

(Sekretär Dr. Schanz.)

(A) Durchgangsstraße entwickelt. Gerade sie lenkt den Verkehr von der unterhaltungspflichtigen Gemeinde ab, und diese Gemeinde muß ohne Rücksicht darauf, daß sie den größten Schaden durch die Straße hat, die Straße unterhalten, und wird immer von denjenigen, die die Straße benutzen, gemahnt, daß sie diese Straße in möglichst gutem Zustande erhalten muß. Meine Herren! Das sind Unzuträglichkeiten, die unter allen Umständen vermieden werden müssen und die, wenn sie nach und nach sich herausgestellt haben, eine neue gesetzliche Regelung der Sache erfordern.

Meine Herren! Das Beispiel, das ich angeführt habe, steht durchaus nicht vereinzelt da. Die Beispiele können Ihnen noch in außerordentlich reicher Weise gebracht werden, es können aber auch noch Beispiele von ganz modernen Straßen beigebracht werden. Mein Fraktionskollege Sammler z. B. hat in seinem Heimatsort Straßberg ein Beispiel, das die Straßenbaupflicht ganz eigenartig charakterisiert. Da ist eine neue Straße gebaut worden. An der Straße liegt ein tief gelegenes Grundstück, das einem Auswärtigen gehört. Seine Heimatgemeinde hat die Herstellung der Straße voll und ganz zu bezahlen, trotzdem der Auswärtige diese Straße in ganz besonderem Maße dadurch in Anspruch nimmt, daß er sein tief gelegenes Grundstück auf die Höhe der Straße auffüllt.

(B) (Sehr richtig! rechts.)

Inwieweit die Bestimmung des Wegbaugesetzes von 1870 gegen den Mann zu besonderen Beiträgen für die Straße anzuwenden sind, das, meine Herren, ist eine Frage, die in der Praxis außerordentlich schwer zu entscheiden ist und die zu außerordentlich geringen Beiträgen für die wegebaupflichtige Gemeinde führt. Es ist eine große Last für die Gemeinde, sie muß zweifellos unterstützt werden dadurch, daß ihr diese Last abgenommen wird.

Dann, meine Herren, ist eine wesentliche Härte, die dem jetzigen Zustande anhaftet, der Umstand, daß die Wegebaupflicht der Gemeinde eine außerordentlich verschiedene ist. Die Gemeinde, die das Glück hat, an einer königlich sächsischen Staatsstraße zu liegen und die in der Art und Weise der Straßendörfer gebaut ist, die hat fast gar keine Wegebeiträge zu bezahlen;

(Sehr richtig! rechts.)

die Gemeinde aber, die das Unglück hat, nicht an einer Staatsstraße zu liegen, oder der das doppelte Unglück zugestoßen ist, an einer aufgehobenen Staatsstraße zu liegen, die hat eine ganz kolossale Wegebaulast. Ich kann Ihnen wieder aus der mir am nächsten liegenden Gegend, aus unserem Vogtlande, sagen, daß wir Gemeinden

haben, die 2 km Wege zu bauen haben, und Gemeinden, die über 20 und 30 km haben, und dabei ist die Gemeinde, die 2 km zu bauen hat, leistungsfähiger als die Gemeinde, die 30 km zu bauen hat.

(Sehr richtig! rechts.)

Meine Herren! Das kommt lediglich daher, daß die eine Gemeinde das Glück hat, entlang einer Staatsstraße zu liegen, während die andere Gemeinde abseits liegt; der Verkehr geht nicht durch sie hindurch, wenigstens der große Staatsstraßenverkehr nicht, aber ihre Straßen werden auch für die gesamten benachbarten Ortschaften und für die in der Nähe liegenden Städte ganz wesentlich in Anspruch genommen.

Alle diese Dinge führen mit Notwendigkeit dazu, daß wir in der Jetztzeit darangehen müssen, unsere Wegegesetzgebung einer Neuordnung zu unterziehen. Ich möchte dabei ganz ausdrücklich betonen, daß ich es durchaus nicht für verspätet halte, wenn wir erst jetzt an die Neuordnung der Wegegesetzgebung herantreten. Ich glaube, es ist zweckmäßiger gewesen, man hat damit gewartet, als daß man diese Gesetzgebung überstürzt hätte. Gerade dadurch, daß wir jetzt einen Überblick darüber haben, wie sich der Autoverkehr entwickelt und welche Anforderungen er an die Straßen und an die Wegebaupflichtigen stellt, haben wir die Möglichkeit, das Gesetz um so sicherer und besser wirkend zu gestalten.

Wie denke ich mir die Beseitigung der Härten, die bei der Wegebaugesetzgebung im Königreiche Sachsen vorgekommen sind? Ich denke mir die Beseitigung der Härten nicht dadurch, daß den Kleinen und Kleinsten möglichst viel Pflichten auferlegt werden, sondern dadurch, daß derjenige, der am meisten leisten kann, der Staat, kräftig eingreift und auf seine tragkräftigen Schultern das nimmt, was ihm durch den gesamten Verkehr wieder zugute kommt. Ich möchte, selbst wenn eine Grenze gefunden werden sollte und der Staat nicht alle als große Durchgangswege in Frage kommenden Wege übernehmen wollte, allerhöchstens auf die Kreise heruntergehen, und ich möchte dem widersprechen, dem schon im Jahre 1869 bei der Beratung über das Wegebaugesetz von 1870 widersprochen worden ist, daß man Bezirksstraßen einrichtet. Der Bezirk ist noch nicht leistungsfähig und kräftig genug, um derartige Aufgaben übernehmen zu können. Es gehört mindestens der Verband des gesamten Kreises dazu, lieber wäre es mir noch, wenn der ganze kräftige Staat dazu in Anspruch genommen werden könnte.

Meine Herren! Direkt Vorschläge zu machen, wie die einzelnen Wegebauvorschriften gehalten werden sollen, glaube ich mir ersparen zu können. Ich habe durch Zu-