärfer als bisher auch auf dem Lande die polizeilichen Instanzen anweisen sollte, rücksichtslos die Verkehrsvorschriften durchzuführen. Dann könnte ohne Zweifel viel Unglück vermieden werden.

Gerade die Schule, sowohl in der Stadt, wie auf dem Lande wird durch Aufklärung dazu beitragen müssen, daß der Verkehr sich mehr den fortschreitenden Verhältnissen entsprechend abwickelt. Die Schule auf dem Lande ist dazu sehr gut geeignet, weil die Schüler schon selbst gewissermaßen im Verkehrsleben sind, selbst Gespanne führen usw. Diese können und werden leichter als die Älteren sich an den Fortschritt gewöhnen und den gegebenen Vorschriften Rechnung tragen.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung wird geschlossen.

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wird der Antrag

> „Der Ausschuß für Rechtspflege und Verwaltung stellt den Antrag, der Landtag wolle beschließen, das Gesuch der Regierung als Material empfehlend zu überweisen"

einstimmig angenommen.

Zu Ziffer Ia2 der Tagesordnung:

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung und Beratung über das Gesuch des Gemeindebürgervereins Weinheim, Bürgernutzen betr.

erhält das Wort

Berichterstatter Abg. Sack (Zentr.):

Am 25. März d. J. wurde eine Eingabe von Einwohnern der Stadtgemeinde Weinheim dem Ausschuß für Rechtspflege und Verwaltung überwiesen. Die Eingabe befaßt sich mit unserer Gemeindeordnung, wie sie durch das Gesetz vom 5. Oktober 1921 geschaffen worden ist, und zwar mit dem Abschnitt 7, der vom Bürgernutzen handelt. Hier erstrebt das Gesuch ein Zweifaches. Erstens will es die Abänderung des § 93 Abs. 1, der bestimmt, daß in Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern ein Einkauf in das Bürgerrecht oder der Antritt des angeborenen Bürgerrechts nicht mehr stattfindet. Die Gesuchsteller wollen die hier gezogene Grenze von 10 000 auf 40 000 erhöht haben. Als zweites bezwecken die Gesuchsteller noch eine Änderung unserer Gemeindeordnung in dem Sinne — ich zitiere wörtlich — „daß nur die nutzungsberechtigten Bürger über ihr Nutzungsrecht allein abstimmen und nicht der gesamte Bürgerausschuß".

Dieser zweite Antrag dürfte sich vor allem gegen die Absätze 2 und 4 des § 85 richten. Absatz 2 des § 85 besagt:

> „Die Art der Benutzung des Allmendgutes, die Größe der Genußteile und der Bürgerholzgaben, sowie die Berechtigung zum Bürgergenuß können, soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, durch einen Beschluß der Mehrheit der stimmfähigen Gemeindebürger und im Bürgergenuß befindlichen Bürgerswitwen in anderer Weise festgesetzt werden. In gleicher Weise kann die Aufhebung des Bürgergenusses oder dessen Einschränkung herbeigeführt werden."

Absatz 4 des § 85 eröffnet dem Gemeinderat die Möglichkeit, den Bürgernutzen abzuändern oder aufzuheben; er besagt:

> „Durch Gemeindebeschluß kann die Änderung oder Aufhebung des Bürgergenusses angeordnet werden, wenn überwiegende öffentliche Interessen dafür vorliegen und den Genußberechtigten für die entgehende Nutzung ein gleichwertiger Ersatz durch eine andere Naturalnutzung oder durch einmalige oder wiederkehrende Geldentschädigung gewährt wird."

Eine Begründung ist dem zweiten Antrag des Gesuches nicht mitgegeben worden. Dagegen entbehrt der erste Antrag nicht einer eingehenden Begründung.

Die Eingabe macht zu ihren Gunsten drei Momente geltend: ein geschichtliches, ein wirtschaftliches und ein soziales. Sie weist zunächst darauf hin, daß aus Forschungsergebnissen hervorgehe, „daß der Bürgernutzen eine Entgeltleistung für geleistete Meliorationsarbeiten im Forst und Feld darstellt". Sodann wird auf ein wirtschaftliches Moment abgehoben, nämlich darauf, daß in kleinen und mittleren Städten ja ein großer Teil der Bevölkerung, auch wenn er nicht berufsmäßig als Landwirt anzusprechen sei, noch Ackerwirtschaft betreibe. Bei der heutigen allgemeinen Lage, durch die Wirkungen von Inflation und anderem mehr seien nun Bürger, die in besseren Zeitläuften kein besonderes Verlangen nach der Allmend bekundet hätten, geradezu gezwungen, ein Stückchen Ackerland als Allmendvergünstigung sich zu sichern. Dieser Bevölkerungsklasse müsse die Allmend erhalten bleiben. Endlich kehrt die Eingabe noch ein soziales Moment hervor, daß nämlich Allmendberechtigte, die nicht mehr oder nur mehr beschränkt erwerbsfähig seien, sehr wohl noch in der Lage wären, mit Hilfe ihrer Familienangehörigen, auch der weiblichen, in gewissem Umfange Landwirtschaft zu betreiben, ihr Stückchen Allmendfeld zu bewirtschaften. In solchen Fällen würden, wie es in dem Gesuche heißt, „der allgemeinen Volkswirtschaft Arbeitskräfte erhalten und insbesondere einer erhöhten Inanspruchnahme von Fürsorgeaufwendungen vorgebeugt".

Das Ministerium des Innern hat zu der Eingabe Stellung genommen. Es weist darauf hin, daß die fragliche Eingabe sich in ihrem Inhalte und fast durchweg auch hinsichtlich ihres Wortlautes mit einem teilweise von den gleichen Personen unterzeichneten Gesuch vom 3. Juli 1925 an den badischen Landtag deckt, das durch den Beschluß des Landtags (in dessen 46. Sitzung vom 6. August 1925, also vor acht Monaten) verbeschieden worden ist. In der Tat zeigt die Vergleichung der beiden Gesuche, des heute vorliegenden und des vor acht Monaten behandelten, weitestgehende Übereinstimmung in den vorgebrachten Gründen — und teilweise auch in der Nicht-Begründung; das neue Gesuch stellt also gewissermaßen eine nichtvermehrte und nichtverbesserte Auflage dar.

Die seinerzeit, vor etwa ¾ Jahren, über das damals vorliegende Gesuch geführte Ausschußverhandlung hatte, kurz zusammengefaßt, folgendes Ergebnis: Der Rechtspflegeausschuß war damals mit dem Berichterstatter darin einig, daß man den volkswirtschaftlichen Erwägungen, wie sie durch die Eingabe zur Debatte gestellt wurden, heutzutage anders gegenüber stehe als vor fünf oder sechs Jahren. Man kam damals zu der Meinung, das Gesuch enthalte doch verschiedene Punkte, die volkswirtschaftlich von Wichtigkeit seien, und zwar nicht nur für unsere Landwirte und Kleinbauern, sondern auch für die Arbeiterschaft. Wir wissen ja, daß heute viele Arbeiter selbst eine kleine Landwirtschaft betreiben; wir wissen, daß auch unter diesen Arbeitern verschiedene sind, die — bei einer Andersgestaltung der Gemeindeordnung — allmend- und nutzungsberechtigt wären. Aus diesen Gründen heraus kam vor dreiviertel Jahren der Ausschuß zu dem Vorschlage, die Eingabe der Regierung als Material zu überweisen; das Plenum hat mit allen Stimmen bei zwei Enthaltungen die Stellungnahme seines Ausschusses gebilligt. Der Berichterstatter hat damals im Plenum betont, daß die Überweisung des Gesuches „als Material" selbstverständlich etwas mehr bedeute als eine Überweisung nur „zur Kenntnisnahme": die Regierung möge nämlich prüfen, ob etwa künftighin eine Änderung der fraglichen Bestimmung des § 93 der Gemeindeordnung in Erwägung gezogen werden solle.

Die Regierung kommt nun in ihrer heutigen durch die uns vorliegende Eingabe herbeigeführten Stellungnahme zu folgendem Endergebnis; sie sagt:

> „Sollte aus einem anderen Grunde — d. h. aus einem anderen Grunde als lediglich dem, daß dieses Gesuch vorliegt — eine Änderung des VII. Abschnittes der Gemeindeordnung „Über den Bürgergenuß" in Betracht kommen, so wird geprüft werden, ob etwa auch eine Änderung der in der Eingabe beanstandeten Bestimmungen des § 93 der Gemeindeordnung angebracht ist; bisher war hierzu kein Anlaß vorhanden."

Die Regierung wird also, wie sie versichert, bei der ersten sich bietenden Gelegenheit auf die Sache zurückkommen.

Im Hinblick darauf hätte die Möglichkeit bestanden, das Gesuch als durch die Stellungnahme der Regierung erledigt zu erklären. Mit Rücksicht auf den guten Kern des Gesuches und, um der Sache Nachdruck zu verleihen, kam der Rechtspflegeausschuß auf den Antrag des Berichterstatters indessen zu dem Beschluß, dem Hohen Haus den gleichen Antrag zu unterbreiten wie im vorigen Jahr: das Gesuch möge nämlich bezüglich des § 93 der Regierung als Material überwiesen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Sack.

werden. Dieser Antrag wurde im Ausschuß mit allen Stimmen gegen eine Stimme angenommen.

Die Diskussion des Ausschusses weist im wesentlichen nur die etwas längeren Ausführungen der Sprecher der kommunistischen Gruppe auf. Er hob hervor, daß nach dem § 93 der Gemeindeordnung ja „eigentlich noch größere Städte" im Besitze des Bürgergenusses seien; da müsse Wandel geschaffen werden: „Grund und Boden sollten an Bedürftige abgegeben werden"; Grund und Boden sollten „nicht dazu dienen, gewisse Klassen zu bevorzugen". Der Antritt des Bürgernutzens sei möglichst zu erschweren, und zwar dadurch, daß die in § 93 der Gemeindeordnung festgesetzte Einwohnerzahl von 10.000 auf 5000 reduziert werde. Auf eine Antragstellung hat der Sprecher der kommunistischen Gruppe verzichtet.

Demnach habe ich als Berichterstatter dem Hohen Hause den Antrag des Ausschusses zu unterbreiten:

„Der Landtag wolle beschließen, das Gesuch der Regierung als Material zu überweisen" (Beifall).

Der Präsident gibt folgenden inzwischen eingelaufenen

Gegenantrag

bekannt:

„Der Landtag wolle beschließen, das Gesuch des Gemeindebürgervereins Weinheim, Bürgernutzen betreffend, der Regierung empfehlend zu überweisen." (Rufe: Hört, Hört!).

Unterschrieben ist der Antrag von den Abg. D. Mayer-Karlsruhe, von Au, Hermann, Hertle, Klaiber, Lang, Frau Richter, Dr. Schmitthenner.

Zur Begründung dieses Antrages erhält das Wort

Abg. Dr. Schmitthenner (Bürgerl. Ver.):

Ich möchte nur mit ganz wenigen Worten unseren Antrag begründen.

Der Herr Berichterstatter hat ja schon darauf hingewiesen, daß der Stoff, der uns heute beschäftigt, vor wenigen Monaten hier schon einmal zur Behandlung stand; wenn ich richtig orientiert bin, hat man auch früher schon über diese Frage gesprochen. Es ist jedesmal, wenn auch wohl nicht von allen, so doch von vielen Seiten des Hauses dabei zum Ausdruck gebracht worden: Mit Rücksicht darauf, daß viele Städte trotz der Vermehrung ihrer Bevölkerung den landwirtschaftlichen Charakter erhalten haben, bedeute die Gemeindeordnung eben in bezug auf derartige Städte eine beträchtliche Unbilligkeit.

Die ganze Angelegenheit hat natürlich, wie alles auf der Welt, zwei Seiten. Auf der einen Seite ist zuzugeben, daß unsere Bürgerstädte sich zu Einwohnerstädten entwickelt haben und daß dieser Gott sei Dank unblutige und friedfertige Krieg des Einwohners gegen den Bürger heute auf der ganzen Linie tobt, noch zu keiner Entscheidung gekommen, aber naturgemäß bestrebt ist, die Gemeindeordnung in der Richtung seiner Tendenz zu beeinflussen. Auf der anderen Seite aber muß gesagt werden, daß viele Städte trotz Zunahme ihrer Bevölkerung ihren ursprünglichen Charakter bewahrt haben, oder daß es, um konkret zu sprechen, heute viele Städte von 10, 12, 15 und sogar 25 000 Einwohner und noch mehr gibt, die trotz eines beträchtlichen industriellen Bevölkerungsteiles im allgemeinen als landwirtschaftliche Städte anzusprechen sind und ihrerseits nun wieder eine Beeinflussung der Gemeindeordnung erstreben, die ihrer Tendenz entspricht.

Diese Tatsache deutet zweifellos darauf hin, daß die Gemeindeordnung hinsichtlich ihres § 93 veraltet ist und daß es doch wohl gut und natürlich wäre, in Erwägungen darüber einzutreten, ob und inwieweit eine Änderung herbeizuführen wäre, die bezüglich des § 93 in einer Erhöhung der in diesem Paragraphen genannten Zahl zum Ausdruck kommen müßte.

Das will nun ja auch der Ausschußantrag, den der Herr Berichterstatter vorgetragen hat — und dem auch unsere Vertreter, darunter ich selbst, zugestimmt haben: Er will das Gesuch der Regierung überweisen, damit es bei einer eventuellen späteren Änderung der Gemeindeordnung „als Material" Verwendung finden solle. Wenn wir nun heute glauben, einen Schritt über unsere eigene damalige Stellungnahme und damit auch über den Ausschußantrag hinaus tun zu sollen, so geschieht dies nicht etwa, um uns von der Richtung des Ausschußantrages zu entfernen, in dem Sinne etwa, als ob wir uns das Gesuch des Bürgervereins Weinheim, das neben manchem Berechtigten doch auch manches Unberechtigte enthält, nun vollinhaltlich zu eigen machten, sondern dieser unser neuer Antrag ist eingebracht, um einen gewissen Druck auszuüben; der Antrag hat den Zweck, im Hinblick auf die tatsächliche besprochene Verwaltung der Gemeindeordnung und die darüber in den betroffenen städtischen Gemeinden bestehende Unsicherheit, um nicht zu sagen Beunruhigung, die sich nicht etwa nur auf Weinheim beschränkt, sondern die, wie wir heute wissen, auch anderorts in beträchtlichem Umfange besteht, dahin zu wirken, daß diese Frage nicht allzu lange auf die berühmte lange Bank geschoben werde, sondern daß man baldigst von Regierungsseite in Erwägungen eintrete, ob und inwieweit eine Änderung der Gemeindeordnung möglich ist. Dies ist der Sinn unseres Antrags, von dem wir bitten, daß Sie ihn annehmen mögen (Beifall bei der Bürgerlichen Vereinigung).

Abg. Sack (Zentr.):

Als Fraktionsredner möchte ich die Kurze Erklärung abgeben, daß wir trotz des neu eingebrachten Antrages bei dem Ausschußantrag verbleiben werden. Wer die Berichterstattung mitangehört hat oder im Ausschuß war, der weiß, daß ein besonderer Nachdruck, wie ihn der Herr Vorredner geben möchte, gar nicht notwendig ist, da die Regierung ja bereits ausgesprochen hat, sie werde von sich aus bei der ersten sich bietenden Gelegenheit, den aufgeworfenen Fragen die nötige Aufmerksamkeit zuwenden.

Von einer „Veraltung" der Gemeindeordnung, Herr Kollege Dr. Schmitthenner, kann man, glaube ich, doch nicht sprechen (Heiterkeit). Unsere Zeit ist zwar sehr schnellebig; aber daß sie so rasend schnellebig wäre, daß die Gemeindeordnung, die erst vor wenigen Jahren nach langen gründlichen Verhandlungen geschaffen worden ist, heute bereits wieder als veraltet bezeichnet werden dürfte, das scheint mir doch eine nach der Seite der Übertreibung hinneigende Behauptung zu sein.

Nun möchte ich zur Vervollständigung des Bildes noch darauf hinweisen, daß die Bürgerliche Vereinigung durch drei Mitglieder im Ausschuß für Rechtspflege und Verwaltung vertreten ist, daß dort aber sämtliche drei Mitglieder den Ausführungen des Berichterstatters mit keiner Silbe widersprochen oder irgend eine Verbesserung angefügt haben; sie haben dem Antrag, so wie er vorliegt, zugestimmt. Mit keiner Silbe wurde ein weitergehender Antrag zur Geltung gebracht, wie das heute geschieht. Ich kann endlich auch nicht finden, daß die Darlegungen des Herrn Vorredners so ge-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Sack.

wichtige neue Tatsachen in unser Blickfeld gerückt hätten, daß es unumgänglich wäre, nunmehr noch von dem Antrag des Ausschusses abzuweichen.

Demnach bleiben wir vom Zentrum bei dem Ausschußantrag; wir werden dem Antrag zustimmen, daß das Gesuch einer Anzahl Weinheimer Bürger der Regierung als Material überwiesen wird, und zwar in dem Sinne, daß die Regierung die Eingabe beachten, bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit die hier aufgeworfenen Fragen aufgreifen und weiterhin klären möge (Beifall beim Zentrum).

Abg. **Kurz** (Sozdem.)

Als seinerzeit die neue Gemeindeordnung gemacht wurde, hat es schon schwere Kämpfe gekostet, um das Bürgerrechtsgesetz abzuändern. Und tatsächlich müssen wir, wenn wir die wirtschaftlichen Verhältnisse betrachten, sagen, daß dazu ein Bedürfnis vorlag, weil für verschiedene Städte — ja, nicht allein Städte, sondern auch Industriegemeinden, die in ihrer Entwicklung auf industriellem Gebiet begriffen waren — manchmal der Bürgernutzen eine Gefahr bildete insofern, als die Gemeindebürgervereine kein Jota von ihrem Recht abweichen wollten. Es lag also ein öffentliches Interesse vor, und deshalb wurde damals die Gemeindeordnung in dieser Fassung geschaffen. Heute das Rad rückwärts zu drehen, dazu liegt kein Grund vor, und wir unsererseits können uns mit dem von der Bürgerlichen Vereinigung gestellten Antrag nicht befreunden. Wir werden also bei dem Antrag des Ausschusses beharren, das Gesuch der Regierung als Material zu überweisen (Beifall bei den Sozialdemokraten).

Abg. **Ritter** (Komm. P.):

Wir haben auch nicht die Auffassung, daß die Gemeindeordnung als solche veraltet ist; aber wir haben die Auffassung, daß die ganze Einrichtung des Bürgernutzens als eine veraltete Einrichtung gelten darf. Tatsächlich findet der Bürgernutzen als solcher heute nicht mehr so den Anklang, wie es früher draußen auf den Dörfern der Fall gewesen ist. Und man hat sich seit der Schaffung der Gemeindeordnung mit dieser Frage schon mehr beschäftigt und ist zum großen Teil, wenn auch noch nicht allgemein, zu der Auffassung gelangt, daß der Bürgernutzen als solcher eine Einrichtung ist, die nicht mehr in die heutigen Verhältnisse paßt (Zuruf vom Zentrum).

Der Bürgernutzen als solcher schafft doch wirklich zweierlei Menschen in der Gemeinde. Warum soll derjenige, der 25 Jahre in der Gemeinde ansässig ist, in den Genuß des Bürgernutzens kommen, dagegen ein anderer, der vielleicht erst zwei Jahre in der Gemeinde wohnt, nicht, obwohl er genau dieselbe Zeit seine Steuern in einem anderen Ort bezahlt hat. In der steuerlichen Frage dem Staat gegenüber haben sie beide dieselben Pflichten. Wir können daher nicht einsehen, warum der eine in dieser Frage einen Vorzug bekommen soll.

Übrigens könnte man es gar nicht verstehen, wenn die Regierung dazu übergehen wollte und sollte, dieser Eingabe des Gemeindebürgervereins Weinheim Rechnung zu tragen. In dem Gündert'schen Kommentar zur Gemeindeordnung ist ganz klar gesagt, daß an eine Erweiterung des Bürgernutzens nicht zu denken ist; es heiß wortwörtlich: „Dagegen ist eine Erweiterung des Bürgergenusses über den Umfang, den er am 1. Januar 1922 in der einzelnen Gemeinde aufzuweisen hat, oder gar eine Neugründung des Bürgernutzens ausgeschlossen." Und in Abs. 3 ist gesagt: „Der Zustand vom 1. Januar 1922 ist für die Frage des Umfangs als Höchstmaß entscheidend. Er ist keiner Erweiterung fähig." Da ist also ganz klar festgestellt, daß an eine Erweiterung des Bürgernutzens in Zukunft nicht mehr zu denken ist. Besser wäre es, wenn die Regierung diese Eingabe als Material so verwenden wollte, daß sie sagen würde: „Abbau mit dem Bürgernutzen!", und daß sie, wenn man nicht an eine radikale Beseitigung des Bürgernutzens herangehen will, es schrittweise tut, indem man die Einwohnerzahl von 10 000 auf 5000 herabsetzt, so daß tatsächlich das erreicht wird, was auch in der Gemeindeordnung gewollt ist, daß nämlich der Bürgernutzen auf den Aussterbeetat kommt; dann erst erhält die Gemeindeordnung auch ihre Geltung. Die Gemeindeordnung mag vielleicht in verschiedenen Dingen veraltet sein, die trotz ihrer Jungheit erneuert werden müßten; aber diese liegen ganz bestimmt nicht auf dem Gebiete des Bürgernutzens, sondern sind wo anders zu suchen.

Wir lehnen deshalb auch den Antrag der Bürgerlichen Vereinigung ab und stimmen dem Ausschußantrag zu, weil wir die Auffassung haben, daß die „Überweisung als Material" nur den Sinn haben kann, daß entweder diese Eingabe übergangen wird oder eventuell sogar eine Herabminderung auf dem Wege der Beseitigung des Bürgernutzens erfolgen kann.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Auf das Schlußwort wird beiderseits verzichtet.

Der **Präsident** läßt über den Abänderungsantrag der Abg. D. **Maher**-Karlsruhe und Gen. zuerst abstimmen, der lautet:

> Das Gesuch des Gemeindebürgervereins Weinheim, Bürgernutzen betr., der Regierung **empfehlend** zu überweisen.

Der Abänderungsantrag wird mit 41 gegen 9 Stimmen **abgelehnt**.

Dagegen wird der Antrag des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung **einstimmig angenommen**.

Zu Ziffer I a 3 der **Tagesordnung**:

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung und Beratung über das Gesuch des Verbandes Badischer Gemeinden, Vereinigung abgesonderter Gemarkungen mit benachbarten Gemeinden betr.

erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Kühn** (Zentr.):

Ich habe die Ehre und den Auftrag, Ihnen im Namen des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung über die Petition des Verbandes badischer Gemeinden zu berichten, betreffend die Vereinigung abgesonderter Gemarkungen mit benachbarten Gemeinden.

In § 105 Abs. 1 der badischen Gemeindeordnung ist bestimmt, daß die abgesonderten Gemarkungen bis zum 1. Januar 1925 durch Anordnung des Ministeriums des Innern mit benachbarten Gemeinden vereinigt werden sollen. Dieser Vorschrift ist nicht genügt, wenigstens nicht in vollem Umfange, wie ich nachher zeigen werde.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Kühn.

Darauf stützt sich die Eingabe vom 15. Dezember 1925. Sie will, daß die beteiligten Ministerien — in Frage kommen das Ministerium des Innern und das Ministerium der Finanzen — zum beschleunigten Vollzug des § 105 Abs. 1 der badischen Gemeindeordnung veranlaßt werden.

Das Gesuch vom 15. Dezember 1925, das hier zur Behandlung steht, stützt sich auf ein früheres Gesuch vom 9. März 1925, das im vorigen Landtag unerledigt blieb. Damals traten draußen in den benachbarten Gemeinden Befürchtungen auf, daß zum Nachteil der Nachbargemeinden eine Gesetzesänderung eintreten könnte. Es lag nämlich in jener Zeit ein Antrag Rüger u. Gen. vom 18. Dezember 1924 dem Badischen Landtag vor, der wollte, daß die Frist des § 105 Abs. 1 verlängert werden solle bis zum 1. Februar 1926. Dieser Antrag wurde seinerzeit durch Zurücknahme erledigt. In der Eingabe vom 9. März 1925, auf die jetzt Bezug genommen wird, ist zur Begründung gesagt, daß die Vereinigung der abgesonderten Gemarkungen mit den Nachbargemeinden eine Vereinheitlichung bringe. Es ist weiter betont, daß eine Vereinfachung der Verwaltung im ganzen herbeigeführt werden könne. Es ist auch gesagt, daß die Nachbargemeinden, die zum Teil nicht lebensfähig seien, leistungsfähiger werden könnten. Es ist auf die Nachbarländer hingewiesen, wo diese Frage schon längst erledigt sei. Es wird auch behauptet, daß durch die Vereinigung, durch den Vollzug des § 105 der Gemeindeordnung es viel leichter möglich sei, eine restlose Erfassung der Steuerquellen auf dem Lande durchzuführen. Es ist hauptsächlich auch gesagt, daß vor allem die Wünsche der Bevölkerung stark nach einer Vereinigung der abgesonderten Gemarkungen drängen.

In der neuen Eingabe ist bemerkt, daß bei dem Verband der badischen Gemeinden zahlreiche interessierte Gemeinden vorstellig geworden seien; es bestünden lebhafte Klagen draußen gegen den Staat, und es dürfe eine finanzielle Rückwirkung auf die Verhältnisse des Staates in der Behandlung dieser Angelegenheit nicht ausschlaggebend sein.

Mit der gleichen Sache hat sich, wie Ihnen bekannt sein dürfte, ein Antrag der Herren Abg. Dr. Gündert u. Gen. vom 24. November des vergangenen Jahres beschäftigt. Dieser Antrag wurde damals der Regierung zur Äußerung übergeben. Die Regierung hat sich in jener Zeit geäußert, und daraufhin wurde dann der Antrag gegenstandslos; er wurde zurückgenommen.

Über die Vorgeschichte ließe sich manches sagen; ich möchte mich aber auf einige Bemerkungen beschränken. Die neue badische Gemeindeordnung vom 5. Oktober 1921, die am 1. April 1922 in Kraft trat, hat bekanntlich manches geändert. Sie hat in vielem eine zeitgemäße Umgestaltung gebracht; sie hat die Folgerungen gezogen aus der politischen Umwälzung, auch die Folgerung gezogen nach der politischen Seite hin auch im Hinblick auf die abgesonderten Gemarkungen. Es darf dazu gesagt werden, daß das Hohe Haus damals einig war in der Beurteilung der Frage. Der § 105 der Gemeindeordnung wurde unbeanstandet und einstimmig angenommen.

Der § 105 der Gemeindeordnung, um den es sich hier handelt, hat seine Grundlage in dem § 2 der badischen Gemeindeordnung. Dort ist gesagt, daß jeder Teil des badischen Landes einer Gemarkung angehören muß. Die Frage, die wir heute hier zu behandeln haben, schwebt schon sehr lange, man darf sagen schon über 100 Jahre. Schon damals, als zum erstenmal das badische Gemeinderecht geordnet wurde, im Jahre 1831, bestand die Absicht, in Baden die abgesonderten Gemarkungen mit den Nachbargemeinden zusammenzuschließen. Man hat die Absicht damals nicht durchgeführt; vielleicht wäre es besser gewesen. Es haben Gegenströmungen sich geltend gemacht, denen man Rechnung trug, und so wurde 1831 bestimmt, daß die Grundeigentümer als Träger des Gemarkungsrechtes in den abgesonderten Gemarkungen anerkannt werden. Die gesetzliche Regelung aber blieb immerhin unklar, die Verhältnisse haben sich immer mehr verschoben, es gab Meinungsverschiedenheiten. Die Sache kam nicht zur Ruhe. Man trug der Stimmung und den Gefühlen bei der Reform des Jahres 1892 Rechnung. Aber die Entwickelung ging weiter.

Nun wäre es wohl wichtig, zu sagen, wie tatsächlich im Jahre 1921, als das neue Gemeinderecht geschaffen wurde, die Verhältnisse hinsichtlich der abgesonderten Gemarkungen lagen. Darüber bekommen wir Aufschluß in der Regierungsbegründung zur badischen Gemeindeordnung und in den Ausschußberichten. Am 1. April 1922 gab es in Baden 219 abgesonderte Gemarkungen. Es ist eine verhältnismäßig hohe Zahl, wenn man die Gesamtzahl der Gemarkungsgemeinden in Baden überhaupt betrachtet. Das zeigt auch in gewissem Umfange natürlich die Bedeutuno dieser Frage draußen für manche Gemeinde. Die Gesamtfläche der abgesonderten Gemarkungen betrug damals rund 170 000 Hektar. 154 abgesonderte Gemarkungen waren bewohnt; sie hatten 5653 Einwohner. 65 abgesonderte Gemarkungen aber waren unbewohnt. Es waren in der Hauptsache wohl die sogenannten Waldgemarkungen.

Es könnte wohl auch interessieren, wie die Sache rechtlich steht. Bezüglich der abgesonderten Gemarkungen, die heute noch bestehen, gibt der Absatz 5 des § 105 der Gemeindeordnung Auskunft. Es besteht noch in den abgesonderten Gemarkungen, die nicht vereinigt sind, das alte badische, das frühere Gemeinderecht. Es haben die §§ 187 ff. der früheren Gemeindeordnung Geltung. Die abgesonderten Gemarkungen haben ähnliche Rechte, wie die Gemeinden. Sie haben diese Rechte jedoch nur zum Teil. Es bestehen natürlich auch Unterschiede, und es ist auch verständlich, daß der Rechtszustand nicht der gleiche war, weil ja die abgesonderten Gemarkungen ihrem Wesen nach nicht die gleichen Aufgaben haben wie die Gemeinden, sie nicht haben können.

Nun sind aber da und dort anscheinend immer noch Befürchtungen vorhanden, daß jemand das Gesetz ändern möchte, und daß die Regierung nicht dazu übergehen wolle, in absehbarer Zeit die Vereinigung durchzuführen. Der § 105 der Gemeindeordnung möchte ja einen dauernden Weiterbestand nicht. Der § 2 und vor allem der Satz 2 des § 2 spricht sich gegen den weiteren Bestand aus. Und hier haben wir eine klare Mußvorschrift. Man bräuchte eine Gesetzsänderung. Ich brauche wohl nicht besonders zu betonen, daß ja gar niemand daran denkt, hier eine Änderung des Gesetzes durchzuführen. Tatsächlich brächte auch eine Änderung des Gesetzes große Schwierigkeiten. Es wäre gar nicht möglich, die Dinge juristisch und praktisch zu meistern, und zwar deshalb nicht, weil ja, wie die Statistik zeigt, ein großer Teil der Vereinigung durchgeführt ist. Man könnte die Sache nicht rückgängig machen. Es wäre also ein Unrecht, das vollzogen wäre, wenn man in eine Änderung des Gesetzes eintreten wollte. Nun ist gewiß eine Mußvorschrift da. Sie bezieht sich allerdings nicht auf die Zeit. Wegen des Tempos hat die Regierung die Möglichkeit, die Verhältnisse zu berücksichtigen. Es besteht in dieser Hinsicht nur eine Sollvorschrift, es ist also ein Spielraum gegeben. Es ist allerdings gesagt, daß die Vorschrift eingehalten werden soll bis

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Kühn.

zum 1. Januar 1925. Man wird auf diese Sollvorschrift und damit auf den Willen des Gesetzgebers Rücksicht nehmen müssen, und die Regierung möchte tatsächlich diese Rücksicht nehmen. Ich brauche wohl auch auf das Verfahren nicht näher einzugehen; dessen Gestaltung ist hier an sich bei der Beurteilung der Petition nebensächlich. Aber es ist doch immerhin bedeutsam, was der § 105 über das Verfahren sagt. Das Gesetz läßt erkennen, daß die Sache nicht so einfach ist. Die Vereinigung der abgesonderten Gemarkungen ist eine ziemlich umfangreiche und zeitraubende Aufgabe. Das zeigt wie erwähnt ja auch die große Zahl der Fälle. Es hat sich aber auch dabei erwiesen, daß mancher Fall tatsächlich nicht so einfach liegt, daß vielmehr die Vereinigung nur mit Schwierigkeit durchgeführt werden kann.

Die Eingabe denkt nun in der Hauptsache an den baldigen Vollzug im Hinblick auf die abgesonderten Gemarkungen, die Eigentum des Domänenärars, also des Staates sind. Aber auch hier liegt die Sache nicht so einfach. Von 170 000 Hektar gehören 49 735 Hektar dem Staat. Dieses Eigentum der Domäne hat einen beträchtlichen Wert. Es hat sich ursprünglich um einen Vorkriegssteuerwert von rund 60 Millionen Mark gehandelt; also für den Staat — das zeigen diese Zahlen — hat die Sache zwei Seiten.

Nun bezüglich der Frist. Vielleicht hat man von vornherein die Frist des § 105 Absatz 1 zu kurz gefaßt. Darüber war verschiedentlich schon im Laufe der Zeit im Landtag und im Ausschuß die Sprache. Es wurden auch von verschiedenen Seiten damals — 1921 — Bedenken gegen die Festsetzung der Frist vorgebracht. Nun haben wir eine Äußerung der Regierung — darauf kommt es an. Wir haben auch eine Übersicht bekommen, die von den Abg. Dr. Gündert u. Gen. verlangt wurde, worauf seinerzeit der Antrag zurückgezogen wurde; die Zusammenstellung, die von der Regierung vorgelegt wurde im Verfolg des Antrags Gündert u. Gen., ergibt, daß die Vereinigung von abgesonderten Gemarkungen privater Eigentümer nahezu restlos durchgeführt ist. Es gibt nur noch 11 nichtstaatliche abgesonderte Gemarkungen. In den Fällen, die erledigt sind, werden besonders wichtige Gründe geltend gemacht. Die Ursachen sind verschieden, z. T. hängen die Dinge zusammen mit sonstigen Gemarkungsänderungen, z. T. sind mehrere Gemeinden beteiligt. Da und dort ist die Rechtslage erschwert; wir haben ja auch die Erfahrung, daß im Vollzug des § 104 der Gemeindeordnung sich bedeutende Schwierigkeiten ergeben haben, Schwierigkeiten, die wiederholt dazu geführt haben, die Tätigkeit des Landtags in Anspruch zu nehmen.

Es ist gewiß richtig, das Bild wäre weniger günstig über den Vollzug der Vorschrift des § 105 Absatz 1, wenn man nur an die domänenärarischen abgesonderten Gemarkungen denkt. Von denen gab es früher 87, heute aber noch 74. Es sind also 13 in Abgang gekommen. Davon sind 10 infolge gütlicher Vereinigung durch Vereinbarung vereinigt, 3 von diesen 87 sind durch rechtskräftige Anordnung des Ministeriums des Innern nach § 105 der Gemeindeordnung vereinigt. Die Gesamtzahl der aufgelösten abgesonderten Gemarkungen beträgt 130; also sehen wir, daß der weitaus größte Teil der Arbeit tatsächlich durchgeführt ist. Ich möchte auf Einzelheiten nicht eingehen bezüglich der Fälle, die erledigt sind. Ich möchte aber — das ist wichtig und entscheidend — auf eine Äußerung des Finanzministeriums hinweisen. Der Herr Minister der Finanzen hat unterm 22. Januar d. J. an den Herrn Minister des Innern ein Schreiben gerichtet. In diesem Schreiben wird ausgesprochen, daß sich das Finanzministerium mit der sofortigen Eingemeindung von 9 weiteren abgesonderten Gemarkungen mit einem Gesamtsteuerwert von über 14 Millionen Mark einverstanden erklärt und daß außerdem in anderem Zusammenhang der Aufteilung der ärarischen abgesonderten Gemarkung Lußhardt zugestimmt wurde. Dann ist in dem Schreiben wörtlich gesagt:

> „Im Augenblick weiterzugehen verbietet die Rücksicht auf den Staatshaushalt. Ich darf hierwegen auf meine im Sommer 1925 dem Haushaltsausschuß gegenüber abgegebene Erklärung verweisen, wonach Eingemeindungen gleichmäßig auf 3 Budgetperioden in der Weise verteilt werden sollen, daß bis 1. April 1930 alle Eingemeindungen durchgeführt sind. Bei dieser Sachlage schien es mir nicht zweckmäßig, heute schon alle Eingemeindungsverhandlungen allgemein einzuleiten, weil dadurch in zahlreichen Gemeinden Hoffnungen erweckt würden, die doch erst in Jahren sich erfüllen können. Ich habe jedoch die Domänenabteilung angewiesen, einen ungefähren Plan aufzustellen, wie die Eingemeindungen hier unter Berücksichtigung einer möglichst gleichmäßigen Verteilung der Lasten auf die einzelnen Jahre verteilt werden können. Diesen Plan werde ich seinerzeit dorthin"

— also dem Ministerium des Innern —

„mitteilen."

Aus dieser Erklärung geht klipp und klar hervor, daß die Regierung an frühere Erklärungen sich gebunden hält. Auch das Ministerium des Innern hat sich durchaus auf diesen Boden gestellt. Damit sind eigentlich die Befürchtungen der Gemeinden, die beteiligt sind, hinweggeräumt. Für die Eingabe ist die Grundlage entzogen. Es ist eine Selbstverständlichkeit. Wer die Verhältnisse kennt, wird auch zustimmen, daß weitere Vereinigungen eine gewisse Zeit brauchen. Es handelt sich noch um eine große Arbeit. Dann wird man selbstverständlich nach meiner Meinung an einer Rückwirkung auf den Staat nicht vorübergehen können. Ich meine, die Hauptsache für die beteiligten Gemeinden ist es ja, daß sie wissen, daß bis zu einem gewissen Zeitpunkt die Vorschrift durchgeführt wird. Die Gemeinden werden die Empfangenden sein. Sie werden auch die Vorteile haben und deshalb kam ich als Berichterstatter dazu, dem Ausschuß vorzuschlagen, die Eingabe durch die Erklärung der Regierung für erledigt zu erklären.

Darüber hat eine kurze Aussprache im Rechtspflegeausschuß stattgefunden. Es wurde zunächst festgestellt, daß der Plan, von dem der Herr Finanzminister in seiner Erklärung vom 22. Januar 1926 sprach, tatsächlich bereits vorhanden ist. Er ist dem Ministerium des Innern zugegangen. Der Landtag soll auf dem Laufenden gehalten werden über den weiteren Vollzug des § 105 Abs. 1 GO. Es wurde auch gesagt, wie hoch der Ausfall für den Staat wäre; es ergebe sich ein jährlicher Ausfall von 800 000 Mark, denn, wenn sofort dem Wunsche der Begehrenden entsprochen würde, wenn also der restlose Vollzug des § 105 Absatz 1 der Gemeindeordnung eintreten würde. Es wurde auch gesagt, daß das Ministerium des Innern, das zunächst beim Vollzug beteiligt ist, von allem Anfang an angestrebt habe, möglichst reibungslos die Vereinigung durchzuführen. Man hat immer gesucht, die tunlichste Übereinstimmung der beteiligten Kreise und Gemeinden herbeizuführen. Es kann erfreulicherweise gesagt werden, daß diese Bemühungen des Innenministeriums in der Hauptsache Erfolg gehabt haben.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Kühn.

Das zeigt die Art der Erledigung. Allerdings, infolge dieser Bemühungen, eine gütliche Einigung zu erreichen, hat es sehr viel Zeit gebraucht; es sei darüber manche Zeit hinweggegangen. Es wurde noch darauf aufmerksam gemacht, daß Schwierigkeiten da und dort infolge des Friedensvertrages von Versailles eingetreten sind, weil manche abgesonderten Gemarkungen unmittelbar die Rheingrenze berühren.

Ein demokratischer Vertreter hat Aufschluß gewünscht und einzelne Wünsche vorgetragen; er hat die Auskunft bekommen.

Daraufhin hat der Rechtspflegeausschuß dem Antrag des Berichterstatters einstimmig zugestimmt. Ich habe die Ehre, Sie zu bitten, dem Antrage des Ausschusses ebenfalls Ihre Zustimmung erteilen zu wollen, der folgendermaßen lautet:

> „Der Landtag wolle beschließen, das bezeichnete Gesuch durch die Erklärung der Regierung vom 1. Februar 1926 für erledigt zu erklären."

Die Beratung wird eröffnet.

Das Wort erhält

Abg. Günbert (D. Vp.):

In Gemeindekreisen hat es stark beunruhigt, daß § 105 der Gemeindeordnung, dessen Inhalt der Herr Berichterstatter dargelegt hat, nicht einheitlich durchgeführt worden ist. Wenn man die Zusammenstellung, die das Finanzministerium dem Hause zugehen ließ, überblickt, muß man sagen, daß es auffällt, daß bei 215 abgesonderten Gemarkungen 85 noch nicht bereinigt, 130 den Nachbargemeinden eingegliedert sind, während von den 87 in staatlichem Besitz stehenden abgesonderten Gemarkungen nur 13 mit den Nachbargemeinden vereinigt worden sind, so daß 74 noch der gesetzlichen Regelung harren. Wenn man aber der Frage auf den Grund geht, wird man die Schwierigkeiten nicht verkennen, die der Durchführung des § 105 der Gemeindeordnung innerhalb der gesetzten Frist entgegenstanden. Da nun die Regierung erklärt hat, in den nächsten Jahren bis 1931 in jedem Budgetjahr planmäßig eine bestimmte Zahl von abgesonderten Gemarkungen mit Nachbargemeinden zu vereinigen, so verliert die Angelegenheit erheblich an Bedeutung. Meine Partei wird daher der Stellungnahme und dem Antrag des Herrn Berichterstatters zustimmen.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung wird geschlossen.

Auf das Schlußwort wird verzichtet.

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wird der Antrag des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung

> Der Landtag wolle das Gesuch des Verbands badischer Gemeinden vom 15. 12. 1925, die Vereinigung der abgesonderten Gemarkungen mit den benachbarten Gemeinden betr., durch die Erklärung der Regierung vom 1. Februar 1926 für erledigt erklären

einstimmig angenommen.

Zu Ziffer Ib der Tagesordnung:

Mündlicher Bericht des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung und Beratung über den Antrag der Abg. Dr. Glockner und Gen., Bekämpfung der Zerstückelung landwirtschaftlicher Grundstücke (Drucks. Nr. 41 und 41a)

erhält das Wort

Berichterstatter Abg. Essler (Zentr.),

Der Antrag Dr. Glockner u. Gen. richtet sich gegen die Zerstückelung landwirtschaftlicher Grundstücke. Um die Rechtslage zu beurteilen, müssen wir davon ausgehen, welche Bestimmungen im Ausführungsgesetz des Bürgerlichen Gesetzbuches in dieser Richtung enthalten sind. In Artikel 21 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vom Jahre 1925, das im wesentlichen mit dem Ausführungsgesetz vom Jahre 1900 übereinstimmt, ist angeordnet,

> daß die Teilung von Wald, Reutfeld und Weiden in Stücke unter 360 Ar und von Ackerfeld und Wiesen in Stücke unter 9 Ar verboten ist.

Von dieser Bestimmung gestattet das Ausführungsgesetz zwei Ausnahmen, nämlich zunächst dann,

> wenn die unter dem gesetzlichen Mindestmaß liegenden Teile „gemäß Artikel 24 mit anderen Grundstücken vereinigt werden",

und zweitens,

> wenn die Teilung im Wege der Enteignung geschieht oder wenn ein Grundstücksteil durch eine nach § 25 des Enteignungsgesetzes zustande gekommene Vereinbarung abgetreten wird.

In Artikel 22 dieses Ausführungsgesetzes ist die Nachsichtserteilung durch das Bezirksamt vorgesehen und weiterhin noch die Bestimmung aufgenommen, daß bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Grundbuchamt und dem Bezirksamt fürsorglich das Bezirksamt nachzugeben hat.

In Artikel 23 des gleichen Gesetzes ist bestimmt, daß

> Teilungen, welche gegen das Verbot verstoßen, nichtig sind und in das Grundbuch nicht eingetragen werden dürfen.

Der Vorschlag der Abg. Dr. Glockner u. Gen. hat also folgende Ziele:

1. soll für Acker und Wiesen eine Erhöhung des gesetzlichen Mindestmaßes von 9 Ar eintreten;
2. es sollen die Ausnahmebewilligungen nur auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen das abzutrennende Teilgrundstück zu anderen als landwirtschaftlichen Zwecken verwendet werden soll;
3. ist eine Gebührenfreiheit für Grundbuch und Meßbrief bei Zusammenlegung verlangt.

In Ziffer II des Antrags ist dann noch eine Änderung des Grunderwerbsteuergesetzes und die Befreiung von der Grunderwerbsteuer im Falle von Zusammenlegungen gefordert; die badische Regierung soll die Reichsregierung in dieser Richtung entsprechend ersuchen.

Welches ist nun der Zweck der bestehenden gesetzlichen Bestimmung? Das Verbot ist im allgemeinen Interesse der Landeskultur gegeben. Es stützt sich auf das Gesetz vom 6. April 1854 über die Beschränkung der Parzellierungsfrei-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Eggler.

heit. Jede weitgehende Zerstückelung des Kulturlandes wirkt für den einzelnen und für die Gesamtheit schädlich. Auf der einen Seite wird die Arbeit vermehrt — auf der andern Seite die Produktion aber dennoch nicht gesteigert. Je geringer die Fläche des Grundstückes ist, desto weniger ist es möglich, dieses Grundstück durch die Mittel der Technik und Wissenschaft auszunützen, desto weniger kann der Pflug angewendet werden, desto eher sind Schikanen an den Nachbargrenzen möglich — und deshalb war die Tendenz, wie sie im Gesetze enthalten ist, nämlich die Tendenz nach Verbreiterung des landwirtschaftlichen Grundbesitzes, an sich eine sehr gute. Schon im Jahre 1854 ist der Gedanke angeregt worden, ob nicht das Flächenmaß erhöht werden solle. Schon damals hat man sich mit dem Gedanken befaßt, daß als Flächenminimum statt eines Viertelmorgens ein halber Morgen, also 18 Ar, verlangt werden solle. Der Landtag hat jedoch davon Umgang genommen, das Mindestmaß der Fläche hinaufzusetzen, hauptsächlich mit Rücksicht darauf, daß es durch eine weitergehende Beschränkung den ländlichen und den kleinstädtischen Fabrikarbeitern und den Taglöhnern unmöglich gemacht werden würde, Grund und Boden zu erwerben.

Das Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch vom Jahre 1900 enthält die gleichen Bestimmungen, die der Landtag im Jahre 1925 übernommen hat.

Die für die erschöpfende Regelung der Materie bestehenden Schwierigkeiten sind ganz erheblich; mit Rücksicht darauf ist ja auch in das Gesetz die Möglichkeit der Nachsichtserteilung durch das Bezirksamt eingefügt worden.

Eine Schwierigkeit ergibt sich aus dem Erbrecht, nach dem das Vermögen als Ganzes auf die Erben übergeht. Bei der Auseinandersetzung verlangen heutzutage die Erben meistens nicht mehr die Ausbezahlung eines Gleichstellungsgeldes, sondern sie verlangen Grund und Boden; man ist auf dem Lande bis zu einem gewissen Grade gegen die heutige Währung immer noch mißtrauisch.

Die Reichsbekanntmachung über den Verkehr mit landwirtschaftlichen Grundstücken vom 15. März 1918 (enthalten im Reichsgesetzblatt Seite 123) in Verbindung mit der badischen Vollzugsverordnung vom 17. Dezember 1924 vermag der Zerstückelung etwas vorzubeugen, aber nur in sehr geringem Maße und meist ohne Erfolg, weil die Bestimmungen der Reichsverordnung nur auf Grundstücke von mindestens 3 Hektar Anwendung finden und auf Verkäufe durch Güterhändler beschränkt sind.

Wir müssen nun noch kurz auf die Rechtslage in anderen Staaten eingehen, um zu sehen, wie sie diese Materie geregelt haben. Hessen hat ein Teilungsverbot für Ackerland unter 10 Ar und für Wiesen unter 6 Ar mit Befreiungsmöglichkeit;. Weinberge, Gärten usw. fallen nicht darunter. Bayern hat kein Teilungsverbot, dagegen einen Schutz gegen gewerbsmäßige Güterhändler. Württemberg hat gleichfalls kein Teilungsverbot.

Für den Antrag spricht die Möglichkeit der Produktionsförderung. Vorhin habe ich schon darauf abgehoben, daß bei einem größeren Grundbesitz natürlich eine bessere Ausnützung der Zeit, die bessere Ausnützung des Grund und Bodens, hauptsächlich mit Hilfe des Pfluges, die bessere Anwendbarkeit der Hilfsmittel, die Technik und Wissenschaft der Bewirtschaftung bieten. Vom Standpunkte der Produktionsförderung aus betrachtet, ist deswegen die Tendenz des Antrages als gut zu bezeichnen.

Gegen den Antrag spricht aber hauptsächlich ein sozialpolitischer Gesichtspunkt. Arbeiter und Taglöhner, die in der Nähe von Städten wohnen, sind meistens darauf angewiesen, nach der Arbeit ihre freie Zeit noch auf irgend eine Art auszunützen: Sie machen deshalb sehr gerne von der Möglichkeit Gebrauch, Grundstücke zu erwerben. Je größer aber die Fläche des Grundstückes ist, das ihnen angeboten wird, desto weniger werden sie imstande sein, ein solches Grundstück zu erwerben. Wenn man den Erwerb und die Bewirtschaftung solcher Grundstücke durch Arbeiter und Taglöhner fördern will, wird man sich also auf ein gewisses Mindestmaß beschränken müssen; denn das Einkommen, das heutzutage ein Arbeiter bezieht, ist in der Regel derartig gering, daß es ihm kaum möglich sein wird, eine Erwerbung zu machen, falls die Fläche über ein gewisses Maß hinausgeht. Nun hat sich aber gerade heute, in der Zeit der Arbeitslosigkeit, dieser Kleingrundbesitz auch bei der Arbeiterschaft gut bewährt. Wenn die Leute in der Nähe der Städte noch etwas Grund und Boden besitzen, dann ist ihnen damit doch die Möglichkeit gegeben, ab und zu noch etwas für sich erwerben zu können. Der kleine Grundbesitz in der Nähe der Städte stellt sich ja hauptsächlich auf Spezialartikel ein: beispielsweise auf Gemüse- und Spargelbau. Ist ein Überschuß vorhanden, so ist der Besitzer des Grundstückes in der Lage, von diesem verkaufen zu können. Wollte man also die Zahl für die Mindestfläche hinaufsetzen, so würde man diesen Leuten die Möglichkeit eines Nebenerwerbes nehmen.

Gegen den Antrag spricht auch die Schwierigkeit, eine Regelung dieser Frage allgemein, für das ganze Land, durchzuführen. Offenbar anerkennt der Antrag oder die Antragsteller das ja auch selbst; deshalb enthält der Antrag die Worte „durch eine den Verhältnissen der verschiedenen Landesteile entsprechende Erhöhung des gesetzlichen Mindestmaßes"; es sollen also die verschiedenen Verhältnisse der einzelnen Landesteile berücksichtigt werden. Nun sind die Verhältnisse in den verschiedenen Landesteilen außerordentlich verschieden; sie sind sogar schon innerhalb ein und desselben Bezirkes unter sich verschieden. Denken Sie nur an die Bezirke, die zwischen dem Rhein bis hinauf zur Schwarzwaldgrenze liegen. Die Verhältnisse unten im Rheintal sind ganz andere als diejenigen droben auf dem Walde. Selbst innerhalb ein und desselben Ortes sind oft die größten Verschiedenheiten vorhanden. Im Hinblick darauf ist es fast unmöglich, eine solche Materie einheitlich für das ganze Land zu regeln.

Nun hat auch die Landwirtschaftskammer Gelegenheit gehabt, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Auch sie hat wohl eingesehen, daß sich Schwierigkeiten ergeben. Im großen und ganzen ist sie mit der Tendenz des Antrages einverstanden; nur schlägt sie — eben um jenen Schwierigkeiten etwas zu begegnen — noch vor, hinter die Worte „der verschiedenen Landesteile" einzufügen „und der dauernden Kultur". Damit aber werden wir voraussichtlich auch nicht weiter kommen; die Schwierigkeiten sind eben zu groß, da die Verhältnisse allzu verschieden gelagert sind.

Was nun die Gebührenfreiheit beim Eigentumserwerb und bei der Zusammenlegung anbelangt, so ist ja in § 85 Abs. 2 des badischen Kostengesetzes schon ausgesprochen, daß eine Befreiung eintreten kann.

Das Justizministerium, das sich zu dieser Sache auch geäußert hat, hat an und für sich gegen eine Ausdehnung der Gebührenfreiheit nichts einzuwenden, sofern vom Landtag eine solche verlangt wird.

Was den Meßbrief anlangt, so muß man dabei berücksichtigen, daß es sich hier doch um Ersatz von Barauslagen

Eggler.

handelt. Wer ein Stück kaufen und sich einen Meßbrief ausstellen lassen will, muß den Geometer beauftragen, an Ort und Stelle die Vermessung vorzunehmen, und muß diese Barauslagen dem Staat ersetzen.

Was die Ziffer II, betr. das Grunderwerbsteuergesetz, anlangt, so muß darauf hingewiesen werden, daß nach § 1 des Grunderwerbsteuergesetzes beim Übergang des Eigentums an inländischen Grundstücken eine Grunderwerbsteuer erhoben wird. Nun gibt es auch hievon Ausnahmen, und zwar ist in § 8 Abs. 1 Ziffer 7 des Grunderwerbsteuergesetzes ein solche Ausnahme enthalten. Dort ist bestimmt:

„Die Steuer wird nicht erhoben beim Austausch im Inland gelegener Grundstücke zum Zwecke der Zusammenlegung (Flurbereinigung)

— der Ermöglichung einer besseren landwirtschaftlichen Ausnützung von Grundstücken in Gemengelage —

der Grenzregelung oder der besseren Gestaltung von Bauflächen, sowie bei Ablösung von Rechten an Forsten, wenn diese Maßnahmen auf der Anordnung einer Behörde beruhen oder von einer gesetzlich hierfür zuständigen oder durch die oberste Landesfinanzbehörde bezeichneten Behörde als zweckdienlich anerkannt werden."

Die genannte Befreiungsvorschrift des Grunderwerbsteuergesetzes trifft hiernach außer dem Grundstücksaustausch zu: 1. zur Regelung oder besseren Gestaltung von Rechten, 2. zur Ablösung von Forstrechten — die aber bei uns in Baden so gut wie nicht vorkommen — und 3. zur Feldbereinigung unter behördlicher Mitwirkung.

Im Ausschuß hat sich nach Erörterung dieser Sach- und Rechtslage eine Aussprache entwickelt.

Einer der Herren Antragsteller begründete den Antrag in folgender Weise:

Die Bevölkerung habe sich auf Grund und Boden gestürzt, obwohl sie oft von der Landwirtschaft nichts oder nicht viel verstanden hätte. Wir müßten uns bei der Gesetzgebung auf den Standpunkt der Ökonomie einstellen und aus dem Boden soviel als möglich herauswirtschaften. Deshalb sei eine Zerstückelung des Bodens und eine Atomisierung soweit als möglich zu verhindern und dem wolle der Antrag entgegenarbeiten. Die Gebührenfreiheit fördere die Zusammenlegung, ebenso auch die Befreiung von der Grunderwerbsteuer. Die Reichsregierung habe auch ein Interesse an der Förderung der Wirtschaft und der Produktion und deshalb müsse sie auch ein Interesse an der Befreiung von der Grunderwerbsteuer haben.

Ein Regierungsvertreter begrüßte an sich die Tendenz des Antrages, da er auf die Förderung der Produktion hinausgehe. Er wies auf die gesetzliche Regelung der anderen Länder hin und hob darauf ab, daß für den Antrag der Zweck der Produktionsförderung spreche, gegen ihn aber soziale Gründe. Die Arbeiterschaft in der Nähe der Städte, die heute Grund und Boden habe, komme bei der jetzigen wirtschaftlichen Schwierigkeit besser über die Zeit der Arbeitslosigkeit hinweg, als wenn sie entwurzelt wäre; die Landwirtschaft anerkenne die Schwierigkeit der Regelung der Materie, finde aber auch keinen Ausweg. Gerade sie verlange Grund und Boden und sei ein Gegner jeder Zwangswirtschaft. Die Erweiterung des Mindestmaßes würde deshalb zu vielen Beschwerden der Beteiligten führen und die Nachsichterteilung der Bezirksämter würde die Regel sein. Die Vorteile, die der Antrag im Auge habe, können später durch die Feldbereinigung erreicht werden; ein entsprechendes Gesetz stehe in Aussicht.

Ein Zentrumsredner äußerte, daß die Meinungen über die Grundstückszerstückelung auch innerhalb der Landwirtschaft auseinander gingen, da die Verhältnisse zu verschiedenartig gelagert seien. Die Tendenz des Antrages sei sicher gut, durch eine Ausdehnung der landwirtschaftlichen Grundstück würde die Produktion verbilligt und auch erhöht. Das Wort Produktionsförderung könne aber auch zum Schlagwort werden. Man dürfe nicht übersehen, daß die kleinen Betriebe intensiv und damit rentabler wirtschaften als die großen. Gegen den Antrag sprächen die Schwierigkeiten bei dem Erbübergang, da die Landwirtschaft den Grund und Boden der Auszahlung der Gleichstellungsgelder gegenüber bevorzuge. Die Landwirtschaft sei blutleer, deshalb könne sie keine größeren Flächen erwerben; die kleine Landwirtschaft, Taglöhner, Arbeiter usw. könnten ein 18 Ar großes Grundstück nur schwer erwerben. Der Mangel an Grund und Boden hätte eine Abwanderung für diese Personen zur Folge, das sei unerwünscht, denn die Abwanderung ginge in die Stadt, wo schon jetzt Arbeitslose genug seien. In der Nähe der Städte stellte sich die Landwirtschaft auf Spezialartikel, zum Beispiel Spargel- und Gemüsebau ein und deshalb sei der kleine Landbesitz in der Nähe der Stadt mehr wert als der weiter abgelegene. Die Durchführung des Antrages würde eine Erschwerung des Erwerbs von Grund und Boden und damit auch eine Erschwerung der Verkaufsprodukte mit sich bringen. Eine Aufklärung in den Schulen, insbesondere den Fachschulen, halte er für dringend erforderlich.

Ein sozialdemokratischer Redner äußerte, daß eine bessere Produktion an sich erwünscht sei; die Arbeiter könnten aber bei ihrem schlechten Einkommen, ebenso auch die Kleinhandwerker, eine größere Bodenfläche nicht erwerben. Jetzt seien viele derartige Existenzen froh, daß sie ein Stück Boden hätten, den sie nach der Arbeit noch bebauen könnten. Die Durchführung des Antrags würde auf eine Vermehrung des Großgrundbesitzes hinausgehen. Er müßte deshalb den Antrag ablehnen.

Ein weiterer Zentrumsredner weist darauf hin, daß die Verhältnisse innerhalb des Landes, innerhalb eines Bezirks und sogar einer Einzelortschaft ganz verschieden gelagert seien und daß deshalb eine so allgemeine Anordnung, wie sie in dem Antrag vorgesehen sei, im Gesetzgebungsweg nicht durchgeführt werden könne. Der Landwirt verlange Grund und Boden und nicht Geld, er habe auch kein Geld zur Anschaffung von größeren Bodenflächen.

Ein Redner der Bürgerlichen Vereinigung anerkannte die Tendenz des Antrages als gut, sprach sich aber gegen ihn aus, weil die Verhältnisse zu verschieden gelagert seien und der Antrag auf eine Zwangswirtschaft für die Landwirtschaft hinauslaufe; die Folge der Durchführung eines solchen Antrages wären Befreiungsgesuche.

Ein kommunistischer Redner lehnte den Antrag ab. Sein Ziel gereiche nicht der Allgemeinheit zum Heil, er bezwecke die Schaffung des Großagrariertums. Der Weg, den die Demokraten durch den Antrag beschritten, sei der der Nationalisierung, er ziele auf ein Totmachen der kleinen Leute hinaus. Diese sollten ausgeschieden werden, die Arbeiter könnten keinen Grund und Boden mehr erwerben. Die Folge der Annahme des Antrags wäre eine Preissteigerung.

Ein Redner der Deutschen Volkspartei erkannte die gute Absicht des Antrags an, lehnte die Auslegung der

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Eggler.

kommunistischen Partei ab und begrüßte den Antrag als sympathisch. Die Produktionssteigerung sei kein Schlagwort, das erkenne auch die Landwirtschaft an. Die Schwierigkeiten, die die Durchführung ergeben würde, würden jedoch zu groß sein, vor allem, da für das ganze Land eine solche gesetzliche Regelung mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse nicht möglich sei. Er regte deshalb an, daß die Antragsteller ihren Antrag zurückziehen sollen.

Ein Regierungsvertreter des Finanzministeriums gab zu erwägen, ob die Ziffer II des Antrags nicht im Sinne des § 35 des früheren badischen Verkehrssteuergesetzes abzuändern sei und daß ein dementsprechender Antrag durch die badische Regierung an die Reichsregierung gestellt werden solle.

Ein Regierungsvertreter des Justizministeriums wies darauf hin, daß die Gebührenfrage bei der Zusammenlegung keine große Rolle spiele, die Frage komme hauptsächlich bei Teilungen in Betracht. Diese Fälle seien gebührenfrei. In Einzelfällen entstünde nur eine drei Zehntel-Gebühr. Es bestünden keine Bedenken, durch allgemeine Befreiung von den Gebühren die Zusammenlegung zu begünstigen, dies könne auch im Verwaltungsweg geschehen.

Ich muß noch kurz auf den § 35 des badischen Verkehrssteuergesetzes abheben, weil ja in Ziffer 2 des Ausschußantrags eine entsprechende Bestimmung verlangt ist. In § 35 des Verkehrssteuergesetzes ist folgendes bestimmt:

„Von der Verkehrssteuer bleiben befreit:

2. Die Erwerbung eines Grundstücks im Flächenmaß von weniger als 9 Ar durch den Besitzer eines angrenzenden Grundstücks oder durch dessen Ehegatten oder durch die zwischen ihnen bestehende Gütergemeinschaft, wenn die Grundstücke zum Zwecke gleichartiger land- oder forstwirtschaftlicher Benützung vereinigt werden."

Der Ausschuß stellte sich auf den Standpunkt, den der Regierungsvertreter anregte: daß der Landtag die Regierung ersuchen solle,

> bei der Reichsregierung dahin zu wirken, daß Grundstückserwerbungen, die zum Zweck der Zusammenlegung (Vereinigung) mit einem anderen landwirtschaftlichen Grundstück erfolgen, von der Grunderwerbsteuer befreit werden, insoweit dies nach § 35 Ziffer 2 des früheren badischen Verkehrssteuergesetzes der Fall war.

Im übrigen kam der Ausschuß zu der Entschließung, die anderen Punkte des Antrags 41, nämlich Ziffer I 1 bis 3, abzulehnen.

Namens des Ausschusses stelle ich diesen Antrag.

Auf Vorschlag des Präsidenten wird die Sitzung hier abgebrochen und die nächste Sitzung auf Mittwoch, den 21. April 1926, vormittags 9 Uhr anberaumt.

Schluß der Sitzung um 6 Uhr.

Inhaltsverzeichnis umstehend

Inhaltsverzeichnis:

Spalte

Anzeige neuer Eingänge 1592, 1615

Ziffer Ia 1 der Tagesordnung: Bericht des Ausschusses für Rechtspflege und Verwaltung und Beratung über das Gesuch des Landgerichtsdirektors a. D. v. Rüpplin in Konstanz „Schutz des Straßenverkehrs gegen Automobilgefahren".

Bericht:
Abg. Haas 1597

Beratung:
Abg. Goerlacher 1604
„ Hertle 1606
„ Scheel 1607
„ Ritter 1608
„ Weißmann 1610
„ Heck 1611

Abstimmung 1612

Ziffer Ia 2 der Tagesordnung: Bericht über das Gesuch des Gemeindebürgervereins Weinheim, Bürgernutzen betr. 1612

Bericht:
Abg. Sack 1613

Beratung:
Abg. Dr. Schmitthenner 1615
„ Sack 1616
„ Kurz 1617
„ Ritter 1617

Abstimmung 1618

Ziffer Ia 3 der Tagesordnung: Bericht über das Gesuch des Verbandes Bad. Gemeinden, Vereinigung abgesonderter Gemarkungen mit benachbarten Gemeinden.

Bericht:
Abg. Kühn 1618

Beratung:
Abg. Gündert 1623

Abstimmung 1623

Ziffer Ib der Tagesordnung: Bericht über den Antrag der Abg. Dr. Glockner u. Gen., Bekämpfung der Zerstückelung landwirtschaftlicher Grundstücke.

Bericht:
Abg. Eggler 1624

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg