

(A) **Berichterstatter Abgeordneter Rihsche**

(Leusch): Meine Herren! Der außerordentliche Etat für die Finanzperiode 1914/15 fordert unter Tit. 38 die erste Rate für die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Borna bei Leipzig über Bad Lausick nach Großbothen. Mit dem Bau dieser Bahn werden voraussichtlich die seit Jahrzehnten erhobenen vollberechtigten Wünsche des in Frage kommenden Teils der Bevölkerung in absehbarer Zeit ihre Erfüllung erfahren. Die seit langer Zeit erstrebte unmittelbare Verbindung zwischen drei bedeutenden Linien unseres sächsischen Eisenbahnnetzes erschließt ein an Bodenschätzen reiches Gebiet. Die im Bornaer Bezirke mächtig aufstrebende Braunkohlenindustrie erhält den für ihren Absatz nach dem Osten dringend nötigen Schienenweg. Den Städten Borna und Bad Lausick wird wirtschaftliches Hinterland erschlossen, wie überhaupt dem der neuen Bahn zugewiesenen Verkehrsgebiete eine Hebung in wirtschaftlicher Beziehung in sicherer Aussicht steht.

Gegen die von der Regierung im Dekret Nr. 18 vorgeschlagene Linienführung werden, soweit die Teilstrecke Bad Lausick-Großbothen in Frage kommt, keinerlei Bedenken erhoben. Für die Teilstrecke Borna-Bad Lausick schlägt die Regierung eine Linienführung vor, die den Bahnhof Borna in südlicher Richtung verläßt, im Norden berührt und sich dann scharf nach Norden wendet. Altstadt-Borna soll eine Verkehrsstelle erhalten; ebenso ist in Aussicht genommen, solche in der Nähe des Dittmannsdorfer Tonziegelwerks zwischen Braußwig und Dittmannsdorf, südlich von Rihscher, südlich von Beucha und nördlich von Heinersdorf zu errichten. Diese von der Regierung befürwortete Linienführung der Teilstrecke Borna-Bad Lausick würde eine Länge von 17,2 km erhalten. Von der Regierung ist anfänglich auch ein Projekt bearbeitet worden, das eine Abzweigung von der Linie Leipzig-Borna-Chemnitz bei Neukirchen-Wyhra und eine Weiterführung östlich an Schönau und westlich an Flößberg vorüber vorsieht. Diese Linie würde beim Bahnhofe Heinersdorf in die jetzige Regierungslinie einmünden. Die Betriebslänge würde 2,4 km mehr betragen, da die Züge der Neubaulinie zweckmäßig bis Borna durchgeführt werden müßten. Die Baukosten würden pro km 11000 M. höher sein, außerdem kämen größere bauliche Veränderungen der Bahnhofsanlagen in Neukirchen-Wyhra und Bad Lausick in Frage. Die Regierung lehnt aus diesen im Dekret Nr. 18 noch weiter ausgeführten Gründen den Bau dieser Linie ab.

Die Regierung fordert, wie auch bei anderen neuen Bahnprojekten, die freie Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens mit Ausnahme des forstfiskalischen Areal.

Sie wird sich, da der Staat als Besitzer großer Kohlenfelder selbst interessiert ist, hoffentlich zu weiterem Entgegenkommen verstehen. Da es sich zum größten Teil um wertvolles Areal handelt, erscheint der Wunsch berechtigt, durch eine möglichst kurze Linienführung das von den Interessenten zu bringende große Opfer herabzumindern. Außerdem haben die Kohlenwerke der Frachtersparnisse wegen ein berechtigtes Interesse an einer möglichst direkten Verbindung.

Aus diesem Grunde steht die Deputation auf dem Standpunkte, daß die Regierungslinie eine Verkürzung um 1,9 km und eine Verbilligung um 200000 M. erfahren kann, wenn die neue Bahn vom Haltepunkte Dittmannsdorf (Tonziegelwerk) direkt auf den in Aussicht genommenen Bahnhof Beucha zu geführt wird.

Nun sind weiter Befürchtungen laut geworden, daß die Preise für das benötigte Areal in Altstadt-Borna zu hoch seien, daß eine Umgehung desselben unumgänglich notwendig erscheine, da an der Unmöglichkeit der Aufbringung der erforderlichen Mittel durch die Interessenten das ganze Projekt scheitern könne. Für den Fall, daß diese Befürchtungen zutreffen sollten, schlägt die Deputation vor, die Linie von der Wyhra-Überbrückung mehr östlich durch das Fürstenholz und westlich an Flößberg vorbei nach dem projektierten Bahnhofe Heinersdorf zu führen. Bei dieser Linienführung würde Schönau allerdings in einiger Entfernung vom Orte eine Verkehrsstelle in der Nähe der Überführung über die Straße Borna-Geithain und Flößberg eine solche nordwestlich vom Orte erhalten. Man würde mit dieser Linienführung einem besonders teuren Areal aus dem Wege gehen; sie würde 2,4 km kürzer und 250000 M. billiger sein als die von der Regierung vorgeschlagene Linie. Es ist noch zu erwähnen, daß dieser Linie, die allerdings für Schönau eine etwas ungünstige Bahnhofsanlage zeigt, auch von dem Querbahnkomitee der Vorzug gegeben wird. Die Deputation überläßt es der Regierung, die zuletzt näher bezeichnete Linie oder die abgeänderte Regierungslinie zu bauen. Sie ist der Meinung, daß durch jede der Linien eine möglichst kurze Verbindung hergestellt wird und daß es der Regierung überlassen bleiben muß, der Linie den Vorzug zu geben, deren Arealbeschaffung die wenigsten Schwierigkeiten macht.

Nun liegt eine Petition vor, die ein Festhalten an der im Dekret vorgeschlagenen Linienführung über Dittmannsdorf-Rihscher fordert. Es handelt sich um die Petition des Pfarrers Hüttner aus Rihscher, der außerdem Unterschriften beigefügt sind aus Rihscher, Dittmannsdorf, Steinbach, Gula, Braußwig, Haubitz, Beucha, Thierbach, Gestewitz, Altstadt-Borna und Borna. Wenn