

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND

DER

SCHIFFAHRTS-KONGRESSE

XI. Kongress - St.-Petersburg - 1908

I. Abteilung : Binnenschifffahrt

2. Mitteilung

Mitwirkung der Regierung und der Interessenten bei Massnahmen zur Entwicklung der Binnenschifffahrt, gegebenenfalls einschliesslich der der Regierung zu gewährenden Möglichkeit, einen Teil des längs einen neuen Wasserstrasse zur verwertenden Geländes zu erwerben.

BERICHT

VON

KISKER

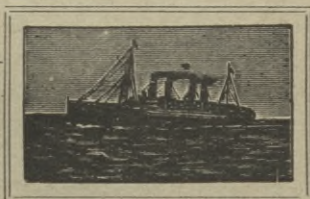
Königlicher Geheimer Oberregierungsrat in Berlin

UND

RAGOCZY

Syndikus a. D. und Generalsekretär des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GRS. M. B. H.)

169, rue de Flandre, 169



II - 354410

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317114

Mitwirkung der Regierung und der Interessenten bei Massnahmen zur Entwicklung der Binnenschifffahrt, gegebenenfalls einschliesslich der der Regierung zu gewährenden Möglichkeit, einen Teil des längs einer neuen Wasserstrasse zu verwertenden Geländes zu erwerben.

Zu den Aufgaben eines geordneten Staatswesens gehört es, dass die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit dazu geeigneten Flussläufe des Landes nicht nur im Interesse einer geregelten Wasserführung unterhalten, vielmehr auch für deren Benutzbarkeit zur Schifffahrt Sorge getragen werde. Mit zunehmendem Güteraustausch ergibt sich die Verpflichtung, über eine einfache Unterhaltung hinaus umfassendere Aufwendungen eintreten zu lassen und auf einen förmlichen Ausbau durch Regulierung oder Uebergang zur Kanalisierung hinzuwirken.

Ist es aber die Regierung, welche die von Natur vorhandenen Binnenwasserwege in einem den wirtschaftlichen Anforderungen genügenden Zustande erhält, so weist dieser Umstand auf die Nothwendigkeit hin, dass die Kanäle, welche künstlich gegraben werden, um die natürlichen Wasserwege miteinander in Verbindung zu bringen und ein das Land überspannendes Wasserstrassennetz auszugestalten, ebenfalls in staatlicher Hand bleiben. Zudem spricht schon in der Mehrzahl der Fälle für den Ausbau auf Staatskosten die Höhe der durch ihn bedingten Ausgaben und die Schwierigkeit, die Finanzierung mit Hilfe von Privatkapital durchzuführen. Es erscheint daher leicht begreiflich, wenn z. B. im Königreiche Preussen die Zahl der Privatkanäle verschwindend gering ist. Wird von den, einigen Genossenschaften und Gemeinden gehörigen, in überwiegendem Masse Landeskulturzwecken dienenden linksemsischen Moorkanälen, von den zu den Märkischen Wasserstrassen zählenden Emster- und Nottekanal abgesehen, so bleibt als einziges bedeu-

tendes, nicht-staatliches Unternehmen der im Jahre 1906 vom Kreise Teltow dem Betriebe übergebene Teltow-Kanal hervorzuheben, der zur Verbindung der Oberspree mit der Havel, unter Vermeidung der Durchfahrt durch Berlin, bestimmt ist.

Immerhin sind Umstände denkbar, unter denen die Regierung sich veranlasst sehen kann, die Herstellung einer neuen Binnenwasserstrasse einem Anderen zu überlassen. Alsdann bleibt aber eine, schlechterdings nicht zu umgehende Voraussetzung, dass die Regierung sich für den Fall, wenn später die wachsende Bedeutung des Unternehmens für den allgemeinen Verkehr dies erfordern sollte, die Möglichkeit offen hält, die Anlagen zu angemessenen Bedingungen an sich zu bringen. In der Genehmigungsurkunde sind daher nothwendiger Weise unter Anderem von vorneherein die Grundsätze für die Bemessung der beim Rückerwerb zu zahlenden Entschädigung festzulegen; anfänglich wird etwa staatlicherseits der volle Sachwert mit einem prozentualen Zuschlage, nach einer längeren Reihe von Betriebsjahren aber der Ertragswert vergütet werden müssen.

An die durchgehende Strasse des Kanals schliessen sich öffentliche Häfen, Liegestellen und sonstige Einrichtungen an, welche den Umschlag von Gütern zwischen Wasser und Land in geeigneter Weise zu vermitteln bestimmt sind; für die Bewältigung bedeutender Gütermengen können die bezeichneten Anlagen der Verbindung mit den bestehenden Eisenbahnen nicht wohl entbehren. Dass die Einrichtungen in genügender Anzahl und Ausstattung Jedermann zur Benutzung freistehen, der die festgesetzten Gebühren und Abgaben entrichtet, ist eine Grundbedingung für eine gedeihliche Zukunft des Verkehrsweges. Bereits bei den einleitenden Dispositionen gilt es, darauf Rücksicht zu nehmen, dass nicht nur für das eigentliche Unternehmen, sondern auch für die in Rede stehenden öffentlichen Nebeneinrichtungen Gelände in einem Umfange gesichert bleibt, der das Entstehen von Schwierigkeiten bei zukünftigen Erweiterungen ausschliesst.

Den Betrieb der Häfen und den Grunderwerb für diese wird der Staat sich selbst vielfach vorbehalten. Stösst er bei den Versuchen, in den Besitz des benöthigten Grund und Bodens zu gelangen, auf Widerstand, indem die Abtretung verweigert wird, so steht ihm ein ausreichendes Zwangsmittel in Form des Enteignungsrechtes zur Seite, das ihm für den Kanalbau in

seiner Gesamtheit von vorneherein in gesetzmässiger Weise verliehen wurde. Wenigstens trifft dies für den Bereich der preussischen Gesetzgebung zu. Das für das Hauptunternehmen erwirkte Recht erstreckt sich in gleicher Weise auf die Durchführung der von seinem Träger als Nebenanlagen geplanten Häfen. Dasselbe darf von jeder Enteignungsgesetzgebung erwartet werden, sofern sie dem mit dem Kanale angestrebten wirtschaftlichen Erfolge tatsächlich gerecht werden soll.

Kaum anders ist die gesetzliche Lage dann zu denken, wenn sich die Regierung von der Erwägung leiten lässt, dass die Gemeinden und sonstigen öffentlichen Verbände örtlichen Verkehrsbedürfnissen näher wie sie stehen und dass mehr Gewähr für deren sachgemässe Befriedigung geboten ist, wenn es ihnen anheim gestellt bleibt, die Ausgestaltung des Kanals mit öffentlichen Umschlagshäfen zu übernehmen. Die preussische Verwaltungspraxis hat sich bis auf den heutigen Tag auf letzteren Standpunkt gestellt und hinreichend leistungsfähige Personen zu finden gewusst, welche mit Bereitwilligkeit sich der Aufgabe der Herstellung und des Betriebes von Häfen im Anschluss an den staatlichen Kanal unterzogen haben. Natürlich rechnen dann Unternehmer, welche sich dieser Art einer ebenso dankbaren wie schwierigen Aufgabe unterziehen, darauf, seitens der staatlichen Behörden mit allen Kräften unterstützt zu werden. Es pflegt dementsprechend tatsächlich vor allen Dingen dafür Sorge getragen zu werden, dass ihnen nicht schon sogleich im ersten Stadium unwirtschaftliche Anlagekosten durch übertriebene Bodenpreise erwachsen. Man stellt ihnen das staatliche Enteignungsrecht zur Verfügung oder stattet sie, soweit das Projekt nach Art und Umfang als selbständig angesehen werden muss, eigens mit der Befugnis aus, fremdes Grundeigentum zu entziehen oder zu beschränken. Beispiele hierfür bilden unter anderen die Entwicklung der städtischen Häfen zu Dortmund und Münster am Dortmund-Ems-Kanal.

Je mehr sich die Ueberzeugung von den Vorteilen des Wassertransportes Geltung verschafft, tritt ein Bedürfnis privater Grossunternehmer aus der Industrie sowohl wie der Landwirtschaft hervor, ausser den zuvor behandelten öffentlichen Häfen für sich private Umschlagsgelegenheit zu erhalten. Unverkennbar laufen solche Pläne allerdings darauf hinaus, die Absatzverhältnisse der betreffenden privaten Niederlassung zu heben und ihr einen finanziellen Vorsprung im Wettbewerbe

zu sichern. Vom gemeinwirtschaftlichen Standpunkte beurteilt, ist die möglichst vollkommene Verwirklichung der Bestrebungen gleichwohl ein Hauptfaktor, um die öffentliche Schifffahrt derart zu entwickeln, wie die Allgemeinheit es billiger Weise fordern darf, nachdem sie die wesentlichen pekuniären Lasten auf sich genommen hat, die mit dem neuen Verkehrswege, seiner ersten Herstellung, seiner Unterhaltung und dem Betriebe verbunden sind.

Häufig besteht die Niederlassung bereits und will nur noch in irgend einer Form, sei es durch eine Wegeanlage, eine Luftbahn, eine Eisenbahn, einen Stichhafen besser an das Wasser gelangen und dort Güter löschen oder laden. Die Verwirklichung des Anschlüsse stösst im allgemeinen nur dann auf schwer überwindliche Hindernisse, wenn der abseits vom Wasser liegende Unternehmer von diesem durch einen anderen Grundbesitzer getrennt wird und dieser zur Einwilligung in die Abtretung des unentbehrlichen Geländestreifens nicht zu bewegen ist. Gelegentlich der Beratungen, welche im preussischen Abgeordnetenhaus zu dem Gesetze, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen, vom 1. April 1905 führten (1), wurde der Fall als wichtig genug erachtet, um ihn gesetzgeberisch ausdrücklich zu regeln. In das Gesetz wurde der jetzige § 15 eingefügt. Die Vorschrift stellt die Zulässigkeit einer Enteignung unter den angegebenen Voraussetzungen ausser Zweifel. Sie lässt ausserdem die konkrete Entscheidung in einem vereinfachteren Verfahren zu, nämlich durch den Bezirksausschuss anstelle der regelmässig erforderlichen Königlichen Verordnung.

Der § 15 lautet :

« Fehlt einem Grundstück der Anschluss an den Kanal vom Rhein zur Weser, an den Anschluss nach Hannover, an den Lippekanal oder an einen der Zweigkanäle oder Häfen dieser Schifffahrtstrassen und erscheint die Herstellung des Anschlusses aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der Förderung des Kanalverkehrs geboten, so bedarf es für die Ausführung des Anschlusses zur Enteignung einer Königlichen Verordnung nicht, vorausgesetzt, dass nicht der Eigentümer zur Abtretung des mit Gebäuden besetzten Grund und

(1) Preuss. Gesetzsammlung, 1905, Seite 179; Kommissionsbericht des Hauses der Abgeordneten, 1904/05, Nr 594, Seite 82, 83, 208.

Bodens und der damit in Verbindung stehenden eingefriedigten Hofräume gegen seinen Willen angehalten werden soll. Die Zulässigkeit der Enteignung wird von dem Bezirksausschusse ausgesprochen.»

Es erschien den Abgeordneten unbillig, unter den obwaltenden Umständen Zwangsrechte dem Anschlussucher zu versagen, zumal er nach den Sonder-Bestimmungen des Preussischen Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865, §§ 135, 136 (Preussische Gesetzsammlung 1865, Seite 705) seinen Willen gegen den widersprechenden Grundeigentümer durchzusetzen in der Lage war, sofern es sich nur um einen bergbaulichen Betrieb im Sinne des Gesetzes handelt. Eine Vergünstigung, die dem Bergbautreibenden schon längst zugestanden war, liess sich bei den neuen Kanalbauten folgerichtig nicht dem Besitzer eines Stahl- oder Walzwerkes, eines landwirtschaftlichen Betriebes oder einer anderen gewerblichen Anlage vorenthalten. Allerdings wurde, wie der Wortlaut zeigt, eine Beschränkung insofern eingeführt, als die Vergünstigung nicht allgemein, sondern nur für die neu zu erbauenden Wasserstrassen in den bereits industriell hoch entwickelten Gebieten des Westens der Monarchie gewährt ist.

Schwieriger gestaltet sich die Regelung, sobald es sich nicht nur darum handelt, einen Zugang zum Wasser zu schaffen, sondern für das Unternehmen selbst am Kanale Platz frei zu legen oder frei zu halten, sei es dass eine vollständig neue Anlage hergestellt, eine vorhandene Anlage erweitert oder zweckmässiger ausgestaltet werden soll. Eine für die Entwicklung der Wasserstrasse wie der wirtschaftlichen Gewerbe besorgte Verwaltung wird hier bei der Durchführung des Grunderwerbs jedoch ebensowenig versagen dürfen und mindestens insoweit mit einspringen müssen, als dies nach Lage der Gesetzgebung überhaupt in ihren Kräften steht. Auch darf die Regierung hier zweckmässiger Weise ebenso wenig wie bei der Fürsorge für die Sicherung öffentlicher oder privater Häfen so lange warten, bis eine zur Ausführung geneigte Persönlichkeit mit dahingehenden Anträgen ihr näher tritt. Und weitsichtig handelt sie gewiss nur dann, wenn sie rechtzeitig schon bei der Bemessung des Geländes, welches für den Kanalbau gebraucht wird, ihr Augenmerk darauf richtet, in dessen Nähe so viel Grund und Boden in ihr Eigentum zu bringen, wie in absehbarer Zeit für

Häfen und gewerbliche Betriebe anschliessend daran Nachfrage sein dürfte. Versäumt sie die Gelegenheit, so läuft sie Gefahr, dass die Erreichung der Ziele, welche unter grossen Opfern mit dem Bau verfolgt werden, auf dem in seinem Bereiche belegenen Gelände seitens privater Kapitalisten zurückgehalten oder gar vereitelt werde. Eine Regierung, welche derartig zu verwertendes, zu dem Kanalbau selbst nicht unbedingt erforderliches Gelände für die öffentlichen Verbände oder für das Privatkapital zur Verfügung hält, stärkt andererseits die einheimische Produktionskraft. Späterhin bei der Vergebung der Flächen ist sie zudem in der Lage, der Gefahr entgegenzuwirken, dass Neugründungen, welche sich den Kanal zu nutze machen wollen, nicht auf einzelne Punkte in einer für die Entwicklung der sozialen Verhältnisse oft beklagten Dichtigkeit zusammendrängen, vielmehr sich nach Möglichkeit die Wasserstrasse entlang verteilen. In gleicher Richtung lässt sich, was die Einzelanordnung der Betriebe angeht, leichter darauf sehen, dass diese Raum für gesunde Wohnungen der zu beschäftigenden Arbeiter bietet. Kurz niemand, der alle diese gelegentlich des Kanalbaues zu fördernden Interessen in ihrer vollen Tragweite abwägt, kann unseres Erachtens Bedenken tragen, ihnen einen gewichtigen öffentlichen Charakter beizulegen. Vermag er sich jedoch erst einmal dieser Ueberzeugung nicht mehr zu verschliessen, so darf er folgerichtig mit einem weiteren Schritt nicht zögern und muss die Notwendigkeit einer gesetzlichen Handhabe anerkennen, um zur Erfüllung der grossen gemeinnützigen Aufgaben den Widerstand des Grundeigentümers zu brechen, der der Ueberlassung der Flächen an die Regierung widerstrebt. Gewiss sind Freiheit und Unverletzlichkeit des Grundeigentums in allen Kulturstaaten verfassungsmässig gewährleistet. Der Schutz darf aber unter keinen Umständen dazu führen, den Begriff des Eigentums einseitig in privatrechtlicher Hinsicht bis zur äussersten Folgerichtigkeit, unter Schädigung des gemeinsamen Wohles durchzubilden.

In den Kostenanschlägen, welche dem preussischen Wasserstrassengesetze vom 1. April 1905 zu Grunde liegen, waren bereits Beträge für freihändigen Grunderwerb über den dauernden Bedarf hinaus vorgesehen. Die zur Beratung des Entwurfes vom Hause der Abgeordneten eingesetzte Kommission hielt es für unumgänglich, die Staatsregierung in der Form des nunmehrigen § 16 des Gesetzes auch in dieser Hinsicht mit der

Enteignungsbefugnis auszustatten. Die von ihr eingefügte Bestimmung erhielt folgende Fassung :

« Dem Staate kann an dem Kanale vom Rhein zur Weser, an dem Anschlusse nach Hanover, an den Lippe-Kanal oder an einem der Zweigkanäle und Häfen dieser Schifffahrtsstrassen durch Königliche Verordnung das Recht zur Enteignung solcher Grundstücke verliehen werden, deren Erwerb zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten staatlichen Zwecke erforderlich ist. Vom den Enteignungsrecht ist spätestens bis zum 1. Juli 1909 Gebrauch zu machen. Auch darf es zu beiden Seiten des Kanals nicht über eine Linie hinaus ausgedehnt werden, welche sich in der Entfernung von 1 km von der Kanalmittelelinie hinzieht. »

Die Geldmittel, welche regierungseitig auf rund 2 Millionen Mark für den Rhein-Hernekanal berechnet waren, wurden von der Kommission des Abgeordnetenhauses sogar auf rund 6 Millionen Mark hinaufgesetzt (1). Als sodann nach dem Zustandekommen des Gesetzes, schon während der Vornahme der genaueren Vorarbeiten für den Kanal der grössere Teil der bereitgestellten Summe für freihändige Ankäufe im rheinisch-westfälischen Industriegebiete verausgabt war, entschloss sich die Staatsregierung, auf Grund der gemachten günstigen Erfahrungen neben der Bereitstellung des Sechsmillionenfonds an den anderen neuen Kanälen ebenfalls besondere Beträge für den erweiterten Grunderwerb anzufordern. Für diese Wasserstrassen stellte dieses Vorgehen insofern eine Neuerung dar, als seither daran gedacht war, diese Art von Grunderwerbskosten aus Nebenbeträgen zu bestreiten, welche in den Kostenvoranschlägen in dem Titel « Insgemein » Aufnahme gefunden hatten. Die Entschliessung führte zu dem Gesetz, betreffend den erweiterten Grunderwerb am Rhein-Weser-Kanal und am Grossschiffahrtswege Berlin-Stettin vom 17. Juli 1907 (Preussische Gesetzsammlung 1907, Seite 262) (2).

(1) Bericht der Kommission Nr 594, 1904/05, Drucksachen des Hauses der Abgeordneten Seite 42, 72, 177.

(2) Bericht der Kommission Nr 472, 1907, auf die Regierungsvorlage Nr 388, 1907, Drucksachen des Hauses der Abgeordneten.

Insgesamt sollen nunmehr nahezu 27 Millionen Mark im Sinne unserer Ausführungen für den Grunderwerb verausgabt werden und zwar entfallen auf :

Lauf. Nr.	KANALSTRECKE	Länge	Anzu- kaufende Fläche	Kosten
		Km	Ha	Mark
1	Rhein-Herne-Kanal	38.0	700	9,913.000
2	Lippeseitenkanal Datteln-Hamm . . .	36.6	400	2,585.000
3	Lippekanäle Wesel-Datteln und Hamm- Lippstadt	100.7	280	2,190.000
4	Ems-Weser-Kanal und zwar im Bezirke des Bauamtes	203.7	—	—
	a. Osnabrück	52	280	690.000
	b. Lübbecke	63	187	1,136.000
	c. Minden	12	78	1,680.000
	d. Bückeburg	40	129	830.000
	e. Hannover	37	424	5,200.000
5	Dortmund-Ems-Kanal	100	80	490.000
6	Grossschiffahrtweg Berlin-Stettin . .	99.5	—	2,000.000
	Zusammen			26,714.000

Wie ein Blick in die parlamentarischen Verhandlungen zeigt, wurde das Für und Wider bei dem geplanten Vorgehen gelegentlich der beiden Regierungsvorlagen, sowohl der von 1905 wie von 1907, auf das eingehendste erwogen. Dass ein Eingriff in private Rechte angeregt werde, welcher über die seitherige Verwaltungspraxis immerhin erheblich hinausgeht, wurde nicht verkannt und führte zu gesetzgeberischen Kautelen in mehrfacher Hinsicht.

Grundsätzlich soll nämlich nur an solchen Wasserstrassen enteignet werden dürfen, welche Landstriche durchziehen, in denen nach der voraussichtlichen Entwicklung der Verkehrsverhältnisse mit dem Einsetzen einer ungerechtfertigten und deshalb zu bekämpfenden Grundstücksspekulation zu rechnen

bleibt. Die Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel, die Warthe und die Oder sind ausser Betracht geblieben. Auch soll die Möglichkeit, das Grundeigentum zu entziehen, zu beiden Seiten des Kanals sich nicht über eine Grenzlinie hinaus erstrecken, welche sich in 1 km Entfernung von der Kanalmitte hinzieht. Die damit vorgenommene Abgrenzung eines enger umgrenzten Rayons stützt sich auf das Ergebnis der Erhebungen, welche wegen der Preissteigerung der Liegenschaften bei den neueren preussischen Kanalbauten, namentlich am Dortmund-Ems-Kanal und am Teltow-Kanal stattgefunden haben (1). Wie indessen zur Vermeidung von Irrtümern nicht unerwähnt bleiben mag, ist der Streifen von 1 km nicht etwa so gedacht, dass es nun auf den Erwerb ausnahmslos aller in seinen Bereich fallenden Grundflächen abgesehen sein soll. Die von einzelnen Sozialpolitikern erhobene Forderung einer solchen bis zum Aeussersten überspannten Monopolisierung des Grundbesitzes in der Hand des Kanal-Eigenthümers muss geradezu als gemeinschädlich bezeichnet werden. Ausserdem muss der Gedanke schon an der Kostenfrage scheitern und kann auch deshalb nur als unausführbar zurückgewiesen werden. Für den Ankauf eines 1 km-Streifens zu beiden Seiten des Kanals würden allein auf der Strecke vom Rhein bis Hannover, den einzubeziehenden Teil des Dortmund-Ems-Kanals hier ausser Betracht gelassen, nicht weniger wie rund 510 Millionen Mark aufzuwenden sein und zwar :

Lauf. Nr	FÜR DIE KANALSTRECKE	Länge	Anzu- kaufende Fläche	Kosten
		km	ha	Mark
1	Rhein-Herne-Kanal	38.0	7.600	108.000.000
2	Lippeseitenkanal Datteln-Hamm	36.6	7.320	48.000.000
3	Ems-Weser-Kanal bis Hannover	203.7	40.740	354.000.000
	Zusammen.			510.000.000

(1) Drucksachen des preussischen Hauses der Abgeordneten, Nr 594, 1904/05, Seite 119, 129.

Im Verhältnisse hierzu erscheinen die Baukosten, welche für den Bau der ganzen Kanalstrecke auf 195 000 000 Mark rund veranschlagt sind, gering.

Was endlich die zeitliche Beschränkung angeht, welche durch die parlamentarischen Beschlüsse in die Gesetzesbestimmung eingefügt worden ist, so ist ihr nur für die gegenwärtigen Neubauten, nicht auch für später etwa auszuführende Erweiterungsbauten, Geltung beigelegt worden und ausserdem nicht über das Jahr hinaus, in dem mit der vollen Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeit gerechnet werden kann. Die Fristen finden sich an der auszubauenden Lippe auf den 1. Juli 1918, bei den übrigen, und zwar dem grösseren Teile der zu erbauenden Wasserstrassen, auf den 1. Juli 1909 festgesetzt.

Die allgemeine Zustimmung, welche die Vorschläge für den erweiterten Grunderwerb in der Presse wie in dem Parlament nach dem Gesagten gefunden haben, kann selbst einen kritischen Beobachter nicht in Erstaunen setzen, der anfänglich von Bedenken wider die Neuerung erfüllt war. Werden doch im Gefolge der im Vordergrund stehenden Belebung des Kanals eine Anzahl von Bestrebungen mit gefördert, welche in den Kreisen der Bevölkerung tief gewurzelte Sympathien zu fassen gewusst haben.

Eine ganze Anzahl von Anhängern schätzen in dem erweiterten Grunderwerb ein willkommenes Mittel, der übertriebenen und vielfach ausgearteten Bodenspekulation entgegenzuarbeiten. Kaum haben Entwürfe für grössere öffentliche Verkehrsbauten greifbarere Gestaltung gewonnen, so pflegen schon die Kapitalisten, Einzelpersonen oder Terraingesellschaften, ihre Fühler auszustrecken, um das anstossende Gelände an sich zu bringen. Durch anscheinend reichlich gegriffene Gebote gelingt es ihnen meist bei einer ganzen Anzahl von Besitzern, sie zur Abtretung von Flächen zu bestimmen. Der Erfolg lehrt, dass es vielfach nicht mal der angesessene Eigentümer ist, dem der Bodengewinn in den Schoss fällt. Wem aber auch der Segen zukommen mag, die Allgemeinheit hat in der Regel das Zusehen und geht leer aus, wiewohl sie es doch allein gewesen ist, welche mit ihren Organen erst den Anstoss zu der Bildung der neuen Werthe gegeben hat. Freilich ist bei der öffentlichen Debatte in Presse und Parlament der Umfang mitunter überschätzt, in welchem die Grund- und Bodenpreise emporschnellen. Verleitet hat hierzu die Verallgemeinerung von Mitteilungen über

besonders krasse Vorkommnisse, welche in die Oeffentlichkeit gedrungen waren. Immerhin ist die Thatsache nicht wegzuleugnen, dass sich bei den oben erwähnten Ermittlungen anlässlich der Wasserstrassenvorlage am Dortmund-Ems-Kanal, am Teltow-Kanal und am Kaiser-Wilhelms-Kanal eine stark nach aufwärts gehende, teilweise sprunghafte Bewegung der Preise hat feststellen lassen, die sich mitunter nach Hunderten von Prozenten bemisst. Eine solche Entwicklung ist hauptsächlich in der Umgebung von Ortschaften und in der Nähe neuer Hafenanlagen und zwar am stärksten bei Plätzen beobachtet, die sich nach den gegebenen örtlichen Verhältnissen vorwiegend zur Bebauung eignen. Die Steigerung der Bodenpreise, wie sie in rein landwirtschaftlichen Gegenden stattfand, erstreckte sich zwar auf eine merklichere Breitenausdehnung, war aber, was das Tempo betrifft, langsamer. Eine berechtigte Unterlage fand sie neben der besseren allgemeinen Erschliessung des Landstriches an vielen Stellen in der nunmehr durch den Kanal gebotenen Möglichkeit, Meliorationen auf den Ländereien auszuführen und den Bodenertrag zu heben. Alles in allem ist schon von der naturgemässen Entwicklung in gewissem Umfange dafür Vorsorge getroffen, dass auch den Bodenspekulanten nicht die Bäume in den Himmel wachsen. Das ändert freilich nichts an der Richtigkeit der aufgestellten Behauptung, dass der ungesunden Bodenspekulation künftig ein kräftiger Riegel vorgeschoben sein wird, wenn man rechtzeitig einen angemessenen Grundstückskomplex für die Allgemeinheit mit Beschlag belegt.

Mit diesem Urteil soll natürlich keineswegs bestritten werden, dass die Privatunternehmung geradezu Unschätzbares zur Erschliessung brach liegender Gebiete geleistet hat. Was den privaten Unternehmungsgeist anlangt, der sich in Industrie und Landwirtschaft betätigen will, so soll ja diesem keineswegs eine Fessel angelegt werden: Es wird ausdrücklich anerkannt, dass er zur Entwicklung des Kanal-Unternehmens in erster Linie erforderlich ist. Seine Tatkraft wird durch die zur Erörterung stehenden gesetzgeberischen Massnahmen nicht ausgeschaltet, vielmehr gerade Raum für deren Bethätigung geschaffen. Neue Unternehmungen finden Auswahl, unter günstigen Bedingungen am Wasser festen Fuss zu fassen und sich zu entwickeln. Vorhandenen Betrieben wird Gelegenheit geboten, am Wasser entlang sich nach Wunsch auszudehnen und ihren Besitz abzurunden.

Eine Gruppe praktischer Politiker begrüsst in dem erweiterten staatlichen Grunderwerb einen Weg, auf dem sich die vom Staate als Kanalunternehmer für den Grund und Boden zu zahlende Entschädigung wenigstens in etwa in billige Grenzen zurückdrängen und somit den Klagen gerecht werden lässt, welche mit jedem Jahre zunehmend über unverhältnismässige Vergütungen bei Enteignungen erhoben werden. Nichtsdestoweniger erleidet der Grundeigentümer, der Gelände für den Kanal abzutreten hat, an seinen Rechten keine Verkürzung; es verbleibt ihm die reichlich bemessene Geldabfindung trotzdem gewährleistet, auf welche er einen gesetzlichen Anspruch hat, wenn er im öffentlichen Interesse gewaltsam seines Besitzes entsetzt werden muss. Der Unterschied gegen früher liegt nur darin, dass die Regierung in die Lage gesetzt ist, bei Ankäufen mit zielbewussterer Hand zuzugreifen, als ihr dies bis jetzt möglich war, wo sie sich in den Ausgaben beschränkt sah und nicht mehr Grundfläche ankaufen durfte, wie zur eigentlichen Bauausführung nach dem Kostenvoranschlage gebraucht wurde. Hinsichtlich der für gewöhnlich stark in die Wagschale fallenden Vergütungen für Umwege, Vorflutschäden, Durchschneidungen und sonstige Erschwernisse in der Bewirtschaftung des dem Eigentümer verbleibenden Besitzes lassen sich Ersparnisse machen; die Verwaltung kann sich den Grenzen bei der Bewirtschaftung der Güter besser anpassen und Restflächen mitübernehmen, welche sie sonst dem zu Enteignenden hätte belassen müssen. Von den Entschädigungssätzen endlich, welche auf solch zuverlässige Art ermittelt worden sind, werden demnächst die Enteignungs-Gutachter an anderen Stellen der berührten Gegend nicht abweichen, ohne dass in den dortigen Vorbedingungen für die Schätzung geradezu ein zwingender Anlass gegeben sein sollte.

Von anderer Seite, von der man sich zu der Bereitstellung des reichlicher bemessenen Grunderwerbs-Fonds geäussert hat, ist endlich der Wunsch laut geworden, die Zweckbestimmung möchte über den in der bisherigen Erörterung eingehaltenen Rahmen hinaus ausgedehnt, die Förderung des gesammten Kleinwohnungswesens möchte mit einbezogen werden. Vereinzelt ist sogar so weit gegangen worden, dass man versucht hat, den gewöhnlichen Werdegang einfach auf den Kopf zu stellen und zu fordern, von Staatswegen müsse auf dem Gelände zu beiden Seiten des Kanals Arbeiterbevölkerung angesiedelt

werden; Industrie zur Beschäftigung der Ansiedler würde dann von selbst schon nachfolgen. Selbst nach Ausscheidung dieses offensichtlich über das Ziel hinausschiessenden Gedankens ist es jedoch undenkbar, mit den staatlichen Mitteln eine Fürsorge in dem befürworteten Umfange und der angestrebten Art durchzusetzen. Denn es darf nicht vergessen werden, dass hier im Grundsätze ein zwangsweiser Eingriff in fremde Rechte in Frage steht, welcher nur mit Kanal-Interessen begründet wird. Die mit dem Erwerbe verfolgten Absichten müssen notwendig mit dem Hauptunternehmen in Verbindung stehen. Nur insofern es sich um die Unterbringung von Arbeitern und geringer besoldeten Beamten in Diensten der Kanalverwaltung handelt, lässt es sich rechtfertigen, den erweiterten Grunderwerb zur Hebung der Arbeiterwohlfahrt auszunützen.

Der nämliche Gesichtspunkt führt uns dazu, der Regierung die Befugnis abzusprechen, dass sie nach dem Scheitern gütlicher Einigungsversuche die Enteignung allein gestützt auf den Nachweis beantragt, dass durch den Erwerb und die spätere Wiederveräußerung weniger die Förderung unmittelbarer Kanal-Interessen, als die Erlangung eines finanziellen Gewinns in Aussicht stehe. Ein Kampf gegen die ungesunde Bodenspekulation mit derartigen Waffen hiesse, wie nicht mit Unrecht behauptet worden ist, den Teufel mit Beelzebub austreiben.

Hingegen kann der von kommunalen Interessenten unternommene Versuch, aus diesen Erwägungen die Folgerung zu ziehen, dass der aus dem erweitertem Fonds erworbene Grund und Boden zum Selbstkostenpreise, wenn auch unter Hinzurechnung der inzwischen aufgelaufenen Zinsen, an die Gemeinden und sonstigen Hafenerwerber wieder abgelassen werden müsse, nicht ganz unwidersprochen bleiben. Denn bei der Aufstellung eines dahingehenden Verwaltungsgrundsatzes würde der Nutzen einem einzelnen Verbandszugehörigen zugewandt und ihm obendrein das Risiko gänzlich abgenommen werden, das mit Grundstücksgeschäften gemeinlich verbunden zu sein pflegt. Im Allgemeinen wird es der Regierung nur unter der Voraussetzung gelingen, den ihr durch die ausgedehnten Grunderwerbsergebnisse anvertrauten Interessen gerecht zu werden, wenn sie bei der Weitergabe von Grundstücken, die sie in ihre Hand gebracht hat, in angemessenem Umfange die inzwischen erfolgte Werterhöhung nicht ausser Ansatz lässt. Dadurch darf aber nach unserer Auffassung das in erster Linie stehende öffentliche

Interesse an dem Gedeihen des neuen Binnenwasserweges und seines Verkehrs nicht leiden. Es wird vielmehr der Regierung anempfohlen werden müssen, einen angemessenen Ausgleich zu suchen zwischen vorwiegend fiskalischen Gesichtspunkten und berechtigten Bestrebungen der öffentlichen Verbände wegen Erlangung billiger Bedingungen für die Abgabe von Hafен- und Industriegelände.

Ob die Regierung späterhin am besten daran thut, wenn sie die Stücke dauernd aus ihrer Gewalt gibt oder sich nach Möglichkeit die Verfügung über die Substanz des einmal zum gemeinen Wohle Erworbenen vorbehält, wird kaum anders als von Fall zu Fall zu entscheiden sein. Im Grossen und Ganzen will es den Referenten angebrachter erscheinen, wenigstens bei Abmachungen mit Privatunternehmern, mit langfristigen Nutzungsverträgen zu arbeiten, eine endgiltige, dauernde Veräusserung in Form eines Verkaufsvertrages jedoch nur in besonderen Fällen eintreten zu lassen. Der Befolgung dieses Grundsatzes dürften Bedenken wegen der Erschwerung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung kaum entgegenstehen. Denn nach den im Uebrigen gemachten Erfahrungen bietet vor allem das von dem Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch (§§ 1012-1017) eingeführte, veräusserliche und beleihbare Erbbaurecht auf dem erörterten Gebiete eine durchaus zweckmässige Lösung. Die Behörden, denen die grossen deutschen Seehäfen unterstehen, wie Bremen und Hamburg, bedienen sich schon jetzt bei der Verwertung des Grundbesitzes mit Vorliebe dieser zivilrechtlichen Form. Soviel bekannt geworden ist, hat nur in Lübeck, wie die Regierungsvertreter im September d. J. in der Repräsentanten-Kammer (Bürgerschaft) erklärte, der Ablassung von Staatsgelände an industrielle Unternehmer in der Form des Erbpachtvertrages Schwierigkeiten bereitet, so dass man hier zu endgültigem Verkauf sich hat entschlossen müssen, um die beabsichtigte Industrialisirung herbeizuführen.

Berlin, 22. September 1907.

RAGOCZY.

KISKER.

Interesse an dem Gelingen der neuen Handelsverträge
weder Verträge zu schließen. Es wird allerdings
wünschenswert sein müssen, durch die Entwicklung der
sachen zwischen vertrieben, falls schon abgeschlossen
bevollständigen Bestimmung der handelslichen Verträge
Erklärung wichtiger Bedingungen ist die Absicht zur
Inhalt zu stellen.

Die die Regierung wiederum im Namen der...
die Stücke darauf nur über Geleit und über...
Teilnahme der Regierung über die Substanz der...
gemeinen Wohle Erwünschtes vorstellt, wird...
von Fall zu Fall zu unterscheiden sein. In...
will ich den Referent angeschlossen...
Abmachungen mit Privatunternehmern...
Nur unter Verträgen in...
Form eines...
Fällen zwischen...
dürfen, Bedenken wegen der...
wirtschaftlichen...
noch die in...
die von dem...
reguliert...
auf dem...
Die...
unterschied...
sich bei der...
in...
in...
der...
Form...
hier...
wenn...
wenn...

Berlin, 22. September 1891