

(Berichterstatter Abg. Günther.)

gelegt werden soll. Es sollen dabei die bei dem Bahnhofsbau Plauen-Chrieschwitz zu gewinnenden Erdmassen Verwendung finden.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 631 044 M. Davon gehen Rückeinnahmen und außerdem der Beitrag der Stadt Plauen in Höhe von 124 400 M. ab, so daß 490 000 M. ungedeckt verbleiben.

Meine Herren! Die hohe Beitragsleistung der Stadt Plauen führte in der Finanzdeputation B eine Aussprache über die Frage der Beitragsleistung der Gemeinden bei Beseitigungen von Schienenübergängen überhaupt herbei. Aus den Erläuterungen zu Tit. 42 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1902/03 geht hervor, daß die Bewilligung der zweiten Rate für die Bahnhofsanlage Plauen-Chrieschwitz nur unter der Voraussetzung beantragt war, daß die Stadt Plauen einen angemessenen Beitrag zu den Kosten der Beseitigung des Schienenüberganges der Reichenbacher Straße beim Kellerhaus in Plauen übernehme. Man hatte sich dabei geeinigt, diesen Beitrag auf 40 000 M. festzusetzen. Die Eisenbahnverwaltung hat dann noch weitere Ansprüche erhoben, indem sie geltend machte, daß von der Stadt Plauen alle Mehrkosten zu übernehmen seien, die sich infolge der Durchführung der bauplanmäßigen größeren Breite der Straße 6 am Kellerhaus und an der Reichenbacher Straße ergeben. Außerdem habe die Stadt Plauen noch die Hälfte der Entschädigung für die Wirtschafterschwernisse und die baulichen Änderungen, die sich durch die Tieserlegung der Reichenbacher Straße ergeben, zu übernehmen. Aus allen diesen Bedingungen erklärt sich der hohe Kostenbeitrag der Stadt Plauen von zusammen 124 400 M.

Meine Herren! In der Finanzdeputation B wurde auf eine Regierungserklärung verwiesen, welche bereits von dem Herrn Vorberichterstatter bei Punkt 3 hier vorgetragen worden ist, nach welcher durch den jetzigen Landtag eine gesetzliche Regelung dieser Materie — gemeint ist damit die Beitragspflicht der Gemeinden, wie in dem vorliegenden Falle der Stadt Plauen — in sichere Aussicht gestellt wird. Man sah deswegen in der Finanzdeputation B davon ab, bestimmte Grundsätze in dieser Beziehung festzulegen. Es wurde dabei ausdrücklich betont, daß eine gesetzliche Regelung der Beitragsleistung der Gemeinden und Privaten erwünscht sei, zumal oft von den Gemeinden Opfer gefordert würden, die sich in keinem Verhältnis zum Interesse der Gemeinden befänden.

Da die Beseitigung des Schienenüberganges der Reichenbacher Straße beim Kellerhaus in Plauen mit dem Bahnhofsbau Plauen-Chrieschwitz in engem Zusammenhang steht, wird die Deckungsfähigkeit mit Tit. 94, 42 und 25 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1900/01, 1902/03 und 1912/13 beantragt.

Meine Herren! Ich bin beauftragt, Sie im Namen der Finanzdeputation B zu bitten, dem auf Drucksache Nr. 204 vorliegenden Antrage Ihre Zustimmung zu geben.

Präsident: Auch hier wird das Wort nicht begehrt. Ich schließe die Debatte.

Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: die bei Tit. 26 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13 für die Beseitigung des Überganges der Reichenbacher Straße in Plauen (Bogtl.) bei Station 510 + 46 der Linie Gera-Weischlitz und Herstellung des Unterbaues für das zweite Gleis von Station 502 G Wz bis zum unteren Bahnhofs Plauen (Bogtl.) geforderten 490 000 M. zu bewilligen und sich mit der Deckungsfähigkeit mit Tit. 94, 42 und 25 der außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1900/01, 1902/03 und 1912/13 einverstanden zu erklären?

Einstimmig.

Punkt 6 der Tagesordnung: Schlußberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 31 von Kap. 16 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13, Erweiterung des Bahnhofs Niesä betreffend. (Drucksache Nr. 221.)

Berichterstatter Herr Abg. Illge.

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

Berichterstatter Abg. Illge: Meine Herren! Die Personen- und Verkehrsanlagen des Bahnhofs Niesä genügen den Anforderungen des Betriebes und Verkehrs nicht mehr. Der Verkehr im Bahnhofs ist ständig gestiegen. In welcher Weise das der Fall gewesen ist, mögen einige Zahlen illustrieren. Im Jahre 1900 wurden in dem Bahnhofs 129 Züge abgefertigt, im Jahre 1905 waren es bereits 145 Züge außer den Hafensfahrten; aber 1910 war die Zahl der Züge bereits auf 218 gestiegen, wovon 199 auf