

2. Würde der neue Bahnsteig, welcher circa 19 800 *M* kostet, dann auch erhöht werden müssen und was würde diese Aenderung kosten?
3. Die Herstellung der Rüdowalder Station und des Silberdorfer Rangirbahnhofes mit den neuen Bahnanschlüssen würde einschließlich der schon bewilligten Gelder circa 10 Millionen kosten. Es wäre nach der Meinung der Chemnitzer Stadtvertretung, welche die Deputation übrigens heute noch nicht zu der ihrigen macht, die Verbindung zwischen der Station am Rüdowald und dem Rangirbahnhof Siegmars, unter Einschaltung des Altendorfer Güterbahnhofes noch herzustellen. Will die Königliche Staatsregierung diese Bahnverbindung in einer dem Eisenbahnbetrieb und den Interessen der Stadt Chemnitz entsprechenden Weise herstellen und was würde sie kosten?
4. Hält die Königliche Staatsregierung es für nöthig und ist sie geneigt einen Gesamtplan herstellen zu lassen, welcher den Interessen des Betriebes und den Bedürfnissen von Chemnitz in Bezug auf seine Weiterentwicklung entsprechen würde und würde die Königliche Staatsregierung über Herstellung eines Gesamtplanes sich mit der Stadtvertretung in Chemnitz ins Einvernehmen setzen?

Die Antwort des Königlichen Finanzministeriums vom 7. Januar 1896 lautet folgendermaßen:

Zur Beantwortung derjenigen Fragen, welche die geehrte Deputation nach Inhalt des Protokolls über ihre vierte Sitzung vom 9. Dezember vorigen Jahres in Bezug auf einzelne Titel des außerordentlichen Staatshaushalts Etats 1896/97 an die Staatsregierung gerichtet hat, und in Betreff der mit dem gefälligen Schreiben vom 12. Dezember vorigen Jahres dem Finanzministerium abschristlich übermittelten Eingabe der Stadt Radeberg vom 9. desselben Monats beehrt sich das Finanzministerium folgendes ergebenst zu erklären:

Zu Tit. 19, 20, 21.

1. Nach den einschlagenden Vorschriften der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands würde der Niveauübergang der Dresdner Straße in Chemnitz über die Eisenbahnlinie Dresden-Werdau, für dessen Sicherheit im Interesse des Eisenbahn- und Straßenverkehrs nicht durch Schranken, sondern nur dadurch gesorgt wird, daß die Eisenbahnzüge unter Borantritt zweier mit Klingeln versehener Eisenbahnbediensteter die Kreuzungsstelle langsam überfahren, mit Schranken zu versehen sein und ist Anbringung solcher vom Reichseisenbahnnamte gefordert worden. Nachdem jedoch die Stadtgemeinde gegen eine solche Maßregel vorstellig geworden ist, hat das Reichseisenbahnnamte auf Anlangen der Staatseisenbahnverwaltung zur Beseitigung des gegenwärtigen Zustandes am Uebergang der Dresdner Straße in Chemnitz Frist bis zum Anfang des Jahres 1900 bewilligt, und es dürfte diese voraussichtlich in Rücksicht darauf noch verlängert werden, daß die Unterführung dieser Straße und eine gleichzeitig die Unterführung aller städtischen Straßen südlich des Bahnhofes Chemnitz bezweckende Hochlegung der an den Hauptbahnhof Chemnitz in der Richtung nach Glauchau anschließenden Bahnstrecke in Aussicht genommen werden und nur aus allgemeinen Gründen finanzieller Natur der Ausführung noch nicht näher gerückt ist. Vorausgesetzt wird übrigens bei diesem Plane, daß die nöthigen finanziellen Opfer — ebenso, wie es in Dresden geschehen ist — auch in Chemnitz zum Theil von der Stadtgemeinde übernommen werden.
2. Der neue Bahnsteig, dessen auf 19 800 *M* veranschlagte Kosten in der unter Tit. 19 des außerordentlichen Etats postulirten Summe von 140 000 *M*