

(Abgeordneter Gleisberg.)

(A) vor auf dem Standpunkte, daß wir die Regierung bitten, das weitgehendste Entgegenkommen allen diesen vom Eisenbahnverkehre abgeschlossenen Gegenden zu betätigen.

Was Punkt 2 anlangt, so haben wir bei den verschiedensten Gelegenheiten, namentlich bei der allgemeinen Etatvorberatung, uns so eingehend über die unentgeltliche Arealbeschaffung ausgesprochen, daß es wirklich nicht notwendig ist, heute nochmals darauf einzugehen. Wir haben uns ja leider, möchte ich sagen, nun mit dem Gedanken mehr und mehr vertraut machen müssen, nachdem einmal die Ständeversammlung sich auf den Standpunkt gestellt hat, daß das Areal bei Nebenbahnen beschafft werden muß, daß wir nichts daran ändern können. Aber ich muß gestehen, ich bedaure das außerordentlich. Man hat vielleicht seinerzeit den Beschluß gefaßt, ohne sich der Tragweite so recht bewußt zu werden, wie wir vielfach in den letzten Finanzperioden Gesetze beschlossen haben, die wir heute vielleicht nicht mehr beschließen würden, nachdem wir erfahren haben,

(Abgeordneter Günther: Wie sie angewendet werden!)

welche Folgen sie gezeitigt haben.

Dann hat der Herr Minister nochmals hervorgehoben, wieviel Bahnen wir in den letzten Finanzperioden gebaut haben, und hat sie einzeln aufgeführt. Sie kennen doch (B) die meisten dieser Bähnchen, es sind meist nur kleine Stückchen von 1, 2 oder 3 km Länge. Längere Bahnen sind nur die, die noch in der Ausführung begriffen sind oder noch ausgeführt werden sollen. Dort soll überall das Areal unentgeltlich hergegeben worden sein, wenigstens sollen sich die Leute verpflichtet haben, das Areal zu beschaffen. Das gebe ich schon zu, daß in einzelnen Gegenden, wo es sich um kurze, kleine Strecken handelt, die Leute sich angestrengt haben — man muß wissen, wieviel es gekostet hat, das zustande zu bringen — und das Areal erworben haben. Es sind wohl auch einzelne Gegenden gewesen, wo das Areal nicht so teuer gewesen ist. Aber wenn man unsere Querbahn Borna-Lausick-Großbothen und die Nordostbahn ins Auge faßt und dort die Verhältnisse kennt, so wird man sagen müssen, daß dort, namentlich bei Borna-Lausick-Großbothen, wo nach Ansicht der Besitzer unter dem Boden besondere Schätze liegen — Kohlen gehören auch dazu —, es ungeheuer schwer hält, den Erwerb durchzuführen. Ich erwähnte schon, wir haben seinerzeit den Beschluß gefaßt, daß das Areal unentgeltlich hergegeben werden muß. Wenn man diese Kosten mit der Bausumme vergleicht, so erscheinen sie geringfügig. Ich will das an dem Beispiele der Eisenbahn Borna-Lausick-Großbothen zeigen. Da beträgt die Bausumme 3 Millionen und die Arealbeschaffungskosten 361000 M. Das ist eine

verhältnismäßig geringe Summe, und man begreift eigentlich nicht, warum man sich so darauf versteift, daß die Interessenten das Areal beschaffen müssen.

Der Herr Minister hat weiter ausgeführt, daß bei Nebenbahnen schon aus dem Grunde nicht darauf verzichtet werden könne, weil man sich bei Nebenbahnen nach den Wünschen und Interessen aller Beteiligten, aller Ortschaften richte, die überhaupt in Frage kämen. Er hat ausgeführt, daß die Bahn nicht gerade geht wie bei der Hauptbahn, sondern sich schlängelt, um den Wünschen aller Interessierten entgegenzukommen. Das muß zugegeben werden, obgleich die dadurch bedingten Umwege nicht so bedeutend sind.

Dann hat der Herr Minister behauptet, es könne doch gar nicht so schwer sein, das Areal zu beschaffen, die Gemeinden und auch die einzelnen Besitzer würden gewiß, wenn sie Interesse daran hätten, das Areal hergeben. Ja, wenn der Herr Minister einmal in die Lage kommen sollte, in einen solchen Bezirk zu gehen und mit den Leuten zu verhandeln, so würde er erst hören, welche außerordentlichen Schwierigkeiten das mit sich bringt. Ich habe selbst einmal Gelegenheit gehabt, das praktisch zu erfahren.

Der Herr Minister hat auch darauf hingewiesen, daß früher, als man die Bedingungen noch nicht kannte, bei den Erwerbungen von Areal zum Bau aller Bahnen die Leute, die Areal verkauft haben, damit ein gutes Geschäft gemacht haben. Das ist ja richtig, und das ist (C) es, was uns heute so viel Schwierigkeiten und Hindernisse bereitet: die Leute sagen: früher hat niemand daran gedacht, da hat man den Leuten das Areal zu hohen Preisen abgekauft, wie kommen wir nun dazu, es billig oder unentgeltlich herzugeben! Es ist daher außerordentlich schwierig, wenn man in eine Gegend kommt und mit den Leuten wegen Hergabe von Areal verhandeln soll; die Leute denken immer daran, wie die Verhältnisse früher gewesen sind, sie können sich mit den neuen Verhältnissen noch gar nicht befreunden.

Nun hat der Herr Minister ausgeführt, daß man von dem Gesichtspunkte, der nun einmal festliegt, nicht abgehen könne; man müsse es den Interessenten überlassen, das für das Areal notwendige Geld zu beschaffen. Nun haben wir ja schon vorgeschlagen, durch Gewährung niedrig verzinslicher Darlehen möchte die Beschaffung des notwendigen Areals erleichtert werden. Wir haben bei verschiedenen Gelegenheiten die in Frage kommenden Bezirke darauf hingewiesen, sie möchten Zweckverbände gründen, um zu erreichen, daß die Mittel beschafft werden, wobei sie die Möglichkeit geben müssen, die nötigen Beträge zu bekommen und sie möglichst langfristig zu amortisieren, und zwar im Hinblick darauf, daß die zu errichtende Bahn schließlich auch ihren Nachkommen zugute kommt.