Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

16. Sitzung (27.04.1888)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Sechszehnte öffentliche Sitzung.

Karlsruhe, den 27. April 1888.

Gegenwärtig:

Seine Großherzogliche Hoheit der Prinz Karl von Baden, Seine Durchlaucht der Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, die Herren: Freiherr von Bodman, Graf von Helmstatt, Graf von Hennin, Freiherr von Hornstein, Freiherr Ernst August von Göler, Freiherr Karl von Göler, Freiherr von Racknitz, Freiherr Rüdt von Collenberg, Geheimerath Dr. Schulze, Geheimer Hofrath Dr. von Holst, Geheimerath Dr. Grashof, Senatspräsident Dr. von Stoesser, Landgerichtspräsident Dr. von Rotteck, Kommerzienrath Diffené, Kommerzienrath Sander, Kaufmann Noppel, Gutsbesitzer Stein.

Von Seiten der Regierungskommission:
Herr Finanzminister Dr. Ellstätter, Herr Geheime Referendär Zittel.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten, Herrn Geheimeraths E. von Seyfried.

Der Präsident theilt mit, daß Herr Prälat Dr. Doll einem Schreiben desselben zu Folge wegen unverschieblicher Dienstgeschäfte verhindert ist, an der heutigen und morgigen Sitzung Theil zu nehmen.

Beilage Nr. 239 (ungedruckt).

Als neue Einläufe werden bekannt gegeben:

1. Schreiben des Präsidenten der Hohen Zweiten Kammer, enthaltend die Mittheilung von:
   a. der theilweisen Annahme des Gesetzentwurfs, die Aenderung einiger gesetzlichen Bestimmungen über die rechtliche Stellung der Kirchen und kirchlichen Vereine im Staate betr.,
   Beilage Nr. 218;
   b. der Annahme des Gesetzentwurfs, die Gebühren in Verwaltungs- und verwaltungsgerichtlichen Sachen betr.,
   Beilage Nr. 233;
   c. der mit einigen Aenderungen erfolgten Annahme des Gesetzentwurfs, die geschlossenen Hofgüter betr., unter Zustimmung zu der von der Ersten Kammer zu §. 18 gefaßten Resolution,
   Beilage Nr. 234.
2. Schreiben des Stadtraths Mannheim, die Zustimmung zu den Petitionen, die Erbauung einer Eisenbahn von Eppingen nach Steinsfurth betr.,
   Beilage Nr. 235 (ungedruckt).
3. Eingabe des Gemeinderaths Bühlerthal, die Zurücknahme der eingereichten Petition, den Bau einer normalspurigen Nebenbahn Bühl-Bühlerthal betr.,
   Beilage Nr. 236 (ungedruckt).
4. Erklärung des Gemeinderaths Schweigern als Nachtrag zu der an das Hohe Haus gerichteten Petition um Erstellung einer Güterstation in Schweigern betr.,
   Beilage Nr. 237 (ungedruckt).

Der unter 1 a erwähnte Gesetzentwurf wird der zur Berathung desselben besonders gewählten Kommission, die Gesetzentwürfe unter 1 b und c werden der Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

Die Einläufe unter 2, 3 und 4 gehen an die Kommission für Eisenbahnen und Straßen.

Der erste Gegenstand der Tagesordnung, die Berathung des von Freiherr von Bodman erstatteten Kommissionsberichts über den Gesetzentwurf, die Erbauung einer Bregthalbahn betr.,

Beilage Nr. 219,

gibt Freiherr Ernst August von Göler Veranlassung, sich eingehender mit der bei Berathung des Eisenbahnbudgets und der Adreßdebatte nur vorübergehend gestreiften Eisenbahnpolitik zu beschäftigen. Redner weist darauf hin, daß er bei jenen Gelegenheiten sich erlaubt habe, daran zu erinnern, wie nothwendig es sei, daß wir nur mit der größten Zurückhaltung und Behutsamkeit an den Bau weiterer und ohne Zweifel auch unrentabler Eisenbahnen herantreten und nicht nach dem Grundsatze verfahren, daß, weil einzelne Gegenden bereits Eisenbahnen haben, welche die Steuerkraft des ganzen Landes in Anspruch nehmen, jede Gegend auf den Besitz einer mit Zubuße zu betreibenden Eisenbahn Anspruch machen könne. Wenn Redner heute diese Worte wiederhole und zur größten Vorsicht ermahne, so geschehe dies mit Rücksicht auf die von ihm stets gemachte Erfahrung, daß die Stände zu Beginn eines jeden Landtags die größte Sparsamkeit walten lassen, gegen Ende desselben aber regelmäßig viel weitherziger werden.

Auch dieser Landtag mache durchaus keine Ausnahme von der Regel, denn auch er habe anfangs bei der Prüfung der Budgetpositionen eine rigorose Strenge zur Anwendung gebracht, in welcher Beziehung Redner nur an den Strich von 1 200 Mk. für Beschaffung einer Uhr an das Gymnasium zu Freiburg erinnere, während seit Erledigung des Finanzgesetzes springbrunnenartig Nachforderung auf Nachforderung sich häufe. Dazu komme das Beamtengesetz mit seinem Mehraufwand, der $^1/_2$ bis 1 Million betragen werde, und es erscheine somit angezeigt, daß man sich über die Stellung klar werde, die das Hohe Haus gegenüber der Hochfluth von Eisenbahnpetitionen einzunehmen habe.

In dem vorliegenden Gesetzentwurf werde nun zum erstenmale vorgeschlagen, die als Unterstützung für den Eisenbahnbau zu gewährende Summe aus der Amortisationskasse zu entnehmen, statt sie zu Lasten der Eisenbahnschuldentilgungskasse zu schreiben und damit die Eisenbahnschuld zu vermehren. Man sei somit von der bisherigen Anschauung zurückgekommen, wonach es für unzweckmäßig gehalten wurde, das Aktivvermögen der Amortisationskasse dazu zu verwenden, um Eisenbahnschulden zu bezahlen. Und doch habe jener Standpunkt durchaus seine Berechtigung gehabt, da die Bedeutung des Vermögens der Amortisationskasse als eines Reservefonds für außerordentliche Fälle für einen Staat wie Baden sehr hoch anzuschlagen sei. Nun sollen der Amortisationskasse als Unterstützung für die Bregthalbahn 600 000 Mk. und für die Bahn Kehl-Lichtenau mit der Verlängerung bis Bühl etwa 400 000 Mk., zusammen also 1 Million entnommen werden, und es dränge sich Redner die Frage auf, ob damit die Entnahme endgiltig ihren Abschluß finde, bezw. wieweit hierin gegangen werden solle. Wenn es sich nur um die 600 000 Mk. für die Bregthalbahn handle, so wäre dieser Aufwand durch die Zinsen des Aktivkapitals der Amortisationskasse zu bestreiten, was darüber hinausgehe, bedeute eine Herabminderung des Grundstocks, die Redner für höchst bedenklich halte. Vor zwei Jahren habe sich das Hohe Haus dahin verständigt, daß eine Staatsunterstützung zur Herstellung von Sekundärbahnen stets gegeben werden solle, wenn das betreffende Unternehmen von volkswirthschaftlicher Bedeutung sei, wenn eine 4prozentige Rente für den Unternehmer gesichert erscheine und wenn ein leistungsfähiger Unternehmer für den Bau und den Betrieb sich finde. Redner zweifle, ob das Hohe Haus daran festhalten könne, da er befürchte, daß auf Grund dieser Bedingungen die Anforderungen an den Staat zu sehr anwachsen möchten. Heute sei Alles und Jedes der Privatinitiative der Gemeinden und sonstigen Interessenten überlassen und darin liege eine große Unbilligkeit für die Gegenden, welche nicht im Besitze rühriger Spekulanten und einer unternehmungslustigen Bevölkerung seien. Als es sich seiner Zeit um die Vervollständigung des Straßennetzes handelte und, wie heute wegen der Lokalbahnen, so damals wegen der Straßen zahllose Petitionen beim Landtage eingekommen seien, habe die Großherzogliche Regierung eine nach Dringlichkeitsklassen eingetheilte Uebersicht über diejenigen Straßen ausarbeiten lassen und vorgelegt, welche voraussichtlich in den nächsten Jahrzehnten neu zu bauen sein würden. Wenn ein derartiger Plan auch hinsichtlich der noch zu erstellenden Bahnen vorläge, so würde es Redner heute leichter werden, für den zur Berathung stehenden Gesetzentwurf einzutreten. So aber bedeute die Vorlage für ihn einen Schritt in das Dunkle, dessen finanziellen Effekt er nicht zu beurtheilen vermöge, und er sehe sich deßhalb, soferne ihm nicht beruhigende Mittheilungen von Seiten der Großherzoglichen Regierung zu Theil würden, veranlaßt, sich der Abstimmung zu enthalten. Als es sich s. Zt. um

die Erbauung der Höllenthalbahn gehandelt, habe er aus ähnlichen Erwägungen gegen das Gesetz gestimmt, auch heute wäre er an sich geneigt, das zu thun, wenn daraus nicht der falsche Schluß gezogen werden könnte, daß er im Allgemeinen gegen Sekundärbahnen sei, was keineswegs der Fall sei. Wenn an dem jetzigen verkehrten Prinzipe festgehalten werden solle, wonach alle Initiative zur Erbauung von Lokalbahnen von den Gemeinden auszugehen habe, dann könnte auch er im Interesse seiner heimathlichen Gegend mit Wünschen lokaler Natur nicht zurückhalten, die er bisher unterdrücken zu sollen geglaubt habe. Das gegenwärtige System gefalle ihm nicht und er lebe der festen Ueberzeugung, daß viel planvoller vorgegangen werden müsse, wenn man zu einem befriedigenden Ergebnisse gelangen wolle.

Freiherr Karl von Göler schließt sich den Ausführungen des Freiherrn Ernst August von Göler an, indem er bemerkt, daß auch in der Zweiten Kammer der Wunsch nach einer Uebersicht über die noch zu erbauenden Sekundärbahnen in ähnlicher Weise laut geworden sei, wie seiner Zeit die Kreisversammlungen beim Ausbau des Landstraßennetzes die Aufstellung eines Planes befürwortet hätten. Die jetzige Art des Vorgehens halte Redner für höchst bedenklich, und zwar um so mehr, als dabei die Amortisationskasse, die eher den Namen einer Kasse der fonds perdus verdiente, bald verschwinden werde. Redner sei deßhalb nicht in der Lage, dem vorliegenden Gesetzentwurf in seiner dermaligen Fassung zuzustimmen.

Finanzminister Dr. Ellstätter würde es lebhaft bedauern, wenn sich mehrere Mitglieder des Hohen Hauses der Abstimmung enthalten und dadurch einer Vorlage entgegentreten wollten, bei welcher es sich um die Befriedigung eines gerechten und wohlbegründeten Bedürfnisses handle, das Niemand in Abrede stelle und dem weder die Großherzogliche Regierung noch auch dies Hohe Haus entgegenzutreten Ursache habe. Erstere habe seit langen Jahren in ihrer Eisenbahnpolitik bewiesen, daß sie den Standpunkt möglichster Zurückhaltung und äußerster Vorsicht einhalte, ein Standpunkt, der wohl zur Befriedigung eines großen Theils der Mitglieder der beiden Häuser des Landtags, aber nicht immer auch zur Befriedigung derer gereichte, welche weitgehende Eisenbahnwünsche im Herzen trugen. Von diesem Standpunkte aus aber glaube die Großherzogliche Regierung nichts Zweckwidriges thun zu können, als sich der Befriedigung begründeter Bedürfnisse entgegenzustellen. Der leitende Gesichtspunkt der Großherzoglichen Regierung sei der, daß sie im wesentlichen das Staatsbahnnetz für ausgebaut erachte, so daß Bahnen auf Staatskosten in absehbarer Zeit nicht mehr zu bauen sein würden, und andererseits gehe sie davon aus, daß Lokalbahnunternehmungen in soweit staatlich zu unterstützen seien, als durch dieselben berechtigten Anforderungen und vorhandenen Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen werde. Die Großherzogliche Regierung löse damit gewissermaßen die Verbindlichkeiten des Staates hinsichtlich der Erstellung von Eisenbahnen in denjenigen Landestheilen ab, welche zur Zeit dieses Verkehrsmittel noch nicht besitzen und wo immerhin gerechtfertigte Ansprüche auf Erstellung von Sekundärbahnen erhoben werden könnten. Damit aber handle die Großherzogliche Regierung wesentlich im staatlichen Interesse, da, falls sie die Politik der Unterstützung von Lokalbahnen nicht verfolgen würde, das Drängen nach Erbauung von Staatsbahnen fortdauern und ohne Zweifel in dem einen und andern Falle auch zum Ziele führen würde. Deßhalb habe die Großherzogliche Regierung geglaubt, die Initiative zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes durch Lokalbahnen zunächst den Interessenten überlassen zu sollen, und auf diese Weise seien bereits zum Nutzen sowohl des Staats, wie auch der Unternehmer Bahnen ohne jedwede Betheiligung des ersteren in's Leben getreten. Weitere derartige Projekte seien dermalen in der Ausarbeitung begriffen und ihnen entgegenzutreten habe der Staat selbst dann keine Veranlassung, wenn dadurch der Staatsbahn eine kleine Konkurrenz erwachse.

Sodann werde die Initiative der Bevölkerung zu erweisen haben, in welchem Maße das Bedürfniß nach Erstellung einer Eisenbahn vorhanden sei; so lange die Opferwilligkeit der Interessenten sich nur in Petitionen und abermals in Petitionen kundgebe, so lange erscheine jenes Bedürfniß doch nicht so evident nachgewiesen, als wenn erst einmal die Betheiligten einen greifbaren Beweis ihrer Opferfähigkeit durch erhebliche Leistungen bekundeten. In dieser Beziehung müsse unter allen Umständen von den Interessenten die unentgeltliche Ueberlassung des Geländes und je nach der speziellen Beschaffenheit des Bauunternehmens ein entsprechender Baarbeitrag verlangt werden. Unter dieser Voraussetzung könne dann der Staat eintreten und er werde immerhin noch gut dabei fahren, wenn er durch seine Beihilfe es einem Unternehmer ermöglicht, die Bahn nicht nur im Bau herzustellen, sondern auch auf eigene Kosten zu betreiben. Daß darin nicht zu weit gegangen und insbesondere der Amortisationskasse nicht zu viel zugemuthet werde, dürfe das Hohe Haus von der Großherzoglichen Regierung, als vorsichtiger Verwalterin des Staatsvermögens, wohl voraussetzen. Dieselbe habe deßhalb nicht vorgeschlagen, diese Subventionen auf die Eisenbahn-

schuldentilgungskasse zu übernehmen, weil die Erfahrung lehre, daß, je leichter im Wege des Schuldenmachens solche Unternehmungen ins Leben gerufen werden könnten und je weniger unmittelbar die Steuerpflichtigen von der Vermehrung der Eisenbahnschuld berührt würden, um so willfähriger die öffentliche Meinung neuen Projekten entgegen komme. Die Amortisationskasse aber stehe darum dem Steuerpflichtigen viel näher, weil eine scharfe Betheiligung derselben an der Uebernahme von Eisenbahnkosten sich sehr bald im Budget durch die Nothwendigkeit einer stärkeren Dotation der Kasse und in der weiteren Folge eine Steuererhöhung bemerklich machen werde. Zur Zeit seien die Verhältnisse der Amortisationskasse derart, daß der Ueberschuß der Aktiv- über die Passivzinsen jährlich ungefähr 700 000 Mk. betrage, welche Summe somit, unbeschadet des Vermögensbestandes, der Kasse entnommen werden könne. Bis jetzt sei der Kasse für Eisenbahnzwecke überhaupt noch nichts entzogen worden, obwohl das Gesetz, die Erbauung einer Bahn von Zell nach Todtnau betr., ihr die Zahlung einer Unterstützung von 300 000 Mk. auferlegt habe; allein diese Bahn sei eben noch nicht fertig gestellt. Wenn ihr nun für die laufende Budgetperiode die Subvention für die Bregthalbahn im Betrage von 660 000 Mk. und die Subvention für die Bahn Kehl-Lichtenau-Bühl im Betrage bis zu 400 000 Mk. auferlegt würden, so werde derselben noch nicht so viel entnommen werden, als voraussichtlich der Zinsenüberschuß in diesen beiden Jahren betrage, und es werde somit der Grundstock unangetastet bleiben. Zweckmäßig erscheine es allerdings, darauf hinzuweisen, daß, wenn in rascher Folge Subventionen aus der Amortisationskasse gegeben werden, die Ueberschüsse an Aktivzinsen bald aufgezehrt sein und die Passivzinsen eine Dotation erfordern werden, welche von den Steuerpflichtigen aufgebracht werden müßte. Diese Aussicht werde die Instanzen, welche ein Interesse daran hätten, die Steuern nicht über ein gewisses Maß zu erhöhen, davon abhalten, der Amortisationskasse zu viele oder zu hohe Subventionen zuzumuthen. Bezüglich der finanziellen Tragweite des vorliegenden Gesetzentwurfs könne das Hohe Haus vollkommen beruhigt sein, und insbesondere liege kein Grund vor, mit Rücksicht auf dieselbe der Vorlage nicht zuzustimmen.

In hohem Maße bedenklich erscheine der Vorschlag, die planmäßige Erstellung des Sekundärbahnnetzes dadurch zu bewirken, daß man nach Analogie der seinerzeitigen Erweiterung und Vervollständigung des Straßennetzes eine Uebersicht ausarbeite und dann Schritt für Schritt nach derselben vorgehe. Redner könne davor in jedem Punkte nur ausdrücklichst warnen, da dies nichts anderes heißen würde, als von der Initiative der Gemeinden abzusehen und sämmtliche allenfalls wünschenswerthe Sekundärbahnen auf Staatskosten herzustellen. Die Analogie der Vervollständigung des Landstraßennetzes treffe hier keineswegs zu, da die Straßen ihrer Natur nach etwas ganz anderes seien als die Eisenbahnen, indem erstere nach ihrer Erstellung ohne weiteres von Jedem benützt werden könnten, während bei letzteren dies nur unter der Voraussetzung zutreffe, daß ein Unternehmer sie ständig und regelmäßig betreibe. Deßhalb bestehe das Hauptopfer bei der Erstellung der Eisenbahnen keineswegs immer in der Herstellung des Bahnkörpers, — sie könnte ja allenfalls vom Staate übernommen werden, weil der dadurch verursachte Aufwand seine Grenze habe, — sondern in der Verpflichtung zum regelmäßigen Betriebe. Nun besäßen wir schon jetzt eine Reihe von Staatsbahnen — hauptsächlich im Seekreis und in den Amtsbezirken Bretten, Eppingen —, die Jahr für Jahr einen erheblichen Zuschuß zu den Betriebskosten erforderten, ganz abgesehen davon, daß sie das Anlagekapital nicht verzinsen. So würde es sich bei der großen Mehrzahl der in Aussicht zu nehmenden Lokalbahnen verhalten, sie würden auf Staatskosten gebaut, das Anlagekapital würde auf Staatskosten verzinst und der Betrieb würde mit erheblichem Aufwand auf Staatskosten übernommen werden, und zwar würde dies um so sicherer der Fall sein, als erfahrungsgemäß das Publikum an Privatunternehmer viel geringere Anforderungen hinsichtlich des Betriebs stelle als an den Staat. Es liege somit ganz eminent im staatlichen Interesse, daß der Staat mit dem Bau und Betrieb derartiger Bahnen nicht belastet werde. Nichts anderes aber würde die Folge der in Vorschlag gebrachten planmäßigen Uebersicht über die noch in Aussicht zu nehmenden Lokalbahnen sein, und deßhalb, glaube Redner, sollte man sich darauf nicht einlassen, da dadurch nur neue Wünsche geweckt würden, die in vielen Fällen nicht einen Schatten von Berechtigung für sich hätten. Er müsse sich daher gegen einen derartigen Gedanken ganz bestimmt aussprechen, der sich mit der von dem Herrn Vorredner geforderten Vorsicht in der Eisenbahnpolitik nicht vereinbaren lasse. Zum Ziele führe nur der von der Großherzoglichen Regierung eingeschlagene Weg, wonach der Rührigkeit und der Initiative der Bevölkerung die erste Anregung überwiesen ist, denn es werde das Bedürfniß nach einer Unternehmung durch nichts deutlicher dargethan, als durch die Bereitwilligkeit der Betheiligten zu Opfern für das Zustandekommen derselben. Von oben herab gleichsam die Gemeinden zur Geltendmachung von Eisenbahnwünschen aufzufordern, liege nicht im Interesse der Staatsfinanzen,

nicht im Interesse der Steuerpflichtigen und auch nicht der etwa noch Eisenbahnen Wünschenden, da sie leicht durch derartige öffentliche Verhandlungen dazu verführt würden, die in Frage stehenden Interessen zu überschätzen und sich zu nicht angebrachten Opfern zu verstehen.

So lange eine Eisenbahn noch im Bereich der Wünsche liege, würden vielfach Hoffnungen auf dieselbe gesetzt, die, wenn erst die Unternehmung ins Leben getreten sei, sich nicht verwirklichten; lehre doch die Geschichte unserer Eisenbahnen, daß die kleineren Verkehrsmittelpunkte von denselben mehr Schaden als Nutzen gehabt haben, und es sei daher den noch die Eisenbahn entbehrenden Gegenden anzurathen, sich doch ja sehr zu überlegen, ob es in ihrem Interesse gelegen sei, wenn die Züge erbarmungslos Personen und Güter an dem Orte vorbeiführen. Man mache sich in dieser Beziehung viel zu viel Illusionen, die den Leuten zu spät genommen würden, und es schade deßhalb eine gewisse Nüchternheit in der Beurtheilung von Eisenbahnprojekten durchaus nichts.

Diese Bedenken bezögen sich indeß nicht auf die Bregthalbahn, über deren Berechtigung eigentlich niemals im Lande Zweifel bestanden hätten. Daß der Staat für dieses Unternehmen helfend eintreten wolle, finde darin seine Begründung, daß ohne Subvention ein Unternehmer für den Bau und den Betrieb der Bahn sich nicht finden würde. Durch die gegenwärtige Vorlage habe die Großherzogliche Regierung ihr lebhaftes Interesse für die Befriedigung der als begründet anerkannten Bedürfnisse bethätigt; indem sie die ausnahmsweise Begünstigung eines Privatunternehmens durch einen erheblichen staatlichen Zuschuß in Antrag bringe, übe sie zugleich die Vorsicht, die der erste Herr Redner als wünschenswerth bezeichnet habe und so vermöge Redner die Vorlage dem Hohen Hause nur in jeder Beziehung zur Genehmigung zu empfehlen.

Freiherr von Hornstein theilt in Beziehung auf den vorliegenden Gesetzentwurf den Standpunkt des Herrn Finanzministers, in Beziehung auf die in der Debatte behandelte Eisenbahnpolitik im Allgemeinen denjenigen des Freiherrn Ernst August von Göler. Wenn der Herr Finanzminister im Verlauf seiner Ausführungen bemerkt habe, daß im Seekreis mehrere Eisenbahnlinien seien, die sich nicht rentirten, so vermöge Redner die Ursache dazu zu nennen; sie bestehe darin, daß seiner Zeit planlos gebaut wurde, und diesen Fehler möchte er beim Ausbau unseres Lokalbahnnetzes nicht wiederholt sehen; er glaube daher, daß der Vorschlag, zunächst eine Uebersicht nach Analogie des seinerzeitigen Planes wegen des Ausbaues des Straßennetzes anzufertigen, volle Beachtung verdiene. Wenn die Großherzogliche Regierung glaube, eine solche Uebersicht würde sofort einen wahren Wettlauf von Wünschen bewirken, so könne Redner dem nur theilweise beipflichten, indem er sich theilweise von dieser Maßnahme gerade die entgegengesetzte Wirkung verspreche. Es würden nämlich in einer solchen gesetzlichen Grundlage für den Ausbau der Sekundärbahnen auch die Vorbedingungen genau zu fixiren sein, unter denen die Erstellung einer solchen Bahn zugelassen und eine Staatsunterstützung gewährt wird; dadurch aber würde sofort eine große Anzahl in der Luft schwebender aussichtsloser Projekte von vornherein zurückgedrängt werden, wenn von ihnen die Interessenten die Ueberzeugung gewinnen, daß sie niemals jene Bedingungen erfüllen können; andere freilich, die sehen, daß sie den Bedingungen zu entsprechen in der Lage sind, würden dadurch veranlaßt werden, mit ihren Wünschen aufzutreten, was Redner nur für berechtigt und für im öffentlichen Interesse geboten erachte. Lebhaft zu bedauern aber wäre, wenn die gegenwärtige Vorlage als Pressionsmittel benützt werden wollte, um auf die Erlassung eines allgemeinen Sekundärbahngesetzes hinzuwirken, und zwar namentlich deßhalb, weil die Uhrenindustrie der in Frage stehenden Gegend von so schwerer Konkurrenz sich bedroht sehe, daß sie nur noch mit einer Eisenbahnverbindung existiren könne, und weil an der Blüthe dieses Industriezweiges auch die landwirthschaftliche Bevölkerung im höchsten Maße interessirt sei. Redner ersuche daher das Hohe Haus, unbeschadet des Standpunktes gegenüber einem allgemeinen Gesetz über die Anlage von Sekundärbahnen, dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe zuzustimmen.

Freiherr Ernst August von Göler: Des Redners Ausführungen seien von dem Herrn Finanzminister offenbar falsch verstanden worden, denn nichts habe ihm ferner gelegen, als sagen zu wollen, daß der Staat die Sekundärbahnen zu bauen habe. Er habe vielmehr lediglich betont, daß es darauf ankomme, zunächst eine allgemeine Uebersicht über die wünschenswerthen Lokalbahnen zu gewinnen, um an der Hand derselben alle Projekte, welche die Zweckmäßigkeit des Bahnnetzes beeinträchtigen würden, sofort in den Hintergrund schieben zu können. Redner zweifle nicht daran, daß die Bregthalbahn zweckmäßig sei, und in die erste Bedürfnißklasse gehören würde, und deßhalb werde er eventuell in der Lage sein, der Vorlage zuzustimmen, und zwar um so mehr, als der Herr Finanzminister ja erklärt habe, daß trotz der in Vorschlag gebrachten Unterstützung der Bestand der Amortisationskasse aufrecht erhalten werden solle. Soweit die staatlichen Beiträge für Lokalbahnen aus den Aktivzinsen der Kasse zu bestreiten seien, vermöge sich Redner mit denselben einverstanden zu erklären. Doch

halte er an der Meinung fest, daß durch die Ausarbeitung eines Uebersichtsplanes über die noch zu erstellenden Sekundärbahnen zahlreichen unberechtigten Wünschen ein Riegel vorgeschoben und die Zweckmäßigkeit des Eisenbahnnetzes gesichert würde.

Finanzminister Dr. Ellstätter will mit der Versicherung, es werde eine Verminderung in dem Kapitalbestande der Amortisationskasse nicht eintreten, durchaus nicht für alle Zukunft ausgeschlossen haben, daß nicht einmal die Großherzogliche Regierung je nach Umständen eine Vorlage machen könnte, die tiefer in den Bestand dieser Kasse eingreift. Die Regierung glaube von Fall zu Fall die an sie herantretenden Eisenbahnwünsche prüfen und je nach der Bedeutung der dabei in Betracht kommenden Interessen und der sonstigen Umstände über ihre Stellungnahme entscheiden zu sollen; damit aber bewege sich dieselbe keineswegs im Dunkeln, sondern sie entscheide in klarer Erkenntniß aller konkreten Umstände, soweit sie in die Welt der Erscheinung treten. Dunkel würden die Wege der Großherzoglichen Regierung vielmehr dann sein, wenn sie allgemeine Grundsätze aufstellen wollte, nach denen sie ein für alle Male die Wünsche nach Eisenbahnen zu beurtheilen hätte. Für diesen Vorschlag des geehrten Herrn Vorredners könne sich Redner auch nach der gegebenen Aufklärung nicht erwärmen und ebensowenig vermöge er anzunehmen, daß auf seiner Seite ein erhebliches Mißverständniß unterlaufen sei. Er wisse sehr wohl, daß jene Anregung darauf hinauslaufe, bestimmte Grundsätze aufzustellen, nach welchen künftig jede Eisenbahnfrage behandelt werden solle hinsichtlich der Konzessionsertheilung, der dem Unternehmer einzuräumenden Vergünstigungen und der Höhe der ihm zuzubilligenden Staatsunterstützung. Diese Idee sei schon oft angeregt, aber noch niemals ausgeführt worden, weil man das Unpraktische vor der Ausführung jeweils erkannt habe; das vormalige Handelsministerium habe einstens eine bezügliche Vorlage der Zweiten Kammer unterbreitet, die nicht weiter berathen worden sei, weil man damals allseitig eingesehen habe, wie wenig man auf diesem Wege erreiche.

Jene Vorlage habe die Behandlung von Eisenbahnunternehmungen zum Gegenstand gehabt. Neben anderen Bedingungen sei darin festgestellt worden, welche Vergünstigungen von Seiten des Staats eingeräumt werden könnten in Bezug auf Steuer- und Sportelfreiheit, Benützung der Straßen und der Bahnhöfe ꝛc. Dies Alles könne man in ein Gesetz aufnehmen, aber damit sei der Sache selbst keineswegs gedient, denn der Hauptpunkt, den in der Regel die Interessenten in erster Reihe sichergestellt haben möchten, sei der, in wieweit der Staat sich zu einer Geldunterstützung herbeilassen werde, und gerade in diesem Punkt lasse sich eine Regel nicht aufstellen, da darüber nur nach Lage des Einzelfalles entschieden werden könne mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden volkswirthschaftlichen Interessen, ferner auf die Herstellungskosten, die Leistungsfähigkeit der betheiligten Gemeinden und nicht zum Mindesten auf die Lage der Staatsfinanzen selbst. In letzterer Beziehung insbesondere können Zeiten kommen, in welchen jede Inanspruchnahme der Staatskasse unräthlich erscheint. Solche Verhältnisse könnten vorübergehend oder auch von längerer Dauer sein und es müßte sich deßhalb die Großherzogliche Regierung im Gesetze doch unter allen Umständen vorbehalten, nach freiem Ermessen zu beurtheilen, ob es räthlich erscheine, im Augenblick die Staatskasse mit derartigen Opfern zu belasten. Ferner müsse unter allen Umständen im Einzelfalle der Staat die in Frage kommenden volkswirthschaftlichen Interessen gegen die sonstigen der Befriedigung harrenden Interessen abwägen, so daß auch aus diesem Grunde die Zulässigkeit der Staatssubvention nur von Fall zu Fall beurtheilt werden könne.

Weiter sei angeregt worden, schon im Voraus die Bahnen zu bezeichnen, deren Erbauung vielleicht im volkswirthschaftlichen Interesse geboten wäre; auch dagegen müsse Redner sich erklären, und zwar schon deßhalb, weil damit irgend ein erwünschter Zweck nicht würde erreicht werden. Freiherr Ernst August von Göler habe sich gegen die Unterstellung verwahrt, daß er mit diesem Vorschlag den Effekt zu bewirken wünsche, daß der Staat die Bahnen baue, allein trotz dieser Verwahrung werde der Staat schließlich nicht umhin können, die von ihm selbst als volkswirthschaftlich wünschenswerth bezeichneten Bahnen auch selbst zufolge moralischer Verpflichtung bauen zu müssen, zumal wenn ein anderer Unternehmer dafür sich nicht findet.

Alle derartigen die Staatskraft beanspruchenden Bedürfnisse müßten sich langsam durchringen, sie müßten eine lange Vorgeschichte haben, bis sie zur Befriedigung gelangen, dann erst sei ihre Existenzberechtigung als erwiesen anzunehmen; so sei es auch mit der Bregthalbahn gegangen.

Schließlich möge Redner gestattet sein, zu bemerken, daß solche Dinge von weittragendster Bedeutung nicht gelegentlich der Berathung über eine Petition oder ein Spezialgesetz besprochen werden, sondern in einer die gründlichere Vorbereitung bedingenden Form zur Diskussion gestellt werden sollten. Zutreffend habe der Präsident des andern hohen Hauses bei Gelegenheit der Berathung des vorliegenden Gesetzes einem Redner, der sich in ähnlicher Weise äußerte, bemerkt, daß derart

weitgehende Wünsche hinsichtlich unserer Eisenbahnpolitik füglich in einer Motion niederzulegen seien, welche gründlich von beiden Häusern des Landtags zu berathen sei und bei welcher sich klar ergebe, ob die Mehrheit der in ihr zum Ausdruck gelangenden Anschauung zuneige. Dann würde auch die Regierung zu der aufgeworfenen schwerwiegenden Frage Stellung nehmen und eine Entscheidung herbeiführen können, was ihr nicht möglich sei, wenn eine solche Frage im Laufe einer Debatte nur gesprächsweise gestreift würde. Durch die Bedenken, welche die Vertreter der Regierung pflichtgemäß gegen solche überraschend angeregte Fragen von ungemessener Tragweite geltend zu machen hätten, werde der Sache selbst jedenfalls nur geschadet. Sollte wirklich die Ansicht der Mehrheit des Hohen Hauses sein, daß die Großherzogliche Regierung sich bezüglich der Lokalbahnen nicht auf dem richtigen Wege befinde, so wäre es wohl angezeigt, in aller Ausführlichkeit eine Motion zu begründen und so den Gegenstand zur Verhandlung vor den gesetzgebenden Faktoren zu bringen. Redner könne nur bitten, eine derartige formelle Behandlung der Sache, die allein deren Bedeutung entspreche, für den Fall in Aussicht zu nehmen, daß in der That eine Mehrheit des Hauses mit den bezüglichen Anschauungen der Regierung nicht einverstanden sein würde.

Freiherr Ernst August von Göler: Es sei eine Generaldiskussion eröffnet worden, in welcher er (Redner) die Prinzipien ausgesprochen habe, welche für ihn bei der Beurtheilung des vorliegenden Gesetzes maßgebend seien, auch sei er darin vom Präsidenten in keiner Weise behindert oder darauf hingewiesen worden, daß seine Ausführungen nicht zur Sache gehörten. Redner verwahre sich deßhalb entschieden gegen den Vorwurf des Herrn Finanzministers, als ob er planlos hier etwas behandelt habe, was er zuvor nicht gründlich genug geprüft. Er habe allerdings mit Bedauern wahrnehmen müssen, daß bei ihm vorausgesetzt werde, er habe das ABC der Eisenbahnpolitik noch nicht erfaßt. Redner lebe der Ueberzeugung, daß die Großherzogliche Regierung ein solches Schema, wie er es in Antrag gebracht habe, entweder schriftlich oder in der Zeichnung schon besitze. Er habe geglaubt, daß eine Verhandlung, wie er sie heute angeregt, auf diesem Gebiet klärend wirke und daß daraus allmählig eine Motion herauswachsen werde, wie dies im parlamentarischen Leben üblich sei.

In seinem Schlußworte hebt der Berichterstatter Freiherr von Bodman hervor, die Ausführungen der beiden ersten Redner, worin dieselben so dringlich zur Vorsicht ermahnten, hätten allerdings die Großherzogliche Regierung wie die Kommission dieses Hauses in dem Sinne auf sich beziehen können, als ob ihnen zum Vorwurf gemacht werden wolle, daß sie nicht mit der nöthigen Vorsicht zu Werke gegangen seien. Diese Ermahnung sei, wie Redner glaube, nicht nöthig gewesen, da die Eisenbahnkommission stets die größte Vorsicht in so weitgehender Weise walten lasse, daß sie eher befürchtet habe, es könne sie der gegentheilige Vorwurf treffen. Was nun die Sicherstellung des Bestandes der Amortisationskasse anlange, so würden in dieser Beziehung die geehrten Herren wohl durch die Worte des Herrn Finanzministers beruhigt worden sein, und was die Zweckmäßigkeit der Aufstellung eines Planes für den Ausbau des Lokalbahnnetzes betreffe, so seien sie in diesem Punkte durch den Verlauf der Debatte wohl ebenfalls anderer Meinung geworden. Redner zweifle auch nicht daran, daß die Großherzogliche Regierung ein Schema für die Ausführung von Lokalbahnen besitze und sehr wohl wisse, welche Verkehrsbedürfnisse zunächst zu befriedigen seien. Rücksichtlich der Bregthalbahn, von der Freiherr Ernst August von Göler selbst habe zugeben müssen, daß er sie in die erste Bedürfnißklasse einreihen würde, seien alle Bedingungen des staatlichen Entgegenkommens vorhanden und deßhalb empfehle Redner dem Hohen Hause den Kommissionsantrag zur unveränderten Annahme.

Der Präsident bemerkt, er habe keine Veranlassung gefunden, in den Gang der Generaldiskussion einzugreifen, da keine Gegenstände berührt worden seien, die nicht mit dem Gesetze im Zusammenhange stünden oder deren Behandlung bei der heutigen Berathung unzweckmäßig gewesen wäre.

Hiermit war die Generaldiskussion beendigt; in der Spezialdiskussion ergreift zu den einzelnen Artikeln Niemand das Wort und es wurde sodann der Gesetzentwurf nach dem Kommissionsantrag in namentlicher Abstimmung mit den von der Zweiten Kammer beschlossenen Abänderungen mit allen gegen die Stimme des Freiherrn Karl von Göler angenommen.

Die Petitionen des Stadtraths Freiburg und Genossen, die Fortführung der Höllenthalbahn über Löffingen betreffend beschließt das Hohe Haus auf Bericht des Freiherrn von Bodman dem Kommissionsantrag entsprechend der Großherzoglichen Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen, ohne in eine Debatte einzutreten.

Beilage Nr. 221 (ungedruckt).

Weiter erstattet Graf von Helmstatt Bericht über die Petition der Stadtgemeinde Ueberlingen um Erstellung einer Eisenbahn mit Anschluß

an die Linie Radolfzell-Stockach und gelangt zu dem Antrage, das Hohe Haus wolle diese Petition der Großherzoglichen Regierung zur Kenntnißnahme überweisen.

Beilage Nr. 222 (ungedruckt)

In der Diskussion über diesen Gegenstand nimmt Freiherr von Bodman Veranlassung, an die Großherzogliche Regierung die Bitte zu richten, dieselbe möge sich über die Aussichten dieses Projekts äußern, und damit das Ersuchen zu verbinden, daß, wenn immer thunlich, der Anschluß an die Hauptbahn in Stahringen gewählt werde, da Redner diese Linie nach Lage der Verhältnisse für die allein richtige halte. Die in Frage stehende Bahn habe eine lange Leidensgeschichte, ursprünglich sei sie als große, durchgehende Linie geplant und schon ausgesteckt gewesen, nachdem wegen ihrer Erstellung bereits Staatsverträge mit Württemberg und Bayern abgeschlossen worden waren. Erst auf dem letzten Landtage seien die Petenten darauf hingewiesen worden, daß ihre Wünsche Aussicht auf Erfüllung nur hätten, wenn sie sich mit einer Sekundärbahn bescheideten, und damit sei man dem Ziele schon wesentlich näher gerückt, wiewohl nicht alle Interessenten sich mit dieser Aussicht zufrieden gegeben, vielmehr theilweise aufs Neue um eine Vollbahn petitionirt hätten. Es seien Pläne ausgearbeitet worden mit einer Kostenberechnung, über die Redner hier nicht kritisiren wolle, er beschränke sich vielmehr auf die Bemerkung, daß am meisten Aussicht auf Verwirklichung die Anschlußlinie nach Stahringen habe, die nicht in der jetzt angenommenen Richtung, sondern über Espasingen führe.

Geheimer Referendär Zittel: Die zur Berathung stehende Petition handle von einem Unternehmen, dessen Zustandekommen im Interesse der betheiligten Gegend in hohem Maße erwünscht sei. In Erkenntniß dieses Umstandes sei die Großherzogliche Regierung dem Projekte in so ferne entgegengekommen, als sie nicht nur durch das Großherzogliche Bezirksamt die zur Rentabilitätsberechnung erforderlichen Erhebungen über den muthmaßlichen Verkehr habe veranstalten, sondern auch durch die Großherzogliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen verschiedene Pläne habe ausarbeiten lassen, was gewöhnlich durch die Interessenten zu geschehen habe. Dabei sei zunächst versucht worden, die Normalspur anzuwenden, weil von Seiten der Betheiligten großer Werth auf einen durchgehenden Verkehr bis Radolfzell gelegt werde. Nun habe aber die Ausarbeitung des Planes die finanzielle Unausführbarkeit dieses Gedankens ergeben, da die Höhe der Herstellungskosten, welche sich pro Kilometer auf 145 000 Mk., an einer Stelle — bei Sipplingen — sogar auf 200 000 Mk. belaufen würden, außer allem Verhältniß zu dem zu erwartenden Verkehre stünden. Es habe zwar eine durch Civilingenieur Müller in Freiburg vorgenommene Revision des Kostenvoranschlags eine wesentliche Herabminderung des Gesammtaufwandes ergeben, allein einmal sei diese Berechnung noch nicht auf ihre Richtigkeit geprüft und zum andern stelle sich auch nach dieser Reduktion der Kostenaufwand noch viel zu hoch. Die bisherigen Untersuchungen hätten somit soviel ergeben, daß man eingesehen habe, wie auf dieser Basis die Ausführung des Unternehmens nicht möglich sei und wie die Interessenten sich mit einer ganz einfachen Lokalbahn bescheiden müßten. In dieser Richtung werde, wie Redner versichern könne, die Großherzogliche Regierung den Einwohnern des Amtsbezirks Ueberlingen auch künftig bereitwilligst an die Hand gehen, und er gebe sich der Hoffnung hin, daß es möglich sein werde, auf dieser Grundlage das Unternehmen zu Stande zu bringen.

Damit war die Diskussion zu diesem Gegenstande beendet und es wurde sodann nach dem Kommissionsantrag die Petition der Großherzoglichen Regierung zur Kenntnißnahme überwiesen.

Zu der Petition der Gemeinde Stockach und Genossen, den Anschluß der Bodenseebahn in Stockach betreffend, über welche Graf von Helmstatt Bericht erstattet, wird der auf Uebergang zur Tagesordnung lautende Kommissionsantrag debattelos genehmigt.

Beilage Nr. 223 (ungedruckt).

Hierauf berichtet Graf von Hennin über die Petition mehrerer Gemeinden, den Bau einer Sekundärstraßenbahn am westlichen Kaiserstuhl betr., und beantragt, diese Petition der Großherzoglichen Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.

Beilage Nr. 228 (ungedruckt).

Das Hohe Haus beschließt hiernach ohne Diskussion.

Ferner erfolgt die Berathung des vom Grafen von Hennin erstatteten Berichts über die Petition, den Bau einer Eisenbahn am östlichen Kaiserstuhl betr.

Beilage Nr. 224 (ungedruckt).

Geheime Referendär Zittel erklärt:

Diese Petitionen gehörten zu den frühesten Lokalbahnpetitionen, die an die Stände gelangt seien. Dieselben hätten jeweils wohlwollendes Entgegenkommen bei den Kammern und bei der Großherzoglichen Regierung gefunden und letztere werde ihnen dasselbe auch fernerhin entgegenbringen. Lediglich finanzielle Gründe hätten

bisher die Ausführung der Projekte verhindert, weil die Rentabilitätsberechnungen zu einem ungünstigen Ergebnisse führten; eine neuerliche, günstiger abschließende Berechnung sei noch nicht nachgeprüft worden. Jedenfalls bestehe begründete Hoffnung, daß durch Vereinfachung der Anlage oder Abkürzung der Linie ein Projekt zu Stande komme, das ausführbar erscheine. Die Bahnen am westlichen und am östlichen Kaiserstuhl stünden zu einander in inniger Beziehung derart, daß bei der Ausführung der einen Linie auf die andere Rücksicht genommen werden müsse, und zwar um so mehr, als die Strecke von Station Riegel bis Riegel beiden gemeinsam sei. Daraus ergebe sich insbesondere die Nothwendigkeit der gleichen Spurweite für beide Linien und Redner könne daher den Interessenten nur rathen, sich miteinander ins Benehmen zu setzen und sich womöglich zu vereinigen. Ein Unternehmer vermöge sowohl das Personal wie das Material viel besser auszunützen und deßhalb werde der Betrieb in der Hand eines Unternehmers billiger sein. Wenn erst die Interessenten die Angelegenheit gemeinsam betrieben, werde die Spurfrage sich leicht erledigen lassen, hinsichtlich der Redner so viel sagen wolle, daß dem Verkehrsbedürfnisse eine Schmalspur durchaus genügen würde, wiewohl, namentlich für Endingen, die Normalspur wünschenswerth erscheine.

Das Hohe Haus beschließt dem Kommissionsantrag entsprechend über diese Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Schließlich erklärt sich auf Vorschlag des Präsidenten das Hohe Haus damit einverstanden, daß für das Kirchensteuergesetz und für das Beamtengesetz schon jetzt je eine aus sieben Mitgliedern bestehende Kommission in der nächsten Sitzung gewählt werde, worauf der Schluß der heutigen Sitzung erfolgte.

Zur Beurkundung:

Die Sekretäre:

Freiherr A. von Rüdt.

O. Stein.