

Aber auch bei Erfüllung dieser Bedingungen würden für den gewöhnlichen Straßenverkehr gegenüber dem zeitlichen Zustande noch insbesondere folgende Nachteile entstehen:

1. Größere Belästigungen bei Unterhaltung der Straße infolge von Erschwerung der zeitweilig nöthigen Ablagerung von Unterhaltungsmaterialien, Abraum, Schnee, sowie der Stein- und Bodenmassen, welche bei Gas- und Wasserleitungsarbeiten ausgegraben werden.

2. Erschwerung der Mitbenutzung der von den Gleisen eingenommenen Straßenflächen infolge der zu oft sich wiederholenden und wegen frühzeitiger Zeichengebung verhältnißmäßig lange dauernden Störungen durch den Bahnverkehr.

3. Erschwerung des Ausweichens nach und von den Gleisflächen durch Rillenbildung in der Chausfirung an denjenigen Stellen, wo die Schienen oder das Gleispflaster an die Chausfirung grenzen.

4. Störungen durch zeitweilig lange dauerndes Halten der Straßenbahnwagen auf den Weichen infolge von Unregelmäßigkeiten des Straßenbahnbetriebs, welche wegen des Wartens an den Uebergängen der Hauptbahn Dresden-Chemnitz in Potschappel und der Zweiggleise zu Deuben und Hainsberg, sowie ferner vor den Steinbrüchen zu den Zeiten der Steinsprengungen nicht zu vermeiden sind.

5. Größere Gefährdung der Verkehrenden, wenn sich die Wagen nach dem Warten aus den unter 4 bezeichneten Anlässen von beiden Seiten der Unterbrechungsstellen her wieder gegen einander in Bewegung setzen.

6. Erschwerung oder Behinderung — je nach der Gleislage — des Haltens gewöhnlicher Wagen vor den angrenzenden bebauten Grundstücken.

7. Behinderung des Verkehrs, insbesondere auch des aus den höheren Gegenden nach Dresden fahrenden, dadurch, daß bei allgemeiner Schlittenbahn das Hauptgleis und die Weichen von Schnee befreit werden müssen und dann den Schlitten unzugänglich werden, auch im Falle des Salztrenuens durch dieses Streuen die Schlittenbahn neben den Gleisflächen verdorben wird. Dieser Uebelstand wiegt hier schwerer als gewöhnlich bei städtischen Anlagen, weil ein zweiter geeigneter Weg, auf welchen die Schlitten gewiesen werden könnten, nicht besteht.

8. Mögliche Gefährdung des Verkehrs durch Verührung mit den Leitungsdrähten, welche infolge von Beschädigungen der Leitungsanlagen durch das Steinsprengen in den anliegenden Brüchen leichter als anderwärts entstehen kann.

Die unter 7 gedachten Verhältnisse haben im vorigen Winter einzelne fiskalische Straßenstrecken mit elektrischen Bahnen für Schlitten beinahe unpassirbar gemacht, ohne daß eine Abhilfe dafür herbeigeführt werden konnte. Die Uebelstände hörten erst mit dem natürlichen Ende der Schlittenbahn auf.

Ganz besonders aber führen, soweit zeitlich haben Erfahrungen gemacht werden können, die unter 2 und 3 gedachten Erschwerungen dahin, daß auf chausfirten Straßen die Gleisflächen der elektrischen Bahnen von dem gewöhnlichen Straßenverkehr, soweit thunlich, gemieden werden, der letztere Verkehr sich daher auf einen schmälern Streifen der Straße als vorher, zusammendrängt.

Die geschilderten Belästigungen, Erschwernisse und Gefährdungen des allgemeinen Straßenverkehrs sind zu groß, als daß die Straßenbauverwaltung diesen Verkehr zu Gunsten eines Theiles des Personenverkehrs solchen aussetzen könnte. Man darf wohl verlangen, daß die elektrische Bahn unter derartigen Umständen