

Dagegen führte derselbe

zu 2

an: man habe die Abschätzung seines Grundbodens als Feld bewirkt, es bestehe solcher aber aus Baustellen von weit höherem Werthe.

Die königliche Kreisdirection zu Leipzig stellte fol. 135 seq. Act. Nr. 240) zuvörderst dem königlichen hohen Ministerio des Innern, welches die Expropriationsgenehmigung erteilt hatte, da deren Zurücknahme in administrativem Wege in Frage kommen konnte, die darüber zu fassende Entschlieſung anheim, und es eröffnete das hohe Ministerium hierauf der Kreisdirection zur weitern Bescheidung des Recurrenten (fol. 136):

daß, wie überhaupt die Frage: ob und inwieweit die Abtretung eines Grundstücks zur Anlegung einer Eisenbahn nothwendig sei? kein Gegenstand der Erörterung zwischen den Unternehmern und den betreffenden Grundbesitzern, oder auch zwischen der das Expropriationsgeschäft leitenden Behörde und Letztern bilde, sondern nach §. 2 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 vom Ministerio des Innern auf Grund der ihm vorzulegenden Pläne nach administrativem Ermessen zu entscheiden sei, das Ministerium des Innern auch die Erstreckung der Expropriation auf einige nach dem ursprünglich vorgelegten Pläne von der Bahnenlage nicht mit betroffenen Grundstücke, wozu die unter dem 1. November 1841 dem Regierungskommissar zugegangene Verordnung die Ermächtigung enthalte, nicht genehmigt habe, ohne sich zuvor durch die von dem Directorio der sächsisch-bayrischen Eisenbahn erteilten Nachweisungen und die von dem Oberingenieur mündlich gegebenen Erläuterungen von der Unentbehrlichkeit der fraglichen Landabtretungen für eine dem Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs entsprechende Herstellung des Bahnhofes vollständig überzeugt zu haben. Es müsse aber bei der in dieser Hinsicht gefaßten Entschlieſung um so mehr sein Bewenden haben, als der von dem Stadtrathe zu Leipzig für die Bebauung des vor dem Windmühlenthor gelegenen Terrains unter ganz andern Verhältnissen festgestellte und genehmigte Bauplan sich durch die Ausmündung einer Eisenbahn auf diesem Punkte nothwendig motiviren müsse, und die Benutzung der in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofes gelegenen Plätze als Baustellen ohnehin aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten in der früher beabsichtigten Maße aller Wahrscheinlichkeit nicht mehr zu gestatten sein würde,

worauf von der gedachten königlichen Kreisdirection in zweiter Instanz, unter Compensation der Kosten, entschieden wurde (fol. 137 b seq.):

daß das Gesetz vom 3. Juli 1835 auf den vorliegenden Fall allerdings Anwendung leide, und daher die Recurrenten den in Anspruch genommenen Grund und Boden den Unternehmern der sächsisch-bayrischen Eisenbahn zu Anlegung des leipziger Bahnhofes zu überlassen verbunden wären,

sowie

daß es bei dem von den Sachverständigen in Betreff der vorgenommenen Grundstückstaxation eingeschlagenen Verfahren, insoweit namentlich auf die angebliche Bestimmung der betreffenden Grundstücksparcellen als Bauplätze dabei keine Rücksicht genommen worden, zu bewenden habe, dem Recurrenten aber, dafern er sich damit fortzukommen getraue, unbenommen bleibe, gegen den

Betrag der ausgeworfenen Taxe den Rechtsweg zu betreten.

In den Entscheidungsgründen (fol. 138) suchte man die Anwendung des angezogenen Gesetzes auf den vorliegenden Fall durch folgende Gründe zu unterstützen:

„In §. 1 und 2 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 werde vorgeschrieben, daß Jeder, dessen Grundeigenthum von der Richtung der damals beabsichtigten Eisenbahn von Leipzig nach Dresden betroffen werde, verpflichtet sei, soviel dazu erfordert werde, an die Unternehmer gegen vollständige Entschädigung abzutreten, und daß über die Nothwendigkeit der Abtretung des hierzu in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums überhaupt und den Umfang desselben nach dem dem Ministerio des Innern über die Richtung und Anlage der Eisenbahn, sowie der dazu erforderlichen Wächthäuser und andern Gebäude, vorher zur Prüfung vorzulegenden und von demselben genehmigten Pläne zu entscheiden sei. Diese zunächst für die leipzig-dresdner Eisenbahn berechneten gesetzlichen Bestimmungen wären später durch das Gesetz vom 10. August 1837 namentlich auch auf die anzulegende sächsisch-bayrische Eisenbahn und der Eintritt der Wirksamkeit des letzteren Gesetzes sei durch die Ministerialverordnung vom 15. Mai 1841 (Gesetzsammlung vom Jahre 1841, Seite 45) ausgesprochen worden.

Nun habe aber zunächst der Recurrent Hänel v. Cronenthal Bl. 3 des fasc. Nr. 243 bestritten, daß jene gesetzlichen Vorschriften auf die Anlegung von Bahnhöfen überhaupt Anwendung litten, und behauptet, daß sie lediglich auf die Anlegung der Bahnlinie und der dazu nothigen Gebäude sich beschränkten.

Dem sei jedoch nicht beizupflichten. Denn abgesehen davon, daß auf jedem Bahnhofe der Natur der Sache nach mehr oder weniger Gebäude für die Zwecke des Eisenbahnunternehmens aufgeführt werden müßten, und daß die Bahnlinie resp. auf dem Bahnhofe beginne oder ende, so liege es auf der Hand, daß die Worte §. 1 des Gesetzes vom 3. Juli 1835:

„Jeder der Grundeigenthümer sei verpflichtet, soviel Grund und Boden, als zu der anzulegenden Eisenbahn erfordert werde, an die Unternehmer abzutreten“,

schon um deswillen auch auf die Bahnhöfe mit erstreckt werden müßten, weil die Anlegung von Bahnhöfen für eine Eisenbahn überhaupt, wenn der Zweck erreicht werden solle, unumgänglich nothig sei.

Solle daher der Zweck der Eisenbahn und mithin der des Gesetzes, welches der Errichtung der Eisenbahnen halber gegeben worden, erreicht werden, so sei es auch auf solche unumgänglich nothwendige Anlagen, wie die Bahnhöfe wären, zu beziehen, indem diese recht eigentlich im Sinne des Gesetzes zu der anzulegenden Eisenbahn gehörten. Haben nun, wie geschehen, das königl. Ministerium des Innern das streitige Areal für nothwendig zu dem anzulegenden Bahnhofe der sächsisch-bayrischen Eisenbahn erklärt, so seien auch die Grundbesitzer zu dessen Abtretung verbunden, und ihre diesfalligen Widersprüche für unbegründet zu achten.“

Auch gegen diese Entscheidung (fol. 28 seq. Act. Nr. 243) legte Hänel v. Cronenthal um deswillen, weil darin darin der Bescheid erster Instanz im Wesentlichen bestätigt worden sei,