

Platz des Bahnhofes in seinem ersten Umfange groß genug sein würde, zu Aufstellung der Wagen sowohl als zur Annahme der Waaren und Güter, da außerhalb der Gebäude noch sehr bedeutende Räume, nach dem Abrisse des Bahnhofes auf der Situationscharte A. übrig und vorhanden sind, und sie muß eine solche Ansicht als die richtige zur Zeit noch festhalten, da von der Bewahrung eines Eigenthumsrechtes die Rede ist — eines Rechtes, dessen Aufrechthaltung so lange in Schutz zu nehmen ist, als nicht die Dringlichkeit einer Schmälerung vorerst ganz evident (was im vorliegenden Falle noch nicht erfolgt) nachgewiesen worden ist, und das um so mehr, als bei Beurtheilung der Zulässigkeit einer Expropriation über letztere kein Zweifel obwalten darf, da die Auslegung der Gesetze in solchen Fällen, den Rechten nach, allemal zu Gunsten des Grundeigentümers, dem ein wohlverworbenes Recht zwangsweise entzogen werden soll, zu bewirken ist.

Um aber eine angemessene Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt Leipzig herzustellen, bieten sich nach der Situationscharte C. mehre Mittel dar, denn es könnte zu dem Bahnhof und in demselben die Richtung eines Weges vom Windmühlenthore entweder nach der Ecke A. oder D. oder auch, und zwar in gerader Linie auf den auf dem Situationsriß A. mit den Worten „nach Döfen“ angegebenen Weg angenommen werden, und würde dem einen oder dem andern dieser Wege die Breite einer bei einer bevölkerten Stadt befindlichen Chausseestraße oder einer breiten städtischen Straße gegeben, so wäre in der That nicht abzusehen,

aus welchem Grunde die Behauptung aufgestellt werden könnte, diese Verbindung sei nicht ausreichend?

da zur Zeit die Communicationen zu andern Bahnhöfen, ja selbst die zu und in die bevölkerte Handelsstadt Leipzig ein Mehreres nicht erforderlich gemacht haben und daraus dennoch polizeiliche Uebelstände noch nicht hervorgegangen und wahrzunehmen gewesen sind.

Was nun aber die für die genommene Ansicht des königl. Ministerii des Innern in Beziehung auf die ertheilte Genehmigung der Expropriation des zwischen dem sächsisch-bayrischen Bahnhöfen zu Leipzig und dem sogenannten Windmühlenthore dafelbst gelegenen ganzen Areal's speciell aufgestellten vorstehend unter a) bis l) hervorgehobenen Gründe anbetrifft, so haben solche die Deputation zu einer andern Beurtheilung, als die oben ausgesprochene ist, nicht führen können.

Dem einleuchtend wollte ihr nicht sein,

ad a. b. c. d.

wie das Einschließen des Bahnhofes von Grundstücken anderer Besitzer (was doch bei andern Bahnhöfen auch vorhanden ist) das Bestehen der Eisenbahnen hätte gefährden können, und woraus ein Abschneiden von der Stadt abgeleitet werden dürfte, wenn eine hinlänglich breite Straße (die jedoch nur die Ueberweisung eines geringen Theils des nachträglich expropriirten Areal's in Anspruch genommen haben würde) von der Stadt Leipzig nach dem Bahnhöfen geführt worden wäre.

Die Nachbarschaft der Donner'schen und der Hänel von Cronenthal'schen Grundstücke erscheine daher der Deputation dem Zweck der Betreibung der Eisenbahn und Benutzung des Bahnhofes so wenig hinderlich, als der döfener Weg in der Breite von 10—12 Ellen nicht bloß in dieser Räumlichkeit gelassen, sondern soweit nöthig verbreitert werden konnte — aber was hierbei nicht übersehen werden darf, unter Zuziehung nur eines geringen Theils des mehrgedachten nachträglich expropriirten Areal's —!

Auch hat die Deputation

ad e.,

wie schon bemerkt worden, aus den Räumen, welche, den Si-

tuationen nach, außerhalb der Gebäude auf dem Bahnhöfen der sächsisch-bayrischen Eisenbahngesellschaft vorhanden sind, den Mangel des Platzes zu Aufstellung der ab- und zufahrenden Wagen zu erkennen nicht vermocht und von Dringlichkeit zur Ausmittelung eines besondern Platzes zu diesem Behufe konnte solche sich nicht überzeugen, und zwar so lange nicht, als die Nothwendigkeit nicht nachgewiesen ist, — ein Beweis, der jedoch, nach deren unvorgreiflichem Bedünken, der nachträglichen Expropriation hätte vorausgehen sollen.

Wenn

ad f.

die Ueberweisung des ganzen nachträglich für die gedachte Eisenbahn in Anspruch genommenen Grundeigenthums darum als nothwendig dargestellt wird, weil sicherheitspolizeiliche Gründe dafür sprächen und das Publicum offenbar außerdem der Lebensgefahr ausgesetzt sein würde, so erschien der Deputation eine solche ohne weitem Nachweis hingestellte Behauptung nicht hinreichend zu sein, weil sie voraussetzt, daß allen polizeilichen Uebelständen abgeholfen gewesen sein würde, — hätte man den döfener Weg auf der Situationscharte A. mit den Worten: „nach Döfen“ bezeichnet, als Eingang von der leipziger Windmühlengasse aus in den Bahnhof und wenigstens so breit wie die Windmühlengasse und nach Befinden noch breiter angenommen und daher zur Verbreiterung, soviel als nöthig, von dem anliegenden Grund und Boden durch Expropriation entnommen; denn folgerecht mußte die Deputation den Schluß ziehen, daß, wenn die Breite der Windmühlengasse, durch welche alles Fuhrwerk und überhaupt die ganze Passage nach dem fraglichen Bahnhof führt, keine weiteren polizeilichen Rücksichten nöthig macht, auch eine gleichweite Straße bis in den Bahnhof mit Anwendung zweckdienlicher Vorsichtsmaßregeln, z. B. der Anlegung von Seitenbarrieren eine mehre Gefahr nicht befürchten lassen könne.

Dem Niveauverhältnisse

ad g.

aber konnte nach der Deputation Meinung im vorliegenden Falle ein Einfluß auf die Entschließung über die nachträgliche Expropriation auf keine Weise zugestanden werden, weil eine fahr- und gangbare Linie vom Windmühlenthore nach dem Bahnhöfen durch resp. Erhöhung oder Vertiefung der Fläche ebenso gut herzustellen gewesen wäre, als solches auf dem ganzen nachträglich expropriirten Grundstück geschehen ist.

Die Zuziehung des letztern in seinem ganzen Umfange aber erscheint nach dem Allen von dringender Nothwendigkeit nicht geboten zu sein, da die Zuweisung des zu Anlegung einer gehörig breiten, zum Bahnhof führenden Straße als völlig genügend sich vor Augen stellen will.

Da aber dormalen

ad h.

nur davon: ob die nachträgliche Expropriation ganz oder theilweise dringend erforderlich gewesen sei? die Rede sein kann und die Absichten, welche Hänel von Cronenthal in Beziehung auf die Benutzung seines Grundeigenthums und die Gebahrung mit letzterem haben könnte, der Zukunft angehören, also noch gar nicht voraus zu bestimmen sind, indem solche unbezweifelt der erst künftigen Cognition der polizeilichen Behörde anheimfallen müssen, diese aber gewiß die Gefahren und polizeilichen Nachteile für die Umgebung nicht außer Acht lassen würde, so dürfte hierinnen ein Grund nicht liegen, welcher für die berührte nachträgliche Expropriation sprechen könnte, weil solcher sich nur auf ein gravamen de futuro stützen könnte.

Demnach hat sich aber die Deputation

ad i.

von der Nothwendigkeit des Vorrückens der ganzen Bahnanlage,