

steht, daß auf die Wege und Plätze, die innerhalb bewohnter Orte sich befinden und nur zur Vermittelung des innern Verkehrs bestimmt sind, die örtlichen Statuten und nur in deren Ermangelung die Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes anzuwenden sind. In erster Stelle greift also die örtliche Bestimmung Platz und nur wo specielle Bestimmungen fehlen, ist dieses Gesetz anzuwenden. Im Uebrigen, was den § 3 betrifft, so kann ich nicht zugeben, daß die Motive in Widerspruch damit stehen oder der Paragraph selbst einen Widerspruch enthält. Der Paragraph bezieht sich hauptsächlich auf solche Fälle, wo die Anlegung neuer Ortstheile erfolgt, namentlich auf dem Lande, wo Colonien entstehen in einer Entfernung von dem Dorfe, wo sie mit einem Male entstehen und nicht allmählig. Wenn dem so ist, so scheint es auch vollständig billig, daß die Herstellung des Verbindungsweges durch diese Grundstücksbesitzer geschieht. Wenn aber umgekehrt der Ortstheil nur allmählig entsteht, so bleibt Nichts weiter übrig, als den Gemeinden diese Verpflichtung aufzuerlegen. Wenn nur wenige Häuser bestehen, so wird von keinem öffentlichen Bedürfnisse nach einem Wege die Rede sein können und man kann den Bewohnern einzelner Häuser nicht zumuthen, öffentliche Wege herzustellen, sondern es ihnen überlassen, ihre Verbindung selbst zu suchen, wo sie wollen. Es kann aber die Zeit eintreten, wo der Verkehr wächst und groß geworden ist, und dann bleibt Nichts übrig, als die Gemeinde anzuhalten, die Verpflichtung zum Wegebau zu übernehmen. Es würde unthunlich sein, diejenigen anzuhalten, die, ohne die Verpflichtung zum Wegebau zu übernehmen, während des allmählichen Entstehens des Ortstheiles hingezogen sind.

Abg. Mehnert: Mit der Bestimmung in § 3 bin ich vollständig einverstanden; was aber den Antrag des Herrn Secretärs anbelangt, so scheint mir derselbe doch etwas bedenklich und zwar aus den von dem Herrn von Einsiedel entwickelten Gründen. Wir sind auch mehrere Communicationswege bekannt, die zwei Orte verbinden und durch andere Fluren gehen. Wollten wir den Antrag annehmen, da würde meiner Ansicht nach das jetzige Princip der Herstellung sehr durchlöchert. Ich möchte nicht, daß wir durch den Antrag an den jetzigen Verpflichtungen Etwas ändern, sondern wünsche, daß die Gemeinden, durch deren Fluren der Weg geht, wie § 3 bestimmt, denselben herzustellen und zu unterhalten haben.

Abg. Dr. Heine: Ich wollte nur bemerken, daß der Fall auch drei und vier Fluren treffen kann und daß in diesem Umstande mancherlei Bedenken gegen den Antrag liegen. Hauptsächlich aber wollte ich mich gegen die Bedenken des Abg. Jungnickel wenden, der uns die Gefahr zeigt, welche darin liegt, daß die Wegebauverpflichteten sich dann leicht von rein finanziellen Interessen verführen lassen,

alle Entwicklung der Ortschaft zu benachtheiligen aus Angst vor einer etwa entstehenden Wegebauspflicht, z. B. wenn man Häuser entstehen läßt. Daß dadurch ein großer Nachtheil entsteht für die Gemeindeangehörigen, das ist gewiß. Geeignete, gesunde und der Sittlichkeit entsprechende Wohnungen sind auch bei uns dringendes Bedürfnis. Daß die Befriedigung dieses Bedürfnisses außerordentlich beeinträchtigt wird, wenn die Gemeindeverwalter glauben, daß ihnen dadurch neue Lasten entstehen, ist klar. Wenn man noch dem alten Grundsatz huldigen könnte, wonach die Gemeinden Ausnahmen verweigern konnten, so möchte dieses Princip vielleicht angemessen erscheinen; allein gegenüber den gegenwärtigen Verhältnissen der Gewerbefreiheit und Freizügigkeit hat man bei der Straßenbaufrage immer auch in Erwägung zu ziehen, daß nicht zum Nachtheil der Einwohner in den Städten oder Plätzen Bestimmungen getroffen werden, welche lediglich die finanzielle Seite des Wegebauwes im Auge haben und durch derartige Maßregeln den Uebelstand herbeiführen, daß die Wohnungen vertheuert und verschlechtert werden. Bis zu welchem Grade dies stattfinden kann und wie tief einschneidend diese anscheinend höchst unbedeutende Bestimmung ist, können wir aus zwei Gesichtspunkten erkennen. Wenn wir die Bauregulative und Ortsstatuten einer Stadt ansehen, so können wir daraus erkennen, ob die Stadt oder der Ort in die Breite oder in die Höhe gebaut wird. Nun ist es unzweifelhaft, daß, wenn infolge von Beschränkungen ein Ort in die Höhe gebaut wird, dies finanziell der Ortskasse Vortheil bieten kann, während andererseits aber das Wohlbefinden der Gemeindeglieder in sanitätischer und socialer Beziehung vielleicht sehr beeinträchtigt wird. Dieser wohlfahrtspolizeiliche Standpunkt darf nicht beseitigt werden durch das Interesse der Ortskasse und darin liegt eben die große Gefahr. Sobald den zum Straßenbau Verpflichteten in dieser Beziehung vollständig freie Hand gelassen wird, kann es leicht dahin kommen, daß der nothwendigste Weg nicht gebaut wird. Ich will Beispiele hier nicht näher anführen. Ich habe viel in dieser Sache gearbeitet und ich weiß, was es bedeutet, wenn man zehn Jahre Zeit braucht, um eine Straße, wie die Weststraße in Leipzig, durchzusetzen. Vor der Herstellung dieser Straße gab es in Leipzig nur den einzigen Ausweg nach Westen, bei dessen enger Beschaffenheit jener Zeit die Armee Napoleon's fast aufgerieben wurde. Erst nach einem bedeutenden Schadenfeuer, bei welchem die Communication auf der Westseite fast ganz unterbrochen war, und nach zehnjährigem Kampfe gelang es, die Erlaubniß zur Anlegung dieser Straße zu erlangen. Diese Verzögerung war nur durch das Gemeindegemeininteresse veranlaßt, d. h. durch das Uebergewicht des Stadtkasseninteresses über die Verkehrs- und Sanitätsinteressen der Einwohner. Darin liegt aber eine große Gefahr, deshalb muß der wohlfahrtspolizeiliche Standpunkt an die Spitze gestellt werden; auch leiden in solchen Fällen die