

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) Gesuche beizutreten. Es wird also diese Unterführung in der gewünschten Weise zur Ausführung kommen.

(Bravo!)

Präsident: Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: bei Kap. 16 Tit. 25 des ordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15 für den Umbau des Bahnhofs Schandau 800 000 M., gemeinjährig 400 000 M., als zweite Rate und künftig wegfallend nach der Vorlage zu bewilligen?

Einstimmig.

Wir kommen zu Punkt 2 der Tagesordnung: **Schlussberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 30 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15, Umbau des Bahnhofs Meißen und zweigleisigen Ausbau der Strecke Meißen-Meißen-Triebischtal (zweite Rate) betreffend. (Drucksache Nr. 139.)**

Berichterstatter Herr Abgeordneter Gleisberg.

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

(B) **Berichterstatter Abgeordneter Gleisberg:** Meine Herren! Unter Tit. 30 des außerordentlichen Etats werden für den Umbau des Bahnhofs Meißen und den zweigleisigen Ausbau der Strecke Meißen-Meißen-Triebischtal als zweite Rate 1 Million Mark gefordert. Gelegentlich der Berichterstattung über denselben Titel im letzten Landtage sind verschiedene Wünsche zur Sprache gebracht und auch bei der Planung zum größten Teil mit berücksichtigt worden oder werden noch berücksichtigt werden. Ich habe daher gar nicht nötig, erst noch einmal auf alle die Einzelheiten einzugehen, die bei dem damaligen Berichte zum Ausdruck gekommen sind, wie es jetzt ist und wie es werden soll. Ich möchte nur kurz bemerken, daß der gesamte Aufwand für den Umbau auf 4 400 000 M. festgestellt worden ist. Als erste Rate wurden 1 400 000 M. gefordert. Davon sind bis Ende des Jahres 1913 770 000 M. verausgabt worden, so daß noch 630 000 M. verfügbar sind. Das ist ein ziemlich hoher Betrag, und er erklärt sich dadurch, daß bisher lediglich der Grunderwerb erfolgt und durchgeführt ist. Ich erwähnte schon, daß bei der damaligen Berichterstattung über die erste Rate alle möglichen Einzelheiten zur Sprache gebracht worden sind. Es wurde damals auch darauf hingewiesen, daß es wünschenswert wäre, wenn von Meißen eine Verbindungsbahn nach

Priestewitz mit berücksichtigt würde. Dieser in Aussicht (C) gestellte Bahnbau und weiter der viergleisige Ausbau der Strecke Meißen-Coswig hat eine nochmalige Überarbeitung der gesamten Pläne nötig gemacht. Es ist nur zu begrüßen, und es hat auch in der Deputation angenehm berührt, daß mit Rücksicht auf die geäußerten Wünsche doch noch einmal eine gründliche Überarbeitung der Pläne erfolgt ist, damit rechtzeitig vorgebeugt wird und sich nicht erst hinterher etwa noch irgendwelche Mißstände zeigen. Durch diese Überarbeitung der Pläne ist eine Erhöhung der Bau Summe nicht erfolgt. Für die Finanzperiode 1914/15 sollen ausgeführt werden Erdarbeiten, Wegeverlegungen, Unterführungen, es soll gebaut werden ein Beamtenwohnhaus, der Güterbahnhof soll ausgeführt werden, die Lokomotivschuppenanlage, dann die verschiedenen Sicherheitseinrichtungen, die notwendig sind, und dann soll auch begonnen werden mit dem Bau der neuen, hochliegenden Personengleise und der Bahnsteiganlage. In der Zwischenzeit wird dann der Betrieb übergeleitet auf die Vorortgleise.

Bis jetzt haben sich immer noch Verhandlungen zwischen der Stadt Meißen und der Generaldirektion hingespinnen, die sich beziehen auf den Fußweg über die Eisenbahnbrücke. Es hat früher einmal ein Streit bestanden, wer eigentlich ein Recht auf die Brücke habe. Die Sache ist aber im Prozeßwege entschieden worden, und die Stadt Meißen hat (D) nun ein lebhaftes Interesse daran, daß der jetzt bestehende Fußweg, der durch das zweite Gleis in Wegfall kommt, wieder mit errichtet wird. Es fragt sich aber nun, in welcher Weise. Es soll in Meißen ja auch einmal die Frage aufgetaucht sein, ob es nicht richtiger wäre, lieber gleich eine neue Brücke zu bauen. Aber einmal mögen die finanziellen Bedenken eine Rolle mit gespielt haben, dann aber auch die vielen Einreden, die von verschiedenen Behörden noch gemacht werden. Dem mag nun sein, wie ihm wolle, jedenfalls hat die Stadt Meißen ein sehr lebhaftes Interesse daran, daß der Fußweg, der bis jetzt bestanden hat, wenigstens in abgeänderter Form nach wie vor über die Elbbrücke geht. Aber die Stadt Meißen möchte natürlich den Fußweg möglichst solid, kräftig und dauerhaft ausführen, und zwar mit Plattenbelag, während er bis jetzt lediglich mit Holzbelag vorgesehen war. Nun glaubt man aber in Meißen, daß die Erhaltung dieses Fußweges mit Holzbelag schwierig und kostspielig wäre, und man wünscht ihn deshalb lieber in soliderer, massiver, kräftiger Form mit Plattenbelag. Das verteuert aber die ganze Sache außerordentlich. Nach dem Anschläge, der von der Generaldirektion gemacht worden ist, würde er sich in dieser massiven Form auf 160 000 M. belaufen, während er mit Holzbelag und bei 3 m Breite auf 62 000 M.