

(Abg. Dr. Spieth.)

(A) wohlwollender Weise dieser wirklich dringenden Projekte anzunehmen. Und die Königl. Staatsregierung bitte ich, da diese Fragen bestimmt in der Deputation an sie gerichtet werden, das Material, das ihr sicher zur Verfügung steht, in dieser Beziehung zu sichten und zu sammeln und es der Deputation zur Verfügung zu stellen. Auf diese Weise hoffe ich, meine Herren, daß wenigstens noch während dieser Session die Sache etwas mehr gefördert wird, zum mindesten vielleicht in dem Sinne, daß die Gemeinden Fingerzeige erhalten, nach welcher Richtung sie etwa die Bahn projektieren können und in welcher Weise sie eventuell auf eine Beihilfe der Königl. Staatsregierung zu rechnen hätten.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Castan.

Abg. **Castan:** Meine Herren! Über die einzelnen Projekte werde ich mich jetzt nicht verbreiten, dazu habe ich in der Finanzdeputation B wahrscheinlich noch ausreichend Gelegenheit. Ich halte es aber doch für notwendig, so schwach auch das Hohe Haus besetzt ist, in kurzen Zügen den grundsätzlichen Teil des Dekrets zu behandeln, wenn man überhaupt von Grundsätzen dabei reden kann. Ich werde versuchen, die Gesichtspunkte zu behandeln, die man bei einigem Fleiß als grundsatzähnlich ansprechen kann.

(B) In der Debatte ist verschiedentlich die Befürchtung laut geworden, daß eine Beteiligung des Staates gefährlich werden könnte, gefährlich vor allen Dingen für die Beteiligung von Privaten, daß der Bau von Kleinbahnen — der Ausdruck „Straßenbahnen“ ist ja wohl nicht mehr recht zutreffend — in der Hauptsache eben Sache der Privaten sein müsse. Dem gegenüber halte ich es doch für notwendig, meine Herren, auf einige Dinge hinzuweisen, deren gebotene Berücksichtigung diesen Standpunkt vollständig erschüttern muß. Es ist in der Denkschrift mit Recht darauf hingewiesen worden, daß wir hier bei dem Bau von Kleinbahnen am Anfange einer Entwicklung stehen, aber ebenso sicher ist es, daß mit der natürlich fortschreitenden Bevölkerungszunahme unseres industriellen Landes diesem Gebiete der Verkehrsentwicklung und des Verkehrs wesens eine weite Zukunft blühen wird. Wir stehen am Anfange dieser Entwicklung, und da muß es darauf ankommen, die Richtlinien zu überschauen und nicht etwa, wie es auf so vielen anderen Gebieten geschehen ist, zunächst einmal Privaten das Feld zu überlassen und dann, wenn es abgegrast ist, schließlich den Staat als letzten zuzulassen, der die Überreste für hohes Geld aufkauft. Man muß dafür sorgen,

daß die Interessen der Gesamtheit nicht wieder einmal, wie es schon bei verschiedenen anderen Gelegenheiten geschehen ist, vollständig außer Kurs gesetzt werden.

Meine Herren! Für den Bau von Kleinbahnen macht die Regierung im Dekret den Grundsatz geltend — das leuchtet vor allen Dingen aus den Ausführungen hervor —, daß der Staat nur dann Kleinbahnen baut, wenn Konkurrenzrückichten gegenüber bestehenden Staatsbahnlinien maßgebend sind. Einen solchen Grundsatz halte ich für total falsch, einen Grundsatz, der darin besteht, daß man sagt: wir treiben Verkehrspolitik nur dann und bauen Bahnen nur dann, wenn für unsere Staatseinnahmen Unannehmlichkeiten drohen. Ich meine, der selbstverständliche Standpunkt müßte der sein: wenn das Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, dann muß auch der Staat eingreifen.

(Abg. Koch: Sehr richtig!)

Der Grundsatz: Bau von Kleinbahnen beim Vorhandensein von Konkurrenzgefahr ist ja auch schon bisher durchbrochen worden, wie die Regierung selbst zugibt. Sie führt im Dekret an, daß sie in der Nähe von Leipzig und Chemnitz den Kleinbahnbau nach den Vororten Privaten überlassen hat und sich nur eine gewisse Konkurrenzsteuer bezahlen läßt für diese Bahn. Nun, meine Herren, wenn die Regierung zur Stütze dieses bisher eigenommenen Standpunktes darauf verweist, daß dort das Verkehrsbedürfnis nicht so stark gewesen sei als bei den Dresdner Straßenbahnen, so kann das nicht zutreffen, denn die Privatgesellschaften, die diese Bahnlinien hergestellt haben, z. B. die Chemnitzer Linie, die hinausgeht nach Reichenbrand, haben dabei auch profitieren wollen und haben auch ganz gute Geschäfte damit gemacht. Daraus ergibt sich doch, daß die Sache schließlich auch für den Staat rentabel gewesen wäre, und wenn die Linie rentabel ist, so ist doch sicher auch ein Bedürfnis vorhanden gewesen, dann war es also notwendig, daß hier Anstalten und Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsnot getroffen wurden.

Das Verfahren, meine Herren, das darin besteht, daß die Regierung in solchen Fällen eine Konkurrenzsteuer erhebt, führt zu eigentümlichen Konsequenzen. Es hat z. B. bei der Chemnitzer Vorortlinie, die in dem Dekret angezogen ist, dazu geführt, daß auf dieser Linie im Gegensatz zu dem allgemeinen städtischen Tarif die Fahrt verteuert wird. Die Verkehrspolitik