

(Präsident.)

(A) Berichterstatter Herr Abgeordneter Wittig.

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

Berichterstatter Abgeordneter Wittig: Meine Herren! Der unter Tit. 19 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats behandelte Gegenstand, der viergleisige Ausbau der Linie Dresden-Werdau zwischen Dresden-Altstadt und Pötschappel mit fünftem Gleise bis Station 35 DW., ist einer derjenigen, die außerordentlich hohe Summen beanspruchen. Der Gesamtaufwand für den viergleisigen Ausbau der erwähnten Strecke war unter Tit. 13 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13 auf Grund der erfolgten Veranschlagung mit 11 Millionen Mark angegeben. Hiervon sind in den Finanzperioden 1910/11 und 1912/13 zusammen 3 750 000 M. bewilligt worden. Die bis Ende 1913 verbrauchten Mittel belaufen sich auf 2 800 000 M., so daß von dem bewilligten Betrage noch 950 000 M. verfügbar sind. Wenn nun auch mit dem viergleisigen Ausbau, ein Gleispaar für den Personen- und ein Gleispaar für den Güterverkehr, auf geraume Zeit auszukommen sein dürfte, so hat die Königliche Staatsregierung in fürsorglicher Weise sich doch entschlossen, in Rücksicht auf eine etwa zu verändernde Ausgestaltung des Vorortverkehrs und eine Steigerung des Verkehrs überhaupt die Möglichkeit der Anlage eines fünften Gleises von dem Westende des Güterbahnhofes Dresden-Altstadt Station 24 + 80 bis zum Felsenkeller (Station 35) offenzuhalten. Dieses fünfte Gleis, das sich ohne Änderung der jetzt geplanten vier Hauptgleise in gleicher Höhe an diese anfügen ließe, würde zur unmittelbaren Bedienung der Zweiggleise für die an der Strecke gelegenen bedeutenden gewerblichen Anlagen mit Verwendung finden und hierdurch eine Entlastung der benachbarten Betriebsgleise ermöglicht werden. Außerdem würde damit der Herstellung eines fünften Gleises bis Tharandt für die fernere Zukunft Rechnung getragen sein. Es handelt sich also bezüglich des fünften Gleises zwischen Dresden-Altstadt und der Felsenkellerbrauerei um die Sicherstellung einer Möglichkeit, an deren Verwirklichung allerdings nur dann herantreten werden kann, wenn das erforderliche Land von den Beteiligten zu angemessenen Preisen zu erlangen ist. Leider haben die von der Königlichen Staatsregierung deshalb mit den Beteiligten gepflogenen Verhandlungen bis jetzt nicht in allen Fällen ein befriedigendes Ergebnis gehabt.

Ihre Deputation hat sich mit der Angelegenheit eingehend befaßt und deshalb auch eine Besichtigung der fraglichen Strecke vorgenommen. Sie ist einmütig der

Anschauung, daß, wenn für das Land und die sonst in Frage kommenden Entschädigungen so hohe Forderungen gestellt werden, daß die Wirtschaftlichkeit der Anlage in Frage gestellt wird, dann allerdings von der Errichtung des fünften Gleises, so wünschenswert im Interesse des Betriebes und im Interesse der beteiligten gewerblichen Anlagen es für die Zukunft sein mag, abgesehen werden müßte. Die Kosten der Anlage des fünften Gleises auf der mehrerwähnten Teilstrecke sind einschließlich des hierfür nötigen Landerwerbs mit 1 Million Mark veranschlagt, um die sich also die früher festgestellten Gesamtkosten von 11 Millionen Mark erhöhen. Wenn, wie doch zu erhoffen sein dürfte, die Errichtung des fünften Gleises möglich wird, so soll, obgleich sein weiterer Ausbau bis Pötschappel bez. Tharandt jetzt nicht ins Auge gefaßt ist, doch bei allen zwischen Station 35 (Felsenkellerbrauerei) und Gittersee in der Finanzperiode 1916/17 herzustellenden Kunstbauten auf die künftige Angliederung eines fünften Gleises Rücksicht genommen werden, was einen weiteren Mehraufwand von 370 000 M. verursachen wird.

In der Finanzperiode 1914/15 beabsichtigt nun die Königliche Staatsregierung auf der Strecke Dresden-Altstadt bis Station 35 DW. den begonnenen Landerwerb im wesentlichen zu beenden und die vorbereitenden Umbauarbeiten auf dem Bahnhofs Dresden-Altstadt fertig zu stellen. Der Hochdamm für das linke Gleispaar soll hergestellt und der geplante neue Haltepunkt bei der Straße Altplauen errichtet werden. Auch sollen hierbei zur Beseitigung der für den dort lebhaften Verkehr lästigen Bahnübergänge die Bahnunterführungen der Würzburger Straße und Bienertstraße sowie des Ruchengartenwegs und der Straße Altplauen zur Ausführung kommen. Mit der Inangriffnahme dieser Herstellungen, meine Herren, wird einem dringenden, von einem großen Teile der Dresdner Einwohnerschaft schon lange empfundenen Bedürfnis entsprochen.

(Abgeordneter Koch: Sehr richtig!)

Es ist aber auch nicht zu verkennen, daß die Ausführung der geplanten Änderungen, die bei den dort beengten Verhältnissen unter Aufrechterhaltung des starken Bahnbetriebes erfolgen muß, eine schwierige und daher besonders kostspielige ist.

Ferner soll in der laufenden Finanzperiode auf der Strecke Gittersee-Pötschappel der viergleisige Ausbau zu Ende geführt werden. Hiermit ist der Umbau des Bahnhofs Gittersee und die Fertigstellung der veränderten Abzweigung bez. Unterführung der Pötschdorfer Gleise sowie Umbau des Bahnhofs Pötschappel