

„ob sie dem Antrage ihrer Deputation gemäß auf dem betreffenden von ihr gefaßten Beschlusse stehen bleiben will?“

Einstimmig: Ja.

Wir gehen nunmehr zum nächsten Gegenstand der Tagesordnung und zwar Ziffer 2 über: „Antrag zum mündlichen Berichte der zweiten Deputation über das königl. Decret Nr. 25, die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe betreffend.“*)

(Königl. Decret nebst Anfügen, s. Beil. z. d. Mittheil.:

Decrete III. Bd. Nr. 25.

Antrag z. mündl. Bericht, s. Beil. z. d. Mittheil.:

Berichte d. I. R. 1. Bd. Nr. 106.)

Referent Herr von der Planitz!

Referent Kammerherr von der Planitz: Das königl. Decret Nr. 25 lautet folgendermaßen:

(Wird verlesen.)

Meine Herren! Die Berathung dieses sehr wichtigen und folgenschweren Decrets in der Zweiten Kammer hat am 14. März stattgefunden. In der Zwischenzeit bis heute Ihnen einen gedruckten Bericht vorzulegen, wie ein solcher wohl der Bedeutung des Gegenstandes am besten entsprochen haben würde, ist Ihrer Deputation nicht möglich gewesen. Es ist aber Gefahr im Verzuge Angesichts des so nahe bevorstehenden Schlusses unserer Session und Ihrer Deputation bleibt daher Nichts übrig, als Ihnen mündlich über dieses Decret Bericht zu erstatten, und dies zu bewirken, ist heute meine Aufgabe.

Meine Herren! Die Stadt Dresden besitzt vier Bahnhöfe, die zu den verschiedensten Zeiten errichtet worden sind. Der älteste ist der Leipziger Bahnhof, der seit dem Jahre 1838 im Betriebe ist; hierauf folgte der schlesische Bahnhof, seit dem Jahre 1845 im Betriebe, hiernächst der böhmische Bahnhof, der einzige, der von vornherein im Staatsbesitz befindlich gewesen ist, seit 1848, zuletzt der Berliner Bahnhof seit dem Jahre 1875. In Staatsbesitz gelangten der schlesische Bahnhof im Jahre 1851, der Leipziger im Jahre 1876, der Berliner im Jahre 1888. Die drei erstgenannten Bahnhöfe, die zugleich die verkehrreichsten sind, entstammen hiernach einer Zeit, in der sich das Eisenbahnwesen sozusagen noch in der Kindheit befunden hat, einer Zeit, wo man von dem weltbewegenden Einfluß, den die Eisenbahnen auf alle socialen und politischen Verhältnisse ausüben würden, noch keine Ahnung hatte und auch nicht haben konnte, und wo davon, daß über den ganzen europä-

ischen Continent ein dichtes Netz von Eisenbahnen sich ausbreiten würde, noch keine Rede war. Daraus wird leicht erklärlich, daß die Bahnhöfe der damaligen Zeit nur den Zwecken zu dienen bestimmt gewesen sind, welche die Bahnen, zu denen sie gehörten, im Auge hatten, und daß bei der Anlage dieser Bahnhöfe eine Berücksichtigung weitgehender Interessen, eine Rücksichtnahme auf einen künftig sich entwickelnden Durchgangsverkehr, auf eine derartige Verkehrssteigerung, wie sie das letzte Jahrzehnt aufzuweisen gehabt hat, gar nicht in Frage kamen. Hierauf wird es wohl zurückzuführen sein, daß unsere Dresdner Bahnhöfe gegenwärtig weder den Anforderungen des Betriebs, noch auch den berechtigten Ansprüchen des reisenden Publicums mehr genügen. Soll ich nun die Uebelstände schildern, die Verkehrsschwernisse, ja die Gefahren, die mit den gegenwärtigen Dresdner Bahnhofszuständen verknüpft sind, so würde ich zuvörderst in Bezug auf den Personenverkehr Folgendes zu bemerken haben. Schon die räumliche Ausdehnung der vorhandenen Bahnhöfe genügt nicht mehr, um den Personenverkehr in seinem gegenwärtigen Umfange zu bewältigen.

Aus den im Eingange des königl. Decrets enthaltenen statistischen Ermittlungen ist zu ersehen, daß sich der Personenverkehr in den letzten 5 Jahren durchschnittlich jährlich um 6 Procent erhöht hat, und daß beispielsweise von 4,784,200 Personen im Jahre 1883 die Steigerung im Jahre 1888 auf 6,525,166 Personen sich belaufen hat, so daß, wenn diese Steigerung nur in demselben Maße fort dauert, in 16 Jahren, also im Jahre 1904, eine Menschenmenge von 12 Millionen Personen hier in Dresden zu befördern sein wird. Wo eine solche Menschenmenge auf den Bahnhöfen zusammenkommt, da ist es wohl erklärlich, wenn die jetzigen Einrichtungen unserer Bahnhöfe nicht mehr ausreichen. An Sonn- und Festtagen und auch oft an schönen Sommerabenden pflegen sich die hiesigen Bahnhöfe in solcher Weise zu füllen, daß daraus die größten Belästigungen für die enggedrängten Massen entstehen. Geradezu gefährlich und mit den allergrößten Uebelständen verknüpft sind die Niveauübergänge, die jetzt vorhanden sind. Ich brauche nur an den Uebergang der Prager Straße zu erinnern, an den Niveauübergang vor dem Leipziger Bahnhof, um zu zeigen, daß hier in Dresden Uebelstände vorhanden sind, die dringend der Abhilfe bedürfen. Ebenso ist es bekannt, daß das Verkehrshinderniß überaus lästig ist, welches sich in dem östlich von der Prager Straße gelegenen Stadttheile daraus ergiebt, daß die Straßenverbindungen dort fast unausgesetzt gesperrt sind durch den Bahnbetrieb. Völlig ungenügend ist auch der Leipziger

*) M. II. R. 1. Bd. S. 455 ff.
M. II. R. 2. Bd. S. 746 ff.