

(Abg. Schurig.)

- (A) mußte erwidern, daß die Verhandlungen über die Garantieleistungen der Gemeinden noch nicht zum Abschluß gekommen sind.

Eine erhebliche Verkehrssteigerung macht sich immer dort bemerkbar, wo die neuen bequemen Wagen mit Luftreifen eingesetzt sind. Sehr begehrt sind auch die Schnellfahrten mit wenigen Haltestellen. Sie haben sich namentlich bewährt auf großen Strecken wie Chemnitz-Annaberg.

Ungeachtet der Genehmigung der Einstellungen zu Kap. 8 B und C wünschte der Ausschuß noch eine gründliche Aussprache über die KVG Freistaat Sachsen und ihrer Tochtergesellschaften, in die ja diese beiden Abteilungen des Kap. 8 eingreifen, wenn die Geschäftsergebnisse der KVG vorliegen.

Ich habe aber den Landtag jetzt hier zu ersuchen, den Antrag Drucksache Nr. 1678 anzunehmen.

Berichterstatter Abgeordneter Lieberasch (als Berichterstatter zu Punkt 4): Bei Tit. 11 des außerordentlichen Etats fordert die Regierung zum weiteren Ausbau des Kraftwagenverkehrs Freistaat Sachsen weitere 4 Mill. M. an. Diese 4 Mill. M. zerfallen in 2650 000 M. für die Beschaffung von auszuscheidenden Kraftomnibussen und Erweiterung des zurzeit bestehenden Verkehrs. Es sollen rund 50 weitere Linien im Laufe des Jahres 1926 geschaffen werden. Von den zurzeit vorhandenen Wagen müssen ungefähr 50 ausgeschaltet werden, weil sie den modernen Ansprüchen an den Autobusverkehr nicht mehr entsprechen. Eine Summe von 600 000 M. soll dazu verwendet werden, Darlehen an die Gemeinden zum Bau von Hallen zu geben, die nach dem Reichsbankdiskontsatz verzinst werden sollen, während 2 Proz. Zinsen darüber zur Tilgung dieser Darlehen verwendet werden sollen.

- (B) Es bestehen Richtlinien für die Erweiterung des Kraftwagenverkehrs und für die Einrichtung neuer Linien, die die einzelnen Gemeinden verpflichten, eine gewisse Garantie dafür zu übernehmen, daß sich die Linien auch rentieren. In diesen Richtlinien ist auch enthalten, daß die Gemeinden die Hallen bauen und auch unterhalten sollen. Das ist generell für ganz Sachsen durchgeführt. Nur für Bad Elster hat man hier eine Ausnahme gemacht. Dort ist die Halle, die zurzeit vorhanden ist, von der Verkehrsgesellschaft selbst gebaut worden. Sie erweist sich infolge der Steigerung des Verkehrs als zu klein und muß durch eine größere ersetzt werden. Dazu werden allein von den 600 000 M. 100 000 M. verlangt. Ich persönlich habe gegen eine solche Methode der Zerteilung der Gemeinden in Sachsen protestiert und möchte es auch von dieser Stelle aus tun. Die Arbeitbergemeinden, die nicht an der Bahn liegen, aber sehr stark daran interessiert sind, daß sie in ein modernes Verkehrsnetz einbezogen werden, um die Zeit des Zugangs von und zur Arbeitsstätte nicht so ungeheuer lang auszudehnen, daß die Arbeitskraft der betreffenden Einwohner darunter leidet oder es ihnen überhaupt unmöglich gemacht wird, Arbeit in der Industrie ausführen zu können, gerade diese Gemeinden sind zum Teil in einer sehr schwierigen finanziellen Lage, und sie werden durch das Verlangen der Regierung bzw. der Gesellschaft, die Halle zu bauen und für die Unterhaltung und Tilgung zu sorgen, in eine noch viel schwierigere Lage gebracht. Eine andere Politik betreibt man dem Bad Elster gegenüber, das nicht von dem Gros der unbemittelten Bevölkerung besucht werden kann; es gibt wohl eine Reihe von Erholungsheimen

für einzelne Organisationen dort, aber der Wunsch des Landtages, das Bad Elster zu einem wirklichen Volksbade für die sächsische Bevölkerung auszubauen, ist bis heute noch nicht durchgeführt worden und wird von den Kreisen auch gar nicht erstrebt, die zurzeit an Bad Elster und an seiner Weiterführung interessiert sind. Statt zu einem Volksbad wird dieses Bad immer mehr zu einem Luxusbad für die schwerreichen Gesellschaftskreise ausgebaut. Und gerade einer solchen Gemeinde wie Bad Elster gegenüber werden seitens der Kraftverkehrsgesellschaft solche Konzessionen gemacht. Man baut die Halle aus, übernimmt selbst die Unterhaltung. Durch eine solche Politik werden die Lasten von Bad Elster, die dann auf das ganze Verkehrsunternehmen verteilt werden müssen, mit auf die Arbeitergemeinden übertragen. Es wird also die Last für diese Gemeinden noch vergrößert. Ich möchte von dieser Stelle aus erneut gegen eine solche Politik protestieren und möchte, da wahrscheinlich bei der Regierung eine Änderung dieser Richtlinien nicht ohne weiteres zu erreichen sein wird, die Gemeinden, denen an der Einbeziehung in den Autoverkehr liegt, von dieser Stelle aus auffordern, mit aller Schärfe dasselbe zu verlangen, was Bad Elster zugestanden worden ist. (Zuruf b. d. Soz.: Ist das Berichterstattung?) Ich habe das im Ausschuß ausgeführt und tue es auch hier. Ich nehme das Recht des Berichterstatters für mich in Anspruch, das, was im Ausschuß gesagt worden ist, hier zu wiederholen. Sie tun ja noch viel mehr; Sie sammeln im Ausschusse die Argumente der anderen und brüsten sich hier damit. Das tue ich nicht, ich trage nur eigenes Wissen hier vor.

Weiter werden 750 000 M. Betriebskapital verlangt. Die Kraftverkehrsgesellschaft besaß bisher noch kein eigenes Betriebskapital; sie hat 1924 einen Vorschuß von 300 000 M. auf das Betriebskapital erhalten. Mit diesem Vorschusse hat sie jetzt gearbeitet. Sie verlangt jetzt durchschnittlich für jeden Wagen 4 000 M. Betriebskapital; bei 300 Wagen, mit denen man als endgültigen Bestand rechnet, wäre eine Summe von 1,2 Mill. M. erforderlich. Das wird aber nicht sofort benötigt, man gibt sich zurzeit mit 750 000 M. zufrieden, von denen, nachdem dieses Geld ausgefolgt worden ist, die 300 000 M. Vorschuß vom Jahre 1924 zurückgezahlt werden sollen.

Namens des Ausschusses beantrage ich, diese Einstellung von 4 Mill. M. im außerordentlichen Etat nach der Vorlage zu genehmigen und sich damit einverstanden zu erklären, daß diese Mittel bereits vor der Verabschiedung des Haushaltplanes 1926 verausgabt werden können, damit die Arbeiten sofort in Angriff genommen werden können und wenigstens teilweise Arbeit für Erwerbslose geschaffen wird.

Es kam im Laufe der Debatte im Ausschusse weiter das Unglück bei Prischwitz zur Sprache.

Hier sind eine Reihe von Personen mit dem staatlichen Auto-Omnibus verunglückt. Es wurde behauptet, die Verunglückten oder ihre Angehörigen müßten schwer kämpfen, um eine angemessene Entschädigung für den Schaden, der ihnen bei diesem Unglück entstanden sei, zu erhalten. In Konsequenz dieser Darstellung wurde von dem Herrn Abg. Dr. Eckardt ein Antrag gestellt, die Regierung zu ersuchen, dem Landtage baldigst einen Gesetzentwurf über die Haftpflicht der staatlichen Kraftwagenlinien vorzulegen. Dieser Antrag sollte die Regierung verpflichten, der Reichsregierung vorzugreifen und für Sachsen für die Kraftverkehrsgesellschaft

(4. Abonnement.)