

(Berichterstatter Abgeordneter Seymann.)

(A) Ausflugsverkehr herrscht, kommen noch 12 Personenzüge hinzu. Der Zugverkehr ist seit einer Reihe von Jahren stetig gewachsen, denn im Jahre 1910 verkehrten nur 109 Züge.

Über den Umfang und das Wachstum des Personenverkehrs ist in einer von der Generaldirektion beigegebenen Tabelle darüber Auskunft gegeben, wieviel Fahrtausweise dort verkauft wurden. Die Zahl beträgt im Jahre 1912 305460 Stück. Die Verkehrszunahme betrug in den letzten 5 Jahren 40 Prozent, im Durchschnitt für das Jahr 8 Prozent. Der jetzige Verkehr ist unter Berücksichtigung des Übergangsverkehrs jährlich auf 1 Million den Bahnhof berührende Reisende zu bemessen.

Der Umfang des Güterverkehrs ist aus einer weiteren Tabelle zu ersehen. Der lokale Stückgutverkehr hat im Jahre 1912 10266 t betragen, darunter 1785 t für Zweiggleise. Der Verkehr hat in den letzten 5 Jahren eine Zunahme um 30 Prozent, durchschnittlich in einem Jahre um 6 Prozent erfahren. Der Wagenladungsverkehr betrug im letzten Jahre 118948 t einschließlich 36579 t der Zweiggleise; er ist in den letzten 5 Jahren um 49 Prozent, im Durchschnitte in einem Jahre um 9,8 Prozent gestiegen. Der Güterwagenübergang beträgt täglich im Durchschnitte 850 Achsen, bei starkem Verkehre 1100 Achsen, so daß unter Hinzurechnung der auslaufenden Achsen im Ortsverkehre täglich etwa 950 Achsen, bei starkem Verkehre etwa 1200 Achsen in die Güterzüge beizustellen sind.

Sowohl die Personenverkehrsanlagen als auch die Güterverkehrsanlagen sind für den Verkehr unzulänglich geworden und entsprechen nicht mehr den Anforderungen der Betriebssicherheit.

Zunächst sind die Bahnsteige zu schmal, indem die Breite der beiden Hausbahnsteige entlang des Empfangsgebäudes nur 3,4 m beträgt und die Zwischenbahnsteige zwischen nur 4,5 m voneinander entfernten Gleisen liegen. Dadurch entstehen an verkehrreichen Tagen öfter bedenkliche Anstauungen auf den Bahnsteigen und, da der Zugang zu den Zwischenbahnsteigen nur mittels Gleisüberschreitung möglich ist, Unsicherheiten für die Reisenden.

Weiter sind für die Dresden-Werdauer Linie und die Reichenhain-Flöhaer Linie zusammen nur drei Bahnsteigkanten vorhanden, wodurch zu manchen Zeiten eine sehr starke Belastung der beiden Dresden-Werdauer Hauptgleise, auf denen ein Teil der Dresden-Werdauer Güterzüge mit verkehrt, entsteht und die pünktliche Zugabfertigung erschwert wird. Die Gleisanordnung weist außerdem aber mehrere Betriebsgefahren in sich schließende Gleiskreuzungen auf. Die Personenzüge nach Reichenhain kreuzen das Einfahrtgleis der Schnell- und Personenzüge und Güterzüge von Dresden, und die Züge von Annaberg nach Chemnitz

kreuzen das Einfahrtgleis der Schnell- und Personenzüge (C) und Güterzüge von Chemnitz nach Dresden und Reichenhain. Auch ist das Empfangsgebäude in allen Teilen seiner Räume, besonders den Fluren und dem Gepäckräume, unzulänglich. Der Querdurchgang, der den Ausgang nach den Bahnsteigen vermittelt und auch für den Übergangsverkehr mit benutzt wird, ist nur 4,5 m breit und 56 qm groß und bei stärkerem Verkehre ganz unzureichend, was wiederum öfter zu Überfüllung der Wartesäle Anlaß gibt. Der Gepäckraum ist nur 33 qm groß. Alle die dargelegten Verhältnisse erfordern eine baldige durchgreifende Abhilfe im Verkehrs- und Betriebsinteresse.

Betreffs der Güterverkehrsanlagen ist es zunächst die Stückgutverkehrsanlage, welche in Rücksicht künftiger Verkehrssteigerungen nicht mehr ausreicht, weshalb auf eine Vergrößerung des Güterschuppens zuzukommen ist.

Wenngleich nun zurzeit die Ladegleise noch ausreichen, so werden sie bei starkem Verkehre, wo bis zu 60 Wagen an dem Ladegleise der Annaberger Seite zu stellen waren, etwas knapp. Auch mangelt es bei Auf- und Abstellung von Güterwagen, zumal bei sich unregelmäßig verteilendem Verkehre und wenn viele Wagen einer Richtung und für Niederwieser Ort und Übergang aus Zügen, die dort nicht halten, abgesetzt werden müssen, an den nötigen Gleislängen. Auch fehlen ausreichende Gleise zur Aufstellung der Trains für die von Flöha (D) ausgehenden und dorthin zurückkehrenden Personenzüge und zur Ordnung der Güterzüge nach Stationen.

Die Beseitigung aller dargelegten Mängel erfordert einen umfassenden Um- und Erweiterungsbau, und zwar nur unter Verlegung der Personenverkehrsanlage auf die Nordseite des Bahnhofes, wo entlang der Grenze des alten Komotauer Bahnhofes früher bereits ein 50 m breiter Streifen für eine künftige Bahnhofserweiterung erworben worden ist. Die neue Anlage erfordert hierbei weit ausholende Verlegungen der Personenzugsgleise der drei Linien, bei deren Einmündung von Osten her besonders für die Annaberger Linie, deren Personenzugsgleise zur Erreichung schienenfreier Gleiskreuzungen bereits von Station 422 Annaberg-Flöha ab unter Durchbrechung des zwischen der Annaberg-Flöhaer und der Dresden-Werdauer Linie entstehenden Höhenrückens mit tiefem Einschnitte abgezweigt werden müssen; es sollen aber hierbei die verlegten Gleise keine stärkeren Steigungen und schärferen Bögen erhalten, als die Gleise der betreffenden Linie bereits aufweisen.

In unmittelbarem Zusammenhange mit der Bahnhofserweiterung steht die Beseitigung des südlich an der Annaberger Linie bei Station 421 und 50 Annaberg-Flöha in Schienenhöhe kreuzenden Übergangs der Staats-