

(Berichterstatter Abgeordneter Günther.)

(A) und den nötigen Zufahrten soll außerhalb der Gleisanlage links der Bahn geschaffen werden. Es sollen vier Inselbahnsteige mit je zwei Bahnsteigkanten angelegt werden. Die Verbindung zwischen dem Empfangsgebäude und den Bahnsteigen soll durch einen Personentunnel in der Breite von 5 m hergestellt werden, ein zweiter Personentunnel in lichter Breite von $3\frac{1}{2}$ m soll unmittelbar nach dem Vorplatz ausmünden. Für den Gepäck-, Express- und Eilgutverkehr sind Gepäcktunnel mit elektrischen Aufzügen vorgesehen, die auch von der Post mit benutzt werden sollen.

Eine Überschneidungsbrücke soll dazu dienen, die schienengleiche Kreuzung der Hofer Personenzugsgleise durch die Egerer Güterzugsgleise zu beseitigen. Es ist eine Anlage geplant, um die Aufstellung ganzer Personenzüge wie von einzelnen Personenwagen zu ermöglichen. An Hochbauten sind außer dem neuen Empfangsgebäude Ersatz von Dienst- und Wohngebäuden für das Bauamt, für die Bahnmeisterei, für die Telegraphenmeisterei und für die Heizhausverwaltung erforderlich. Ferner soll ein Gebäude für die Postverwaltung errichtet werden.

Unter Berücksichtigung eines Baubeitrags der Stadt Plauen werden sich die Gesamtkosten für die geplante Erweiterung auf 6 135 000 M. beziffern.

Als erste Rate ist 1 Million Mark eingestellt, um (B) den Grunderwerb durchzuführen und die Verlegung und Überführung eines Wirtschaftsweges herzustellen.

Meine Herren! Die erstmalige Beratung über diesen Titel fand am 5. März 1914 in der Finanzdeputation B statt. An der Hand eines Reliefs über die geplante Anlage berichtete der Berichterstatter unter Bezugnahme auf ein Schreiben des Stadtrates zu Plauen vom 13. September 1913 (Aktennummer 229 AI) an die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen in eingehender Weise. In diesem Schreiben wird die Zustimmung der städtischen Kollegien zu dem vorläufigen Abkommen vom 12. Juli 1913 über die Beteiligung der Stadtgemeinde Plauen an der Umgestaltung des oberen Bahnhofes mitgeteilt. Bei der Zustimmung sei man aber von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Bahnsteige mit einer Halle überdacht würden, wie ja von dem Herrn Vertreter der Königlichen Generaldirektion bei der Besprechung am 12. Juli 1913 mündlich auch zugesagt worden sei. Weiter hatte man sich vorbehalten, eine Bearbeitung des Projekts in städtebaulicher Hinsicht noch durchzuführen, und außerdem erscheint es dringend erwünscht, daß die Königliche Generaldirektion wegen der Breite der Zufahrtstraße zwischen dem Bahnkörper und der Diezelschen Villa nochmals Erwägungen anstellt. Diese Zufahrtstraße würde nach Ansicht des Stadtrats zu Plauen für den zu

erwartenden starken Verkehr nicht genügen, zumal auch (C) die Straßenbahn und die Kraftwagen der staatlichen Kraftwagenlinie auf ihr verkehren werden. Auch eine Verbreiterung unter Hinzunahme eines Streifens von etwa 8 m Breite vom Diezelschen Grundstück erscheint dringend notwendig, wenn man nicht schon in naher Zukunft wieder Klagen über schlechte Verkehrsverhältnisse vor dem Bahnhofsgebäude vernehmen wolle. Die dem Staatsfiskus hierdurch erwachsenden Mehrkosten dürften im Verhältnis zum Gesamtaufwande nicht allzu erheblich sein, zumal nach dem getroffenen Abkommen die Kosten der Straßenherstellung auch hinsichtlich der gewünschten Verbreiterung von der Stadtgemeinde zu tragen sein würden.

Der Berichterstatter führte ergänzend hierzu aus, daß seines Wissens die städtischen Kollegien den Beitrag von 600 000 M. nur bewilligt hätten unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß betreffende Wünsche von der Eisenbahnverwaltung berücksichtigt würden. Es handle sich dabei nicht allein um den Barbeitrag, es seien auch andere Verpflichtungen in dem vorläufigen Abkommen vom 12. Juli 1913 vorgesehen: Arealtausch, Übernahme der Herstellung von Straßen auf eigene Kosten, Verzicht auf gewisse Anliegerleistungen und anderes mehr. Der Berichterstatter sprach Bedenken aus, ob die Bahnsteiganlagen in ihrer geplanten Länge ausreichend seien; (D) ob die Bahnsteighalle in ihrer vorgesehenen Länge den feinerzeit vertretenen Wünschen der städtischen Kollegien entspreche; inwieweit dem Vorbehalte der städtischen Kollegien, in städtebaulicher Hinsicht gewisse Wünsche zu berücksichtigen, von dem Staatsfiskus entsprochen werden solle. Weiter meinte der Berichterstatter, daß bestimmte Zusage gegeben werden möchte, die im Schreiben des Stadtrats von Plauen am 13. September 1913 gewünschte Zufahrtstraße um 8 m zu verbreitern.

Auch müsse man die Königliche Staatsregierung um Auskunft ersuchen, ob die nach den Bahnsteigen vorgesehenen Zugangstunnel in ihrer geplanten Breite genügen, ob die innere Anordnung des Empfangsgebäudes auch Warteräume ohne Restaurationsbetrieb vorsehe und ob auch im übrigen die innere Anlage räumlich groß genug gedacht sei.

Dem Antrage des Berichterstatters gemäß beschloß die Finanzdeputation B kommissarische Beratung. Diese fand am 30. April statt.

Von dem Herrn Vertreter der Königlichen Staatsregierung wurden die vorgesehenen Bahnsteige als genügend lang bezeichnet, sie würden etwa dieselbe Länge bekommen wie in Reichenbach i. B. Die Bahnsteighalle werde nach einem Abkommen mit den städtischen