

Soweit beim Wegfall dieses Theiles der Vorortzüge auf der Strecke zwischen Arnsdorf und Radeberg eine Ueberfüllung der Fernzüge zwischen diesen beiden Stationen eintreten und somit eine Verstärkung dieser Züge nöthig werden würde. Es kommen hierbei nicht nur die Reisenden zwischen Klotzsche und Langenbrück einerseits und Arnsdorf sowie Stationen der Pirnaer und Kamener Linie andererseits in Betracht, deren Zahl im Jahre 1894 über 9000 betragen hat und welche sowohl in Radeberg als auch in Arnsdorf umsteigen mußten, sondern es handelt sich auch um den Verkehr zwischen Radeberg einerseits und Arnsdorf beziehentlich den Stationen der Pirnaer und Kamener Linie andererseits, welcher im Jahre 1894 sich auf 64 654 Personen belaufen hat.

Was hiernächst den Verkehr zwischen Radeberg und Dresden betrifft, der sich schon im Jahre 1893 auf 224 157 Personen, also annähernd 112 000 Personen in jeder Richtung gehoben hat und sich auf täglich 11 Züge mit ca. 30 Personen pro Zug vertheilt, so würde dieser, wenn die Vorortzüge in Radeberg endigten und deshalb die Fernzüge in Radeberg anhalten müßten, sich zweifellos zum größten Theile von den Vorortzügen den Fernzügen zuwenden und somit eine unerwünschte Mehrbelastung der letzteren herbeiführen, so daß die Fernzüge entsprechend verstärkt zwischen Dresden und Görlitz durchlaufen oder auf einer Unterwegsstation mit unvermeidlichem Aufenthalt verstärkt und beziehentlich von Wagen entlastet werden müßten, ein Uebelstand, der gerade durch die Einrichtung der Vorortzüge im Interesse der oft bemängelten Geschwindigkeit der Personenbeförderung vermieden werden soll.

Aus demselben Gesichtspunkte würde als weitere bedenkliche Folge der in Frage stehenden Maßregel der Umstand zu betrachten sein, daß 7 Fernzüge in Radeberg halten müßten und dadurch mindestens je 3 Minuten Aufenthalt bekämen, ohne daß dadurch das Anhalten an dem Kreuzungspunkte Arnsdorf entbehrlich würde.

Soweit übrigens einzelne Vorortzüge zwischen Radeberg und Arnsdorf an sich unbedenklich wegfallen könnten, sind sie doch zum Theil als Gegenzüge in umgekehrter Richtung nöthig und müssen deshalb in beiden Richtungen gefahren werden.

Ueberhaupt aber wäre es falsch, die Vorortzüge zu einem Theile nur von und bis Radeberg, zum andern Theile von und bis Arnsdorf verkehren zu lassen, weil solchenfalls die Einrichtung des Zugsdienstes und die Verwendung des Fahrpersonals nicht in rationeller Weise geordnet werden könnte und überdies in Radeberg und zwar am östlichen Ende der Station von Mitte des Empfangsgebäudes 1000 m entfernt, ein Abstellbahnhof mit einem Kostenaufwande von 158 000 M. erbaut werden müßte, ohne daß alsdann auf die jetzt unter Tit. 23 erwähnten, schon im Interesse des ungehinderten Güterverkehrs nöthigen Anlagen in Arnsdorf verzichtet werden könnte. Die Staatsregierung ist daher nicht in der Lage, das für die letzteren eingestellte Postulat fallen zu lassen.

Anlangend hiernächst die in der Eingabe des Stadtraths zu Radeberg an die Ständerversammlung behauptete Vernachlässigung der Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes Radeberg im Verhältniß zu anderen Bahnhöfen der Linie Dresden-Görlitz wie denjenigen zu Löbau, Baugen und Bischofswerda, so hat sich in betreff dieser letzteren allerdings bereits ein durchgreifender Umbau nöthig gemacht und zwar schon wegen des auf diesen Bahnhöfen erfolgten Anschlusses neuer Eisenbahnlinien, während ein gleich dringlicher Anlaß für eine umfassendere Umgestaltung des Bahnhofes Radeberg nicht vorliegt, sondern hier infolge der Anlegung der benachbarten, dem Anschluß neuer Linien dienenden Station Arnsdorf eine nicht unbeträchtliche Verkehrsentlastung stattgefunden hat. Auch glaubt sich die Staatsregierung des Einverständnisses der Ständerversammlung zu versichern zu dürfen, wenn sie, so lange zu den überaus kostspieligen Umbauten der bestehenden Bahnhöfe eine unbedingte Nothwendigkeit nicht vorliegt, ihre Anlagen allmählich mit Ergänzungsbauten versieht, welche nach gewissenhafter Erwägung dem ge-