

steigerten Verkehrsbedürfnisse gegenüber für genügend und zweckentsprechend gehalten werden. Auch muß dem weiteren Vorwurf entgegengetreten werden, daß die im Jahre 1895 ausgeführte Vergrößerung der Güterverkehrsanlagen nur um deswillen auf der Südseite des Bahnhofes und somit unter schwerer Belästigung der Geschäftswelt ausgeführt worden sei, weil die Staatseisenbahnverwaltung versäumt habe, das erforderliche Areal auf der Nordseite rechtzeitig zu erwerben; denn auf dieser Seite würde nicht nur das Vorhandensein älterer Fabrikanlagen, sondern vor allem die Terraingestaltung einer zweckentsprechenden Güterverkehrsanlage kaum zu überwindende oder doch nur mit enormen Kosten zu beseitigende Hindernisse entgegengestellt haben. Es haben aber die Verhältnisse auch anderwärts — wie z. B. in Löbau, Bautzen und Bischofswerda — gezeigt, daß nicht nur die Interessen einer prompten Betriebsführung, sondern auch das Wachsthum der Städte dazu drängen, den Hauptgüterverkehr auf die dem Personenverkehr abgekehrte Seite der Hauptgleise zu verlegen. Zieht man, was speziell Radeberg betrifft, in Betracht, daß die Stadt einer lebhaften Entwicklung auf dem hierzu geeigneten Areale südlich der Bahn entgegensteht, und daß die unter erheblichen Opfern der Staatseisenbahnverwaltung erfolgte Verbesserung der Zugänglichkeit dieses Areals und der neuen Güterverkehrsanlage an beiden Enden des Bahnhofes sowie die Erbauung einer Straße am südlichen Rande des letzteren den Zukunftsplänen der Stadt in der für sie günstigsten Weise Vorschub leisten, so erhellt, daß die Stadtgemeinde nichts weniger als gegründeten Anlaß hat, sich durch das Verfahren der Staatseisenbahnverwaltung bei Herstellung der neuen Güterverkehrsanlagen beschwert zu fühlen.

Auch von den neuerdings speziell bearbeiteten Plänen für den Ausbau des Empfangsgebäudes, deren Ausführung — während das frühere Projekt mit 36 000 *M* veranschlagt war — einen Aufwand von 75 000 *M* erfordern wird, kann erwartet werden, daß sie, wenn auch nicht den hochgespannten Ansprüchen der Stadt, so doch dem Bedürfnisse und auch rationellen Anforderungen der Aesthetik entsprechen werden. Darnach soll durch Herstellung eines einstöckigen westlichen Flügelbaues für die Bahnhofswirtschaft und durch das Freiwerden der zeither für die Güterexpedition benutzten Räume im östlichen Gebäudetheile die Möglichkeit geboten werden, die Vorhalle zweckentsprechend zu erhöhen und auch im übrigen eine günstige Raumvertheilung zu gewinnen, und gleichzeitig durch Aufsetzen eines Obergeschosses auf die vorhandenen Flügel des Gebäudes der nutzbare Raum dieses Geschosses vergrößert werden.

Ein vollständiger Neubau des Gebäudes würde einschließlich der Abbruchkosten des jetzigen Gebäudes und der nöthigen Interimsbauten nach Maßgabe der üblichen Einheitsätze auf mindestens 200 000 *M* zu stehen kommen. Die Staatsregierung ist aber der Meinung, daß ein so hoher Aufwand nicht zu rechtfertigen sein würde, da mit der Summe von 75 000 *M* allen berechtigten Ansprüchen auf abschbare Zeit genügt werden kann und überdies — wenn über dieses Maß ohne Nothwendigkeit und lediglich in Berücksichtigung von Wünschen der Stadt Radeberg hinausgegangen werden sollte — zahlreiche Verurtheilungen an anderen Orten des Landes auf diesen Vorgang nicht ausbleiben würden.

Dresden, am 7. Januar 1896.

Finanz-Ministerium.

gez. v. Watzdorf.