

Wenn nun ferner diese Wegüberführung viele Jahre als einzige Verbindung der inneren Stadt mit dem jenseits der Staatsbahn und südlich davon gelegenen Stadttheile sowohl, als den in südlicher Richtung an die Stadtflur angrenzenden Ortschaften gelten mußte, so erscheint der seit Erbauung der Wegüberführung an der Pillnitzerstraße immer und immer wieder ausgesprochene Wunsch und das Verlangen der Bürgerschaft nach einer geeigneteren, den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Verbindung vollständig gerechtfertigt. Hierzu kommt, daß der jenseits der Staatsbahn gelegene südliche Stadttheil, welcher mit Rücksicht auf die oben beschriebene mangelhafte Verbindung seit Erbauung der Wegüberführung sich mehr oder weniger als von der inneren Stadt abgeschlossen betrachtet, durch Herstellung einer dem jetzigen und sich stetig steigenden Verkehre angepassten Wegverbindung an die innere Stadt enger und mit gutem Erfolg angeschlossen, durch solchen Anschluß aber gleichzeitig bestimmte Aussicht auf weitere Entwicklung des südlichen Stadttheiles, sei es durch Errichtung von Fabriken und industrielle Unternehmungen oder durch Erbauung neuer Wohngebäude eröffnet würde.

Hierbei wolle man hochgeneigtest berücksichtigen, daß die Stadtgemeinde, um, eher oder später den so nothwendigen Anschluß der inneren Stadt an den jenseits der Bahn befindlichen südlichen Stadttheil zu gewinnen, in den letztvergangenen Jahren ganz bedeutende Opfer zur Herstellung zweier bis hart an das bahnfiscalische Areal heranreichenden Straßen, nämlich der Südstraße und der bereits erwähnten Goldbachstraße gebracht hat und daß zur Zeit noch eine dritte Straße, die Mühlstraße, welche ebenfalls bis nahe an den Bahnkörper geführt werden soll, zu demselben Zwecke im Baue begriffen ist.

Es werden, wie man sich besonders hervorzuheben erlaubt, diese neuerbauten, beziehentlich im Bau begriffenen kostspieligen Straßen erst dann ihren eigentlichen Zweck erfüllen, wenn durch geeignete Wegüberführung der Pillnitzerstraße, oder, was die Goldbachstraße anlangt, durch entsprechende Wegunterführung die so sehr erwünschte bessere Verbindung der inneren Stadt mit dem jenseits der Staatsbahn befindlichen südlichen Stadttheil geschaffen wird."

An der Hand des in Vorstehendem angegebenen Materials trat die Deputation in die Berathung der regierungsseitigen Forderung ein und mußte zunächst rückhaltlos anerkennen, daß die Bahnanlagen der Station Radeberg dem Umfange des jetzigen Verkehrs (die Statistik weist pro 1890 eine Einnahme von 455 572 *M* im Güterverkehr nach) nach keiner Richtung entsprechen und die projectirten Umänderungen, beziehentlich Erweiterungen nicht nur die Betriebssicherheit wesentlich erhöhen, sondern auch vom eisenbahntechnischen Standpunkt aus erhebliche Verbesserungen und Erleichterungen im Gefolge haben werden, sie wäre daher geneigt gewesen, zumal ihr keine Bedenken hinsichtlich der veranschlagten Kosten beikamen, anstandslos die Bewilligung zu beantragen, wenn nicht die vorstehend wiedergegebene Petition Veranlassung zu der Erörterung gegeben hätte, ob ebenso, wie auf die betrieblichen Anforderungen auch Rücksichten auf berechnigte Interessen der Anwohner genommen worden seien.

Diese Erörterungen stellten folgenden Sachbefund fest:

Die Neuanlage, wie sie im Plane vorliegt, weist sämtlichen Güterverkehr auf die Südseite der Bahnanlage, auf welcher zur Zeit erst vier größere Etablissements sich befinden; es wird dadurch nicht nur der Weg für den größten Theil der Verkehrenden erheblich verlängert, sondern dieselben werden auch auf einen Weg verwiesen, welcher lediglich im verlorenen Gefälle liegt; einzelnen Ortschaften und Fabriken, welche letztere jetzt 4 bis 500 Meter vom Güterboden liegen, wird eine Verlängerung des Weges von nahezu zwei Kilometer angesonnen, wobei sie zweimal bergauf und bergab fahren müssen, während mit dem Bau von circa 300 Meter Zufuhrstraße auf ebenem Wege der neue Güterbahnhof zu erreichen wäre.