

Defrets Nr. 17) abgeschlossen worden, durch welchen alle einschlagenden Fragen eine, wohl beide Kontrahenten in ihren Interessen befriedigende, Lösung gefunden haben. Dieselbe ist durch gegenseitige Konzessionen möglich geworden. So lange es sich nur um die vorhandenen zwei Eisenbahngleise handelte, konnte einerseits die Eisenbahnverwaltung verlangen, daß alle neuen Straßen wie die alten die Bahn jetzt schon in Schienengleiche kreuzenden Wege auf alleinige Kosten der den Bebauungsplan aufstellenden Gemeinde, also Dresden als Erbe von Strehlen, über- beziehentlich untergeführt würden.

Andererseits hätte, sobald man auf Verbreiterung der vorhandenen Gleise um zwei neue zukam, wo denn auch das Fortbestehen aller jetzt vorhandenen Niveauübergänge in Frage gestellt war, die Eisenbahnverwaltung auf ihre Kosten alle die Bahn gegenwärtig kreuzenden Wege mittels Brücken über- oder unterführen müssen. Die Stadt Dresden wiederum wäre auf Zustimmung der Königlichen Eisenbahnverwaltung angewiesen gewesen, wenn sie eventuell vielfache Über- oder Unterführungen vornehmen wollte, um neue Kreuzungen von Straßen mit der Eisenbahn ausführen, wie Kommunikationswege beziehentlich Fußwege, die jetzt in Schienengleiche die Eisenbahn kreuzen, zu städtischen Straßen erweitern zu können.

Durch das vertragsmäßige Abkommen werden die Kosten, welche mit der Unterführung der geplanten städtischen Straßen unter die Eisenbahn, wie mit deren gleichzeitiger Erhöhung und Verbreiterung verbunden sind, zwischen Staat und Stadt nach den Grundsätzen der Billigkeit verteilt, und zwar wie folgt. Getragen werden von Staat und Stadt zu gleichen Theilen: die Kosten des gesamten Grunderwerbs, der Herstellung des erhöhten Bahnkörpers und der Interimsanlagen; vom Staat allein: die Kosten des Oberbaues der Gleise 1 und 2 auf dem erhöhten Bahnkörper, der Verbreiterung des letzteren zu vier Gleisen, des Ausbaus der Gleise 3 und 4; von der Stadt allein: Lieferung der Schüttungsmassen, Kosten der vier Straßenunterführungen und der Wasserdurchlässe unter die erhöhten zwei vorhandenen Gleise, Kosten etwaiger weiterer Straßenunterführungen.

Die Stadt Dresden zahlt:

233 000 M antheilige Kosten für Grunderwerb,  
400 000 - antheilige Kosten der Herstellung des Dammskörpers sc.,

633 000 M, hiervon ab

100 000 - als kapitalisierten Betrag der Ausgaben, welche der Staat an Bewachungskosten der wegfallenden Niveauübergänge erspart, mithin

533 000 M Gesamtbeitrag Dresdens.

Es werden nun geplant:

für alsbald: der Ankauf des Areals für Höherlegung der vorhandenen zwei Gleise und Anlage der weiteren zwei Hochgleise,  
bis 1900: die Hebung der vorhandenen zwei Gleise, die Ausführung der Kunstbauten zur Unterführung von vier städtischen Straßen.

Gesammtfordernis:

1 303 000 M Kosten der sämtlichen im Vertrag bezeichneten Herstellungen, einschließlich Arealerwerbs in Dresden-Strehlen,  
100 000 - für Arealerwerb außerhalb Strehlen.

1 403 000 M.

533 000 - ab obiger Beitrag der Stadt Dresden, verbleiben:

870 000 M oder rund 900 000 M. Hiervon werden für 1896/97 500 000 M postuliert und verbleiben für später 400 000 M.