

(Kommerzienrat Dr. **Reinecker**.)

(A) eine ähnliche Anlage besteht, die aber nur für Reisende mit Handgepäck den Zu- und Abgang ermöglicht. Es gehen die Forderungen ja noch weiter. Einige Heißsporne haben die Öffnung des Tunnels für den öffentlichen Verkehr verlangt. Ich halte das für undurchführbar und überflüssig. Der Verkehr nach dem Zentrum der Stadt wird niemals durch den Tunnel gehen, und der Verkehr vom Osten nach dem jenseits des Bahnhofs liegenden Stadtteil wird stets nur durch den längst bestehenden öffentlichen Tunnel erfolgen, der 150 m von dem in Frage stehenden zu verlängernden Tunnel entfernt liegt.

Mit dieser Umgestaltung des Chemnitzer Bahnhofs ist nach meinem Dafürhalten dem Bedarfe für den Personenverkehr auf sehr lange Zeit gedient. Leider kann man das für den Güterverkehr nicht sagen. Man spricht heute schon davon, daß der Hauptgüterbahnhof in Chemnitz bei weitem zu klein ist, und es scheint dieses Gespräch auch begründet zu sein; denn es ist mir bekannt geworden, daß man versucht hat, mit den Anliegern des Bahnhofs wegen des Ankaufs ihrer Grundstücke in Unterhandlungen zu treten, um den Güterbahnhof um eine Kleinigkeit zu erweitern, daß sich diese Verhandlungen aber infolge zu hohen Preises zer schlagen haben. Ich muß das mit Freuden begrüßen, denn hätte man die Grundstücke erworben, so würde man zwar vorübergehend eine Erweiterung ermöglicht haben, diese aber hätte nur auf kurze Zeit genügt. Als die gegenwärtigen Güteranlagen in Chemnitz das letzte Mal neu reguliert wurden, hatte die Stadt Chemnitz eine Einwohnerzahl von etwa 200 000, inzwischen ist die Einwohnerzahl auf 300 000 gestiegen, und die Entwicklung der Stadt hat sich namentlich nach dem Osten zu sehr lebhaft betätigt. Es liegt nun eine Petition vor, für den Osten Güterladegeräthe zu schaffen, welche aber angesichts der vorgerückten Zeit in der jenseitigen Kammer kaum zur Besprechung kommen wird. Ich muß sagen, ich bedaure das. Ich nehme aber auch an, daß sich die Hohe Staatsregierung meinem Bedauern anschließt, denn ich bin der Meinung, daß ein Eingehen auf diese Petition direkt im Interesse der Staatsregierung liegt. Es würde das eine Dezentralisation des Güterverkehrs bedeuten, eine Entlastung des Hauptgüterbahnhofs, wodurch herbeigeführt werden würde, daß der Hauptgüterbahnhof auf lange Zeit seinen Bedürfnissen entsprechen kann, daß aber der weitere Verkehr an Gütern nach dem Osten verlegt wird, soweit er aus dem Osten resultiert. Da der Osten ganz besonders ausdehnungsfähig ist und wesentlich zu dem Güterverkehr beitragen wird, halte ich es für angezeigt, mit einer solchen Dezentralisation möglichst bald vorzugehen, zumal,

wie ich schon im vorigen Landtage zu betonen mir erlaubte, die Bebauung der dortigen Gegend schnell vorrückt und die Zeit nicht fern ist, wo die Ausführung einer Ostgüterbahn kaum noch möglich sein wird.

Präsident: Wünscht noch jemand das Wort? — Herr Geh. Rat **Elterich**!

Ministerialdirektor Geh. Rat **Elterich:** Ich habe dem Herrn Kommerzienrat Dr. Reinecker zu bestätigen, daß die Güteranlagen in Chemnitz allerdings in der letzten Zeit etwas knapp geworden sind. Wir stehen infolgedessen auch der Petition wegen Anlegung eines Industriegleises für den Osten der Stadt durchaus sympathisch gegenüber, weil wir annehmen, daß dadurch eine Entlastung des Güterbahnhofs in Chemnitz eintreten wird.

Präsident: Wünscht noch jemand das Wort? — Das ist nicht der Fall.

Genehmigt die Kammer die Anträge ihrer Deputation?

Einstimmig.

Wir kommen zum dreizehnten Punkte der Tagesordnung: Antrag zum mündlichen Berichte der zweiten Deputation über die Petition des Hausbesizers Emil Gnauck in Großharthau und 25 Genossen um Herstellung einer Fußwegunterführung unter der Staatseisenbahn in der Nähe der verlegten Staatsstraße. (Drucksache Nr. 379.)

(S. M. II. R. 4. Bd. Nr. 86 S. 3170 D.)

Das Wort hat derselbe Herr Berichterstatter.

Berichterstatter Wirkl. Geh. Rat Dr. **Mehner**, Erzellenz: Der Hausbesizer Emil Gnauck in Großharthau und 25 Genossen wünschen die Herstellung eines Fußwegtunnels in der Nähe des jetzigen Überganges. Der mitunterzeichnete Gastwirt Rüdlich hat sich bereit erklärt, das hierzu erforderliche Areal unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Den Einwohnern westlich der Bahn werde hierdurch ein Kirch- und Schulsteig geschaffen, während den Einwohnern östlich derselben der Verkehr nach den Geschäftshäusern, die sich auf der westlichen Seite befänden, erleichtert würde.

Im Jahre 1911 ist nämlich der Schienenübergang der Dresden-Baugner Staatsstraße bei Stein 720 der Linie Görlitz-Dresden eingezogen und durch eine etwa 150 km weiter westlich gelegene Überführung ersetzt worden.