

(Berichterstatte Abgeordneter Castan.)

(A) nahme von zwei Räumen ebenfalls dem erweiterten Gepäckverkehr dienstbar gemacht werden, desgleichen die Räume für Handgepäck unter den Gleisen der Nordhalle. Drei neue Gepäckaufzüge mit Tunnels sollten vor allen Dingen der Beschleunigung der Gepäckzuführung dienen. Da nun durch die Veränderungen die bisherigen Parterreräume für Transformatoren und die Lagerräume für Koks und Kohlen anderweit verwendet werden müßten, sollte durch Unterkellerung der Räume unter der Nordhalle Raum gewonnen werden für die Aufstellung der Transformatoren und für die Lagerung von Koks und Kohlen. Umfangreiche Veränderungen in den Räumen des Erdgeschosses und den Kellerräumen würden hierdurch notwendig werden, Mauerausbrüche, Änderungen an den Fußböden, Veränderungen der Höhenlage, der Deckenauflagerung, Unterfangen der Grundmauern und dergleichen mehr.

Als Vorteile der neuen Anlagen waren vorgesehen: größere Räume, Übersichtlichkeit, schnelle Abfertigung, Entladung der Gepäckkarren unmittelbar an den Gepäckwagen, dann eine zweckmäßige Beförderung des Expresgutes, das in der Osthalle abgefertigt werden sollte, ein Verweisen des Gepäcks, das vor dem Abgangstage des Zuges ankommt, ebenfalls nach der Osthalle. Die geplanten Verbesserungen leuchten ohne weiteres ein, und

(B) insofern hatte ja auch die Deputation gewiß keine Bedenken. Aber die Hauptfrage war doch: Wie lange und in welcher Weise wird durch den geplanten Umbau Abhilfe geschaffen? Sind die Zustände, die als Mißstände beklagt werden, der Mangel an Schnelligkeit in der Abfertigung, alle die Dinge, die eine Belästigung des Publikums darstellen, sind das Sondererscheinungen auf dem Hauptbahnhof Dresden, oder haben wir die etwa allgemein zu beklagen? Weiter die Frage: wie lange wird Abhilfe geschaffen werden? Dann war noch ein Stein des Anstoßes die verhältnismäßig hohe Summe, die für die Neuherstellung von Koks- und Kohlenlagerräumen angefordert wird, von der Gesamtsumme von 600 000 M. allein 180 000 M. für Koks- und Kohlenlagerräume.

Nun hat sich bei der Nachprüfung der Dinge folgendes ergeben. Die Regierung steht auf dem Standpunkt, daß nach den Erfahrungen der Praxis sich die Gepäckräume eines jeden Bahnhofes zu klein erweisen, wenn pro Gepäckstück und Tag etwa $\frac{1}{2}$ qm oder weniger Fläche kommt; wenn also die verfügbare Gepäckfläche meinetwegen unter 0,60 ist, dann soll der Raum zu klein bleiben, dann sollen sich Unregelmäßigkeiten, Erschwerungen des Gepäckverkehrs ergeben. So daß ein normaler Betrieb nicht mehr möglich ist. Bei einem Vergleich der verfügbaren Gepäckraumzahlen ergibt sich allerdings, daß nach dem

Stand von 1913, dem letzten Friedensjahr, auf dem Dresdner Hauptbahnhof pro Gepäckstück und Tag 0,50 qm Fläche vorhanden waren, während auf dem Bahnhof Wettinerstraße im Jahre 1913 zwar 0,66, aber nach einem vorgenommenen Erweiterungsbau über 1 qm vorhanden war. Gegenüber den 0,50 qm des Dresdner Hauptbahnhofes hatte Leipzig im Jahre 1916 1,25 qm Fläche und Dresden-Neustadt im Jahre 1913 0,77, der Bahnhof Chemnitz im Jahre 1913 0,76, so daß also im großen und ganzen in Chemnitz ein Drittel mehr verfügbare Fläche vorhanden war als jetzt in Dresden Hauptbahnhof. Nun soll die Gepäckfläche vergrößert werden von insgesamt 2038 qm auf 2675 qm; das würde nach dem Stande von 1913 ergeben, daß der verfügbare Raum pro Gepäckstück von 0,50 auf 0,66 qm sich erhöhen würde, also eine Vergrößerung von rund 30 Prozent. Das würde das Ergebnis dieser Erweiterung sein.

Nun fragt sich, ob auf die Dauer den Übelständen abgeholfen wird. Wenn Sie sich die Zahlen vor Augen halten, die ich Ihnen vorführte, ergibt sich allerdings, daß auch nach Vollendung des geplanten Umbaues das Verhältnis der auf dem Dresdner Hauptbahnhof zur Verfügung stehenden Gepäckraumfläche noch recht ungünstig gegenüber anderen Bahnhöfen zu stehen kommt. Dann aber weiter: Wird auf die Dauer dieser Zuwachs von Raum ausreichen? Da müßte man allerdings Zahlen (D) haben, die klar ersehen ließen, wie sich die Zunahme, die Steigerung oder meinetwegen auch die Abnahme des Gepäckverkehrs gestaltet. Solche Zahlen liegen nicht vor, wenigstens nicht für längere Zeit. Die einzig vergleichbaren vom Jahre 1912 und 1913 sagen, daß eine Steigerung der Gepäckzahl um 23 000 = 1,5 Prozent eingetreten ist. Das würde allerdings eine verhältnismäßig günstige Steigerungszahl sein, aber weil eben nur die Vergleichszahlen für ein Jahr vorliegen, wenigstens für den normalen Betrieb in der Friedenszeit, müssen wir uns schon nach anderen Gesichtspunkten umsehen, und da ergibt sich denn, daß der Fahrkartenverkehr eine ganz andere Steigerung aufweist, nämlich in den fünf Jahren 1909 bis 1913 von 3 616 000 auf 4 956 000 Fahrkarten für angetretene Fahrten, eine Steigerung von rund 37 Prozent in fünf Jahren. Das würde also bedeuten, daß innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit der ganze Zuwachs an Raum wieder aufgebraucht werden würde, daß also in fünf Jahren mindestens das alte Verhältnis wieder vorhanden wäre.

Aus diesen Gründen, weil eben im Vergleich zu den erreichbaren Verbesserungen der Kostenbetrag unverhältnismäßig hoch ist, weil eine dauernde Abhilfe nicht abzusehen ist und weil darüber hinaus für verhältnismäßig minder-