

(Berichterstatter Abg. Müller [Schönefeld].)

U Elsterwerda vorzüglich funktionieren. Infolge der bisherigen Gewohnheit, welche sich bei den verschiedenen Gemeinden und der Regierung herausgestellt hat, wenn es sich darum handelt, Wegeübergänge, Unterführungen u. dergl. zu bauen, haben sich auch die Gemeinden, und zwar besonders die Wegebaupflichtigen bereit erklärt, zu den Kosten der Über- oder Unterführung nach gewissen Maßgaben, nach ihren Verhältnissen mit beizutragen. Es haben sich infolgedessen hier auf dieser Strecke wie auf anderen Strecken Verhältnisse herausgestellt, die der Regierung Veranlassung geben, um endlich ein klares Maß zu schaffen bezüglich der Beiträge zu den Baukosten, welche die nötigen Anlagen, Über- und Unterführungen erfordern, diese Frage gesetzlich zu regeln. Die Regierung hat uns in der Finanzdeputation B ein Schreiben zugehen lassen, in dem sie mitteilt, daß sie noch in diesem Landtage einen Gesetzentwurf vorlegen werde, wonach die Frage der Wegeüberführung und -unterführung, sowie im allgemeinen alles das, was in den Eisenbahnbetrieb gehört, durch ein Eisenbahngesetz geregelt wird.

Die Finanzdeputation B beantragt also nunmehr, bei Tit. 15 des außerordentlichen Etats für 1912/13 die geforderte dritte und letzte Rate von 885 000 M.

B) nach der Vorlage zu bewilligen.

Präsident: Das Wort wird nicht begehrt. Ich schließe die Debatte.

Will die Kammer beschließen: bei Tit. 15 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13 die geforderte dritte und letzte Rate zum zweigleisigen Ausbau der Linie Dresden-Elsterwerda mit 885 000 M. nach der Vorlage zu bewilligen?

Einstimmig.

Wir kommen zu Punkt 4 der Tagesordnung: Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 25 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13, die Anlage des Bahnhofs Plauen-Chrieschwiß — dritte Rate — betreffend. (Drucksache Nr. 203.)

Berichterstatter Herr Abg. Günther.

Ich eröffne die Debatte und gebe das Wort dem Herrn Berichterstatter.

Berichterstatter Abg. Günther: Meine Herren! Unter Tit. 25 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13 ist eine dritte Rate für die Anlage des

Bahnhofs Plauen-Chrieschwiß im Betrage von 120 000 M. eingestellt. Unter Tit. 94 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1900/01 war eine erste Rate von 200 000 M. vorgesehen, unter Tit. 42 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1902/03 eine zweite Rate von weiteren 200 000 M. eingestellt und bewilligt worden.

Die Kosten der Bahnhofsanlage waren ursprünglich auf 1 577 000 M. veranschlagt. Voraussetzung für die Herstellung des Bahnhofs Plauen-Chrieschwiß war die Regulierung des Elsterflusses. Es sollte zu diesem Zwecke eine Zwangsgenossenschaft gebildet werden. Es hatte lange den Anschein, als ob diese nicht zustande kommen sollte. Als die zweite Rate angefordert wurde, legte die Staatsregierung einen anderen Entwurf vor, nach welchem der Bahnhof Plauen-Chrieschwiß hochgelegt und so weit von der Elster abgerückt werden sollte, daß seine Erbauung auch ohne die vorerst in Aussicht genommene Elsterflußregulierung möglich war. Meine Herren! Die Kosten sollten 1 375 000 M. betragen. Ein Teil des Areals wurde damals zu günstigem Preise freihändig angekauft. Vor Ausführung des Bahnhofsbauwerks wurde die Bildung einer Genossenschaft für die Elsterregulierung nochmals angeregt, man glaubte, auch mit Aussicht auf Erfolg. Deshalb unterblieb die Inangriffnahme der Bauarbeiten. Da an dem Zustandekommen der Genossenschaft nicht mehr zu zweifeln war, kam man auf den ursprünglichen Plan zurück, der für den Bahnhof günstige Zugangsverhältnisse aufwies. Dabei wurde auch eine Beseitigung des Schienenüberganges der Reichenbacher Straße beim Kellerhaus in Plauen ins Auge gefaßt. Das Nähere hierüber werde ich dann bei Tit. 26 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13 vortragen.

Meine Herren! Der Aufwand für die Anlage des Bahnhofs Chrieschwiß einschließlich des Beitrages der Staatseisenbahnverwaltung zu der Elsterregulierung beläuft sich auf 1 792 000 M. Das sind gegenüber dem ursprünglichen Bauplane 215 000 M. mehr. Begründet wird diese Mehrausgabe damit, daß die Personenverkehrsanlagen des Bahnhofs Chrieschwiß jetzt umfangreicher vorgesehen werden müssen, bedingt durch die inzwischen eingetretene allgemeine Verkehrssteigerung. Deshalb mußte man auch ein Kreuzungsgleis für die Personenzüge vorsehen. Auch entsprechen die bei den früheren Veranschlagungen eingesetzten Preise nicht mehr den heutigen Verhältnissen.