Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

Beilagen zur 16. Sitzung (30.04.1860)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Visual Library

Beilage Nr. 210 zum Protokoll der 16. Sitzung vom 30. April 1860.

Budget
für
die Jahre 1860 und 1861.

Finanz-Ministerium.

IV. Steuerverwaltung. V. Salinenverwaltung

(Nach den Beschlüssen der zweiten Kammer.)

§§.		1860.	1861.
		fl.	fl.
	Einnahmen und Lasten und Verwaltungskosten.		
	IV. Steuerverwaltung.		
	Einnahme.		
1—29	Unverändert nach der Regierungsvorlage	6,939,244	6,939,244
	Ausgabe.		
	I. Lasten und Verwaltungskosten der direkten Steuern.		
1—12	Ebenso	208,885	208,885
	II. Lasten und Verwaltungskosten der indirekten Steuern.		
13—17	Ebenso	174,588	174,588
	III. Lasten und Verwaltungskosten der Justiz- und Polizeigefälle.		
18—32	Ebenso	142,049	142,049
	IV. Lasten und Verwaltungskosten der Forstgerichtsgefälle.		
33—38	Ebenso	46,528	46,528
	V. Lasten und Verwaltungskosten der verschiedenen Einnahmen.		
39—41	Ebenso	15,089	15,089
	VI. Gemeinsame Lasten und Verwaltungskosten.		
42—56	Ebenso	238,515	238,515
	Summe I bis VI.	825,654	825,654

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

§§.		1860.	1861.
		fl.	fl.
	Einnahmen und Lasten und Verwaltungskosten.		
	V. Salinenverwaltung.		
	Einnahme.		
1—10	Unverändert nach der Regierungsvorlage	1,399,479	1.399,479
	Ausgabe.		
	Tit. I. Lasten.		
1—4	Ebenso	1,675	1,675
	Tit. II. Allgemeine Verwaltungskosten.		
5—11	Ebenso	30,261	30,261
	Tit. III. Betriebskosten.		
12—19	Ebenso	294,191	294,191
	Summe I bis III.	326,127	326,127

Zur Beurkundung:

Karlsruhe, den 24. April 1860.

Der erste Vicepräsident der zweiten Kammer der Ständeversammlung:

Schaaff.

Die Sekretäre:
Wagner.
Dahmen.
Krausmann.
Schwarzmann.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beilage Nro. 211 zum Protokoll der 16. Sitzung vom 30. April 1860.

Kommissionsbericht

über

dn Gesetzesentwurf, die Erbauung einer Wiesenthaleisenbahn durch Privat-Unternehmer betreffend.

Erstattet

vom Geheimen Hofrath **von Mohl.**

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren!

Die Großherzogliche Staatsregierung hat unter dem 27. März den Ständen, zunächst der zweiten Kammer, einen Gesetzesentwurf vorgelegt, welcher die Erbauung einer Eisenbahn vom Basler Bahnhofe durch das Wiesenthal zum Gegenstande hat. Dem Entwurfe sind Projekte einer Konzessionsurkunde für die betreffende Privatgesellschaft, sowie einer Uebereinkunft mit dieser Gesellschaft über den Betrieb und die Verwaltung der Bahn durch den Staat beigefügt.

Die zweite Kammer hat in ihrer Sitzung vom 21. d. M. den Gesetzesentwurf mit der Bestimmung angenommen, daß eine Ausdehnung der Bahn bis Zell gestattet sein soll.

Ihrer Kommission ist nun der Auftrag geworden, der Berathung des hohen Hauses vorzuarbeiten. Wenn sie ihre Aufgabe in einer Weise erfüllt, welche über den nächsten Zweck hinauszugehen scheinen mag, so glaubt sie hierzu durch die Wichtigkeit der Sache berufen zu sein. Diese Wichtigkeit besteht allerdings nicht in der Ausdehnung des Unternehmens, da es sich nur um einen Schienenweg von wenigen Stunden handelt. Auch in der Größe der dem Staate zugemutheten Ausgaben besteht sie nicht, wenigstens wenn man den Maßstab der Summen anlegt, an welche man bei Eisenbahnbauten gewöhnt worden ist. Die Bedeutung ist vielmehr darin zu suchen, daß hier zum erstenmale im Großherzogthum eine Seitenbahn durch Privatunternehmer der Staatseisenbahn angefügt werden soll. Diesem Vorgange werden ohne Zweifel allmählig, wenn auch nicht in nächster Zeit, noch andere Anlagen gleicher

Art folgen; und täuschen wir uns nicht, so werden sogar die Seitenbahnen eine neue Phase des Eisenbahnbetriebes bilden, die ganze große Einrichtung erst recht nutzbringend machen. Da nun aber erfahrungsgemäß, und auch leicht begreiflich, ein erster Vorgang die Grundlage für das Benehmen in künftigen analogen Fällen bildet, so ergibt sich von selbst die Tragweite der in dem vorliegenden Falle aufzustellenden Grundsätze, und somit die Nothwendigkeit einer möglichst allseitigen und ins Einzelne gehenden Erwägung des ganzen Verhältnisses.

I. Wichtigkeit der Seitenbahnen.

Unter Seitenbahnen versteht Ihre Kommission solche Schienenwege, welche sich von einer großen, d. h. dem Verkehre eines ganzen Landes und selbst internationalen Beziehungen dienenden, Bahn seitwärts in kürzerer oder längerer Ausdehnung in das Land hineinziehen und ihr Ende nicht in einem Anschlusse an eine andere große Bahn, sondern an einem lediglich durch den örtlichen Verkehr bestimmten Orte finden. Sie sind also von Verbindungsbahnen zwischen zwei Hauptstämmen der Schienenwege sowohl nach Zweck als nach Anlage wohl zu unterscheiden. Ihre Aufgabe und Rechtfertigung besteht in der Ermöglichung einer Theilnahme an dem großen Verkehre auch für solche Gegenden, welche entfernter von den großen Bahnen liegen und solche bisher nur mit den gewöhnlichen Transportmitteln erreichen konnten. Naturgemäß können sich solche Seitenbahnen erst allmählig bilden, wenn die Hauptbahnen erbaut sind und deren Benützung sich entwickelt hat. Es ist ganz das nämliche Verhältniß wie zwischen den Hauptheerstraßen und den in sie einmündenden Nachbarschaftswegen.

Der Nutzen dieser Seitenbahnen ist ein unverkennbarer, und zwar in mehrfacher Beziehung.

Einmal nämlich wird dadurch der Volkswirthschaft in einem weit größeren Umkreise der Vortheil des schnelleren, leichteren und wohlfeileren Verkehres nach allen Weltgegenden hin eröffnet. Die sehr gerechten Klagen über ganz ungleiche Bedingungen des wirthschaftlichen Lebens, welche durch die Erbauung der Eisenbahnen unter den verschiedenen Landestheilen geschaffen worden seien, werden dadurch wieder verstummen. Wenn auch die Anlieger an einer Seitenbahn nicht vollständig die Vortheile der von einer Hauptbahn durchzogenen Gegend erhalten, so werden ihnen solche wenigstens sehr nahe gebracht. Es ist also zu hoffen, daß die bedauerlichen Beeinträchtigungen früher blühender Landestheile durch die Ansaugung des Verkehrs von Seiten der großen Bahnen sich allmählig wieder ausgleichen werden.

Ein zweiter großer Gewinn ist die Vermehrung des Verkehres auf den bereits bestehenden Hauptbahnen, welchen durch Seitenbahnen eine weit beträchtlichere Menge von Personen und Gütern werden zugeführt werden, als durch die bisherigen unvollkommeneren Transportgelegenheiten. Fast der ganze Ertrag dieses vermehrten Verkehres ist reiner Gewinn für die Hauptstämme, da die Ausgaben für ihren Betrieb im Wesentlichen dieselben bleiben. Namentlich ist hierbei ins Auge zu fassen, daß Seitenbahnen solche Industriezweige und deren Verkehr ins Leben rufen können, welchen natürliche örtliche Vortheile zur Seite stehen, deren Begründung oder wenigstens Ausdehnung aber durch die Vertheurung des Transportes von Rohstoffen oder des Fabrikates bisher verhindert wurde. Wasserkräfte, wohlfeiler Arbeitslohn, einzelne Naturprodukte können jetzt erst vollständig benützt werden, weil ihnen eine Hauptbedingung der Mitwerbungsmöglichkeit, nämlich wohlfeiler Verkehr in die Ferne, gegeben wird.

Endlich ist es wohl noch erlaubt, darin einen durch die Erbauung von Seitenbahnen entstehenden Gewinn zu erblicken, daß durch dieselben die drängenden und so oft unbequemen Wünsche entfernter Gegenden nach Eisenbahnen zum beträchtlichen Theile beseitigt, wenigstens auf ein verständiges und ausführbares Maß werden zurückgeführt werden. Befriedigt in ihrem gerechten Verlangen nach Eisenbahnverkehr, werden sie aufhören die Erbauung von großen durchlaufenden Schienenwegen zu fordern, welchen entweder Terrainverhältnisse oder ungenügender Verkehr unübersteigliche Hindernisse in den Weg setzen, und welche daher auch immer von den Staatsgewalten abgewiesen werden mußten. Die dadurch in Aussicht stehende Beruhigung bitterer Unzufriedenheit ist allerdings

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

von keinem unmittelbaren Geldinteresse; wohl aber hat sie für die Regierung, für die Stände und für das gesammte Volksbewußtsein großen moralischen Werth.

Unter diesen Umständen kann somit die Erbauung von Seitenbahnen nur mit Befriedigung gesehen werden, und mag man dem Staate sogar Opfer zu deren Verwirklichung zumuthen. Nur freilich ist damit nicht gesagt, daß solche Seitenbahnen nun aller Orten, wo sie etwa gewünscht werden, angelegt werden können. Auch dieser Theil des Eisenbahnbaues und Verkehres unterliegt gewissen Bedingungen, welche keineswegs überall vorhanden sind; und es dürften auch bei ihm allgemeine Grundsätze nicht außer Acht gelassen werden, wenn nicht Schaden anstatt Nutzen entstehen soll. Welcher Art aber diese Bedingungen und Grundsätze seien, versucht Ihre Kommission im Nachstehenden zu zeigen.

II. Allgemeine Grundsätze über Anlegung und Betrieb von Seitenbahnen.

Es wäre ohne Zweifel für die Ausfindigmachung des richtigen Sachverhaltes wünschenswerther gewesen, wenn erst das ganze System der Hauptbahnen im Großherzogthume vollendet gewesen wäre, ehe man die Verhältnisse der Seitenbahnen hätte ins Auge fassen müssen. Einer Seits hätte die Erreichung der natürlichen schließlichen Ziel- und Anschließungspunkte, (also in Würzburg, Heilbronn, Mühlacker, Konstanz und wohl einen weiteren noch unbestimmten Orte im östlichen Schwarzwalde,) eine sicherere Beurtheilung der gesammten Verkehrsverhältnisse gestattet. Anderer Seits wäre der ganze Aufwand des Staates für die Hauptbahnen vorgelegen, und es hätte sich somit leichter bestimmen lassen, ob möglicherweise ihm selbst noch Weiteres für Eisenbahnen zugemuthet werden könne. Durch den jetzt vorgelegten Gesetzesentwurf und durch dessen bereits oben angedeutete Bedeutung als erster Vorgang ist jedoch die Nothwendigkeit eingetreten, schon jetzt die Frage aufzunehmen.

Die Forderungen an ein untadelhaftes System von Seitenbahnen umfassen viererlei Gegenstände: die Bedingungen einer richtigen Trace; die Grundsätze über die Art der Erbauung; die Feststellungen hinsichtlich des Betriebes; endlich die Regelung der allgemeinen Verhältnisse der Staatsgewalt zu den Seitenbahnen.

1. Die Voraussetzungen einer richtigen Trace sind wohl folgende:

Vor allem ein genügender Verkehr aus dem Gebiete der Seitenbahn auf die Hauptbahn, und umgekehrt. Kann auch die bisherige Bewegung von Personen und Gütern keinen sicheren Anhalt in dieser Beziehung geben, indem ja gerade eine Belebung der örtlichen Thätigkeit von dem neuen Unternehmen zu erwarten steht; und mag zugegeben werden, daß nach aller Erfahrungen im Eisenbahnwesen nicht allzu ängstlich gerechnet werden darf: so ist doch das Vorhandensein gewisser Zustände unerläßliche Bedingung einer Rentabilität. So z. B. eine zahlreiche Bevölkerung, welche regelmäßig auswärts ihren Geschäften nachgeht; oder eine blühende Landwirthschaft, welche große Massen von Erzeugnissen ausführt, dagegen auch manche Betriebsmittel aus der Ferne beischafft; oder große Gewerbeanlagen, welche massenhaft Rohstoffe beziehen und Fabrikate versenden, in Ermangelung bereits vorhandener Geschäfte solcher Art wenigstens ein Ueberfluß von natürlichen Betriebskräften, welche die Anlage von Fabriken mit Wahrscheinlichkeit erwarten lassen; endlich beträchtliche Lager von Naturprodukten, welche auswärts gesucht sind. Fehlt es einer Gegend an solchen Elementen einer lebhaften und regelmäßigen Frequenz, so kann sie auch eine Seitenbahn nicht beanspruchen. Beispiele von großen internationalen Bahnen, welche etwa eine Zeitlang durch unbelebte Gegenden ziehen und dennoch im Ganzen guten Ertrag abwerfen, können natürlich nicht als Beweis dienen für die Möglichkeit einer Bahn, welche ausschließlich solche Gegenden zu bedienen hätte. Die Einnahme jener großen Bahnen wird ja nicht durch solche schlechte Strecken geliefert, sondern letztere sind sogar eine unmittelbare Verminderung des Ertrages der guten Abtheilungen; etwa zu betrachten wie ein im Wege liegendes theures Naturhinderniß. Und diese Erwägungen finden selbst da ihre volle Anwendung, wo zwar Ausfuhrartikel vorhanden sind, dieselbe jedoch wegen ihres unbedeutenden Werthes nur geringe Fracht zu tragen vermögen. Eine Bahn, welche z. B. wesentlich auf den Transport von Steinen oder selbst von Holz angewiesen wäre, wäre nur in ganz aus-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nahmsweisen Terrainverhältnissen oder Absatzgelegenheiten möglich. Doppelt so, wenn vielleicht selbst die Nachhaltigkeit der Ausfuhr zweifelhaft ist. Der Wunsch einer Gegend und das Bedürfniß einer Verbesserung ihrer Lage vermag hieran nicht zu ändern. Es ist allerdings nicht unvernünftig und unwirthschaftlich, eine Eisenbahn zu erbauen, welche zwar in der ersten Zeit keinen genügenden Ertrag gewährt, wohl aber in der Folge und vielleicht in immer zunehmendem Maße eine Steigerung in sichere Aussicht stellt; allein es ist gegen alle wirthschaftlichen Grundsätze, ein Transportmittel einzurichten, welches nur mit beständigem Schaden betrieben werden kann. Ein Privatunternehmen geht dabei einfach zu Grunde; der Gesammtheit aber kann ein bleibendes Opfer zu solchem Zwecke so wenig zugemuthet werden, als von ihr verlangt werden mag, daß sie Landwirthen einen Zuschuß aus einer allgemeinen Kasse gebe, welche einen undankbaren Boden mit Schaden bebauen oder eine Kultur betreiben, der das Klima entgegen ist. Dieß wäre Kommunismus der verkehrtesten Art, nicht aber staatspolizeiliche Fürsorge.

Zweitens dürfen die Terrainverhältnisse nicht sehr ungünstig sein. Selbst besten Falles kann eine Seitenbahn nur eine mäßige Frequenz habe, da der große durchgehende Verkehr fehlt. Wenn nun die Anlage und vielleicht auch der Betrieb sehr hoch zu stehen kommt, so ist eine entsprechende Steigerung der Benützungstaxen geboten. Damit vermindert sich nun aber nicht nur der Vortheil für die Benützenden, sondern und hauptsächlich wird die Benützung selbst so klein sein, daß sie die Kosten nicht deckt.

Drittens ist einleuchtend, daß einer Seitenbahn ein wirthschaftlich tauglicher Endpunkt gegeben werden muß, das heißt, daß sie nicht über die zur Ausfuhr und Einfuhr genugsam beitragende Strecke hinaus geführt werden darf. Selbst wenn die Terrainverhältnisse eine Weiterführung gestatteten, die Bahn aber nur noch unwirthliche und unbevölkerte Gegenden durchzöge, wäre die Ausdehnung ein Fehler, weil mit bleibenden Verlusten verbunden. Jedem Einzelnen eine Eisenbahn zu Haus und Hof zu führen ist eine Unmöglichkeit; auch ein nachweisbarer Schaden für die entfernt Bleibenden kann eine Berücksichtigung nicht veranlassen.

Viertens endlich erscheint es für die Gestattung einer Seitenbahn unerläßlich, daß sie sich an einem für die Hauptbahn passenden Punkte an diese anzuschließen vermag. Die Nachtheile allzu häufiger Stationen, nämlich einer lästigen und schädlichen Verzögerung der Züge, eines großen Aufwandes für Stationsgebäude und eines bleibenden Aufwandes für ein nicht genügsam beschäftigtes Personal, sind einleuchtend und groß, und sie treten doppelt hervor, wenn diese Stationen der Ausgangspunkt für eine Seitenbewegung sind. Es kann somit von einer Seitenbahn mit Recht verlangt werden, daß sie, — wenn dieß auch einige Verlängerung ihrer Linie zur Folge hätte, — an einem bereits bestehenden und für die Hauptbahn nicht geradezu unzweckmäßigen Stationsorte einmünde. Falls der Staat nicht selbst den Betrieb der Seitenbahn übernimmt, (worüber weiter unten das Nähere,) mag auch von der Seitenbahn die Errichtung eines eigenen, zur leichten Verbindung geeigneten, Bahnhofes an dem Anschlußpunkte gefordert werden; im andern Falle hat sie wenigstens für die Verbindung nothwendigen Arbeiten und Einrichtungen auszuführen.

2. Erbauung einer Seitenbahn kann entweder durch den Staat oder durch Privatunternehmer erfolgen, (welch' letztern etwa sich bildende Verbände von Gemeinden zuzurechnen wären.) Es liegen keine genügende Gründe vor, welche die Anwendung der einen oder der andern dieser Modalitäten von vorherein als unzulässig nachwiesen; wohl aber giebt jede derselben zu eigenen Erwägungen und Forderungen Veranlassung.

Eine Erbauung durch den Staat ist offenbar dem Grundsatze nach logisch richtig in einem Lande, welches die Herstellung des großen Verkehrsmittels der Neuzeit als eine Aufgabe der Gesammtheit betrachtet und daher auch die Hauptstämme seiner Eisenbahnen als öffentliche Werke behandelt hat. Es kann nicht ohne Schein von Recht gefragt werden, warum diese Verpflichtung nur in Einer geographischen Richtung, nicht aber auch in einer andern anerkannt werden wolle? ob die Interessen der Seitenthäler nicht ebenso beachtenswerth seien, als die der Ebene oder des Hauptthales? Auch bedarf es nicht erst der Bemerkung, daß die Herstellung von Seitenbahnen durch den Staat selbst geringere rechtliche und thatsächliche Schwierigkeiten hat, als wenn erst eigene Konsortien zu ihrer Erbauung gebildet und die zahlreichen Verhältnisse zu ihnen geordnet werden müssen. Es bleibt die Zahl und die Lage der Seitenbahnen nicht dem Zufalle überlassen, sondern alles kann systematisch und mit Berücksichtigung der

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

allgemeinen Bedürfnisse geordnet werden. Auch macht der Betrieb der Seitenbahnen in solchem Falle keinerlei Schwierigkeiten. Endlich liegt hier sogar schon ein Beispiel vor. Der Staat hat die einzige bis jetzt im Großherzogthum bestehende Seitenbahn, die von Oos nach Baden, selbst erbaut. — Dennoch muß man Anstand nehmen, die Errichtung aller Seitenbahnen durch den Staat selbst als zwingenden Grundsatz aufzustellen. Das Gesetz von 1858 gestattet Privatunternehmen ausdrücklich, und zwar selbst bei großen Bahnzügen oder die es wenigstens mit der Zeit zu werden bestimmt sind. Es muß also der Schluß vom Größeren auf das Kleinere gelten. So lange ferner die Hauptbahnen noch nicht beendigt sind und sie eine noch unbekannte, jedenfalls aber sehr große Summe zu ihrer Durchführung verlangen, wäre eine Zersplitterung der Kräfte für untergeordnete Zwecke sicher nicht räthlich. Die Erbauung von Seitenbahnen würde also, wenn sie vom Staate allein unternommen werden sollte, noch lange auf sich warten lassen, länger wohl, als das Wohl der betreffenden Gegenden erträgt. Dann aber ist es auch nach Vollendung der Hauptaufgabe gar wohl möglich, daß eine noch weitere Erhöhung der Eisenbahnschuld des Staates nicht als zweckmäßig oder möglich erfunden werden wird, oder daß die Zeitverhältnisse solches gar nicht zugeben. Schließlich ist es, wenn auch nicht entscheidend, so doch auch nicht ganz gleichgültig, daß ohne Zweifel die Anerkennung einer allgemeinen Verbindlichkeit des Staates zum Bau von Seitenbahnen eine ungemessene Anzahl von Forderungen erzeugen würde. Eine Gewährung aller dieser Wünsche wäre unmöglich, abschlägige Bescheidung aber würde Mißstimmung erzeugen und als schreiende Ungerechtigkeit gelten. Hat doch schon der Staatsbau der großen Hauptbahnen solche Folgen, obgleich hier die Grenzen der Möglichkeit einer Gewährung weit enger gezogen und die Gründe der Abweisung für Jeden weit einleuchtender sind. — Ihre Kommission möchte daher nicht weiter gehen, als zunächst (was sich freilich von selbst versteht) das Recht des Staates zur Erbauung auch der Seitenbahnen auszusprechen; sodann aber zu verlangen, daß jeder Konzession einer Eisenbahn an Privaten die Befugniß zum Ankauf durch den Staat unter bestimmten Bedingungen einverleibt werde. Auf diese Weise können örtliche Bedürfnisse der Gegenwart und künftige Forderungen der Gesammtheit in Einklang gesetzt werden.

3. Auch der Betrieb einer Seitenbahn ist in verschiedener Weise möglich. Von selbst versteht sich freilich, daß der Staat eine von ihm erbaute Bahn selbst in Betrieb nimmt, (wie dieß bei der Bahn von Oos nach Baden bereits der Fall ist.) Anders verhält es sich aber bei Privatbahnen. Hier kann der Betrieb entweder von dem Unternehmer selbst, mit seinem Material, mit seinen Beamten und auf eigene Rechnung geführt werden; oder aber es kann der Staat, sei es schon durch das Gesetz sei es durch einen besonderen Vertrag ermächtigt, den Betrieb übernehmen gegen eine bestimmte Bezahlung an den Eigenthümer oder von demselben. Die Folgen sind sehr verschieden, je nachdem das Eine oder das Andere stattfindet, und sie müssen um so mehr ins Auge gefaßt werden, als in dem Falle, welcher zu dem gegenwärtigen Berichte Veranlassung gibt, die Frage praktisch zur Beantwortung steht, und es somit zur Beurtheilung der vorgeschlagenen Modalität nöthig ist, die möglichen Verhältnisse sämmtlich zu überschauen.

a Falls der Eigenthümer einer Seitenbahn den Betrieb selbst führt, sind zwei Grundsätze wohl unzweifelhaft. Einmal, daß der Betrieb auf der eigenen Linie nach dem Belieben und dem Bedürfnisse des Unternehmers geführt werden darf, (dessen wohlverstandenes Interesse allerdings mit den Wünschen und den Verhältnissen der betreffenden Gegend zusammenfallen wird.) Zweitens aber, daß ebenso die Art des Anschlusses an die Staatsbahn und die weitere Benützung derselben für die von der Seitenbahn kommenden Waaren und Personen in dem Belieben und Bedürfnisse der Staatsbahn steht, (deren Interesse dann freilich ebenfalls wieder mit dem möglichsten Gedeihen der Seitenbahn zusammenfällt). Aus diesem Doppelverhältnisse ergeben sich denn aber nachstehende Sätze:

Die Einrichtung der Personen- und Güterwagen auf der vom Eigenthümer selbst betriebenen Seitenbahn ist lediglich Sache des letzteren, soweit sich dieselben ausschließlich auf der eigenen Bahn bewegen. Dem Staate wird nur eine Kontrole im Interesse der Sicherheit zustehn. Soferne aber etwa solche Wagen sollen auf die Staatsbahn übergehen, hat der Staat unzweifelhaft das Recht, die ihm passend scheinenden Vorschriften in Betreff ihrer Beschaffenheit zu geben, nichtvorschriftsmäßige Wagen aber zurückzuweisen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

In gleicher Weise verhält es sich mit den Tarifen für die Benützung der Seitenbahnen. So lange sich Personen und Waaren nur auf dieser selbst bewegen, hat der Staat weder ein Interesse noch ein Recht, sich in die Forderungen des Eigenthümers zu mischen. Nur die Befugniß steht ihm unveräußerlich zu, dafür zu sorgen, daß keine ungerechten Begünstigungen oder Vernachtheiligungen einzelner Anwohner oder ganzer Gemeinden durch exceptionelle Ansätze stattfinden. Wenn dagegen Waaren und Personen auf die Staatsbahn übergehen, so haben dieselben selbstverständlich sich den allgemeinen Tarifen zu unterwerfen.

Auf den Betrieb der Hauptbahn einzuwirken, namentlich in Betreff der Fahrtenplane, kann der Seitenbahn nicht zustehen. Es ist ihre Sache sich so einzurichten, daß ihr Dienst mit dem der Hauptbahn zusammenstimmt. Ob und unter welchen Bedingungen die Staatsbahn der Seitenbahn das Recht einräumen will, durchgehende Personenbillete und Frachtbriefe auszugeben oder ganze Wagen übergehen zu lassen, hängt natürlich lediglich von ihrem Gutfinden ab. Eine rechtliche Verpflichtung liegt dazu an sich nicht vor. Sehr rathsam möchte es sogar sein, wenigstens die ersten Verträge dieser Art nur auf kurze Zeit zu schließen, um Erfolge und Einhaltung beobachten und dem gemäß etwa rechtzeitig Abänderung verlangen zu können.

b. Wenn dagegen der Staat den Betrieb einer Zweigbahn übernimmt, so ergibt sich folgendes Verhältniß:

Der Staat ordnet den Dienst vollständig in der Weise an, wie auf seiner Hauptbahn. Alle Rechte und Verbindlichkeiten in dieser Beziehung, namentlich auch die Ersatzpflicht, gehen auf ihn für die ganze Seitenbahn über. Abweichungen, z. B. im Tarife, müßten besonders bedungen sein, ebenso die Zahl der täglichen Züge, wenn die Eigenthümer der Seitenbahn eine bestimmte Leistung hierin verlangen.

In der Ausübung des Betriebes kann der Staat von dem Eigenthümer in keiner Weise behindert werden, so lange er die allgemeinen Vorschriften, welche den Betrieb der Staatsbahn regeln, einhält. Im Gegentheile ist der Eigenthümer verpflichtet, diejenigen Einrichtungen in der Bauanlage der Bahn und der Gebäude zu treffen, sowie den zum Betriebe sonst nothwendigen Raum zu schaffen, wie dieß die Ordnung der Staatsbahn selbst verlangt.

Der Staat stellt das Betriebsmaterial, hat dagegen eine gegründete Forderung auf Verzinsung des Anschaffungskapitals, auf Ersatz der Reparaturen und auf allmählige Amortisation dieses Materials. Zweckmäßig wird freilich sein, hierüber keine besonderen Rechnungen zu führen, sondern die Durchschnittserfahrung der Staatsbahn zu benutzen zum Ansatze bestimmter Summen, welche bei der Berechnung des vom Staate abzuführenden Pachtgeldes in Betracht kommen mögen.

Die Ausübung der Bahnpolizei, sowie die Anordnung unmittelbar nothwendiger Reparaturen der Bahn muß dem Staate zustehen. Größere Verbesserungen und Umbauten können nur mit gegenseitigem Verständnisse stattfinden. Im Uebernehmungsvertrage ist deßhalb genau zu bestimmen, welche Arten von Ausbesserungen der Bahn dem Eigenthümer und welche etwa der Betriebsverwaltung zufallen.

Die dem Eigenthümer vom Staate zu zahlende Summe kann entweder in einem aliquoten Theile des Gesammtrohertrages der Seitenbahn bestehen, oder in einer bestimmten Summe, z. B. in der Verzinsung des Anlegungskapitales. Im ersten Falle sind die Erfahrungen über die Betriebskosten auf der Hauptstaatsbahn der richtige Anhaltspunkt für die Feststellung des Theilungsmaßstabes; da sich jedoch dieselben im Laufe der Zeit ändern können, erscheint eine periodische Feststellung, aber unter Beibehaltung derselben Grundsätze, als räthlich.

Ihre Kommission erlaubt sich hierbei noch die allgemeine Bemerkung, daß der Staat bei der Uebernahme eines solchen Betriebes liberal verfahren kann und soll. Er ist allerdings nicht dazu berufen, dem Unternehmer einer Privatbahn Vortheile auf Kosten der Gesammtheit zuzuwenden, allein eben so wenig sollte die Uebernahme einer Seitenbahn eine Veranlassung zu einem unmittelbaren Gewinn sein. Der Staat hat die ihm doch eigentlich aufliegende Herstellung eines öffentlichen Verkehrsweges an Private überlassen. Wenn er nun, zur Ermöglichung des Werkes der Letztern wieder eine theilweise Leistung übernimmt, so erfüllt er nur eine ursprüngliche Pflicht, für welche er sich anständigerweise von Denen nicht bezahlen lassen kann, welche für ihn eingetreten sind und vielleicht eine große Wagniß übernommen haben. Außerdem gewinnt er ja in unmittelbarer Weise doppelt; an gesteigertem

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Volkswohlstande und an vermehrter Benutzung der Hauptbahn. Selbst ein nicht unverhältnißmäßiges Opfer ist aus diesen letztern Gründen gerechtfertigt, wenn es zur Zustandebringung des ganzen Unternehmens nöthig ist.

4. In Betreff des allgemeinen Verhältnisses des Staates zu den Seitenbahnen (somit abgesehen von dem Verhältnisse zu der Staatseisenbahn) drängen sich Ihrer Kommission nachstehende Bemerkungen auf:

Vorerst versteht es sich von selbst, daß zur Erbauung einer solchen Bahn Staatserlaubniß gehört, und zwar nicht bloß im Allgemeinen, sondern auch hinsichtlich der Richtung und Anlage der Bahn im Einzelnen. Namentlich muß auch die Zustimmung der Stände eingeholt werden, sowohl in Betreff der Konzessionsurkunde selbst, als hinsichtlich solcher anderweitiger Verträge mit den Erbauern, durch welche etwa Lasten auf den Staat übernommen werden sollen.

Ein Punkt von großer Wichtigkeit ist die Dauer der Konzession. Ohne Aussicht auf einen längeren Besitz werden sich Privatunternehmer kaum einfinden; auf der andern Seite aber darf doch auch nie vergessen werden, daß es eine aus manchen guten Gründen anzufechtende Anomalie ist, wenn sich nicht die Gesammtheit selbst, sondern eine Privatgesellschaft, im Besitze des wichtigsten Verkehrsmittel befindet. Wünschenswerth ist daher nicht nur, daß die Konzession nicht auf allzu lange Zeit, etwa auf eine Reihe von Generationen, erstreckt wird; sondern auch, daß sich der Staat das Recht vorbehält, das Eigenthum der Seitenbahnen zu billigen Bedingungen aber zu jeder Zeit zurückzuerwerben. Ein unentgeltlicher Heimfall der Bahn an den Staat in einem zum Voraus bestimmten Zeitpunkte erscheint dagegen nicht als zweckmäßig, theils weil eine solche Bedingung die Bildung von Privatunternehmen sehr erschwert, theils weil diese einstige unentgeltliche Erwerbung voraussichtlich während der Dauer der Konzession durch um so größere Einräumungen von Seiten des Staates muß ausgeglichen werden. Die in solchem Falle unvermeidliche Amortisirung des ganzen Aktienkapitales kann nur entweder durch größere Opfer von Seiten der Staatskasse oder durch erhöhte Forderungen an das Publikum gewonnen werden. Beides ist aber nicht wünschenswerth.

Unerläßlich sind bei der Ueberlassung einer Seitenbahn an Private umsichtige Bestimmungen über Berechtigung des Staates, für die beständige Sicherheit der Seitenbahnen und ihres Betriebs zu sorgen. Da bei der nach verhältnißmäßigen Neuheit der Eisenbahnen höchst wahrscheinlich keineswegs alle schützenden und nützlichen Einrichtungen schon erfunden sind, so kann hier eine Aufzählung des bei Ertheilung der Konzession bereits Bekannten nicht genügen, sondern es muß sich der Staat das Recht vorbehalten, jeder Zeit von ihm als nothwendig erachtete neue Einrichtungen zu verlangen, auch wenn dieselben mit Ausgaben für die Konzessionäre verbunden wären. Zur Beseitigung etwaigen Mißbrauches in dieser Beziehung genügt wohl vollkommen, wenn der Staat nur solche Neuerungen auferlegen kann, welche er auf seinen eigenen Bahnen bereits angeordnet hat.

Nothwendig ist ferner eine bindende Verpflichtung der Seitenbahn, den Transport von Truppen, Militärgegenständen, von Gefangenen und Geisteskranken unweigerlich zu übernehmen, und zwar unter denselben Bedingungen wie dieß auf der Staatseisenbahn geschieht. Ebenso muß die Benützung der Seitenbahn für den Postdienst gesichert sein. (Wenn freilich die Staatseisenbahn solche Dienstleistungen unentgeltlich besorgt, so ist eine billige Entschädigung bei Privatbahnen festzustellen).

Eine Einsicht in das Rechnungswesen der Seitenbahn muß dem Staate jedenfalls in denjenigen Fällen zustehen, in welchen er selbst mittelbar oder unmittelbar betheiligt ist, sei es nun bei der Höhe der Erbauungskosten, etwa wegen Rückkaufes, sei es bei dem Ertrage wegen etwaiger Zinsengarantie.

Wenn auch nicht unerläßlich, so doch gewiß sehr nützlich, und zwar für alle Betheiligte, wird die Verabredung eines Schiedsgerichts für alle und jede Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Staate und der Seitenbahn sich erweisen.

Was endlich die vom Staate zu gewährenden Begünstigungen des Zustandekommens einer Seitenbahn betrifft, so hängt natürlich vieles von zeitlichen und örtlichen Verhältnissen ab, und läßt sich daher nicht Alles zum Voraus und grundsätzlich bestimmen. Nachstehende Einräumungen erscheinen jedoch theils als unbedingt und immer noth-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wendig, theils wenigstens als unbedenklich für das Gesammtwohl: Gestattung der Ausgabe von Schuldverschreibungen auf den Inhaber und zu einem bestimmten Theile der Bausumme. — Uebertragung des Expropriationsrechtes. — Ueberlassung von Staatsbaubeamten, falls eine solche gewünscht wird. — Vertretung der Seitenbahn gegenüber von fremden Bahnen und überhaupt von dem Auslande. (Dieselben bilden ein Glied des Verkehrsystemes des Landes, und ihre Interessen und Rechte verdienen also gleichen Schutz, wie die der Staaseisenbahn selbst.) — Endlich Uebernahme des Betriebes mittelst des Materials und Personals der Staatsbahn, wenn solches von dem Eigenthümer der Seitenbahn gewünscht wird. (Kleine Bahnstrecken können bei eigenem Betriebe gar nicht bestehen, weil die allgemeinen Kosten an Leitung, Werkstätten, Vorrathsmaterial u. s. w. in keinem Verhältnisse zum möglichen Gesammtbetrage stehen; ihr Zustandekommen hängt also von der Uebernahme des Betriebs durch die größere Bahn, in welche sie ausmünden ab.)

Weniger räthlich erscheint die Uebernahme einer Zinsengarantie für das Aktienkapital, weil der Staat eintretenden Falles ein Geschenk auf Kosten des Landes macht, und weil die etwa zu bedingende Theilnahme an einem höheren Ertrage doch in der Regel illusorisch ist. — Für principiell ganz verwerflich aber ist die Betheiligung des Staates bei dem Aktienkapitale zu erklären. Ist der Staat in der Lage, Geld zum Eisenbahnbau verwenden zu können und zu wollen, so soll er selbst bauen; zu ungewissen Spekulationen dürfen Staatsgelder nicht verwendet werden und die Anlegung von Aktivkapitalien bei Eisenbahnen während noch so große Schulden für diesen Zweck bestehen, wäre ein finanziell verkehrtes Verfahren.

III. Das hinsichtlich der Wiesenthalbahn vorgeschlagene System.

Aus dem den Ständen vorgelegten Gesetzesentwurfe, wie er von der zweiten Kammer amendirt vorliegt, so dann aus den demselben beigelegten Entwürfen eine Konzessionsertheilung und eines Betriebsvertrages, ergibt sich, daß in Betreff der in das Wiesenthal zu erbauenden Seitenbahn nachstehendes System beabsichtigt ist:

1. Ueberlassung der Bahn an eine Privatgesellschaft.

a. Die Konzession zur Erbauung einer Bahn vom Baseler Bahnhof nach Schopfheim, und nach Befund der Umstände einer weiteren Bahn bis Zell, wird einer Privatgesellschaft gegeben; und zwar ist die Dauer der Konzession auf 80 Jahre bestimmt, nach deren Ablauf kein Heimfall der Bahn an den Staat, sondern vielmehr eine Erneuerung nach Maßgabe der alsdann stattfindenden Verhältnisse in Aussicht genommen ist. Die Konzession erlischt, wenn sich sechs Monate nach Ausfertigung der Urkunde keine Aktiengesellschaft definitiv gebildet hat, oder wenn die Bahn nicht innerhalb dreier Jahre vollendet ist.

b. Die Regierung behält sich die Prüfung des Konstruktionssystemes und sämmtlicher einzelner Baueinrichtungen vor, jedoch nur in Beziehung auf Sicherheit und Verkehr.

c. Die Regierung kann die vorschriftmäßige Vollziehung der Anlegungsarbeiten überwachen lassen.

2. Von der Regierung der Gesellschaft gewährte Vortheile:

a. Berechtigung zur Expropriation.

b. Straßenbenützung und Gelegenheit zu Materialablagerungen, wie zum Behufe von öffentlichen Bauten.

c. Ausrüstung der zum Betriebe erforderlichen Dienstlokalitäten auf Staatskosten.

d. Steuerfreiheit für die Bahn und den Bahnbetrieb, sowie für die Erwerbung von Grundstücken.

e. Befreiung vom Postmonopol bei Frachtstücken zwischen 10 und 25 Pfund Gewicht.

f. Anlegung eines Geleises auf der Basel-Waldshuter Bahn bis zum Gränzacher Horn.

g. Betrieb der Bahn mit Personal und Material der Staatseisenbahn, gegen 50 Prozent des Rohertrages vom Gränzacher Horn ab.

h. Zuschuß bis zu 4 Prozent des Aktienkapitales während der ersten fünf Jahre nach Eröffnung der Bahn, falls der reine Ertrag nicht so hoch steigt.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

3. Vom Staate verlangte Einräumungen:

a. Freier Gelaß in den Stationsgebäuden für den Dienst und Miethdienstwohnungen für die dazu auf der Staatsbahn berechtigten Beamten.

b. Raum für Zollabfertigung und Wohnungen für das Zollpersonal.

c. Einräumung von Post- und Telegraphenbureaus, wenn solche nothwendig erscheinen.

d. Transport von Post, Truppen, Gefangenen, Irren und Siechen, wie auf der Staatsbahn.

e. Prüfung der Statuten des zu bildenden Aktienvereines.

f. Staatserlaubniß zu jeder Veräußerung, Verpfändung oder Belastung der Bahn.

g. Rückkauf der Bahn unter verschiedenen (weiter unten näher zu besprechenden) Voraussetzungen.

4. Ausdrücklicher Vorbehalt von Souverenetätsrechten.

a. Ungeschmälerte Berechtigung des Staates zur Erbauung von Straßen jeder Art und von Kanälen in der Nähe der Wiesenthaleisenbahn.

b. Berechtigung zum Bau von Eisenbahnen in der Nähe oder in der Richtung der Wiesenthalbahn, mit Erlaubniß der Einmündung von Seitenbahnen in die letztere.

c. Einstellung des Dienstes auf der Bahn im öffentlichen Interesse, ohne daß dadurch eine Entschädigungsforderung der Gesellschaft begründet würde.

5. Jurisdiktionsverhältnisse.

a. Zuwiderhandlungen gegen die Konzession von Seiten der Gesellschaft oder von deren Beamten können auf administrativem Wege mit einer Geldstrafe bis zu 3000 fl. und „schließlich" mit Entziehung der Konzession geahndet werden.

b. Streitigkeiten über Auslegung und Anwendung der Konvention werden, mit Ausschluß des gerichtlichen Weges, von den betreffenden Ministerien, im Rekurswege vom Staatsministerium entschieden.

c. Streitigkeiten über den Betriebsvertrag sind durch ein Schiedsgericht zu erledigen.

d. Die Gesellschaft hat in Beziehung auf alle die Konzession und den Bau betreffenden Rechtsverhältnisse ihren Wohnsitz im Inlande, und zwar in der Stadt Lörrach.

IV. Beurtheilung dieses Systemes.

Ihre Kommission, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, kann sich nicht die Aufgabe stellen, alle und jede einzelnen Punkte des vorstehenden Systemes zu besprechen und dieselben einer Billigung oder Mißbilligung zu unterziehen. Dieß zwar nicht deßwegen, weil die Mehrzahl derselben in den Entwürfen der Konzession und des Betriebsvertrages enthalten ist, nicht aber diese Urkunden sondern nur der Gesetzesentwurf den Ständen zur Zustimmung vorgelegt sind. Sie betrachtet vielmehr den Inhalt dieser Aktenstücke als eine authentische Erläuterung des Gesetzesentwurfes und ist keinen Augenblick in Zweifel darüber, daß die Stände das Recht hätten, im Falle sie einer der Bestimmungen dieser Verträge entschieden abgeneigt wären, eine Abänderung derselben zu verlangen und dieß als Bedingung ihrer Annahme des Gesetzes aufzustellen. Die Beschränkung auf Beurtheilung der Hauptpunkte ist vielmehr dadurch motivirt, daß die Abschließung von Verträgen in so verwickelten Angelegenheiten und wo nur durch gegenseitiges Nachgeben schließlich das Ziel erreicht werden kann, unmöglich wäre, wenn eine minutiöse ständische Kritik an das abgeschlossene Werk gelegt würde. Ueber Hauptpunkte können und dürfen sich die Stände allerdings ihres Urtheiles und ihres Zustimmungsrechtes nicht begeben; allein in den Einzelheiten müssen sie der Regierung freie Hand lassen. Ueberdieß hat die Kommission sich überzeugt, daß die Unterhandlungen umsichtig und gewissenhaft geführt worden sind.

Es werden daher im Nachstehenden nur die Erbauung einer Eisenbahn durch das Wiesenthal an sich, die Ueberlassung dieser Bahn an eine Privatgesellschaft, die Uebernahme des Betriebs durch den Staat, die der Gesell-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

schaft vom Staate eingeräumten pekuniären Vortheile, endlich die Rückkaufsbedingungen in Betrachtung gezogen werden.

1. Die Gestattung einer Eisenbahn durch das Wiesenthal kann an sich nur Billigung finden. Die in dieser Oertlichkeit vorhandene große Gewerbethätigkeit erfordert einer Seits eine leichte und wohlfeile Zufuhr von Rohstoffen, anderer Seits eine bequeme Abfuhr der Erzeugnisse. Mit Sicherheit kann überdieß noch eine bedeutende Steigerung der Fabrikthätigkeit entgegen gesehen werden, da sich bekanntlich an bereits bestehende Unternehmungen neue gerne anschließen, und eine Eisenbahn namentlich wohlfeileres Brennmaterial in Aussicht stellt. Die Wirkungen einer erleichterten Verbindung werden sich bis tief hinein in den obern Schwarzwald fühlbar machen und zur Hebung des Wohlstandes beitragen. Dieß Alles verspricht aber der zu erbauenden Bahn selbst eine genügende Frequenz, sowie der Staatsbahn einen größeren Zufluß von Personen und Gütern.

Auch kann Ihre Kommission nur ganz einverstanden sein mit der von der zweiten Kammer beschlossenen Veränderung des Gesetzesentwurfes, welcher gemäß der Staatsregierung ausdrücklich die Berechtigung eingeräumt wird, die für die Bahn bis Schopfheim in Aussicht gestellten Vortheile auf eine Weiterführung derselben bis Zell auszudehnen. Es sprechen ganz dieselben Gründe für diese weitere Strecke.

Sodann findet die Bahn in Schopfheim und Zell passende Endpunkte. Der Anschluß im Basler Bahnhofe ist an sich zweckmäßig, da hier ohnedem eine große Station und der nöthige Gelaß, sowie das Personal für den Dienst einer Seitenbahn besteht.

Nicht wünschenswerth freilich ist es, daß der untere Theil der neuen Bahn auf Schweizer Gebiet zu liegen kommt, und daß sich also die nicht in jeder Beziehung bequemen Verhältnisse zu einem fremden Staate auf ein größeres Stück des badischen Eisenbahnsystemes ausdehnen. Da jedoch die Bodenbeschaffenheit von der Art ist, daß unter keinen andern Umständen eine Eisenbahn aus dem Wiesenthale heraus geführt werden kann, so muß man sich in das Unvermeidliche ergeben.

2. Die Staatsregierung hat sich für die Erbauung der Bahn durch Privatpersonen entschieden. Ihre Kommission kann hiergegen aus den oben vorgetragenen Gründen nichts einwenden, und bemerkt nur, daß damit ein allgemeiner Grundsatz für alle Zeit noch nicht ausgesprochen ist, es vielmehr freistehen wird, bei künftig zu erbauenden Bahnen gleicher Art auch Staatsbau zu wählen, wenn dieß vorziehbar erscheint.

Wird nun aber die Modalität selbst zugegeben, so scheint an den einzelnen Bestimmungen der Konzession nichts Wesentliches auszusetzen zu sein. Die Regierung hat, durch den Vorbehalt einer Prüfung des Bauplanes in allen Einzelheiten und einer genauen Ueberwachung des Baues selbst, dafür gesorgt, daß die Interessen der Gesammtheit in Beziehung auf Sicherheit und Verkehr gewahrt werden gegenüber von etwaigen Versuchen des Privatvortheiles. Sie hat durch die ausdrückliche Feststellung einer ungestörten Anlage jeglicher andern Art von Verkehrseinrichtungen im Bereiche der zu erbauenden Bahn ein etwa gesuchtes Monopol derselben ausgeschlossen. Es ist durch den für jeden beliebigen Zeitpunkt ausbedungenen Ankauf der Bahn die Möglichkeit einer Einverleibung auch dieses Schienenweges in das allgemeine System der Staatseisenstraßen gegeben. Endlich sind durch die, freilich etwas weitgehenden, Bestimmungen über administrative Entscheidung alle Streitigkeiten, Widerspenstigkeiten und Chikanen, welche von Seiten der Gesellschaft oder ihrer Beamten ausgehen könnten, kräftig beseitigt. Kurz, es scheint nichts unterlassen zu sein, wodurch einem schädlichen Ueberwiegen des Privatvortheils über das öffentliche Interesse vorzubeugen war.

Wir haben unter diesen Umständen in Betreff des Rechtsverhältnisses zu den Konzessionären nur die eine verhältnißmäßig unbedeutende Ausstellung an dem Vertragsentwurfe zu machen, daß über die Vertretung der Wiesenthalbahn gegenüber von fremden Bahnen, und etwa auch von fremden Regierungen, keine ausdrückliche Bestimmung getroffen ist. Die Zweckmäßigkeit, um nicht zu sagen die Nothwendigkeit, eines solchen Eintretens bedarf nun aber wohl keines Nachweises; und zwar ist es theils im Interesse der kleinen Bahnen selbst begründet, deren etwaige Wünsche wohl weit geringere Beachtung finden möchten, als wenn solche von der Großherzoglichen Bahnverwaltung geltend gemacht werden; theils kann es auch für letztere nur zuträglich sein, wenn bei Verhandlungen mit Frem-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

den diese, doch schließlich ebenfalls badische, Bahn nicht als selbstständiger Faktor neben ihr steht. Im Uebrigen ist nicht zu bezweifeln, daß die Großherzogliche Staatsregierung nichts Anderes beabsichtigt; und die hier gemachte Bemerkung hat daher lediglich den Zweck, einmal für den Fall künftiger Vereinbarung mit Seitenbahnen auf die Aufnahme einer betreffenden Bestimmung in den Vertrag aufmerksam zu machen; und zweitens der Staatsregierung zu bedenken zu geben, ob sie nicht auch in dem vorliegenden Falle noch rechtzeitig eine Erklärung an die zu konzessionirende Gesellschaft abgeben wolle?

3. Eine hervorragende Stelle in dem ganzen Verhältnisse nimmt die Uebernahme des Bahnbetriebes von Seiten der Staatseisenbahnverwaltung ein. Ihre Kommission kann in dieser Beziehung nur völlig zustimmen. Ein eigener Betrieb durch die Gesellschaft wäre, selbst bei einer Ausdehnung der Bahn bis Zell, kaum möglich; und es muß also der Staat, wenn er den Zweck will, auch das nothwendige Mittel wollen. Andererseits wird durch den Staatsbetrieb ein Hauptanstand beseitigt, welcher mit Recht gegen die Gestattung von Privatbahnen neben Staatsbahnen geltend gemacht wird, nämlich das jedenfalls verwickelte und möglicherweise unfreundliche Verhältniß zweier verschiedener und doch in stündlicher Berührung mit einander stehender Verwaltungen. Die Bedingungen des Betriebsvertrages an sich erscheinen als durchaus wohl erwogen und tragen den Bedürfnissen der Anwohner, den Interessen der Gesellschaft, und endlich den gerechten Forderungen des Staats gleichmäßig Rechnung. Ueber den Geldpunkt wird sogleich gesprochen werden.

4. Die vom Staate der Gesellschaft eingeräumten Geldvortheile sind theils negativer, theils positiver Art. — Die ersten bestehen in Befreiung von Steuern, sowohl was die Bahn als was die Erwerbungen von Grundeigenthum betrifft. — Der positiven dagegen sind drei verschiedene: a. die Uebernahme des Geleises vom Basler Bahnhofe bis zum Grenzacher Horn, veranschlagt zu 50,000 fl.; b. die Stellung des gesammten Betriebsmaterials (angenommen zu 247,100 fl.), und die Uebernahme des Betriebes, beide zusammen um nur 50 Prozent des Rohertrages der Bahn; endlich c. die Uebernahme einer eventuellen Zinsengarantie für das Aktienkapital.

Diese Bewilligungen mögen auf den ersten Blick sehr bedeutend erscheinen; allein eine nähere Prüfung zeigt, daß sie zwar ohne Zweifel für die Gesellschaft vortheilhaft, dagegen für den Staat kaum von Bedeutung sind.

Die Steuerbefreiung versteht sich bei einem dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten nützlichen Unternehmen eigentlich von selbst, und besteht hauptsächlich in der Entsagung auf eine Einnahme, welche ohne dieses Unternehmen auch nicht gemacht worden wäre.

Was nun aber die positiven Leistungen betrifft, so ist — zunächst — der Bau des Bahnstückes bis zum Grenzacher Horn und die Legung eines zweiten Geleises auf der Südbahn nach Waldshut zu beachten. Diese würde früher oder später doch stattfinden; die jetzt bereits zu machende Ausgabe erscheint also um so weniger als ein nennenswerthes Opfer, als der Staat die Einnahmen der Wiesenthalbahn aus diesem von ihm herzustellenden Theile der Bahn bezieht.

Etwas größer kann wenigstens die vom Staate in Beziehung der Betriebsübernahme übernommene Leistung ausfallen. Zwar ist in der verabredeten Vergütung nicht nur die volle Verzinsung des für das Material auszulegenden Kapitals, überdieß die durchschnittliche Reparatur und Amortisation desselben, inbegriffen; allein zweifelhaft ist, ob der Rest der Einnahme von 50 Prozent des Rohertrages die eigentlichen Betriebskosten vollständig deckt. Die Regierung nimmt selbst die Möglichkeit einer Einbuße von 7000 fl. an. Es sind jedoch theils auch andere Berechnungen aufgestellt, welche sogar noch einen kleinen Gewinn in Aussicht stellen; theils wird bei zunehmender Benützung der Wiesenthalbahn auch die Roheinnahme sich heben und somit, da der größere Theil der Ausgaben sich gleich bleibt, den Ausfall decken; theils und hauptsächlich endlich findet der Staat einen reichlichen Ersatz in der vermehrten Benützung seiner Hauptbahn, welche den größeren Verkehr mit dem Wiesenthale vermittelt.

Am wenigsten ist an und für sich Ihre Kommission einverstanden mit der versprochenen Zinsengarantie. Allein sie verkennt nicht, daß die Regierung durch den Vorgang des Gesetzes vom 7. Mai 1858 zu einer analogen Einräumung berechtigt war. Sie übersieht nicht, daß das Versprechen einer Zulegung bis zu 4 Prozent Zinsen

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nur auf die ersten fünf Jahre gegeben ist. Endlich ist, ihrer Ueberzeugung nach, die thatsächliche Gefahr einer Zuzahlung eine sehr kleine. Es erscheint daher nicht nothwendig, die Frage über Zulässigkeit oder Schädlichkeit von Zinsengarantie hier prinzipiell zu erörtern.

5. Die Bestimmungen über den Ankauf der Bahn durch den Staat sind nachstehende: Die Regierung hat das Recht, die Bahn zu jeder Zeit nach einjähriger Ankündigung anzukaufen; und zwar, wenn dieß in den ersten 15 Jahren geschehen sollte, gegen das volle Anlagekapital, und überdieß eine Ergänzung der bezogenen Zinsen bis zu 5 Prozent für jedes geringer rentirende Jahr; nach dem fünfzehnten Jahre aber und bis zum Ablauf der Konzession ebenfalls um das Anlagekapital, wenn jedoch dieses den 25fachen Betrag der in den letzten fünf Jahren bezogenen Zinsen nicht erreichen sollte, mit Ergänzung der Summe bis zu dieser Höhe. Nur im letzteren Falle soll der Minderwerth der auf schweizerischem Gebiete gelegenen deteriorirten Theile der Bahn abgezogen werden.

Ihre Kommission billigt die Feststellung eines Ankaufsrechtes, und sie wünscht sogar, daß der Staat nach der Vollendung seiner großen Bahnstämme in der Lage sein möge, von diesem Rechte Gebrauch zu machen. Auch gegen die verabredete Kaufsumme selbst hat sie nichts einzuwenden, da bei Expropriationen billigermaßen gut bezahlt wird.

V. Antrag.

Aus dem Vorstehenden erhellt, daß Ihre Kommission, durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, zwar einige untergeordnete Bedenken hinsichtlich des vorgelegten Gesetzesentwurfes und der ihn ergänzenden Verträge hat, daß aber dieselben nicht von durchschlagender Bedeutung sind. Sie trägt daher unbedenklich darauf an:

> die hohe Kammer wolle dem Gesetzesentwurfe, so wie er von der zweiten Kammer übergeben worden ist, ihre Zustimmung unverändert geben.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg