

(Präsident.)

(A) lichen Staatshaushalts-Etats für 1916/17, den viergleisigen Ausbau der Linie Bodenbach-Dresden zwischen Pirna und Mügeln, einschließlich der Herstellung eines Industriegleises zwischen Pirna und Mügeln und eines Abstellbahnhofes für Vorortzüge in Pirna (dritte und letzte Rate) betreffend. (Drucksache Nr. 205.)

Berichterstatter Herr Abgeordneter Koch.

Ich eröffne die Debatte und gebe ihm das Wort.

Berichterstatter Abgeordneter Koch: Meine Herren! Unter Tit. 20 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1916/17 werden 1 200 000 M. für den viergleisigen Ausbau der Linie Bodenbach-Dresden zwischen Pirna und Mügeln, einschließlich der Herstellung eines Industriegleises zwischen Pirna und Mügeln und eines Abstellbahnhofes in Pirna, als dritte und letzte Rate angefordert. Die Gesamtkosten für den Ausbau sind mit 4 400 000 M. veranschlagt. Hiervon sind bis jetzt unter den Tit. 11 und 20 der außerordentlichen Etats für 1912/13 und 1914/15 3 200 000 M. bewilligt worden, von denen aber erst 1 178 500 M. verbraucht worden sind, so daß aus den früheren Raten noch 2 021 500 M. zur Fortführung des Baues zur Verfügung stehen.

(B) In der Finanzdeputation B wurden nun gegen die Bewilligung der angeforderten dritten Rate von 1 200 000 M. den anwesenden Herren Regierungskommissaren gegenüber Bedenken erhoben. Man wünschte die Abstellung dieser Summe für die laufende Finanzperiode, da man mit Sicherheit glaubte annehmen zu können, daß die noch vorhandenen Mittel aus den früheren Bewilligungen völlig ausreichend erscheinen, um den Bau in der wünschenswerten Weise fördern zu können. Die Herren Regierungskommissare wiesen demgegenüber auf die dringend wünschenswerte beschleunigte Fertigstellung dieser wichtigen Teilstrecke hin, damit auch baldigst der Vorortverkehr Meissen-Dresden-Pirna und umgekehrt die dringend nötige Regelung erfahren könnte. Dieser Darlegung trug die Mehrheit der Finanzdeputation B Rechnung und beschloß, mich zu beauftragen, heute hier folgenden Antrag zu stellen:

„Die Kammer wolle beschließen: die im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat für die Finanzperiode 1916/17 unter Tit. 20 eingestellte Summe von 1 200 000 M. als dritte und letzte Rate zum viergleisigen Ausbau der Linie Bodenbach-Dresden zwischen Pirna und Mügeln, einschließlich der Herstellung eines Industriegleises zwischen Pirna und Mügeln und eines Abstellbahnhofes für Vorortzüge in Pirna nach der Vorlage zu bewilligen und sich mit der Deckungsfähigkeit

des Titels mit Tit. 76 und 78 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1898/99, Tit. 8 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1910/11 und Tit. 10 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1912/13 einverstanden zu erklären“.

Ich bitte Sie, dem Antrage Ihre Zustimmung zu geben.

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

Abgeordneter Dr. Spieß: Meine Herren! Der Herr Berichterstatter hat eben die Bedenken erwähnt, die in der Finanzdeputation B gegen die Bewilligung dieser jetzt angeforderten dritten und letzten Rate geäußert worden sind. Ich freue mich, daß die Finanzdeputation B der Königlichen Staatsregierung darin zugestimmt hat, daß diesen Bedenken nicht stattzugeben sei. Es wird hiermit nun die dritte und letzte Rate bewilligt und dadurch das Werk zum Abschluß gebracht, das so notwendig ist zur Herstellung der vollen Betriebssicherheit auf der Strecke Pirna-Bodenbach, dann aber auch, um es zu ermöglichen, daß der Vorortverkehr zwischen Dresden-Meißen und Meissen-Pirna endlich einmal diejenige Regelung findet, die er nach seiner Bedeutung verdient. Ich bin überzeugt, daß das Haus dem Botum Ihrer Deputation zustimmen wird.

(D) Ich möchte bei dieser Gelegenheit die Königliche Staatsregierung auf eine große Notwendigkeit hinweisen, die ich bereits früher — und ich glaube nicht ohne wohlwollendes Gehör der Königlichen Staatsregierung — angeschnitten habe, nämlich auf den Umbau des Bahnhofes Pirna. Ich denke natürlich nicht daran, daß jetzt, wo die Mittel zu anderen Zwecken gebraucht werden, wo die Arbeitskräfte fehlen, sofort mit dem Umbau begonnen werden soll. Aber wer den Verkehr dort kennt, sagt sich, daß tatsächlich die Verhältnisse den Anforderungen nicht mehr entsprechen. Wer einmal in Pirna ankommt mit einem Zuge aus Dresden in den späten Nachmittagsstunden und frühen Abendstunden, wo eine wahre Völkerwanderung vom Inselbahnsteig durch die Personenunterführung nach dem Bahnhofsgebäude sich ergießt, der wird sehen, daß für diejenigen, die zu abfahrenden Zügen wollen, kaum durchzukommen ist. Der Verkehr ist ein derartiger, daß er den entgegengesetzten Verkehr vollständig beiseite drängt. Es ist zuweilen sogar gefährlich, die zu und von der Personenunterführung leitenden Stufen in diesem Gedränge zu benutzen. Ich glaube, daß die Königliche Staatsregierung, unterrichtet von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, das wissen wird und daß sie den Umbau des Bahnhofes Pirna bereits in Aussicht genommen hat.