

die Compagnie genöthigt gewesen ist, auf der östlichen, südlichen und westlichen Seite des Bahnhofes noch ein Areal von 89,788 □ Ellen zu acquiriren, um dasselbe theils zum Bahnhofs zu benutzen, theils zu Ablagerungsplätzen liegen zu lassen. Einschließlich des letztern ergibt sich daher ein Gesamtflächeninhalt des sächsisch-bayerischen Eisenbahnhofs von 286,288 □ Ellen. Daß dieser nichts weniger als unverhältnißmäßig sei, erhellt aus einer Vergleichung mit dem Bahnhofs der leipzig-dresdener Eisenbahn in Leipzig, welcher, einschließlich eines wegen Unzulänglichkeit der ersten Anlage später hinzugekauften, und größtentheils zu Ablagerungsplätzen bestimmten Areals, nach einer glaubwürdigen Angabe jetzt 302,448 □ Ellen, mithin mehr als der Bahnhof der sächsisch-bayerischen Eisenbahn umfaßt. Selbst der Bahnhof der leipzig-dresdener Eisenbahn bei Dresden, welcher kein Hauptbahnhof ist und weniger Raum bedarf, enthält 157,440 □ Ellen. — Uebrigens gebietet schon die gewöhnlichste Vorsicht jeder Eisenbahnunternehmung, von vorn herein auf möglichst geräumige Bahnhofs Bedacht zu nehmen, da der Verkehr und mit ihm das Bedürfnis an Administrationslocalen, Werkstätten, Vorrathshäusern, Ablagerungsplätzen u. s. w. einer unbestimmten Ausdehnung fähig ist, spätere Erweiterungen der Bahnhofsanlage aber nothwendig mit größeren Schwierigkeiten verbunden sind, wenn sie nicht ganz unmöglich werden.

Wie sich nun aus der vom Ministerio des Innern gefaßten, Bl. 28 der Acten Rep. XIII. Loc. 8. Nr. 240 der Straßenbaucommission des Kreisamts in Leipzig bekannt gemachten Entschliebung, in Verbindung mit der von den ökonomischen Sachverständigen Bl. 49 b. auch für die Hänelschen Parcellen ausgeworfenen, in dem Bescheide der Straßenbaucommission Bl. 73 b. genehmigten Taxe (nach welcher Hänel v. Cronenthal für 1862 $\frac{1}{2}$ □ R. Land überhaupt 431 Thlr. 23 Ngr. 5 Pf. zu empfangen gehabt hätte) diejenige Differenz entsponnen hat, durch welche die jetzt vorliegende Beschwerde hervorgerufen worden ist, ergeben die beiliegenden Acten.

Das Ministerium selbst hat, nachdem die Hänelsche Reclamation zu seiner Cognition gediehen war, zweimal, zuerst Bl. 158 ff. der Acten Rep. XIII. Nr. 240, sodann Bl. 47 ff. der Acten Rep. XIII. Loc. 8. Nr. 245. auf eingewendeten Recurs zu entscheiden gehabt, und da die bezüglichlichen Verordnungen die Ansichten und Grundsätze, von denen dasselbe bei Beurtheilung der Sache ausgegangen ist, vollständig an die Hand geben, so beschränkt man sich darauf, auf den Inhalt jener Entscheidungen Bezug zu nehmen, und nur folgende rhapsodische Bemerkungen hinzuzufügen.

Die Hänelschen Beschwerden, soweit sie das Verfahren des Ministerii betreffen, zerfallen in drei Classen:

- 1) solche, welche die (technische und polizeiliche) Nothwendigkeit der Expropriation der dem Beschwerdeführer gehörigen Grundstücke bestreiten;
- 2) solche, welche die Gesetz- und Rechtmäßigkeit dieser Expropriation anfechten;
- 3) solche, welche gegen die ausgeworfene Entschädigungstaxe gerichtet sind.

Zu 1. ist bereits oben das Nothige bemerkt worden. Das Ministerium hatte sich über diesen Punkt nach §. 2 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 als Verwaltungsbehörde zu fassen und konnte nach den obwaltenden Localverhältnissen über die unbedingte Nothwendigkeit der von dem Directorio der sächsisch-bayerischen Eisenbahncompagnie mit Rücksicht auf die Bahnhofsanlage beantragten Landabtretungen ebensowenig im Zweifel sein, als in den spätern Einwendungen und Widersprüchen des Petenten einen Beweggrund finden, die ertheilte Genehmigung wieder zurückzunehmen oder zu modificiren.

Zu 2. Die Expropriation soll nach der Behauptung des Petenten ungesetzlich erfolgt sein:

a) weil das Expropriationsgesetz auf den zu Anlegung von Bahnhöfen nöthigen Grund und Boden überhaupt nicht Anwendung leide. Hierüber ist in der Ministerialentscheidung Bl. 165 ff. das Nothige bemerkt.

b) weil der größere Theil des ihm expropriirten Terrains nicht zu dem Bahnhofs selbst, sondern zu einem Vorplatze vor dem Bahnhofs bestimmt sei. — Hierbei ist zunächst zu erinnern, daß es sich nicht darum handelt, ob das fragliche Areal zum Bahnhofs oder zu einem Vorplatze vor dem Bahnhofs expropriirt worden, sondern darum, ob dieser Vorplatz als nothwendig für die Eisenbahnanlage anzusehen sei? Denn ist er dies, so ist auch nach §. 1, 2 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 die Expropriation gerechtfertigt. Die Nothwendigkeit dürfte aber durch obige Bemerkungen zur Genüge nachgewiesen sein. Daß die Bahn an ihren Anfangs- und Endpunkten in einen, für die An- und Abfahrt, sowie für die Aufstellung der Wagen den hinlänglichen Raum gewährenden freien Platz ausmünde, ist überhaupt ein an jede Anstalt dieser Art zu stellendes, unentbehrliches Erfordernis, und wo daher ein solcher nicht ohnehin vorhanden ist, wird er durch Expropriation geschaffen werden müssen, solchenfalls aber nicht minder, wie der Bahnhof selbst, als integrierender Bestandtheil der Eisenbahnanlage zu betrachten sein. — Im weitern Sinne kann übrigens der Vorplatz füglich als Theil des Bahnhofs selbst gelten, da er den Zwecken des letztern unmittelbar dient und es nach außen hin und in Beziehung auf die Expropriationsfrage völlig gleichgültig ist, ob und inwieweit die Eisenbahngesellschaft das zur Anlegung des Bahnhofs in ihren Besitz übergegangene Terrain einfriedigen oder lieber offen liegen lassen wolle. Auch ein Theil des vor den Eingängen des dresdener Bahnhofs gelegenen freien Platzes gehört der leipzig-dresdener Eisenbahncompagnie eigenthümlich. Hätte man aber auch in der Bestimmung der fraglichen Grundstücke zu Vorplätzen ein rechtliches Hindernis der Expropriation erkennen wollen, so würde dadurch für das Interesse des Petenten Nichts gewonnen worden sein. Denn die Gesellschaft hätte sich dann, um die Verbindung mit der Stadt nicht zu verlieren, in der unvermeidlichen Nothwendigkeit befunden, den Bahnhof selbst (im engern Sinne) bis an die Grenze des Platzes e. vorzurücken, was, bei der Beschränktheit dieses Raumes, für den öffentlichen Verkehr offenbar unvortheilhaft gewesen wäre, die Expropriation der Hänelschen Grundstücke aber nichtsdestoweniger nöthig gemacht haben würde.

c) Weil das Expropriationsgesetz überhaupt bloß auf ländliche Flurbezirke sich beziehe und daher auf die im Reichthum der Stadt Leipzig gelegenen Grundstücke gar nicht habe angewendet werden dürfen. — Dieser Grund ist in der Beschwerdeschrift (S. 183 flg.) neu hinzugekommen, hat daher auch in den Ministerialentscheidungen nicht berücksichtigt werden können. Einer Beleuchtung desselben enthält man sich auch hier, da sich dessen gänzliche Unstatthaftigkeit sofort zu Tage legt.

d) Weil der größere Theil der dem Petenten gehörigen Baustellen nach dem ersten, vom Ministerio genehmigten Plane nicht in den Bereich der Eisenbahnanlage gefallen, sondern erst in Folge einer nachträglichen Abänderung des Planes nach expropriirt worden sei. — Was es mit dieser angeblichen Nachexpropriation auf sich habe, darüber ist schon in der Entscheidung dritter Instanz Bl. 161 b. flg. das Nothige bemerkt worden. Es möge daher hier nun nochmals erwähnt werden:

1) daß die Ueberweisung des Eigenthums der Hänelschen Baustellen an die Compagnie, und zwar sowohl der in den Umkreis des eigentlichen Bahnhofs fallenden Parcellen, als des zum Vorplatze bestimmten Areals, durch den Bescheid der Straßen-