

(Abgeordneter Kleinhempel.)

(A) daß die Gemeinden des lieben Friedens wegen davon absehen, solche Beiträge auszuschreiben.

Wer in der Lage ist, über Unterstützungsgesuche zu Wegebauten mit zu befinden, wird mir zustimmen müssen, wenn ich sage: es bestehen teilweise krasse Verhältnisse.

(Sehr richtig!)

Ich habe drei Tabellen von der Amtshauptmannschaft Zwickau vor mir liegen. Ich will nur auf diese drei Jahrgänge zukommen und daraus folgendes feststellen. Die Amtshauptmannschaft Zwickau hat über 100 Gemeinden, und es haben in den Jahren 1911/12/13 51, 52 und 53 Gemeinden um Wegebaubeihilfen nach-gesucht. Es ist festgestellt worden, daß 1911 von diesen 51 Gemeinden 2 Gemeinden über 200 Prozent der Staatseinkommensteuer Wegebauaufwand hatten,

(Hört, hört!)

nur Wegebauaufwand; im Jahre 1912 waren es deren 6, und im Jahre 1913 waren es 3 Gemeinden. Weiter betrug der Wegebauaufwand über 150 bis 200 Prozent der Einkommensteuer 1911 bei 3, 1912 bei 5 und 1913 bei 4 Gemeinden. Insgesamt waren von den bittstellenden Gemeinden es deren 13, deren Wegebauaufwand über 50 Prozent des Staatseinkommensteueraufbringens betrug. Wenn das schon bei dem Wegebauaufwande so (B) schlimm ist, wie soll es dann mit dem gesamten Aufbringen sein?

(Sehr richtig!)

Denn es kommen noch die hohen Schullasten und der hohe Armenaufwand dazu, ganz abgesehen von Kirchenanlagen und was sonst noch dazu kommt. Das ist nicht bloß im Bezirke der Amtshauptmannschaft Zwickau so, sondern fast im ganzen Lande.

(Sehr richtig!)

Ich gebe ja zu, daß die Königliche Staatsregierung den Gemeinden entgegengekommen ist durch Heraufsetzung der Staatsbeihilfen. Ich habe zu meiner Befriedigung gesehen, daß im Etat 1914/15 wieder eine Erhöhung eingesetzt ist, und es ist erfreulich, daß wir das feststellen können. Aber die Sache ist ja immerhin unangenehm. Die Gemeinden haben keinen bestimmten Anspruch darauf, sie müssen erst darum nachsuchen, und so genau lassen sich die Verhältnisse doch nicht feststellen, wenn ich auch zugebe, daß besonders durch die neuen Bestimmungen des Königlichen Ministeriums des Innern alles getan worden ist, was man nach dieser Richtung hin hat tun können. Es sind bestimmte Grundsätze, die schon vorher da waren, noch besser ausgebaut worden; es werden die Bezirksausschüsse nicht nur gehört, sondern sie haben darüber zu befinden,

in welcher Weise diese Beihilfen verteilt werden sollen. (C) Nur um darzustellen, wie hoch die Beihilfen gestiegen sind, habe ich aus den Etats feststellen können, daß 1890/91 jährlich 340000 M. bewilligt waren, während diesmal 1004500 M. eingestellt sind, einschließlich Unterstützungen für Wasser- und Uferbauten. Es ist sehr erfreulich, daß den Gemeinden in dieser Beziehung beige-sprungen wird.

Nun hat der Herr Sekretär Dr. Schanz schon darauf hingewiesen, daß die größte Belastung durch den Durchgangsverkehr herbeigeführt wird. Die Verhältnisse haben sich ja sehr wesentlich geändert, und ich möchte darauf zurückkommen, was mein politischer Freund, der Herr Abgeordnete Hettner, schon am 28. November 1911, und zwar vor Erscheinen des Dekrets Nr. 30, das der Landtag 1911/12 beraten hat, hier ausführte. Er hat damals gesagt, daß ein neues Wegebaugesetz nötig sei, es müsse aber geprüft werden, ob die jetzigen Träger auch wirklich belassen werden dürften. Er hat damals darauf hingewiesen, daß breitere Schultern nötig seien, seien es Bezirksverbände, seien es Kreise, und es müsse unbedingt davon ausgegangen werden, daß man bei der ganzen Wegebaupolitik größere Gesichtspunkte gelten lassen möchte und daß Pläne für das ganze Land aufgestellt werden möchten. Er hat weiter darauf hingewiesen, daß man früher viel versäumt habe und daß die Mängel, die jetzt (D) beständen, dringend der Abhilfe bedürften, nämlich nach der Richtung, daß die meisten Durchgangsstraßen und Verkehrsstraßen über die Berge hinwegführten,

(Sehr richtig!)

während es in den Tälern, wo sich die Industrie angesiedelt habe, selten eine Straße gebe.

(Sehr richtig! in der Mitte.)

Die Grundlage wird — das hat auch der Herr Dr. Schanz zugegeben — ein neues Wegebaugesetz bieten müssen. Die Verhältnisse haben sich besonders in den letzten Jahren wesentlich geändert. Mancher Kommunikationsweg, der früher wenig befahren wurde, wird jetzt besonders durch den Automobilverkehr außerordentlich in Anspruch genommen. Das Unangenehme ist, daß diese Kommunikationswege keine so grundhafte Herstellung haben, wie es jetzt gefordert wird und wie es unbedingt notwendig ist, wenn der Automobilverkehr auch in Zukunft auf diesen Wegen sich abspielen soll.

Die Regierung selbst hat auch anerkannt, daß Abhilfe unbedingt notwendig ist, denn sie hat in der Begründung zu dem Dekret Nr. 30, das ich vorhin erwähnte, damals selbst gesagt, es sei bei der Beratung des Entwurfes zu dem Bezirksverbandsgesetze mit erwogen worden, ob man