

des Kaufmanns Hänel v. Cronenthal, welcher auf die in den Bereich der Bahnanlage fallenden Baustellen Nr. 38, 39, 40 umfangreiche Fabrikgebäude unmittelbar vor der Hauptfronte eines Bahnhofes hätte bauen wollen, hätte es gleich anfänglich davon Kenntniß gehabt, einen Grund mehr gefunden haben, die Baustellen der Expropriation zu unterwerfen, weil die Ausführung solcher Gebäude unter den nunmehrigen Umständen schwerlich die baupolizeiliche Genehmigung erhalten haben würde;

vergl. *ibid.* S. 20.

Daher müsse man

i) das Sachverhältniß vielmehr von dem Gesichtspunkte auffassen, daß sich die Nothwendigkeit gezeigt habe, die ganze Bahnanlage gegen den ursprünglichen Plan weiter nach der Stadt und dem Windmühlenthore zu vorzurücken, was die Acquisition des ganzen Hänel'schen Areal's in alle Wege unvermeidlich gemacht habe;

vergl. *ibid.* S. 23.

ii) Schon die gewöhnliche Vorsicht jeder Eisenbahnunternehmung erheische von vorn herein, auf möglichst geräumige Bahnhöfe Bedacht zu nehmen, da der Verkehr, und mit ihm das Bedürfniß an Administrationslocalen, Werkstätten und Vorrathshäusern, Ablagerungsplätzen u. s. w. einer unbestimmten Ausdehnung fähig wären und spätere Erweiterungen der Bahnhofsanlage nothwendig, jedoch mit größeren Schwierigkeiten verbunden wären, wenn sie nicht ganz unmöglich würden. Endlich solle

iii) nach der neuerlichen Versicherung des Directorii aber auch das Hänel v. Cronenthal gehörig gewesene und der Expropriation unterlegene Areal nicht bloß zur Erweiterung des Bahnhofes selbst benutzt, sondern auch mit Bahngebäuden unmittelbar bedeckt werden.

vergl. *ibid.* S. 25.

Uebrigens geht aus dem gedachten Aufsatze hervor, daß das königliche Ministerium des Innern

die Gründe, welche solches zu der Genehmigung einer nachträglichen Expropriation bewogen habe, aus den motivirten Anträgen des Directorii der sächsisch-bayerischen Eisenbahngesellschaft und den spätern mündlichen Erläuterungen des dabei angestellten Oberingenieurs geschöpft hat.

*ibid.* S. 18.

Bevor nun die Deputation auf diese von dem königlichen Ministerio des Innern angegebenen Gründe, welche der Genehmigung desselben zu der in Ausführung gebrachten nachträglichen Grundeigentums-Expropriation untergelegen, näher eingeht, bemerkt solche voraus,

„wie sie mit der Ansicht, daß das königliche Ministerium durch das Gesetz ermächtigt gewesen sei, auch nachträgliche Expropriationen zu gestatten,“

völlig einverstanden sei, ohne jedoch dabei zuzugeben,

daß solche Expropriationen lediglich nach oberflächlichem administrativen Ermessen und ohne vorausgegangene genaue Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse gesetzlich zu gestatten wären, da die Verfassungsurkunde §. 31 und die bereits angezogenen Expropriationsgesetze den Grundsatz mehr als deutlich aussprechen:

daß die Ueberweisung des Eigenthums nur in dringenden Nothwendigkeitsfällen und nach vorausgeschickter Prüfung der Frage über

die dringende Nothwendigkeit zu gestatten sei.

Wenn daher das königliche Ministerium des Innern die Gründe zu der Genehmigung zu der in Frage befangenen, nachträglich gestatteten Expropriation lediglich aus den Anträgen des bei der Sache offenbar sehr beteiligten Directorii der sächsisch-bayerischen Gesellschaft und den mündlich gegebenen Erläuterungen des dabei angestellten, daher keineswegs für unbefangenen zu erachtenden Oberingenieurs entnommen zu haben scheint, so erscheint solches der Deputation nicht ausreichend, sie ist vielmehr der Ansicht:

daß das Ministerium hätte eine so tief in das Eigenthumsrecht eingreifende Maßregel nur dann erst eintreten zu lassen sich bewegen finden lassen sollen, wenn solches sich von der Dringlichkeit der nachgesuchten Expropriation auch auf andere Weise überzeugt gehabt hätte,

sie ist aber hierbei der Meinung, daß die Beurtheilung des richtigen Standes der Sache dadurch zu erlangen gewesen wäre, wenn zuvörderst, nicht bloß durch die Versicherung beteiligter und in dieser Beziehung daher keineswegs ganz glaubwürdiger Personen, sondern auf einem anderen Wege, vorzüglich die von selbst sich hervorhebenden Fragen näher und gründlich untersucht worden wären, nämlich:

Bietet der Bahnhof der sächsisch-bayerischen Eisenbahn nicht schon nach seinem ersten Umfange Raum genug dar zur Aufnahme der erforderlichen, jedoch nicht unzweckmäßig und zerstreut aufgeführten oder noch aufzuführenden Gebäude und zur Aufstellung der ab- und zufahrenden Wagen? ingleichen der Aufbewahrung der Waaren und Güter?

ferner:

Ist die nothwendige Verkehrsverbindung des gedachten Bahnhofes bereits vorhanden? und wenn solches der Fall nicht,

weiter:

auf welche Art und Weise dürfte eine solche Verbindung mit möglichster Schonung der benachbarten Grundeigentümer herzustellen gewesen sein?

Aus der Beantwortung dieser Fragen, welche Erörterungen durch unbetheiligte Sachverständige angemessen, und Gestattung des Gehörs der Betheiligten, vor der Genehmigungsertheilung zulässig gemacht haben würde, würde sich die Ueberzeugung klar herausgestellt haben:

ob die nachträgliche Expropriation überhaupt von dringender Nothwendigkeit (welche eine gesetzliche und daher unerlässliche Bedingung ist) geboten sei oder nicht?

und

inwieweit zu Erlangung des Zweckes die Abtretung der fraglichen Grundstücke ganz oder nur theilweise in Anspruch zu nehmen gewesen wäre?

Ueber die letztbezeichneten beiden Fragen bleibt man aber zur Zeit noch in Ungewißheit und das um so mehr, da die Betrachtung der mitgetheilten Situationsrisse nicht nur die dringende Nothwendigkeit der Expropriation der ganzen auf dem Risse mit A. B. C. D. bezeichneten Grundfläche nicht (wie in dem oberwähnten Aufsatze behauptet wird), sondern vielmehr das Gegentheil und wenigstens soviel an die Hand zu geben scheint,

„daß schon eine partielle Beschlagnahme des Areal's A. B. C. D. hinreichend gewesen sein würde, das Bedürfniß des Bahnhofes der sächsisch-bayerischen Eisenbahn zu decken.“

Der Deputation will es nämlich erscheinen, als ob der