

(Staatsminister v. Sendewitz.)

(A) worden ist, diese Verlängerung und die Anlegung einer Ladestelle an der Geyersdorfer Straße nicht eher erfolgen kann, als bis durch die von der Regierung bereits zugesagten Vorarbeiten Klarheit darüber geschaffen sein wird, wie die Fortsetzungslinie nach dem Pöhlbachtale zu trassieren sein wird. Das ist doch selbstverständlich, da beide Projekte eben ineinandergreifen müssen.

(Sehr richtig!)

Die erwähnten Vorarbeiten sollen indes bis zum Zusammentritt des nächsten Landtages angestellt werden.

(Bravo!)

Soweit es sich nach den bisherigen vorläufigen Untersuchungen überblicken läßt, würde eine Verbindung zwischen der Ladestelle Annaberg und dem Endpunkte des Industriegleises im Pöhlbachtale wohl die zweckmäßigste Lösung der hier schwebenden Bahnfragen darstellen. Die erwähnte Verbindung würde zur Vermeidung ungünstiger Betriebsverhältnisse keine stärkere Steigung als 1:40 erhalten dürfen und nach vorläufiger Schätzung bei 12 km Baulänge ohne Grunderwerb etwa 2,2 Millionen Mark kosten. Die Betriebslänge Annaberg (Ladestelle)-Wolkenstein würde noch etwas kürzer sein als die Betriebslänge Annaberg (Ladestelle)-Wolkenstein über Schönfeld, ebenmäßig unter Annahme eines Steigungsverhältnisses von 1:40. Es würde also die Entfernung Chemnitz-Annaberg (Ladestelle) über das Pöhlbachtal noch um ein wenig mehr abgekürzt werden als bei der Wahl der Linie über Schönfeld. Dabei würde die Linie durch das Pöhlbachtal mit 2,2 Millionen Mark Bauaufwand noch etwas billiger herzustellen sein als die Linie nach Schönfeld, die wiederum bei Annahme einer Steigung von 1:40, auf einen Bauaufwand von 2½ Millionen Mark ohne Grunderwerb geschätzt ist. Stellt man dem Projekt durch das Pöhlbachtal mit Steigung 1:40 das früher vom Annaberger Stadtrate bevorzugte Projekt über Schönfeld mit Steigung 1:25 gegenüber, so ergibt sich für den Weg durch das Pöhlbachtal allerdings neben einem höheren Kostenaufwande eine Mehrlänge von rund 3 km; doch ist dieser Entfernungsunterschied so unbedeutend, daß er weder bei der Fracht noch bei der Besörderungszeit eine nennenswerte Rolle spielen würde. Jedenfalls würde der Vorteil der kürzeren Entfernung durch Nachteile der hohen Steigung von 1:25 reichlich aufgewogen werden.

Was die Verbindung durch das Pöhlbachtal besonders erwägenswert erscheinen läßt, ist der Umstand, daß dabei die Orte Königswalde und Geyersdorf günstige Verkehrsstellen erhalten können und daß mithin durch die Bahnverbindung — im Gegensatz zu den Schönfelder Projekten — ein großer Kreis von Interessenten neu an

das Bahnnetz angeschlossen werden würde. Ich bemerke (C) hierzu, daß Königswalde nicht weniger als 2836 und Geyersdorf 1448 Einwohner hat. Rechnet man noch Mildenaue mit 2624 Einwohnern hinzu, die auch von der Bahn gewisse Vorteile haben würden, so kommt man auf eine Bevölkerungsziffer von rund 7000 Seelen. Gleichzeitig fände aber auch die Stadt Annaberg ihre Rechnung, denn durch eine solche Verbindung würde der Weg zwischen Wolkenstein und der Ladestelle Annaberg um nahezu 15 km abgekürzt. Die Stadt Annaberg erreichte also das, was sie wünscht, nämlich eine direkte Verbindung der oberen Ladestelle mit dem Niederlande unter erheblicher Entfernungsabkürzung. Nach den früheren Ausführungen der Regierung liegt hierzu ein besonders dringliches Bedürfnis freilich nicht vor, da der Hauptverkehr der oberen Ladestelle sich nach wie vor ganz überwiegend in der Richtung über Königswalde bewegen wird. Die Kohlen aus dem nahen Böhmischem Kohlenrevier werden noch lange Jahre hindurch den Hauptteil der Frachten ausmachen.

(Abgeordneter Koch: Ganz falsch!)

Aber auch der Verkehr nach und von der Schwarzenberger Linie wird ungeachtet der Ausführung einer direkten Verbindung nach Schönfeld oder Wolkenstein immer dem Wege über Königswalde verbleiben, und auf diesem Wege (D) werden z. B. die Steinkohlen von Zwickau und Lugau-Ölsnik sowie die Braunkohlen des Meuselwitzer Beckens befördert. Ich erwähne das vor allen Dingen deswegen, um darzutun, wie recht Annaberg getan hat, auf die Güterbahn bis zur oberen Ladestelle zuzukommen, und wie begründet das Opfer war, das Annaberg für diese Bahn gebracht hat. Der Verkehr Annabergs über die neue Linie wird also kaum eine besondere Bedeutung erlangen. Immerhin ist es ja verständlich, wenn Annaberg einen neuen direkten Weg nach dem Niederlande erstrebt. Lediglich zu diesem Zwecke erhebliche Staatsmittel aufzuwenden, erschien der Regierung nicht gerechtfertigt. Wohl aber läßt sich der Wunsch Annabergs dann eher erfüllen, wenn man den Weg durch das Pöhlbachtal wählt, der, anders als die direkten Linien nach Schönfeld, gleichzeitig ein stark bevölkertes Zwischenland aufschließt.

Die Regierung ist also gern bereit, das Projekt einer Verbindung durch das Pöhlbachtal noch näher untersuchen zu lassen. Natürlich liegt hierin keine bindende Zusage für eine sofortige Ausführung. Die Höhe des voraussichtlichen Aufwandes erfordert unbedingt die eingehendste Erwägung, und es muß in jedem Falle die Entschliebung von dem Ergebnis der weiteren Ermitt-