

(Sekretär Dr. Schanz.)

(A) Rücksicht auf die heute veränderten Zeitverhältnisse anschließen.

Meine sehr geehrten Herren! Wenn ich Ihnen danach die Gesetzgebung und die Literatur des Wegerechtes im Königreiche Sachsen kurz gekennzeichnet habe, so möchte ich noch mit einigen Worten darauf zukommen, zu welchen Härten diese Gesetzgebung in der modernen Zeit geführt hat.

Meine Herren! Es ist klar, daß bei der gesamten Entwicklung des neuen Verkehrs, die sich in den letzten Jahrzehnten ergeben hat, eine vollkommene Veränderung der gesamten rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse eintreten mußte. Schon dadurch, daß der Eisenbahnbau zu dem Wegebau hinzugetreten ist, hat sich seinerzeit die Neuordnung des Wegerechtes durch das Gesetz von 1870 ergeben. Nun ist aber in der letzten Zeit neben diese Eisenbahnbauten noch die elektrische Bahn getreten, es ist vor allen Dingen in der allerneuesten Zeit das Automobil hinzugekommen, und die gewaltige Steigerung, die der gesamte Verkehr auf allen Phasen, mögen sie nun heißen wie sie wollen, gefunden hat, diese gewaltige Steigerung hat zu unendlichen Härten für diejenigen geführt, die die Wege zu unterhalten haben. Meine Herren! Es ist mit dieser Steigerung des Verkehrs ein ganz anderer Anspruch an die Herstellung des Weges

(B) und an die Unterhaltung des Weges aufgekommen, und wir müssen heute sagen, daß ein Weg, den der Wegebaupflichtige zu der Zeit des sächsischen Straßenbaumanunds von 1781 ohne weiteres hat übernehmen können, für den Wegebaupflichtigen heute eine unendliche Last mit sich bringt. Außerdem hat der wesentlich gesteigerte Verkehr das mit sich gebracht, daß eine ganze große Anzahl neue Wege haben entstehen müssen und daß die Wege, die neu haben entstehen müssen infolge der Gesetzgebung von 1870, nicht mehr im Sinne des Wegebaumanunds von 1781 entstanden sind.

Meine sehr geehrten Herren! Das Wegebaumanund von 1781 hat nämlich unterschieden zwischen solchen Wegen und zwischen solchen Straßen, die vom Staate, von dem Leistungsfähigsten, den wir in dieser Beziehung vor uns haben, übernommen werden müssen, und Wegen, die von einzelnen Privaten oder Gemeinden übernommen werden müssen.

Nun, meine Herren, hat durch die Gesetzgebung von 1870 sich ein neuer Abschnitt eingestellt: Der Staat hat seit der Gesetzgebung von 1870 wohl noch sehr wesentliche Unterstützungen zu Wegebauten gegeben, er hat große Wege selbst gebaut, aber er hat die Unterhaltung dieser Wege und die Unterhaltung anderer Wege nicht mehr als seine Pflicht übernommen. Er hat also nicht mehr

dem in dieser Beziehung noch geltenden Wegebaumanund (C) entsprochen, daß er der Träger der großen Durchgangsstraßen und der großen Kommerzialstraßen des Landes ist. Von den Kommunikationswegen, die zwischen den einzelnen Ortschaften lediglich den örtlichen Verkehr zu der Zeit, als das Straßenbaumanund in Kraft getreten ist, vermittelt haben, hat heute nur ein ganz geringer Teil noch die Bedeutung, die er im vorvorigen Jahrhundert gehabt hat.

(Sehr richtig! rechts.)

Die Wege sind heute fast alle zu größeren Durchgangsstraßen geworden,

(Sehr wahr! rechts.)

und die Wege dienen heute fast alle einem wesentlich mehr ausgedehntem Verkehr, als sie zu der Zeit des Straßenbaumanunds gedient haben. Es ist für diejenigen, die unter der Voraussetzung des Straßenbaumanunds von 1781 die Pflicht zur Unterhaltung dieser Straßen haben übernehmen müssen, durch die vollkommen veränderte tatsächliche Lage eine unendliche Vermehrung der Lasten und der Pflichten gekommen gegenüber dem früheren Zustande, und es ist in der jetzigen Zeit gerade, wo sich der Automobilverkehr so außerordentlich entwickelt hat, wo an jede einzelne, auch die kleinste Straße der Anspruch gestellt wird, daß sie mit Automobil (D) passierbar sein muß, und wo auch von dem einzelnen Fußgänger ganz andere Ansprüche an den Weg gestellt werden, als sie früher gestellt worden sind, nicht mehr möglich, daß der Wegebaupflichtige dem nachkommen kann, was ihm nach dem Gesetze zur Unterhaltung des Weges obliegt.

Meine sehr geehrten Herren! Ich könnte Ihnen an einer großen Anzahl Beispielen nachweisen, daß die Gemeinden — denn in der Hauptsache handelt es sich ja um die Gemeinden und die selbständigen Gutsbezirke —, die im wesentlichen wegebaupflichtig sind, nunmehr an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind.

(Sehr richtig! rechts.)

Meine Herren! Es gibt eine ganze Anzahl Straßen, die einer Gemeinde nicht einmal nützen, sondern direkt schaden, und die Gemeinde muß doch die Straße unterhalten. Ich kann Ihnen aus meinem Wahlkreise ein Beispiel erzählen von drei Gemeinden, die nicht sehr weit auseinander liegen. Die in der Mitte liegende Gemeinde hat eine Straße zu unterhalten, die unter Umgehung dieser Gemeinde an der äußersten Ortsgrenze in einem Nebental die beiden äußeren Gemeinden miteinander verbindet. Diese Straße hat sich zu einer wesentlichen