

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1844

239 (16.7.1844)

Zweites Abonnement.

Ein Abonnement besteht aus 125 Nummern und kostet 2 fl. 42 kr.; durch die Post bezogen für Baden 3 fl. 57 kr. Die Bestellungen sind für jedes folgende Abonnement zu erneuern.

Landtags-Zeitung.

Man abonniert bei dem nächstgelegenen Postamt in Karlsruhe bei Mallisch und Vogel, von welchen das Blatt auch im Buchhändlerweg zu beziehen ist.

[Nr. 239.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [16. Juli.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Wassermann, Baum, Bissing, Buhl, Gottschalk, v. Ihlein, Mathy, Rindeschwender, Sander, Welcher, Weller und Anderen.

Redigirt von Karl Stein. — Druck von Mallisch und Vogel.

Nachtrag zur 106ten öffentlichen Sitzung der 2. Kammer. Das „Straßengesetz“ betr.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall findet, daß die Commission den leitenden Grundgedanken, der durch das ganze Gesetz zieht, nicht gehörig aufgefaßt habe, und will denselben in seinen wesentlichsten, einfachen und natürlichen Bestimmungen in wenigen Sätzen durchführen. Den auch von der Commission anerkannten Satz, daß jede Gemeinde ihre gewöhnlichen Gemeindewege auf ihrer Gemarkung zu bauen und zu unterhalten habe, stellt er als Grundpfeiler des Gesetzes oben an. Im zweiten Satz führt er aus, daß die für den größern Verkehr nothwendigen Straßen vom Staat gebaut werden müssen, und die Gemeinden, für die ihnen auf diese Weise abgenommene Last des Baues von einem oder mehreren Vicinalwegen, einen Präcipualbeitrag an den Staat leisten sollen. Der dritte Satz führt die Bezirksstraßen auf, welche ein Mittelglied zwischen den beiden ersten, von den Gemarkungsgemeinden gebaut und unterhalten werden sollen, mit einem Beitrage von Seiten des Staats, in so weit, als der Unterhaltungsaufwand dieser Straße die Baukosten für einen sonstigen gewöhnlichen Gemeindeweg übersteigt. Die erforderlichen Mittel zur Verbesserung der schlechten, zur Herstellung von neuen Wegen, überhaupt zur Berücksichtigung der vielen einkommenden Petitionen, seien so bedeutend, daß die Präcipualbeiträge nur einen sehr ungenügenden Zuschuß dazu bildeten, aber dennoch um deswillen von höchster Wichtigkeit seien, weil nur, wenn sie erhoben werden, das Uebrige mit Gerechtigkeit auf die Gesamtheit umgelegt werden könne; denn wie groß dann auch die Summe, so sei doch jede Prägravation beseitigt, und arme Gebirgsgemeinden, welche in schwerer Arbeit die Gemeindewege unterhalten müssen, können nicht mehr sagen, daß sie ihre Steuern dafür zahlten, um den reichen Gemeinden die Unterhaltungspflicht ihrer Vicinalwege abzunehmen; — nur im Zwecke

der gerechten Vertheilung der Lasten sei der Gesetzesentwurf vorgelegt.

Wir erhielten somit drei Klassen von Straßen, aber bei allen dreien sollen die anliegenden Gemeinden gleich belastet werden, d. h. denjenigen Kostenaufwand tragen, den die Unterhaltung einer Vicinalstraße erfordert, und bei allen dreien wird jeder Aufwand über diesen Betrag auf die Staatskasse genommen, so daß der Staat da Zuschüsse leisten muß, wo eine größere Pflicht auf der Gemeinde ruht, als die Pflicht der Unterhaltung der Gemeindewege, daß er dagegen einen Zuschuß erhält von denjenigen Gemeinden, welchen er durch die Erbauung der Staatsstraße die Pflicht, einen Gemeindeweg zu unterhalten, abgenommen hat. Der Redner führt aus, wie das neue Gesetz auch in der That von unserer bisherigen Gesetzgebung nicht wesentlich verschieden sei, mit dem einzigen Unterschiede, daß zu den Staatsstraßen die Gemeinden einen Beitrag leisten, dagegen der Staat bei den Concurrenzstraßen allen Aufwand, der den für einen Vicinalweg übersteigt, allein übernimmt. Gegen dieses einfache, natürliche Princip ließen sich nicht wohl Einwendungen machen, diese müßten höchstens gegen das Detail gerichtet seyn. Dies habe die Commission nicht gethan, weshalb er in dieser Beziehung auch nichts zu rechtfertigen habe; — dennoch fühlt er die Verpflichtung, seine Anfangs aufgestellte Behauptung zu beweisen, daß nämlich die Einwendungen im Commissionsberichte auf einen Gesetzesentwurf des Inhalts, wie er von der Regierung vorgelegt worden, nicht passen, daß dieser nicht zu widerlegen sei, und daß, wenn das Gesetz zurückgewiesen werden wollte, dafür andere Gründe geltend gemacht werden müßten.

Der Redner wendet sich nun zu den einzelnen Paragraphen des Commissionsberichts, deren erstem er mit Bezug auf seine (des Redners) vorausgeschickten Sätze eine gelungene Darstellung des Gesetzes nicht zugestehet, indem, wer sich darnach einen Begriff von diesem machen wollte,

nur einen ganz unvollständigen unklaren erhalten würde. Die im §. 2 gegen das Projekt von Bezirksstraßen gegebene Ausführung anerkennt er nicht im mindesten als gegen den Entwurf sprechend, sie begründe dasselbe vielmehr nur weiter und sage eigentlich nur mit anderen Worten, was in der Begründung dazu von der Regierung selbst gesagt worden, und fährt fort: Wir kennen in der Wirklichkeit nur Staatsausgaben und Gemeindeausgaben; Alles, was man den einzelnen Gemeinden nicht glaubte auflegen zu können, hat man bereits der Staatskasse zugewiesen, und man kann nicht da, wo eine solche Einrichtung im Allgemeinen besteht, eine einzelne Gattung von Ausgaben herausgreifen und dadurch einen Bezirksaufwand machen; man kann ja nachlesen, daß dieser Aufwand einzig und allein den bestimmten Landesbezirken zu Gut kommt. Dieses ist gerade bei dem Aufwand für die Straßen wenigstens immer der Fall, Staatsstraßen und Gemeindeftraßen gehen unbemerkt in einander über. Jede Staatsstraße ist ein Gemeindegeweg, und jeder Gemeindegeweg gewissermaßen eine Staatsstraße. Auch scheint es nicht angemessen, wegen einer einzelnen Gattung von Ausgaben besondere Distriktskassen zu creiren; solche Bezirke, wie die, gegen welche der Commissionsbericht zu Felde zieht, kennt hiernach unser Gesetzentwurf gar nicht. Die Bezirksstraßen (oder chemins vicinaux de grande communication), von denen unser Gesetzentwurf spricht, werden von den betreffenden Gemarkungsgemeinden unterhalten, und diese werden in ihrer Unterhaltungspflicht nur unterstützt, einmal von den benachbarten Gemeinden, die den Weg auch benutzen, und dann vom Staate, der allen Aufwand übernimmt, so weit er den für einen gewöhnlichen Gemeindegeweg übersteigt.

Den Einwurf des Berichtes, „daß man auf die Möglichkeit verzichten müsse, die Verbindlichkeit zur Straßenunterhaltung von dem Maße des Nutzens, den man von der Straße habe, abhängig zu machen und daß die Gerechtigkeit, die der Gesetzentwurf erzielen wolle, durch die verwickelte Repartition unter der Hand völlig wieder verloren gehe,“ würde der Redner für begründet halten, wenn es sich darum handelte, den Aufwand, welchen eine Straße überhaupt erfordert, nach jenem Maßstabe zu repartiren, er muß sich aber dagegen erklären, weil hier nur von der Repartition eines Aufwandes die Rede sei, welchen eine Straße erfordern würde, falls sie ein Vicinalweg wäre. Daß der Nutzen einer Straße für eine Gemeinde nicht davon abhängig sein könne, „ob die Gemarkung durchschnitten, oder bloß berührt wird, oder ob der Ortssetter etwas näher oder entfernter von der Straße

liege,“ muß er zugeben, wenn es sich von dem Nutzen einer Straße überhaupt handelt, aber nicht, wenn von dem Nutzen einer Straße als Vicinalweg für einen benachbarten Ort. Als Vicinalweg könne sie nur den von ihr durchschnittenen oder nahe gelegenen Orten Nutzen bringen, die entfernteren Orte haben ihre eigenen Vicinalwege und benötigen im übrigen diese Straße nicht als Gemeindegeweg, sondern in der Eigenschaft eines Weges höherer Ordnung. Wenn zugegeben sei, daß eine Gemeinde ihre Gemeindegeweg unterhalten müsse, so könne man dagegen, daß Beiträge, welche gar keinen andern Zweck hätten, als den Aufwand für einen Vicinalweg zu repartiren, ebenfalls von den Gemarkungs- und in der Nähe liegenden Gemeinden abhängig gemacht werden solle, nichts erinnern. Ueber das Zugeständniß, daß die Unterhaltung der Straßen besser und zweckmäßiger von dem Staate besorgt werde, freut er sich, als über ein ehrendes Anerkennniß für die Administration, — und ist mit dem Grundsatz selbst einverstanden, sobald es sich um Straßen des größern Verkehrs handelt, aber nicht bei Straßen, welche bloß den benachbarten Verkehr zu vermitteln bestimmt sind, wo die Unterhaltung höchst einfach sei. Vorderhand komme es indessen weniger hierauf an; die Grenzlinien zu finden, wo diese Unterhaltungspflicht sich scheide, sei es hauptsächlich, was in Betracht kommen müsse, und dieß auch nur dann, wenn einmal das Projekt über die Classification der Straßen von der Regierung den Ständen vorgelegt werden würde. — Der Redner beseitigt hierauf noch einige Einwände der Commission, bezüglich der Beschränkung des Staatsbeitrags, glaubt aber namentlich, daß gegen den von dem Bericht befürchteten Haß, Zwist und beständigen Krieg in den concurrirenden Gemeinden schon dadurch gesorgt sei, daß der Aufwand für sechs Jahre ein für alle Mal bestimmt werde. Gegen den Vorwurf im §. 5 der Wiedereinführung der aufgehobenen Frohnden macht er als Widerspruch geltend, daß ja nur diejenigen Gemeinden, denen die Gesamtheit die Unterhaltung eines Gemeindegewegs abnimmt, dieser ein Aequivalent leisten soll. Weil nicht allen Gemeinden die Unterhaltung ihrer Gemeindegeweg abgenommen werden könne, so soll sie auch gar Keiner abgenommen werden — nur so könne Gleichheit und Gerechtigkeit bestehen.

Den im §. 6 aufgestellten Satz, daß alle wichtigen und großen dem Staate nothwendigen Einrichtungen auch von diesem hergestellt werden müssen, erkennt er vollkommen an, so wie ihn auch der Entwurf anerkenne, welcher ja gerade nur darauf ausgehe, die bisher bevorzugten Landesgebiete nicht weiter auf Kosten der übrigen zu begünstigen, —

allein neben der Eisenbahn und den Hauptstraßen, der Berg- und der Rheinstraße noch eine weitere Vergünstigung — dieß wäre für das Rheinthale doch offenbar zu viel verlangt; dieses solle allerdings keine Begünstigung verlangen, sondern mitwirken, die Prägravation zu tragen, welche andern Gemeinden aufliege. Das Verlangen nach einem Gesetz, durch welches sämtliche allgemeine Verkehrsstraßen des Landes auf die Staatskasse übernommen werden sollten, hält der Redner für eine allzu große, nicht ausführbare Belästigung derselben, wozu nothwendig eine Steuererhöhung eintreten müßte, — und dennoch würde die Folge davon sein, daß zwar einzelne Gemeinden aus der Reihe der jetzt prägravirten in die der begünstigten übergiengen, demungeachtet aber eine große Zahl von Gemeinden keine Staatsstraßen erhalten würden, also nach wie vor ihre Gemeindegasse auf eigene Kosten zu bauen hätten. — Der Redner schließt: Verwerfen Sie das Gesetz, so werden Sie allerdings vielen Gemeinden eine Freude verursachen, viele Gemeinden werden sich freuen, daß sie ferner von Präcipualbeiträgen befreit bleiben, daß ferner der Staat ihre Wege baut und erhält. Uebrigens werden sie sich nur dann darüber freuen, wenn sie nicht selbst die Ueberzeugung erhalten, daß gegenwärtig eine nicht billige Begünstigung ihrer Straßen statifindet und sie dadurch von einer Prägravation befreit werden, welche die übrigen Gemeinden trifft.

Kindeschwender: Es ist wohl das Geeignete, so gleich das Wort zu ergreifen, um durch enge Gegenüberstellung des Systems der Regierung und des Dasthaltens der Commission der hohen Kammer es leichter zu machen, sich für die eine oder die andere Meinung zu entscheiden. Ich muß gestehen, indem ich den Vortrag des Hrn. Regierungskommissärs gehört, bin ich in sehr großer Verlegenheit, den Commissionsbericht zu rechtfertigen; ich wäre noch in viel größerer Verlegenheit, den Gesetzentwurf der Regierung zu vertheidigen. Wir sind hier in der Lage, daß wir Beide Recht haben, und dieß ist freilich der seltenere Fall. Der Hr. Regierungskommissär sagt nämlich, wir hätten in der Commission den Fundamentalgedanken dieses Entwurfs nicht aufgefaßt; wir gehen also in paralleler Linie neben einander — die Regierung links und wir rechts — ohne daß wir auf einander stoßen; — ich weiß nicht was schlimmer ist. — Die Regierung legt nun schon seit Jahren einen Entwurf vor, begleitet ihn mit gedruckten Bemerkungen, die Kammer hat darüber diskutirt, es sind Berichte erstattet worden, und doch soll man den Regierungsvorschlag noch nicht verstehen! — Ich weiß nicht, woran der Fehler liegt — in der Auffassung der Kammer, oder

in der Unklarheit des Vortrags selbst. Beinahe möchte ich fürchten — in dem letzten, und kann auch also in sofern nichts weiter aussprechen, als daß es mir scheint, die Gr. Regierung verlasse in verschiedenen Beziehungen ihr uneheuliches Kind, erkennt es nicht mehr an, weil sie wirklich in dem Commissionsbericht eine Widerlegung gefunden hat; sie will das aber nicht eingestehen. Nun, meine Herren, dieß ist Niemand zu verübeln. Allein an der Sache wird dadurch nichts geändert werden. Ich habe den Regierungsentwurf nicht anders verstanden, und bin überzeugt, daß ihn auch außer mir Niemand anders als so verstanden hat.

Das Hauptgewicht warum die Regierung die Schaffung von Bezirksstraßen und den Beizug der Gemeinden zur Unterhaltung der Staatsstraßen in Antrag bringt, soll darin liegen, daß es unbillig und selbst ungerecht sei, wenn der Staat einzelnen Gemeinden öffentliche Straßen baue, welche von diesen Gemeinden als Gemarkungs- und Bezirkswege gebraucht würden. Es sollten darum diese Gemeinden dem Staat wenigstens so viel an dem Bau und den Unterhaltungskosten zu zahlen verbunden seyn, als sie selbst aufwenden müßten, um solche Wege zu erlangen. Andere Gemeinden, deren Gemarkung von keiner Staatsstraße durchschnitten wird, müßten sich ihre Straßen selbst anlegen, darum Gerechtigkeit und Gleichheit fordern, daß so begünstigte, so viel Straßenbaukosten an den Staat entrichteten, als nicht begünstigte Gemeinden für denselben Zweck aufzuwenden haben. Das ist in kurzen Worten das Regierungssystem, womit sie Greirung von Bezirksstraßen rechtfertigt — was heute wieder der Refrain des Vortrags des Hrn. Regierungskommissärs war — und man muß sich dieses System vollkommen klar machen, um seine Unhaltbarkeit und seine Unvereinbarkeit mit unsern übrigen Staatseinrichtungen besser anschauen zu können. Oder haben wir etwas Weiteres, etwas Anderes vernommen? Gewiß nicht.

Vorerst ist es schon auffallend, daß man so geradezu den Satz aufstellt, „der Staat baue den Gemeinden durch die Staatsstraßen ihre Gemarkungswege und ihre Verbindungsstraßen,“ da doch diese Behauptung aller logischen und rechtlichen Wahrheit ermangelt. — Man kann nämlich nur dann sagen, daß man für die Gemeinden durch oder in den Staatsstraßen die Gemarkungs- und Verbindungswege baue, wenn die Staatsstraßen ganz jene Anlage und Richtung haben, welche, wenn sie nicht existirten, von den Gemeinden ihren Gemarkungs- u. Wegen gegeben worden wäre. — Nur unter dieser Voraussetzung wäre der Satz richtig — allein gerade diese Voraussetzung ist in bei weitem den meisten Fällen thatsächlich

nicht vorhanden, und der Regierungsentwurf geht nicht von dieser Voraussetzung aus und will nicht von ihr ausgehen. Es ergibt sich schon hieraus mit Nothwendigkeit, daß die ganze Grundlage des Regierungsentwurfs auf einem logisch nicht richtigen Sage beruht.

Das bestätigt auch der bloße Anblick der Lage einer Menge blühender Dorfschaften in unserm Lande. Wohin man immer sich wenden mag, sieht man seitwärts an allen Staatsstraßen Gemeinden liegen, welche sich, vom Ackerbau nährend, mitten in ihren Gemarkungen, entweder unbekümmert um die Richtung der Hauptstraße, oder absichtlich, besonders in Kriegszeiten, von der Heerstraße entfernt, niedergelassen haben, und dennoch will man mit Verkennung aller thatsächlichen und historischen Verhältnisse die Behauptung kühn vorschreiben, daß die Staatsstraßen, welche ohne die entfernteste Berathung der Gemeinden vom Staate erst dann, als bereits lange vorher schon die Gemarkungswege gebaut waren, angelegt wurden, so hergestellt seien, daß sie diesen Gemeinden als ihre bequemsten Verbindungswege dienen! Am Ende mag man noch anfügen — solche mehrere Bequemlichkeit sei sogar der erste Grund und der Zweck derartiger Anlagen gewesen — aber, meine Herren, es wird unter zwei Duzend Menschen wohl 24 geben, die es nicht glauben!!

Ueberhaupt aber ruht die Idee der Bildung von Bezirksstraßen und die besondere Besteuerung der Gemeinden nach Bezirken auf keinen haltbaren Grundlagen, und zwar einfach deshalb nicht, weil wir keine Bezirke haben, und sie zum Behufe bloßer Straßenbezirke zu schaffen, kein genügender Grund existirt. Alle die Herren dieses Hauses werden zugeben, und aus alter Erfahrung (unbeschadet meiner Anerkennung Ihrer allseitigen Jugend) wissen, daß ehemals solche Bezirke vielfach bei uns bestanden, daß sie aber, als mit der neuen Verfassung unvereinbar, aufgehoben wurden. Diese früher bestandenen Landschaften bildeten kleine Staaten für sich, sie hatten eigene Besteuerung, ihre eigenen Kriegs- und Friedenslasten, und namentlich auch die Unterhaltung ihrer Straßen. Eben deshalb, weil sie als kleine Staaten für diese Verhältnisse besonders bestanden, weil man Alles, was die Landschaft anging, als Landschaftslast betrachtete und behandelte, konnte man auch bei diesem Gesammtinteresse alles, Allen Gemeinsame, auf gemeinsame Kosten herstellen und unterhalten. Allein gerade dieser Umstand spricht entschieden gegen den Regierungsentwurf, da in diesem Verhältnisse der Landschaften anerkannt ist, daß die Straßenunterhaltung und Anlage eine

allgemeine Last sei, die eben deshalb vom Staate übernommen werden muß, und die vordem nur darum auf den Landschaften ruhte, weil sie kleine Staaten waren. (Der Redner führt aus, wie die französische Gesetzgebung von dem Grundsatz ausgehe, daß, wo die Gemeinschaft interessirt ist und nicht Interessen einer einzelnen Gemeinde vorliegen, die Last auch auf Kosten dieser Gemeinschaft getragen werde, sei diese nun der ganze Staat oder wie in Frankreich die einzelnen Departements auch im Hessen-Darmstädtischen, Gesetz von 1831 (späterhin erneuert) werde der gleiche Grundsatz durchgeführt, wo auch in Aussicht gestellt sei, daß später, wenn sich ein Mal die Kassen besser gefüllt haben, auch solche Provinzialstraßen auf Kosten der Staatskasse gebaut und unterhalten werden). Die Bezirke, die der Regierungsentwurf bilden möchte, erscheinen aber bei uns als willkürlich zusammengestückelt, in der Studierstube eines Straßenfinanzkünstlers geborne Vereine, die kein anderes gemeinsames Band haben, als eine ihnen zur Wartung und Pflege zugewiesene Straße, die ohne ihr Wissen und ihren Willen angelegt wird, und die sie vielleicht selten begehen oder befahren mögen.

Was denken Sie Gutes und Nachhaltiges von einem Vereine, der kein anderes moralisches Band hat, als eine Knechtsarbeit bei einem von einem Dritten, im Interesse dieses Dritten, erbauten Wege. — Das ist Nichts, und nur insoferne Etwas, als es eine Wirkung hervorbringt — aber eine der beabsichtigten geradezu entgegengesetzte, das ist sehr klar. Man will einen Verein gründen, aber als Vereinigungsgrund theilt man eine schwere Verbindlichkeit aus, und als Vereinigungsmittel giebt man ihm die Zwietracht zur Grundlage, nimmt sich die Miene an, so endlich einmal weise und gerecht den Knoten gelöst, und hat dabei die behagliche Freude, das Mittel und den Weg erfunden zu haben, sich die lästigen Petitionen der Gemeinden vom Halse fern zu halten. O! du Bruderverband!! O! du Gemeinschaft!! Da lobe ich mir noch den Maulkorb, der das gemeinschaftliche Band aller Deutschen ist, — er wird doch in größerer Gesellschaft getragen, kostet nichts und man kann dabei seine stillen Betrachtungen in Ruhe machen, was bei einem Straßenbauverein gar nicht denkbar ist, wo gegraben, geschaufelt, gefahren, geklopft wird.

Zwietracht aber, sage ich, wird durch das Gesetz gestiftet, weil die Kostenaustheilung unter den einzelnen Gemeinden, nach dem Maßstabe des Nutzens, den die Teilnehmer des Vereins von der Straße bezie-

hen, nothwendigerweise zu ewigem Kampfe, zu ewiger Erbitterung, zu ewiger Leidenschaft führen muß. Der Maßstab des Nutzens nämlich, auf den der Regierungsentwurf die Kostenaustheilung basirt, ist nur in der Theorie schön, aber in der Praxis schlechthin unausführbar. Wie wollen Sie Jemanden auch nur annähernd den Nutzen aus- und nachrechnen, den er von einer Straße bezieht? Denken Sie an die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse — und ich bin gewiß, Sie werden auf diese Idee verzichten müssen. Die Lage des Orts und der Gemarkung nebst ihrer Gestaltung, das Vermögen der Bewohner, der Handel und Wandel, die Bevölkerung, die Richtung, die Aus- und Einmündung der Straße, die Größe des Steuerkapitals, die Nähe oder Entfernung einer größeren Stadt mit ihren industriellen oder Handelsverhältnissen, die Angrenzung an Waldungen, das Vorhandensein von Fabriken — all' Dieses und vieles Andere, wird hier maßgebend und so sich wechselseitig bedingend und ergänzend, wieder aufhebend und wieder ausgleichend, daß eine Berechnung nach einer bestimmten Regel schlechthin zu irrigen Ergebnissen führen muß. Von diesem Reichtume der Fälle, nimmt nun der Regierungsentwurf nur einen einzigen heraus, um nach ihm allein den Nutzen zu berechnen, den eine Gemeinde von einer Straße ziehen kann — den Fall der Entfernung. Je nachdem der Ortsbetreiber von der Straße berührt oder durchschnitten wird, oder von der Straße eine halbe oder über eine halbe Stunde entfernt liegt, soll der besteuerte Nutzen sich bestimmen. Allein, daß solche Regel als Regel unbrauchbar sei, daß eine Straße durch den Eiter gehen und der Gemeinde keinen oder wenigen Nutzen, ja Schaden bringen, daß sie etwas von dem Eiter entfernt liegen und der Gemeinde dennoch von Vortheil sein könne — daß einige oder mehrere Bewohner des Ortes Nachtheil oder Vortheil, die größere Anzahl aber das geradezu gegentheilige Interesse haben könne — daß neben der Entfernung auch die andern, so eben von mir angedeuteten Verhältnisse in gleichem Grade und in gleicher Stärke einwirken u. s. w. — dies sind Thatfachen und Wahrheiten, die man selbst auf der Tribüne nicht wegräsoniren kann, die Sie aus eigener Anschauung und vieljähriger Erfahrung schöpfen konnten und sicherlich geschöpft haben. Ist aber das Prinzip der Ausmessung des Nutzens an sich schon bedenklich und unausführbar, so denken Sie, meine Herren, erst an den Vollzug und dabei an die Uneinigkeiten, welche unter den einzelnen für pflichtig erklärten Gemeinden und in jeder einzelnen Gemeinde unter deren Bewohnern hervorgerufen wird; (wobei der Redner auf die Menge, in Bezug auf die Richtung der Straßen einander so häufig geradezu gegenüberstehende Petitionen hinweist und durch ein in's Detail ausgeführtes Beispiel einer derartigen Vorberathung von Deputirten der Concurrenzgemeinden ergötzlich erläutert).

Schon zweimal hat nach langen Beratungen die Kammer den ganz gleichen Grundsatz der Nutzenausmessung verworfen, und zwar diese Kammer gegen den Antrag unsers ausgezeichneten und unvergeßlichen v. Rotteck, der bei den Gemeindeumlagen von dem Grundsatz ausgegangen

wissen wollte, daß die Ausmärker nur in dem Verhältnisse des Nutzens, den sie von der Gemeinde beziehen, beitragspflichtig sein sollten. Die Kammer anerkannte die Richtigkeit des Grundsatzes, hielt ihn aber mit Zug und Recht als im Leben unausführbar, oder doch zu solchen enormen Streitigkeiten führend, daß er sich vom Standpunkte der Gesetzgebung nun und nimmermehr empfehle. Der Grundsatz ward sofort von der Kammer verworfen, nach einem harten Kampfe — sie verwarf ihn im Bunde mit der Regierung zum zweitenmal, als er, außer dem Jahre 1831, im Jahre 1835 auftauchen wollte. Jetzt wird, kaum eine Spanne Zeit später, und zwar von der Regierung selbst — die doch diesen Grundsatz nach allen Seiten hin lebhaft bekämpft und todtgeschlagen hatte — der nämliche Grundsatz aus seiner Todtengruft hervorgezogen, um eine Lieblings-Idee durchzuführen! Es ist dieß um so auffällender, als gerade unsere Regierung unausgesetzt nach verkehrtem, — d. h. entgegengesetztem Systeme verfährt — und alle Staatsinstitute auf die allgemeine Staatskasse nimmt, gleichviel, ob einzelne Landestheile davon einen Nutzen haben oder nicht, ja unbekümmert darum, ob sie sogar effectiven Schaden dabei erleiden.

Der Hafenbau in Mannheim hat Hunderttausende gekostet — die Gesamtheit muß ihn zahlen, obgleich zunächst nur Handelsleute, Schiffer und Spediteure in Mannheim dabei actives und nächstes Interesse haben, und sich wahrscheinlich berechnen ließe, daß dadurch die Neckarbewohner und die am obern Rhein sehr beeinträchtigt sind, und ob auch für Hunderttausende übriger badischer Staatsbürger daraus keinerlei Vortheil keimt. Durch den Hafenbau in Ludwigshafen am Bodensee ist die alte Reichsstadt Ueberlingen schwer beeinträchtigt — sie muß dennoch mit zahlen helfen, und der gegenwärtige Herr Regierungskommissär vergönnt ihr sogar eine Straßenverbindung mit der glücklichen Rivalin — überall denkt man nicht an eine Ausgleichung durch Präzipualbeiträge. Mein Bericht hat Ihnen noch bedeutendere Staatsinstitute vorgeführt, die Millionen kosteten, und die mehr oder weniger nur einzelnen Städten, Corporationen, Standes- und Grundherrn, oder auch einer gewissen Klasse von Staatsbürgern zunächst zu gute kommen, und die man unbedenklich auf den allgemeine Sackel nahm. Ich erinnere an die Ablösung alter Abgaben, der Frohnden, des Zehnten, an die Universitäten, an die Dikasterien, Collegialgerichte, das Militär, die einzelnen Städten und Gegenden nur zu gute kommen — daselbst ihr Füllhorn ausgießen, die der Gemeinschaft viel, unendlich viel Geld kosten, während ihre Vortheile für ganze Landesgegenden und Hunderttausende von Staatsbürgern spurlos verschwinden, und dergleichen. Will man denn das Vortheilchen eines Wegleins vergönnen? und den Nutzen, der darin steckt, chemisch analysiren?

Und wozu endlich, meine Herren, dieser ganze Gesetzesentwurf, dem wir durchaus keinen Zweck der Nothwendigkeit — das erste Erforderniß eines Gesetzes — abnehmen können. Es genügt vollauf mit der Eintheilung der Straßen in Gemarkungswege und Staatsstraßen. Die Gemeinden sollen ihre Gemarkungswege bauen und in gutem Stande unterhalten (darauf möge die Regierung strenge halten)

und eben so jene Straßen, die die nächste Verbindung hiesiger Nachbargemeinden unter sich betreffen; allein alle anderen Straßen und namentlich die Bezirksstraßen, welche nach dem Gesetze von 1810 solche sind, die für den Verkehr besondere Wichtigkeit darbieten — soll der Staat als solche übernehmen. Gerade nämlich, weil diese Straßen für den Handel von Wichtigkeit sind, sind sie keine Sache einzelner Gemeinden, und um diesen Handel noch mehr zu beleben, soll der Staat durch gute Straßen dem Verkehr weitere Erleichterung verschaffen, nicht aber erschwerend darauf einwirken, wie dies eine nächste Folge des Regierungsentwurfes seyn würde. Wenn nun viele Gemeinden, zur Entwicklung ihres Wohlstandes, wegen der neuen Anlage solcher Straßen und der Uebernahme der bestehenden auf Staatskosten, Bittschriften bei uns einreichen, so sollten wir auf kein Mittel der Abschreckung sinnen, und uns nicht freuen, derartige Abschreckungs-Gesetzesentwürfe erfunden zu haben, sondern wir sollten durch Gewährung billiger und gerechter Bitten auf Beförderung des Wohlstandes solcher Bezirke nach Möglichkeit hinzuwirken suchen. — Wenn wir den Wohlstand einzelner Bezirke befördern, so heben wir den Wohlstand des ganzen Landes. Wenn wir aber erst untersuchen, aus welchen Gegenden des Landes diese Gesuche an uns gelangen, so bleibt für unsere Pflicht und unser Gewissen gar keine Freiheit der Wahl mehr übrig, weil wir den Gesuchen entsprechen müssen, wenn uns diese Bezirke nicht mit vollem Jure den Vorwurf der Ungerechtigkeit machen sollen. Weit aus die meisten dieser Petitionen kommen aus den Gebirgsgegenden, — also aus jenen Landestheilen, wo die Belebung des Handels und Wandels besonders Noth thut, und wo, eben der Lage wegen, die Herstellung der Straßen und ihre Unterhaltung mit größeren Kosten verbunden ist.

Eine solche Verpflichtung des Staates liegt schon im Allgemeinen vor, allein diese Verpflichtung ist in der neuern Zeit zu einer absolut unausweichlichen Nothwendigkeit geworden, nachdem wir unsere Eisenbahn beschlossen und größtentheils zur Ausführung gebracht haben. — Durch dieses außerordentlichste aller Verkehrsmittel haben wir den ebenen Landestheilen, dem durch die Natur schon so sehr gesegneten Rheinthale, auf Kosten der Allgemeinheit eine Wohlthat aufgenöthiget, auf die unsere Gebirgsgegenden ewig verzichten müssen. Wir verwenden auf diese Kunststraße 25 Millionen Gulden; wir werden ihr alljährlich über eine halbe Million weiter opfern; wir übernehmen damit für die Fälle des Krieges ein Waagniß des ganzen Capitals; wir stellen unserer Staatskasse eine, vielleicht enorme Last der Entschädigung für ein auf der Eisenbahn durch Fahrlässigkeit verschuldetes Unglück in Aussicht (s. das neue Gesetz über die bürgerlichen Folgen der Verbrechen); wir richten durch sie Tausende von bestehenden Gewerben und zugleich aber Tausende von Familien zu Grunde; wir benachtheiligen Hunderte von Gemeinden; wir isoliren alle Gebirgslande, führen größeren Städten alle Reisenden zu, und concentriren — mindestens für unbestimmte Zeiten — fast alle,

jedenfalls die nächsten Vorteile, auf das Terrain, durch das die Locomotive braust, — und dennoch muß zu diesem Institute der Odenwälder, der in dem Tauberggrund, der Schwarzwälder und der am Siegestade eben so viel contribuiren, als der Rheinthalbewohner — der Beschädigte so viel als der Begünstigte, der Entfernte wie der Nahgelegene, und kein Vogel singt uns ein Lied von der Nutzenausmessung, kein Lüstchen weht das Wort „Präcipualbeitrag“; die bereite Junge unseres Hrn. Regierungskommissärs ist todstum, nachdem sie sich recht gelenksam und gewaltig gegen die Straßenbedürftigen vernehmen ließ.

„Es ist ganz richtig, um mich in einem Gleichnisse deutlich zu machen — es ist ganz richtig, wir haben eine Gesellschaftscasse zu einer gemeinschaftlichen Vergnügungskreise errichtet; darin haben wir auch den Bruder Odenwälder und Schwarzwälder aufgenommen, und sie ihren Beitrag zu allen Zeiten pünktlich zahlen lassen, und sie müssen sie für diese Casse füllen helfen, wenn wir sie form- und kunstgemäß geleert haben. Das letztere ist nun geschehen, weil wir, die Gebrüder Pfälzer, Brubheimer, Altbadener bis zum Markgräfler hinauf uns mit Schaumwein geleert haben, der vorteuft theuer ist. Jetzt reifen die Wälder aber ihre großen Mäuler auch auf, um ihre vertrockneten Kehlen zu zeigen; sie verlangen zwar keinen Schaumwein, weil sie an rauhere Kost gewöhnt sind, sondern nur Durlacher Gewächs, oder etwa Stimplinger, den man bekanntlich in den Hosentaschen ausführt, weil kein fahrbarer Weg dahin geht, wahrscheinlich um die Bewohner in patriarchalischer Sitteneinheit zu erhalten! Man kann nach badischem Gesellschaftsrecht solchem Begehre zwar nichts entgegenhalten, — gleiche Brüder, gleiche Kappen, — allein ein kluger Reisemarschall proponirt Ihnen eine Schlaßfassung dahin (laut): wer von heute an (nun spricht er unvernehmlich murmelnd folgende Worte): „nachdem wir Ebenländer bereits die Reiscasse bis auf die Hefe ausgepreßt haben, weil das Wiedersfüllen eine ligliche Sache ist, um von dem verschlungenen Champagner keine allzu großen Nachwehen zu verspüren“ (wieder laut:) während unserer übrigen gemeinschaftlichen Reisetour irgend Wein zu trinken Lust bekommt und ihn fordert — der hat, auch wenn die ganze übrige Gesellschaft sich des geforderten Weines miterfreut, und das wird sicherlich geschehen, solchen zum größten Theile vor auszubezahlen.“

Meine Herren! Der Rath ist verlockend und durchdacht, aber ich weiß es mit Gewisheit, er wird an den tauben Ohren der Markgräfler, der Sandländer, des Durlachers, Brubheimers und der Pfälzer spurlos verhallen, denn es sind zwar wackere Trinkgenossen; aber loyale und gerechte Gesellschafter. Drum mögen die Schwarzwälder und die Odenwälder ihren Mund zu etwas besserem, als zum Klagen aufstun — denn wir werden das Gesetz verweisen!