

Wir gehen über zum zweiten Theile unserer Tagesordnung: „Antrag zum mündlichen Berichte der zweiten Deputation über die Petition des Gemeinderathes zu Wilkau und Genossen, die Weiterführung der im Bane begriffenen elektrischen Straßenbahn Zwickau-Schedewitz von der Schedewitzer bis zur Wilkau-Niederhaßlauer Muldenbrücke betreffend“. (Drucksache Nr. 92.)

Berichterstatter ist Herr Oberbürgermeister Dr. Stübel.

Berichterstatter Vizepräsident Oberbürgermeister Dr. **Stübel**: Meine hochgeehrten Herren! Bei der Bedrängniß der Geschäftslage muß ich mir versagen, mit der Ausführlichkeit über diese Petitionsangelegenheit der hohen Kammer zu referiren, die sie im Grunde genommen verdient. Ich muß mich heute darauf beschränken, das thatsächlich Wesentliche mitzutheilen beziehentlich auf diejenigen Gesichtspunkte hinzuweisen, die zur Beurtheilung der Sache die wesentlichen sind.

Die Stadt Zwickau ist wie alle Industriezentren umgeben von einer großen Anzahl von Ortschaften, in denen mehr oder weniger die in Zwickau beschäftigten Arbeiter wohnen, und im gegenwärtigen Falle handelt es sich um eine Straßenbahn, die diesen Verkehr vermittelt zwischen Zwickau und Schedewitz. Die Konzessionierung dieser Straßenbahn ist verschiedenen Schwierigkeiten begegnet. Die königl. Staatsregierung hat schließlich sich entschlossen von ihren früher viel weiter gehenden Ansichten zurückzugehen und hat gestattet, daß die Straßenbahn mit elektrischem Betriebe ausgeführt werde auf der Strecke Zwickau-Schedewitz, und zwar auf fiskalischer Straße, auf der Chaussee.

Es ist aber diese Ausführung den Gemeinden, die dabei theilhaftig sind, noch nicht genügend erschienen, dieselben haben den dringenden Wunsch, diese Bahn weiter noch auf fiskalischer Chaussee zu verlängern bis zur Niederhaßlauer Muldenbrücke. Es ist mir persönlich die Vertiklichkeit nicht genauer bekannt, es wird aber behauptet, daß die Strecke Schedewitz-Niederhaßlauer Muldenbrücke von der ersteren sich wesentlich unterscheidet, daß die unterbrochene Häuserreihe an der ersteren nicht in solchem Maße auf der weiter von Zwickau entfernten Strecke zu finden sei, wie auf der der Stadt Zwickau zunächst gelegenen. Von anderer Seite, insbesondere in der Zweiten Kammer von dem Herrn Oberbürgermeister Streit, wird diese Behauptung als irrthümlich bezeichnet und gesagt, daß die zweite Strecke mit der ersten ganz gleichwerthig sei sowohl hinsichtlich des Verkehrs als hinsichtlich der anliegenden Gebäude und Wohnstätten. Nun, meine Herren, wie dem auch sei, jedenfalls ist die

königl. Staatsregierung bis jetzt nicht zu bewegen gewesen, den Ausbau der Straßenbahnstrecke von Schedewitz bis zu der genannten weiteren Muldenbrücke zu gestatten, und es ist deshalb der Gemeinderath zu Wilkau mit einer ganzen Anzahl von Gemeinderäthen petendo bei den Kammern eingekommen, um deren Befürwortung ihrer Wünsche zu erlangen. Die hohe Zweite Kammer hat beschlossen, die Petition des Gemeinderathes zu Wilkau der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme zu geben. Zu einem anderen Botum ist auch die Deputation der hohen Ersten Kammer nicht gelangt. Es war unmöglich, über diese Angelegenheit einen schriftlichen Bericht zu erstatten, was ich meinerseits sehr gern gethan haben würde, da es sich um eine Angelegenheit von großem Interesse handelt, und zwar nicht bloß für die Stadt Zwickau, sondern für das gesammte Land, und andererseits nicht minder für die königl. Staatsregierung. Ich muß mich gegenwärtig darauf beschränken, einige Bemerkungen zu machen, mit denen ich hoffe, die Intentionen der zweiten Deputation wiedergeben zu können.

Die Frage, ob und inwieweit die Interessen der königl. Staatsregierung durch Verkehrsunternehmungen der fraglichen Art geschädigt werden, ist eine durch die Erfahrung noch keineswegs geklärte; soviel aber kann keinem Zweifel unterliegen, daß allerdings die fiskalischen Interessen mehr und mehr tangirt werden von solchen Unternehmungen in der Nähe großer Städte und Industriezentren, wie Zwickau eines ist, und Zwickau selbst ist ja an und für sich schon zu den großen Städten, in Sachsen wenigstens, zu rechnen. Meines Erachtens kann nun darüber kein Zweifel sein, daß die Lokomotiveisenbahnen oder die Staatseisenbahnen, die ihre Züge fern vom Straßenverkehre auf einem besonderen Planum bewegen, was expropriirt und vom Staate erworben worden ist, niemals das leisten können, was die Straßeneisenbahnen leisten. Die Straßeneisenbahnen befördern das Publikum nicht nur weit in die Zentren der Städte hinein, sondern bieten auch auf der ganzen Fahrstraße die fortwährende Möglichkeit des Auf- und Absteigens, abgesehen von den verschiedenen Gefahren, die damit verbunden sind. Jedenfalls sind derartige Unternehmen nicht in absteigender Tendenz begriffen, sondern augenscheinlich in aufsteigender Tendenz, jemeht die Bevölkerung der großen Städte sich genöthigt sieht, außerhalb derselben ihre Wohnstätten aufzuschlagen. Die königl. Staatsregierung hat sich dieser, den bahnfiskalischen Interessen unter solchen Umständen drohenden Gefahr gegenüber in dem letztvergangenen Jahre in noch viel höherem Maße abwehrend verhalten, als es im vorliegenden Falle geschehen ist, indem sie nicht nur da,