

(Abg. Beda.)

(A) Zweifellos steht doch fest, daß seit Jahren schon von der Königl. Generaldirektion eine planmäßige Beseitigung solcher gefährlicher Übergänge gefördert wird. Eine Reihe solcher Übergänge hat ja die Staatsbahnverwaltung in ihrem eigensten Interesse, und zwar lediglich auf ihre Kosten, bereits durchgeführt, so 1903 in Eibenstock, wo doch nur Areal zur Verfügung stand. Ähnlich lagen wohl auch die Verhältnisse in Niederriesa, in Olznitz, in Borsdorf, in neuerer Zeit in Rühren bei Wurzen und in allerneuester Zeit in dem Orte Altenbach bei Wurzen, wo nicht weniger als 110 000 M. zur Verfügung gestellt waren, ohne daß die Interessenten überhaupt dazu beigetragen haben.

Nun liegen aber die Verhältnisse so, daß es sich meist um Wirtschaftswege handelt, nicht oder selten um öffentliche Kommunikationswege. Weshalb hier ein Unterschied gemacht wird, ist mir persönlich noch gar nicht recht erklärlich, und ich meine, absolute Klarheit wird auch dann erst geschaffen werden können, wenn die Frage der Beseitigung von Wegübergängen einmal grundsätzlich geregelt wird, vielleicht dadurch, daß uns später ein Dekret darüber zugeht.

Die Stadt Wurzen war der Meinung, alles getan zu haben, und wenn sie schließlich auch durch die Beseitigung dieser gefährlichen Übergänge einen gewissen Vorteil hat, so kann man sich doch auch der Ansicht nicht verschließen, daß doch der weitaus größere Vorteil auf Seiten des Staates selbst liegt. Einmal ist ja die Gefahr der haftpflichtigen Unfälle herabgemindert, und man kann wohl ruhig sagen, sie wird in diesem Falle gleich Null sein. Wenn man dann weiter ins Auge faßt, daß auch nicht unerhebliche Kosten für die Überwachung gespart werden, so sollte man meinen, die Regierung könnte noch viel weiter entgegenkommen. Es kommen hier zwei Übergänge in Frage, die kaum 400 m räumlich von einander getrennt sind. An jedem Übergange muß Tag und Nacht ein Wärter sein. Es sind also vier Personen nötig, und wenn ich einen Lohn von 1000 bis 1200 M. pro Jahr einsetze, so kommt doch immerhin eine Summe von 4000 bis 4800 M. heraus, die zweifellos der Staat ohne weiteres sparen könnte, wenn die Übergänge beseitigt wären.

Andererseits hat doch auch der Staat das lebhafteste Interesse am Wachsen und an der Fortentwicklung aller Gemeinden und Städte.

(Sehr richtig!)

Heute bilden diese unsicheren Übergänge eine Erschwerung des Straßenverkehrs überhaupt. Bei

Wurzen liegen die Verhältnisse ganz besonders kritisch, wenn man bedenkt, daß dort die Schranken im Laufe des Tages nicht weniger als etwa 60 mal, und zwar auf 2—3 Minuten, heruntergelassen werden müssen und so der Verkehr gehindert wird. Meine Herren! Das kommt ja ganz besonders dann zum Ausdruck, wenn in der Mittagszeit die Arbeiter aus den Fabriken jenseits dieses Bahngleises den Bahnkörper überschreiten müssen, um zur Mittagsmahlzeit nach Hause zu gehen. Dann staut sich dort alles an, und es ist ein Wunder, daß noch kein Unglück passiert ist, weil es menschlich erklärlich ist, daß jeder versucht, trotzdem die Schranken geschlossen werden, doch noch möglichst schnell über das Gleis zu kommen, um zur richtigen Zeit wieder an seiner Arbeitsstätte zu sein.

(Sehr richtig!)

Daß der Verkehr weiter wachsen wird, ist sicher anzunehmen. Wenn der Bahnhofsbau in Leipzig erst durchgeführt sein wird, wird man wahrscheinlich auch dazu kommen, die Hauptlinie Leipzig-Riesa-Dresden dreigleisig auszubauen, und dann wird ja der Verkehr noch viel bedeutender werden. Aber nicht nur dann, sondern schon bei jeder weiteren eisenbahnseitigen Verkehrserweiterung werden diese Übergangsverhältnisse, die schon äußerst unglücklich sind, immer hinderlicher, immer gefährlicher werden. Ich meine, daß doch der Staat die Hindernisse im Verkehr, die er selbst geschaffen hat und die er selbst steigert, auch beseitigen muß, ohne daß andererseits erheblich zu den Kosten beigetragen wird. Es wäre nur wünschenswert, wenn die Verhandlungen erneut aufgenommen würden. Aber je mehr die Erkenntnis sich durchringt, daß in solchen Fällen der Staat eine wesentliche Pflicht hat zur Beseitigung solcher gefährlicher Übergänge, um so eher wird sich für die Gemeinden, so auch für Wurzen, eine abwartende Haltung ergeben müssen.

In neuerer Zeit ist nun eine Petition seitens der Südeinwohner Wurzens an den Stadtrat zu Wurzen gerichtet worden. Die Petition geht dahin, daß man sich zurzeit vollständig zufrieden geben würde, wenn man nur an dem Kemter Wege eine Personenüberführung oder -unterführung erreichen könnte und wenn andererseits das Bahnwärterhäuschen am Dehnißer Wege, das allerdings weit in die Straße hineinragt, etwas zur Seite gedrückt werden könnte. Der Stadtrat zu Wurzen hat der Königl. Staatsregierung davon Kenntnis gegeben, und diese antwortet bedauerlicherweise kurz in einem Schreiben, laut welchem sie am 27. Mai