

zu Begünstigung der Eisenbahnen basirten Gesetzes vom 3. Juli 1835, §. 2,

über die Nothwendigkeit der Abtretung des zu Eisenbahnen in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums überhaupt und den Umfang desselben, nach dem ihm über die Richtung und Anlage der Eisenbahn, sowie der dazu erforderlichen Wächthäuser und andern Gebäude, vorher zur Prüfung vorzulegenden und zu genehmigenden Plane, allein zu entscheiden hatte,

gibt in dem der ersten Kammer mitgetheilten und dem jenseitigen Deputationsbericht unter \odot beigefügten Exposé folgende Gründe für die Nothwendigkeit der von ihr ertheilten nachträglichen Expropriationsgenehmigung an.

Bei der Terrainaufnahme zu Anlegung des Bahnhofes sei von den Ingenieuren der sächsisch-bayrischen Eisenbahngesellschaft ursprünglich auf die innere Räumlichkeit des Bahnhofes, nicht aber auch auf dessen Lage zu den Umgebungen die nöthige Rücksicht genommen und in dieser Maße der Expropriationsplan dem Ministerio zur Genehmigung vorgelegt worden, welches seinerseits zu einer Ausstellung um so weniger habe Veranlassung finden können, als man in die der Expropriation und der Bauführung unterzuliegenden Grundrisse bloß die Umrisse der Bahnanlage selbst, ohne Rücksicht auf die Situation des umliegenden Terrains, einzutragen pflege.

Ein Blick auf die Pläne A und B lehre aber sofort, daß nach dieser Projectirung der Bahnhof für seinen Zweck so gut wie unbrauchbar gewesen sein würde. Denn mit Ausnahme der langen, nach Morgen liegenden Seite, wohin der den abgesteckten Raum durchschneidende döfener Weg verlegt werden sollen, und des übrigbleibenden Strüßs des letztern an der Mitternachtsseite, würde derselbe von Privatgrundstücken dicht umschlossen und von der Stadt gewissermaßen abgeschnitten gewesen sein. Nach Abend zu hätten ihn die Donner'schen Baustellen unmittelbar berührt; auf der schmalen, nach der Stadt zu gekehrten Fronte, wo der Haupteingang angebracht werden müssen, auf der einen Seite die Hänel'schen Baustellen, auf der andern das Friedrich'sche Grundstück den Zugang beherrscht. Die Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt wäre daher ausschließlich durch den schmalen döfener Feldweg in dessen ursprünglicher Breite von 10—12 Ellen vermittelt worden, auf welchem der gesammte Fracht- und Personenverkehr zwischen der Stadt und dem Bahnhofe sich hätte bewegen und kreuzen müssen, während für die Aufstellung der zum Anfahren und Abholen der Reisenden bestimmten Wagen und Fuhrwerke kein anderer Raum, als der sehr beschränkte und vom Bahnhof entfernte, überdies für den allgemeinen Verkehr unentbehrliche Plätze übrig geblieben sein würde.

Es liege daher am Tage, daß eine solche Einrichtung — ganz abgesehen von dem Interesse des Eisenbahnunternehmens selbst und von deren Unvereinbarkeit mit einer zweckmäßigen Anlage des Bahnhofes — schon vom gewöhnlichen sicherheitspolizeilichen Standpunkte aus, und um das nach dem Bahnhofe verkehrende Publicum nicht offener Lebensgefahr auszusetzen, sich als völlig unstatthaft dargestellt haben würde. Dazu sei noch der fernere Umstand gekommen, daß die Niveauverhältnisse eine Ausfüllung des ganzen, zum Bahnhofe bestimmten Areals um $2\frac{1}{2}$ bis 3 Ellen nöthig gemacht, und daß daher, wenn nicht unmittelbar am Eingange des Bahn-

hofes eine steile, für den Verkehr höchst unbequeme und nach den Umständen selbst gefährliche Appareille habe entstehen sollen, das Terrain vom Bahnhofe aus nach der Stadt zu allmählig habe abgeflacht und eingeebnet werden müssen, was jedoch nur durch Hineinziehung der zwischen dem Bahnhofe und dem Platze e gelegenen Grundstücke in die Anlage des erstern habe geschehen können.

Wenn hiernächst bei Gelegenheit der in jenseitiger Kammer über diesen Gegenstand stattgefundenen Discussion Seiten des Herrn Staatsministers noch erläuterungsweise hinzugefügt worden ist,

daß bei der Entschliesung des Ministerii auch die Frage: ob der Bahnhof nicht schon nach seinem ersten Anfange Raum genug zu Aufnahme der erforderlichen Gebäude, zu Aufstellung der ab- und zufahrenden Wagen, zu Aufbewahrung der Waaren und Güter, ferner, ob die nöthige Verkehrsverbindung bereits vorhanden, und, wenn nicht, auf welche Art und Weise eine solche Verbindung herzustellen sei?

zur sorgfältigen Erwägung gekommen sei, daß man aber gefunden habe, daß ein Flächenraum von 196.500 \square Ellen für den präsumtiven Bedarf eines Hauptbahnhofes durchaus nicht zu umfanglich sei, da der Bahnhof der leipzig-dresdner Eisenbahn in Leipzig 302.448 \square Ellen in sich fasse, daß man ferner in der Zahl, in dem Umfange und in der Stellung der projectirten Bahnhofesgebäude aller Art eine angemessene Beachtung des Bedürfnisses erkennt, sich auch überzeugt habe, daß der Raum zu Aufstellung der ab- und zufahrenden Wagen auf den muthmaßlichen Bedarf berechnet sei, und daß man ganz besonders anzuerkennen gehabt, daß die Verkehrsverbindung des Bahnhofes mit der Stadt eine wesentliche Berücksichtigung erheische,

und wenn dabei noch die Versicherung ertheilt wurde, daß die in dieser Angelegenheit gefaßte Entschliesung aus einer wohl begründeten Ueberzeugung der Nothwendigkeit in Rücksicht auf den Bahnbetrieb und auf den Schutz des Verkehrs gegen Gefahr hervorgegangen sei, und daß man die Verantwortlichkeit der Nichtbeachtung so unzweifelhaft gebotener Rücksichten gegen das allgemeine Interesse niemals würde haben auf sich nehmen können, so vermag die unterzeichnete Deputation der im Bericht der jenseitigen Kammer ausgesprochenen Ansicht:

wie man die der fraglichen Nachexpropriation vorausgegangene Prüfung der Dringlichkeit für zulänglich nicht erachten könne und daß die Zuziehung der zwischen dem Bahnhofe und dem Windmühlenthore gelegenen Fläche in ihrem ganzen Umfange von dringender Nothwendigkeit nicht geboten zu sein scheine,

um so weniger beizustimmen, als, abgesehen davon, daß nach §. 4. des Gesetzes vom 3. Juli 1835 die Unternehmer einer Eisenbahn schon im Allgemeinen zu allen und jeden Veranstaltungen, welche in Folge der Eisenbahnanlage für die Privat- und öffentliche Sicherheit nöthig werden, verpflichtet sind,

a.

das hohe Ministerium, welches nach den mehrangezogenen gesetzlichen Bestimmungen über die Nothwendigkeit der Expropriation allein zu entscheiden hatte, ganz natürlich bei der ihm obgelegenen Prüfung des Bauplanes darauf hingewiesen war, die ihm vom Directorio und dem Oberingenieur ertheilten Nachweisungen nicht unbeachtet zu lassen, zumal da

b.

das Directorium und die demselben beigegebenen Techniker den