

(Abg. Dr. Methammer.)

(A) daß die Königl. Staatsregierung mit einer gewissen Vorsicht diese Richtlinien gegeben hat.

Sie hat an die Spitze aller Beweggründe denjenigen des Wettbewerbes für die eigenen Bahnlagen gestellt. Nun, meine Herren, man kann es gewiß dem Staate nicht verdenken, wenn er sich durch neue Linien nicht geradezu die Rentabilität seiner bestehenden Linien beeinträchtigen lassen will, und wir können es nur als ein erfreuliches Zeichen kaufmännischen Geistes und praktischer Wirtschaftlichkeit ansehen, wenn in dieser Weise die Rentabilität unserer Staatsunternehmungen in den Vordergrund gestellt wird und wenn der Staat, um diese Rentabilität sicherzustellen, auch neue Linien an sich reiht, deren Rentabilität sonst Privatunternehmern zufallen würde. Das ist um so erfreulicher, als ja von diesem Gesichtspunkte immer wieder das Verkehrsinteresse profitiert. Allerdings, wenn das der Fall ist, aber ganz uneingeschränkt kann man das, glaube ich, nicht anerkennen. Im Gegenteil, man wird wohl sagen können: gerade dadurch, daß an verkehrsreichen Linien — es ist auf die Linien hier von Dresden exemplifiziert worden — der Wettbewerb zwischen verschiedenen Unternehmern ausgeschaltet worden ist, liegt eine gewisse Beeinträchtigung des Verkehrs vor. Ich glaube, daß der Vorortverkehr gerade von Dresden, weil von diesem hier im Dekret die Rede ist, doch eine gesteigerte Pflege erfahren haben würde, wenn die elektrischen Linien, die mit ihm konkurrieren, in anderen Händen als in den Händen des Staates wären, und daß dann manche Klage schon verschwunden wäre.

Wir lesen in den Zeitungen immer von neuem die Klagen darüber, daß der Vorortverkehr gerade in Dresden noch viel zu wünschen übriglasse, und wenn wir aus verschiedenen Gründen auf Verbesserungen getröstet worden sind und jetzt wieder auf den viergleisigen Ausbau der Linie Dresden-Pirna getröstet werden, so ist es doch wieder ein weiterer Wechsel auf die Zukunft, dem die Wünsche unterliegen.

Früher hat das Staatsinteresse gegen die Konkurrenz eine gewisse Überspannung meines Erachtens insofern erfahren, als der Staat mit diesem Interesse seine Aufgaben als oberbehördliche Instanz verquickt hat. Ich erinnere an die Linien Zwickau-Willkau und Chemnitz-Kappel, wo der Staat den Privatunternehmern aus dem Gesichtspunkte der Konkurrenz, die den Staatsbahnen gemacht würde, sich geradezu

widerseht und das als aufsichtführende Behörde getan hat. Es ist mit Recht damals schon darauf hingewiesen worden, daß diese Verquickung der beiden Aufgaben des Staates nicht zulässig sei. So sehr uns hier in diesem hohen Hause die Pflege der Einkünfte des Staates am Herzen liegen muß und liegt, so sehr müssen wir doch darauf hinweisen, daß die Interessen des Verkehrs die wichtigeren sind.

(Sehr richtig!)

Wir können deshalb nur mit Genugtuung konstatieren, daß neuerdings, wie man hört, die Schwierigkeiten, die früher Privatunternehmern bei Errichtung elektrischer Bahnen gemacht wurden, nicht mehr so erhoben werden, daß im Gegenteil die Königl. Staatsregierung in weitgehender Weise es zu fördern sucht, daß elektrische Bahnen durch Privatunternehmer errichtet werden. Ich glaube, daß manche Linie heute schon bestände und zum Nutzen der betreffenden Gegend funktionierte, wenn nicht früher derartige Schwierigkeiten erhoben worden wären.

Ob es mit dem Prinzip im Einklange steht, wenn an einer Stelle in dem Dekret gesagt wird, daß der Staat zum Ausgleich seiner wirtschaftlichen Interessen da, wo er es nicht hinderte, daß Privatunternehmer Bahnen bauen, eine mäßige Abgabe als Konkurrenzgebühr erhebt, das möchte ich doch dahingestellt sein lassen. Es erscheint mir dieses Vorgehen doch als eine Überspannung des Prinzips. Ich befürchte, daß, indem man einen derartigen Gesichtspunkt in den Vordergrund rückt, die Entwicklung unserer Verkehrsverhältnisse zurückgehalten wird, und das wünsche ich mit meinen politischen Freunden nicht. Wir sind der Meinung, daß über alle diese Interessen, die ja in hohem Maße berechtigt sein mögen, das Verkehrsinteresse zu stellen ist. Deshalb sollte auch der Staat, wie ganz richtig im Dekret auf S. 19 hervorgehoben wird, die ihm zu Gebote stehenden Machtmittel mit aller Energie verwenden, um die widerstrebenden Kräfte, die sich an einzelnen Stellen entgegenstellen, zu vereinigen. Es liegt ja nahe, daß der Widerstreit der Städte, zumal der Großstädte und ihrer Vororte, zu mancherlei Differenzen führt und daß diese Differenzen in der Errichtung elektrischer Bahnen ausgetragen werden sollen. So schwer es sein mag, hier an der Hand der Gesetze wirklich einzugreifen, so stehen doch dem Staate allerhand Mittel zu Gebote, Machtmittel, wie hier gesagt ist, um dahin zu wirken, daß den Vororten ihr Recht wird und deren Interessen gefördert werden. Ge-

(O)
(D)