

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) Wagenreinigungshalle hergerichtet werden kann, in der die Reinigung der für die Fernzüge bestimmten Wagen erfolgen kann. Also wird auch diesem Übelstande seinerzeit abgeholfen werden.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter begehrt. Ich schließe die Debatte.

Wir kommen zur Abstimmung.

Will die Kammer beschließen: die im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat für 1914/15 unter Tit. 23 eingestellte Summe von 1 300 000 M. als erste Rate für Verbesserung der Güterverkehrsanlagen in Dresden-Altstadt nach der Vorlage zu bewilligen?

Einstimmig.

Wir kommen zu Punkt 3 der Tagesordnung: **Schlussberatung über den mündlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 27 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15, Erweiterung des Bahnhofs Altenburg (erste Rate) betreffend. (Drucksache Nr. 244.)**

Berichterstatter Herr Abgeordneter Möller (Schönefeld).

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

(B) **Berichterstatter Abgeordneter Möller (Schönefeld):** Meine Herren! Der Bahnhof Altenburg ist in seiner jetzigen Gestalt im Jahre 1879 vollendet worden, also seit über 30 Jahren ist an dem Bahnhofs, besonders an den Gleisanlagen, nichts Wesentliches geändert worden. Jedoch ist der Verkehr innerhalb dieser Zeit und besonders innerhalb der letzten 10 Jahre so rapid gewachsen, daß die jetzige Anlage dem Verkehr durchaus nicht mehr genügt.

Ich möchte bloß auf eins hinweisen, inwieweit der Verkehr gewachsen ist. Es haben sich die Personenzüge um täglich 20 vermehrt, die Güterzüge um 30, so daß 212 Züge pro Tag, außerdem 49 Maschinen- und 48 Bedarfzüge den Bahnhof passieren.

Zugleich mit dieser Vermehrung der Züge hat sich aber auch eine Vergrößerung der Personenbeförderung eingestellt. So hat sich in den letzten zwei Jahren allein eine Vermehrung um 50 000 Personen ergeben, so daß auch die Bahnsteiganlage und alles, was damit verbunden ist, für den Verkehr nicht mehr ausreicht. Das gleiche gilt bezüglich der Güteranlage. Der Versand dieser Güter hat sich, wenn auch nicht rapid vermehrt, so aber doch verdoppelt. Die Regierung hat in ihrer Niederschrift zur Begründung des Umbaus eine lange Reihe der

Mängel der jetzigen Anlage vorgebracht und unter anderem (C) darauf hingewiesen, daß die Bahnsteige — ein Hausbahnsteig bloß ist vorhanden — den jetzigen Verhältnissen und den gesetzlichen Bestimmungen nicht mehr entsprechen. Außerdem ist die Gleisüberschreitung an der Leipzig-Hofer Linie nicht mehr zeitgemäß. Auch ist Gefahr damit verbunden. Alle diese Mängel sprechen dafür, daß dieser Bahnhof wesentlich umgebaut wird, nicht allein im Personen-, sondern auch im Güterverkehr. Zu diesem Zwecke sollen die Anlage von Inselbahnsteigen, Tunnels und außerdem die Gepäckräume eine Erweiterung erfahren. Der Güterbahnhof soll eine ganz wesentliche Veränderung erfahren. Die jetzige Güteranlage soll für den Lokalverkehr, für den Stückgutverkehr erhalten bleiben. Dagegen soll an einer anderen Stelle ein sogenannter Verschubbahnhof errichtet werden, so daß es möglich ist, die Züge derart zusammenzustellen, daß ein geregelter Verkehr möglich ist. In der Deputation wurden Bedenken insofern geltend gemacht, ob, wahrscheinlich von ganz anderen Gesichtspunkten aus, eine halbe Stunde von dem großen Bahnhofs Leipzig-Gaschwitz noch eine so umfangreiche Güterbahnhofsanlage nötig sei oder nicht. Durch das Bedenken, daß ca. 14 ha Land erworben werden sollen, sind wir veranlaßt worden, die Regierung zu ersuchen, eine Erklärung zu geben, inwieweit der geplante Umfang des Bahnhofs (D) nötig ist. Die Regierung hat hierzu eine sehr lange Erklärung gegeben. Diese hier vorzutragen, werden Sie mir wohl gestatten zu unterlassen. Ich weise bloß darauf hin, daß die Erklärung nahezu dieselben Gründe anführt wie eingangs die Erläuterung. Sie geht nur noch weiter und sagt u. a., daß die Güterzugshauptgleisanlage sowie die Aufstellung der Gleise dem Verkehre nicht mehr entspreche. Außerdem legt die Regierung Wert darauf, daß Altenburg nach seiner natürlichen Lage zugleich als Sammelpunkt aller leeren Kohlenwagen zu benutzen ist, da Altenburg für das Kohlengebiet Zeitz-Meuselwitz wie auf der anderen Seite für Borna-Rierisch günstig liegt und dort eine Aufstellung der Kohlenwagen und besonders der leeren Kohlenwagen sehr leicht möglich ist, was den Betrieb an und für sich verbilligen und durch Anlegung weiterer technischer Anlagen, sogenannter Eselsrücken, Schubbahn usw., auch schneller abwickeln wird.

Also die Erweiterung des Bahnhofs, die nach dem Gesamtanschlage auf 4 680 000 M. beziffert ist, soll ausschließlich dem Güterverkehr dienen. Nur einige hunderttausend Mark sind Aufwendungen für die Erweiterungen der Bahnsteighalle, Bahnsteigtunnel u. dergl. Weiter soll das Empfangsgebäude des Bahnhofs in seiner jetzigen Größe und seinem jetzigen Zustande vollständig erhalten bleiben. Es