

Abgg. Schubart, Liebau, Harter, Härtwig, Däberitz (Mischwitz), Schieß, Behrens, Däberitz (Doberschwitz); außerdem hat sich wegen dringender Geschäfte der Herr Abg. Heißig entschuldigt.

Wir treten in die Tagesordnung ein: „1. Schlußberathung über den schriftlichen Bericht der Finanzdeputation B über Tit. 27 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1902/03, viergleisigen Ausbau der Strecke Niedersiedlich-Dresden-Strehlen (Residenzstraße), Errichtung der Haltestellen Strehlen und Reich und Arealerwerb für ein Industriegleis zwischen Niedersiedlich und Reich sowie zur Beseitigung der Niveauübergänge innerhalb der Strecke Pirna-Dresden und viergleisigen Ausbau der Strecke Pirna-Niedersiedlich (zweite Rate) betreffend.“ (Drucksache Nr. 160.)

Berichterstatter ist der Herr Abg. Gleisberg.

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

Berichterstatter Abg. **Gleisberg**: Meine Herren! Nur um etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen, möchte ich mir erlauben, darauf hinzuweisen, daß sich die Bezeichnung „linke Seite“ und „rechte Seite“ nach der offiziellen Benennung dieser Bahnlinie richtet. Sie heißt „Bodenbach-Dresden“. Von diesem Gesichtswinkel aus ist die Bezeichnung „links“ und „rechts“ zu treffen.

Im übrigen habe ich dem Berichte nichts weiter hinzuzufügen, als nur das hohe Haus zu bitten, den Antrag seiner Deputation zum Beschlusse zu erheben.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abg. Dr. Spieß.

Abg. Dr. **Spieß**: Meine Herren! In Pirna ist bekannt geworden, daß die Beseitigung des Niveauübergangs der Dresdner Straße auf Pirnaer Flur bei der Fabrik von Hoesch & Co. geplant wird. Dieser Niveauübergang soll durch eine Ueberführung der Dresdner Straße ungefähr beim Produktenbahnhofe in Pirna ersetzt werden, und zwar durch Ueberbrückung der Eisenbahn. Wenn auch nach dem vorliegenden Berichte nicht anzunehmen ist, daß bereits von denjenigen Mitteln, die heute bewilligt werden sollen, die Ausführung dieses Projekts vor sich gehen wird, so ist doch nicht ausgeschlossen, daß eventuell im Hinblick auf die geplante Ueberführung Arealerwerbungen stattfinden, wenigstens maßgebende vorbereitende Schritte in dieser Beziehung gethan werden. Ich erlaube mir deshalb einige Bedenken, welche gegen dieses Projekt vorliegen, der Königl. Staatsregierung zur Erwägung anheimzugeben.

Die Straße wird, wenn sie mittels Ueberbrückung über die Eisenbahn geführt wird, natürlich erhöht werden müssen. Man hat aber nicht genug Platz, um für diese Steigung genügend auszuholen; infolgedessen wird die Steigung auf eine kurze Strecke eine ziemlich bedeutende werden. Hieran sind die sämtlichen Fuhrwerksbesitzer interessirt, welche auf die Benutzung dieser Straße angewiesen sind, namentlich auch diejenigen, welche Steintransporte aus dem Rottwerndorfer und Cottaer Steinbruchgebiete in der Richtung nach Dresden zu bewirken haben. Die Steigung soll, wie vernommen worden ist, 1:40 sein. Infolgedessen würden die Geschirre künftig nicht mehr so schwer beladen werden können wie bisher, oder sie würden Vorspann haben müssen. Wenn man bedenkt, daß der Fuhrverkehr in normalen Zeiten ungefähr 300 Geschirre täglich auf jener Straße betragen soll, ohne die leer zurückgehenden Geschirre, so wird man erwägen können, welche Umständlichkeiten und Mißhelligkeiten diese geplante Straßenüberführung für die Fuhrwerksbesitzer haben müßte. Es herrscht deshalb die Ansicht, daß die Ausführung dieses Projekts so lange, als möglich, aufgeschoben werden möchte, um zunächst einmal die Straßenverhältnisse auf der südlichen Seite der Eisenbahn auf der Pirnaer Flur in der Richtung nach dem Kammergute Sedlich zu sich entwickeln zu lassen. Das Bedürfniß einer Verbindung südlich der Eisenbahn zwischen der Flur Pirna und der auf Flur Heidenau bereits angelegten Straße ist immer dringender geworden. Diese Verbindung könnte herbeigeführt werden, wenn die auf Flur Heidenau bereits bestehende Straße über die Flur des Kammergutes Sedlich fortgeführt werden könnte. Die Stadt Pirna hat bereits Straßenpläne bis an die Grenze mit der Flur Sedlich aufgestellt. In den nächsten Jahren wird sich voraussichtlich zeigen, wie der Ausbau dieser Straßen sich entwickelt. Dies ist namentlich vom Behmwege auf Pirnaer Flur zu erhoffen, dessen Fortsetzung sich am besten für die erwähnte südlich der Eisenbahn von Pirna nach Heidenau gewünschte Straße eignen würde. Wenn nun diese Straße südlich der Eisenbahn hergestellt würde, würde man die geplante Ueberführung besser in Heidenau gewinnen können. Man würde dadurch den Vortheil erreichen, daß man für die Steigung auf eine längere Strecke ausholen könnte und daß die letztere hierdurch keine so bedeutende wird, wie jetzt geplant. Man würde aber außerdem den Vortheil erzielen, daß in Heidenau nicht eine fortwährende Störung der Pferde durch das Rangiren der Büge stattfindet, wie das gerade an der Stelle, wo jetzt die Ueberführung geplant ist, zu befürchten ist, denn dort sind gerade die Rangirgleise des