

Recurs ein, worauf in dritter und letzter Instanz eine resp. in der §. 18 des Gesetzes vom 30. Januar 1835 bestimmten collegialischen Zusammensetzung gefasste Entscheidung des königl. Ministerii des Innern erfolgte, (fol. 158 seq. Act. Nr. 240) in welcher ebenfalls unter fernerweiter Aufhebung der Kosten, in der Hauptsache ausgesprochen wurde:

daß die Entscheidung zweiter Instanz, insoweit darin erkannt worden:

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

zu bestätigen sei.

Dagegen sei es im Uebrigen bei der Entscheidung voriger Instanz nicht zu lassen, sondern es habe, wenn zuvörderst durch ein Zeugniß des Stadtraths zu Leipzig glaubhaft zu den Acten attestirt worden:

daß die von dem Recurrenten Hänel v. Cronenthal zu Anlegung des Bahnhofes abzutretenden Grundstücke nach einem obrigkeitlich genehmigten Bauplane wirklich zur Bebauung mit Häusern bestimmt gewesen, die Straßenbaucommission eine anderweite Abschätzung dieser Grundstücke unter Zuziehung geeigneter Sachverständiger zu veranstalten, wobei die Letztern unter Hinweisung auf die einschlagenden factischen Verhältnisse zu verständigen wären, daß die Taxe der mehrgedachten Parzellen nicht nach ihrem Nutzungsertrage als Ackerland auszuwerfen, sondern dabei auf die Eigenschaft derselben als städtische Baustellen angemessene Rücksicht zu nehmen sei.

Das königl. Ministerium bezog sich hierbei, was den confirmatorischen Theil der Entscheidung anlangt, nicht nur auf die bereits in zweiter Instanz aufgestellten Gründe, sondern bemerkte auch noch (fol. 165 seq.):

Wenn nach §. 2 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 über die Nothwendigkeit des zur Eisenbahn abzutretenden Grundeigenthums überhaupt und den Umfang desselben, nach den 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 Plane entschieden werden solle, so sei darin mit ausdrücklichen Worten nicht bloß von der Richtung der Eisenbahn (der Eisenbahnlinie), sondern von der Anlage derselben überhaupt, d. h. von dem Inbegriff aller und jeder zu einer Eisenbahn gehörigen Einrichtungen und Anstalten, in räumlicher Beziehung gedacht, die Rede, und die gewählte Fassung habe, weit entfernt, daß damit eine Beschränkung beabsichtigt worden wäre, ganz im Gegentheil den Zweck, durch den Gebrauch eines allgemeinen und umfassenden Ausdrucks die namentliche Aufzählung aller einzelnen Bestandtheile einer Eisenbahn (für welche das Gesetz die Expropriation gestattet), deren es außerdem bedurft hätte, entbehrlich zu machen. Daß aber Bahnhöfe, als Sammelpunkte des nach und von den Eisenbahnen sich bewegenden Verkehrs, die Aufbewahrungsorte der vorhandenen Transport- und Betriebsmittel und als Ablegungsplätze für das vorrathige Brenn- und Unterhaltungsmaterial, zu den unumgänglich nothwendigen Bestandtheilen jeder Eisenbahnanlage gehörten, werde schon im gemeinen Leben Niemandem zu bezweifeln beigegeben,

der von dem Gegenstande überhaupt einen Begriff habe, und man würde daher den Gesetzgeber mit sich selbst in offenbarem Widerspruch setzen, wenn man ihm die Absicht unterlegen wollte, den Unternehmern einer Eisenbahn nur für den eigentlichen Bahnkörper und die Bahngebäude im engsten Sinne, nicht aber auch für die außerdem zum Betriebe unentbehrlichen Räumlichkeiten die Erwerbung des erforderlichen Grund und Bodens nöthigenfalls zwangsweise zu ermöglichen.

Eine solche Auslegung streite vielmehr so sehr wider die Natur der Sache, daß, wenn in dem dem Ministerio des Innern vorgelegten Plane einer Eisenbahnanlage auf hinlänglich geräumige und für den Verkehr bequem zugängliche Bahnhöfe an den dazu geeigneten Punkten der Bahnlinie überhaupt nicht oder nicht in der erforderlichen Maße Rücksicht genommen wäre, das Ministerium sich verpflichtet halten müßte, diesen Mangel des Plans von Amtswegen zu rügen und verbessern zu lassen, da, wenn einerseits die Expropriation nicht über das wirkliche Bedürfniß ausgedehnt werden solle, doch andererseits nicht minder darüber zu wachen sei, daß das Expropriationsgesetz nicht zu Gunsten eines schon in der ersten Anlage verfehlten Unternehmens in Kraft gesetzt werde, welches eben dieser Mangel halber dem öffentlichen Verkehr die Dienste, die man sich davon versprochen, nur unvollständig zu leisten vermöchte, und daher die Gewährung eines so wichtigen und tief in die Privatverhältnisse eingreifenden Privilegiums, wie das Expropriationsrecht, gar nicht gerechtfertigt erscheinen lassen würde.

Bei dieser Lage der Sache sei daher auch kein besonderes Gewicht auf den Umstand zu legen, daß nach der neuerlichen Versicherung des Directorii Blatt 63 b Act. Nr. 243 des dem Recurrenten Hänel gehörige und exproprierte Areal nicht bloß im Allgemeinen zur Erweiterung des Bahnhofes bestimmt sei, sondern von der Eisenbahn selbst und beziehentlich den Bahnhofesgebäuden unmittelbar bedeckt werden werde, mithin sogar nach der vom Recurrenten dem Gesetze gegebenen Auslegung der Expropriation unbedingt unterworfen sei.

Die in Ansehung der Werthsermittlung der abzutretenden Grundstücke erfolgte Reformatoria stützte dagegen das hohe Ministerium

auf die Nothwendigkeit der zu ermittelnden vollständigen Entschädigung, sowie auf das vorwaltende wirkliche Verhältniß, in welchem die fraglichen Grundstücke sich befänden, und wobei die solchen wesentlich inhärirende Eigenschaft von Baustellen nicht zu übersehen gewesen.

Nach Einsendung des Ministerialerkennnisses an die Straßenbaucommission des Kreisamtes Leipzig wurden die Interessenten von dieser Behörde auf Anordnung der königl. Kreisdirection nicht allein mit dem angewendeten Rechtsmittel, soweit es nöthig, abgewiesen, sondern ihnen zugleich eröffnet (fol. 174)

daß gegen diesen confirmatorischen Theil ein weiterer Recurs nicht stattfinde,

worauf sodann die Einweisung der sächsisch-bayrischen Eisenbahngesellschaft in die Hänel v. Cronenthal'schen Grundstücke durch die Straßenbaucommission erfolgte (fol. 179 b seq.)

Dieses Verfahren hat nun Reclamant zum Gegenstand seiner der Ständeversammlung vorgetragenen 257 Seiten enthaltenden Beschwerde gemacht.

Er bestreitet zuvörderst