

## 61.

## B e r i c h t

## der Finanzdeputation B der zweiten Kammer

über Titel 17, 18 und 33 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1892, Erweiterung der Stationen Coswig und Kötschenbroda, sowie Umgestaltung der Bahnstrecke Kötschenbroda-Pieschen betreffend.

Eingegangen den 12. Januar 1892.

(Decret Nr. 2, Landt.-Acten, Decrete 2. Band Heft XIII.  
Mittheilungen der II. Kammer Nr. 3, S. 16 flg.)

Die königliche Staatsregierung verlangt im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat unter

Titel 17, für Erweiterung der Station Coswig 1 260 000 *M.*

Titel 18, für Erweiterung der Station Kötschenbroda 1 340 000 *M.*

Titel 33, für Umgestaltung der Bahnstrecke Kötschenbroda-Pieschen 1 300 000 *M.*

Obwohl in den dem außerordentlichen Staatshaushalts-Etat beigegebenen Erklärungen mehrfach darauf hingewiesen ist, daß die vorgenannten Bauten und Umbauten mit dem Umbau der Dresdner Bahnhöfe in Zusammenhang zu bringen sind, so wäre es doch ein Irrthum, hiernach anzunehmen, daß diese Bauten nicht nöthig wären, wenn nicht die Dresdner Bahnhöfe umgebaut würden. Vielmehr geht aus Allem hervor, daß die beabsichtigten Bauten gemacht werden müßten, auch wenn die Dresdner Bahnhöfe nicht umgebaut würden, und daß sie nur bis jetzt verschoben worden sind, weil man nach dem Kauf der Berlin-Zossen-Dresdner Linie und bei der Erkenntniß, daß ohne eine besondere anderweitige Gestaltung des Dresdner Vorortverkehrs auf die Dauer nicht auszukommen sei, auch in der Frage der vorgenannten Bauten nichts thun wollte, ehe die wichtigste Frage wegen des Umbaues der Dresdner Bahnhöfe entschieden wäre.

Aus diesem Grunde hat man auch von der nach dem im Jahre 1887 erfolgten Ankauf der Berlin-Zossen-Dresdener Linie seitens der Ständekammern im Jahre 1888 gegebenen Genehmigung zum vorgeschlagenen Einbau einer Curve bei Coswig (es waren dazu 265 000 *M.* bewilligt) bis jetzt keinen Gebrauch gemacht.

In Folge dieses Aufschubs genießen wir heute den Vortheil, daß der Umbau bei und auf Bahnhof Coswig und in Kötschenbroda so erfolgen kann, daß er den Ansprüchen der veränderten Leitung der Berlin-Zossener Personenzüge über Neustadt-Dresden nach dem künftigen Centralbahnhofe und der Neugestaltung des Vorortverkehrs und des Güterverkehrs in rechter Weise dienen wird.

Die jetzige Bahnhofsanlage in Coswig ist in ihrer gegenwärtigen Gestalt viel zu klein, um den Aufgaben des steigenden Verkehrs in der beabsichtigten Trennung desselben zu genügen.

In Coswig soll künftig eine völlige Abtrennung des Güterverkehrs der Leipziger und Berliner Linie mit Dresden stattfinden, zugleich sollen aber auch die bis jetzt nur bis Naundorf geleiteten Vorortzüge den wichtigen Anschluß an die Fernzüge in Coswig finden.