

unterwerfen, kann doch wohl nicht in der Absicht liegen —.“ Gegen den Antrag Michaelis sprach noch Riquel (ebendort S. 278): „— Es soll gerade hier ausgeschlossen werden, daß die allgemeine Gesetzgebung des Bundes sich zu beschäftigen habe mit rein lokalen und provinziellen Interessen. Es giebt bekanntlich eine sehr große Menge von secundären Interessen rein lokaler Natur; diese nun nicht zu unterwerfen der allgemeinen Gesetzgebung, das soll gerade bestimmt und deutlich ausgesprochen werden —.“ Hieraus wurde, nachdem Michaelis seinen Antrag zurückgezogen hatte, die Beibehaltung der Worte: „im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs“ beschlossen (Eten. Ber. S. 278, 279, siehe auch Schlußberatung Eten. Ber. S. 702).

Also nicht das Eisenbahnwesen schlechthin, nicht jede Eisenbahn, sondern das Eisenbahnwesen nur im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, nicht jede Klein- oder Lokalbahn, sondern nur die dem Durchgangs-, dem allgemeinen, nationalen Verkehrs dienenden Eisenbahnen unterstehen der Reichsgesetzgebung und der Beaufsichtigung durch das Reich. Darüber, ob eine Eisenbahn der Landesverteidigung oder dem allgemeinen Verkehrs im Sinne der Reichsverfassung diene, wacht das Reich-Eisenbahnamt, und entscheidet, wenn dieses mit der höchsten Landesregierung nicht übereinstimmt, gemäß Art. 7, Ziff. 3 der Reichsverfassung endgültig der Bundesrath des Deutschen Reiches¹.

Das Deutsche Reich hat von der ihm in Art. 4, Ziff. 8 seiner Verfassung übertragenen allgemeinen Befugniß bisher nur einen beschränkten Gebrauch gemacht. Ein vom Reichs-Landtagsamt ausgearbeiteter Entwurf eines Eisenbahngesetzes ist in den siebziger Jahren im Bundesrath gescheitert. Die dem Reich zustehende Aufsicht übt das Reichs-Eisenbahnamt aus, das durch Gesetz vom 27. Juni 1873 geschaffen ist. Dieses hat innerhalb der durch die Reichsverfassung bestimmten Zuständigkeit des Reiches das Aufsichtrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen, für die Ausführung der reichsgesetzlichen Vorschriften zu sorgen und auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervorgetretenen Mängel und Mißstände hinzuwirken. Wenn gegen eine vom Reichs-Eisenbahnamt verhängte Maßregel Gegenvorstellungen auf Grund der Behauptung, daß die Maßregel in den Gesetzen und rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet sei, erhoben werden, so hat das durch Zuziehung von richterlichen Beamten verstärkte Reichs-Eisenbahnamt über die Gegenvorstellung selbstständig und unter eigener Verantwortung nach collegialischer Berathung und Beschlußfassung zu befinden. Näheres folgt weiter unten bei den Reichsbehörden.

Weit wichtiger als die in Art. 4, Ziff. 8 dem Reiche gegebenen allgemeinen sind die in den Art. 41 ff. enthaltenen besonderen Befugnisse, die sich indess gleichfalls nur auf die „im Interesse der Landesverteidigung oder im Interesse des gemeinsamen (nationalen) Verkehrs“ stehenden Eisenbahnen, nicht auf Kleinbahnen beziehen.

Gemäß Art. 41, Abs. 1 der Reichsverfassung können Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, „unbeschadet der Landeshoheitsrechte“ für Rechnung des Reiches angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung concessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden. Das Gesetz muß ein Specialgesetz, keine bloße Position im Etatsgesetz sein. Die Etatsposition würde nur das Recht der Behörde bedeuten, die Ausgaben zu leisten. Das Specialgesetz soll die Erfüllung der in Art. 41 enthaltenen Vorbedingungen sein und insbesondere das Vorhandensein solcher Vorbedingungen zu einer solchen Bahn feststellen und den etwa entgegenstehenden Willen einzelner Bundesstaaten brechen². Die Worte „unbeschadet der Landeshoheitsrechte“ sind auf Antrag der verbündeten Regierungen in den preussischen Verfassungsentwurf mit aufgenommen und wollen bedeuten, daß die Landeshoheitsrechte

¹ Eben S. 107 ff.

² E. auch Arndt, *Recht*, S. 205, *Seibel*, *Comm.*, S. 269.