

regierung zur Erwägung abzugeben. Es wird dadurch der königl. Staatsregierung Gelegenheit geboten sein, nochmals die Sache zu erörtern, und ich bin überzeugt, daß bei nochmaliger Erörterung die Staatsregierung sich zu der Sache freundlicher stellen wird.

Präsident Haberkorn: Der Antrag lautet dahin:

„Die Kammer wolle beschließen, die Petition des Gemeinderathes zu Plauen an die königl. Staatsregierung zur Erwägung abzugeben.“

Wird der Antrag unterstützt? — Es reicht aus. Der Herr Finanzminister!

Staatsminister Freiherr von Könneritz: Der von dem Herrn Abg. Bönsch als empfehlenswerth erachtete Grundsatz, daß die Staatseisenbahnverwaltung alle durch spätere Neubauten erst nothwendig werdenden Wegüberführungen auf ihre Kosten zu bauen verpflichtet sein sollte, scheint mir im Interesse der Staatscasse doch sehr bedenklich. Wie gestalten sich denn die Verhältnisse in der Praxis? Erst werden die Eisenbahnen dringend gewünscht und man freut sich, daß infolge der Eisenbahnen das angrenzende Terrain zu Bauplätzen verwendet werden kann. Nun wird ein Bebauungsplan von den Adjacenten aufgestellt; nachdem aber der Bebauungsplan und zwar gewöhnlich ohne irgendwelche Rücksicht auf die Eisenbahn aufgestellt ist und die projectirten Straßen an einem beliebigen Punkte die Eisenbahn schneiden, kommen, sobald einige Häuser gebaut sind, die Gemeinden mit Klagen über die schlechten Verkehrsverhältnisse und dann soll die Eisenbahnverwaltung mit unendlichen Kosten Ueberführungen bauen, damit die Adjacenten und Inhaber von Bauterrain ein gutes Geschäft machen. (Sehr richtig!)

Das, meine Herren, ist in der Regel die Hauptsache. Gegen solche Zumuthungen habe ich allerdings für Pflicht gehalten, in den letzten Jahren mich mehr zu wehren, nachdem die Eisenbahnen nicht mehr in der Lage sind, Opfer für solche Zwecke in der Weise zu bringen, wie es jahrelang geschehen ist.

Was speciell den vorliegenden Fall anlangt, so erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, daß selbst in der Petition von Plauen gesagt ist, die Verlegung des einen Niveauüberganges sei deshalb nothwendig, weil die Gemeinde, um hohe Beiträge zu einem Schleusenbau zu erzielen, die Bebauung der Falkenstraße mit vier Stock hohen Häuserreihen genehmigt habe und infolge dessen das zu dem Niveauübergang führende Gäßchen ein Schlupfwinkel geworden ist. Meine Herren! Dafür kann doch die Eisenbahn Nichts. Im Uebrigen würde die Eisenbahn, wenn der Punkt, wohin der Niveauübergang verlegt werden soll, wirklich ein ebenso geeigneter wäre, ohne Weiteres die Verlegung zugestehen;

aber der Punkt, wohin der Niveauübergang verlegt werden soll, ist kurz vor dem Eingange des Dresdner Güterbahnhofes; eine große Anzahl der Güterzüge müssen an diesem Punkte halten, bevor dieselben in den Bahnhof zu Dresden einfahren können. Es läßt sich nun unzweifelhaft voraussehen, daß alsbald nach Verlegung des Niveauüberganges Klagen darüber erhoben werden würden, daß der Verkehr gehemmt werde, und daß nachher das Streben darauf gerichtet sein würde, eine Ueberführung von Seiten der Eisenbahnverwaltung zu erlangen. Im Uebrigen wird die Staatseisenbahnverwaltung gern zustimmen, wenn die Gemeinde an der betreffenden Stelle entweder eine Ueberführung oder eine Unterführung ihrerseits bauen will.

Referent Philipp: Die Deputation glaubte, indem sie Ihnen vorschlug, die Petition auf sich beruhen zu lassen, daß sie vollständig sachlich richtig verfare, weil es mit der Zahl der Uebergänge über die Staatseisenbahn in Plauen nicht so ganz mager bestellt ist, wie der Herr Abg. Bönsch meint. Es ist erstens bei dem Zell'schen Weg ein Uebergang, von dem auch noch eine Ueberbrückung weiterführt; dann bei der Walkmühle nach Reisewitz und nun will man noch diesen Uebergang auf die Bienertstraße haben. Wer sich hier den Situationsplan ansehen will, der wird ohne große Schwierigkeit sehen, daß allerdings für diejenigen Herren, die diese großen unbebauten Flächen an der Bienertstraße haben, die Verlegung des Ueberganges sehr wünschenswerth ist. (Heiterkeit.)

Aber er wird sich auch auf diesem Plane überzeugen können, daß bis dato fast noch gar kein Haus dort steht und mithin das Bedürfnis so dringend, wie es die Petenten darstellen, nicht sein kann. Im Uebrigen möchte ich noch darauf aufmerksam machen, zu welchen Consequenzen wir kommen, wenn wir durch die fortschreitende Bebauung der Ortschaften allemal sollten den Betrieb unseres Staatsbahnwesens entweder in Frage gestellt sehen oder enorm große Kosten aufwenden müßten, um die Uebelstände zu beseitigen. Ist die Bahn früher dagewesen, so haben die Petenten unstreitig gewußt, ehe sie bauten, daß eine Bahn dort ist und kein Uebergang. Nun gebe ich gern zu, daß der Staat die Pflicht hat, als Staat weiter zu gehen, wie eine Privatgesellschaft, und wo es irgend thunlich ist, solche Uebergänge zu schaffen. Aber, meine Herren, es muß doch auch eine Grenze haben und wo nicht eine dringende Nothwendigkeit ist, und die liegt hier nicht vor, da wäre es doch Unrecht, dem Staat das Opfer, einen Bahnwärter dort dauernd zu unterhalten, anzufinnen. Wenn Sie dort einen Fußübergang bewilligen, meine Herren, und Sie sich auf dem Plan die projectirte Straße ansehen, so werden Sie überzeugt sein, es wird