

gewisser auch auf Bahnhöfe zu erstrecken, als Eisenbahnen ohne Bahnhöfe sich nicht denken lassen und letztere für erstere gar nicht entbehrt werden können, zumal da ja die Bahn selbst in dem Bahnhöfe beginnt oder sich endigt.

Ist es sonach nicht zweifelhaft, daß Bahnhöfe im Sinne des Gesetzes zu der Eisenbahn gehören, so wird es auch mit Erfolg nicht bestritten werden können, daß ein vor einem Bahnhöfe gelegener Vorplatz ein integrierender Theil des Bahnhofes selbst ist, da er zur An- und Auffahrt, sowie zu Aufstellung der Wagen, für welche sich im Innern des Bahnhofes kein Platz findet, bestimmt ist und somit den Zwecken des letztern unmittelbar dient, und es jedenfalls ganz gleichgültig ist, inwieweit die Eisenbahngesellschaft das zu Anlegung des Bahnhofes in ihren Besitz übergangene Terrain mit einer Vermachung umgeben oder offen lassen will.

Ebenso wenig kann man der Behauptung Hänel v. Cronenthal's:

b.

das Expropriationsgesetz beziehe sich bloß auf ländliche Flurbezirke und habe daher auf die in der Stadt Leipzig gelegenen Grundstücke gar nicht angewendet werden dürfen, Beitreten, denn es liegt auf der Hand, daß das zu Anlegung einer Eisenbahn erforderliche Grundeigenthum, mag es nun zu einem ländlichen oder städtischen Bezirk gehören, abgetreten werden muß, und der von Petenten für seine Behauptung angeführte Grund,

daß nämlich in der Ausführungsverordnung keine Instruction für die Taxation städtischer Grundstücke, welche einen höhern und nach der Lage sehr wandelbaren Werth hätten, zu finden sei,

durch die in §. 7 der angezogenen Verordnung vom 3. Juli 1835 enthaltene Bestimmung,

nach welcher den Taxatoren zur Pflicht gemacht ist, im Allgemeinen die Beschaffenheit des abzutretenden Grundstücksantheils an und für sich, sowie dessen Beziehung zu dem übrigen, dem Eigenthümer verbleibenden Besitztum, wodurch des erstern Werth zugleich mit bestimmt wird, nicht minder alle übrige Verhältnisse in Betracht zu ziehen, weshalb dem Eigenthümer durch die Abtretung der Parcellen, mit Rücksicht auf die dermalige Benutzung des betreffenden Grundstücks, ein unvermeidlicher Schaden erwachse, und unter Berücksichtigung alles dessen die Entschädigung so auszumitteln, daß dem Eigenthümer unter gewöhnlichen und mit dem Besitze nothwendig verbundenen Verhältnissen nach Empfang der ihm zu gewährenden Vergütung ein wirklicher Schaden nicht weiter übrig bleibe,

seine vollständige Widerlegung findet, da mit jener Bestimmung offenbar auch städtische Grundstücke getroffen werden.

Es ist ferner

c.

daß Recht der hohen Staatsregierung, Nachexpropriationen zu genehmigen, im Allgemeinen und insbesondere mit Hinsicht auf den vorliegenden Fall von Petenten bestritten worden.

Obgleich nicht geleugnet werden mag, daß eine Nachexpropriation ohne Maß und Ziel die Sicherheit des Grundeigenthums allerdings gefährden würde, so kann dennoch der hohen Staatsregierung das Recht, im Fall dringender Nothwendigkeit eine Nachexpropriation zu genehmigen, schon nach §. 31 der Verfassungsurkunde nicht abgesprochen werden, da ohne eine solche Berechtigung nicht selten das ganze Eisenbahnunternehmen, an welchem doch unleugbar der Staat ein so bedeutendes Interesse nimmt, scheitern müßte und der Zweck der Eisenbahn und mithin der des Gesetzes, welches der Errichtung

der Eisenbahn halber gegeben worden ist, nicht erreicht werden könnte.

Faßt man aber die von Petenten gerügte Nachexpropriation seiner Grundstücke näher ins Auge, so findet sich, daß,

α.

als die Expropriation des in der Hänel'schen Zeichnung roth gefärbten Grundstücks beantragt und Seiten der hohen Staatsregierung genehmigt wurde, die Bahn dem Verkehr noch keineswegs übergeben war, der Bau derselben vielmehr kaum begonnen hatte,

β.

daß gesammte in der Situationskarte blau und roth gefärbte Eigenthum der Hänel v. Cronenthal'schen Baustellen, und zwar sowohl der in den Kreis des eigentlichen Bahnhofes fallenden Parcellen, als des zum Vorplatze bestimmten Areal's, durch den am 17. November 1841 publicirten Bescheid der Straßenbaucommission der sächsisch-bayrischen Eisenbahngesellschaft zugewendet wurde, und

γ.

zwischen der von dem hohen Ministerio erteilten Genehmigung des ursprünglich zu Anlegung des Bahnhofes ausersehenen Raumes, welche am 22. October 1841 erfolgte, und der Erklärung derselben hohen Behörde, daß jene Expropriationsgenehmigung nachträglich auch auf die zum Vorplatze erforderlichen Parcellen erstreckt werde, ein Zeitraum von nicht mehr als 14 Tagen inne liegt, und es dürfte kaum zweifelhaft sein, daß nicht sowohl eine Nachexpropriation im eigentlichen Sinne, als vielmehr eine nachträgliche Abänderung des bereits vorgelegten, aber noch nicht ausgeführten Bauplans in Frage war.

Wenn übrigens nach der von dem Herrn Regierungscommissar in der ersten Kammer dieses Gegenstandes halber abgegebenen Erklärung das Versehen lediglich darauf beruht hat, daß anfänglich das Directorium in der Meinung gestanden, es liege zwischen dem abgesteckten Bahnhöfe und dem Eingange der Windmühlengasse Nichts in der Mitte, als ein freier Platz und öffentliche Wege, daß man jedoch, als bald darauf die Besitzverhältnisse und daß ein Theil jenes Platzes zu Baustellen bestimmt sei, bekannt worden, deshalb um nachträgliche Expropriation dieses Platzes, ohne welchen das zum Bahnhof bestimmte Areal nicht zu gebrauchen gewesen, nachgesucht habe, so konnte doch in der That das hohe Ministerium diesen Irrthum auf keine andere Weise, als eben durch die erteilte nachträgliche Genehmigung beseitigen, zumal da in dem Expropriationsgesetz sich keine Bestimmung vorfindet, welche nach erfolgter Genehmigung des Expropriationsplans alle weiteren Anträge auf Abänderung desselben untersagte und die Competenz des hohen Ministerii in Betreff der Expropriationsgenehmigung auf die gleich bei der ersten Einreichung des Plans oder überhaupt bis zu einem gewissen Zeitpunkte angebrachten Expropriationsanträge beschränkte oder auch für nachträglich in Frage gekommene Abänderungen und Erweiterungen des Plans eine andere Form des Verfahrens bedingte.

Nun hat Petent aber auch

2.ens

die Nothwendigkeit der Expropriation seines Eigenthums bezweifelt, und behauptet,

die hohe Staatsregierung habe nur den mündlichen Erläuterungen des von ihr selbst ernannten Oberingenieurs und den Versicherungen des Directorii Gehör gegeben, folglich eine sorgfältige Prüfung der Nothwendigkeitsgründe unterlassen.

Das hohe Ministerium, welches, wie bereits mehrfach erwähnt ist, nach §. 31 der Verfassungsurkunde und des darauf