

so war das Ministerium in Stand gesetzt, sich zu überzeugen, daß der Umfang des Bahnhofes ein dem Erforderniß entsprechender sei. Beiläufig ist hier zu gedenken, daß zu wünschen gewesen wäre, es hätte der geehrten Deputation gefallen, die in dem diesseitigen Auffaß sub  $\odot$  angezogenen, ihr mitgetheilten Beilagen unter D. und E. mit abdrucken zu lassen, da dieselben die ausführlich motivirten und von dem Oberingenieur auf Verlangen des Ministerii mündlich erläuterten Anträge des Directorii enthalten.

War nun nach Vorstehendem für das Ministerium kein Zweifel über den nothwendigen Umfang des Bahnhofes vorhanden, so hatte dasselbe seine Prüfung noch außerdem darauf zu richten, ob die Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt eine angemessene sei, und es lag ihm diese Prüfung in einer doppelten Eigenschaft als oberster Expropriationsinstanz und als oberster Polizeibehörde ob.

Auch hier findet die geehrte Deputation die von dem Ministerio geltend gemachten Gründe für einen freien Zugang von der Bahn zur Stadt und umgekehrt nicht ausreichend. Sie behauptet, es sei nicht einleuchtend, wie das Einschließen des Bahnhofes von Grundstücken anderer Besitzer (was doch bei andern Bahnhöfen auch vorhanden sei) das Bestehen der Eisenbahn hätte gefährden können, es sei nicht abzusehen, woraus ein Abschneiden von der Stadt abgeleitet werden dürfe, wenn eine hinlänglich breite Straße von der Stadt nach dem Bahnhofe geführt worden wäre; sie ist der Meinung, daß die Nachbarschaft der Donnerschen und Hanel'schen Grundstücke dem Zwecke der Betreibung der Eisenbahn durchaus nicht hinderlich gewesen sein würde; sie hält endlich dafür, daß der obener Weg in einer Breite von 10 — 12 Ellen, oder bei angemessener Verbreiterung, wozu es nur der Zuziehung eines geringen Theils des expropriirten Areal's bedurft haben würde, ausreichend gewesen sei, um jene angemessene Verbindung zwischen Stadt und Bahnhof herzustellen.

Das Ministerium muß erklären, daß es, gestützt auf Kenntniß der Dertlichkeit, auf die Erfahrung der Unzuträglichkeiten für den Verkehr, ja der Gefahr für die Verkehrenden, welche mit der Beschränkung des freien Zuganges zu Eisenbahnhöfen verknüpft ist, diese Ansicht der geehrten Deputation weder im Allgemeinen noch im vorliegenden Falle zu theilen und zu der seinigen zu machen vermag. Handelt es sich um die Beschaffung des Zuganges zu einem Bahnhofe innerhalb eines Raumes, der bereits mit Gebäuden besetzt ist, so kann und wird allerdings in Frage kommen, inwiefern man dazu verschreiten soll, dergleichen Gebäude abzutragen, um jenen freien Zugang zu ermöglichen. In einem solchen Falle wird man sich muthmaßlich darauf zu beschränken haben, nur diejenigen Gebäude zu expropriiren, welche dem Zugange, sei es nun zu Gewinnung einer Eingangsstraße, sei es, um wenigstens einen freien Raum unmittelbar am Eingange des Bahnhofes zu beschaffen, hindernd im Wege stehen. Man wird sich dann damit begnügen müssen, einen Zugang herzustellen, wie es nun eben ohne zu große Opfer für die betheiligten Grundbesitzer und für das Anlagecapital des

Eisenbahnunternehmens thunlich ist. Ganz anders stellt sich das Sachverhältniß dar, wenn es sich handelt um Erhaltung eines freien Raumes zwischen Stadt und Bahnhof, zu diesem letztern selbst gehörig, der bereits vorhanden, mit Gebäuden nicht besetzt und dessen Grundfläche vor Anlegung des Bahnhofes nur theilweise dazu bestimmt war, künftig mit Gebäuden besetzt zu werden. Hier wird das Ministerium nothwendig bei der Genehmigung zur Expropriation alle diejenigen Rücksichten gelten lassen und sogar geltend machen müssen, welche einerseits der möglichst freie Eisenbahnverkehr und andererseits die bau- und sicherheitspolizeilichen Beziehungen erheischen. Und dies ist eben unser Fall. Das Ministerium konnte nimmermehr zugeben, daß der Eingang des Bahnhofes von Privatgrundstücken, bestimmt zu Errichtung von Gebäuden, unmittelbar berührt und dicht umschlossen sei, es konnte die Verantwortlichkeit nicht auf sich nehmen, den Verkehr zwischen Stadt und Bahnhof auf einen einzigen Weg hinzuweisen, auf einen Weg, der sich künftig zwischen Fabrik- und andern Gebäuden hätte hindurchziehen müssen. Man muß in der That die Rücksichten auf eine das Interesse des Handel treibenden und verkehrenden Publicums so unmittelbar berührende Einrichtung gänzlich verkennen, man muß die Behörden aller Verantwortlichkeit wegen von ihnen selbst geschaffener polizeilicher Uebelstände und Gefährdung entheben wollen, wenn man im vorliegenden Falle dem Ministerio ansinnt, seine Genehmigung zu der Beschaffung eines freien Zuganges zu einem Bahnhofe zu versagen, welcher für Jahrhunderte bestehen und den Andrang des nach allen Richtungen, von ihm aus und nach ihm hin, verkehrenden Publicums entsprechen soll. Ich erkläre, daß ich die Verantwortlichkeit der Nichtbeachtung im allgemeinen Interesse so unzweifelhaft gebotener Rücksichten niemals würde haben auf mich nehmen können.

Noch heute würde ich, wäre mir auch das entgegenstehende, jetzt vorliegende Deputationsgutachten mit Bestimmtheit angekündigt, keine andere Entschließung in dieser Angelegenheit zu fassen vermögen, als eben diejenige, welche zu Ende des Jahres 1841 gefaßt worden ist. Sie ist hervorgegangen, nicht wie die geehrte Deputation vermeint, aus einem oberflächlichen, administrativen Ermessen, sondern aus der wohl begründeten Ueberzeugung der Nothwendigkeit, in Rücksicht auf den Bahnbetrieb und auf den Schutz des Verkehrs gegen Gefahr. Man denke sich den Zugang zum Bahnhof von Gebäuden beschränkt, und nun diesen Zugang mit Fußgängern, mit Pack- und Personenwagen bedeckt, sich begegnend und durchkreuzend, den Andrang der Ankommenden und Abreisenden.

Welches Urtheil würden die betheiligten Behörden, würde das Ministerium insbesondere über sich ergehen lassen müssen, wegen Nichtbeachtung der allgemeinen Interessen in einem Falle, wo diese denen des Einzelnen entgegenstanden? Und doch hat das Ministerium beiderlei Interessen, soweit es möglich war, zu vermitteln gesucht!