bis 31 und bezüglich der Friedensleistungen in § 15 des Gesetzes vom 13. Februar 1875 (R.-G.-Bl. 1875, S. 52) erfahren[1].

Keinerlei Verordnungsbefugnisse stehen dem Reiche zu bezüglich der Concessionirung von Eisenbahnen oder der Vorarbeiten zu deren Anlegung. Diese Materie ist noch lediglich der Landeszuständigkeit verblieben, da der Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes im Bundesrath gescheitert ist. Eisenbahnen bedürfen zu ihrer Anlegung einer landesherrlichen Concession, diese stellt ein Privileg dar[2]. Es bedarf der Ausstellung eines Privilegs, weil der öffentliche Betrieb der Eisenbahn zwischen verschiedenen Orten in die landesherrlichen Regalrechte eingreift (§§ 141, 142, Theil II, Tit. 15 des Allgemeinen Landrechts, § 36 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838). Die Ertheilung oder Versagung eines solchen Privilegs ist eine res merae facultatis; deshalb hängt es auch allein vom Ermessen der Landesregierung ab, ob und welche Bedingungen sie dem Privilegirten auferlegen will. In den Eisenbahngesetzen wie in den Bedingungen ist dem Staate vorbehalten, das Eigenthum der Bahn nach Verlauf einer gewissen Zeit (30 Jahren) unter festgesetzten Bedingungen zu erwerben. Von diesem Rechte ist, sobald es anging, Gebrauch gemacht. Die Staaten haben aber auch sonst ihren Einfluß als Concurrenten, namentlich ihre Mitwirkung bei Tariffestsetzungen, Erbauungen weiterer Linien, Rücklagen zum Reservefonds und dergl., benutzt, um die Eisenbahngesellschaften zum Verkauf ihrer Unternehmungen zu veranlassen. Solchergestalt sind die weitaus meisten und wichtigsten Eisenbahnen von den Bundesstaaten erworben worden. Der preußische Staat ist durch Gesetz, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich vom 4. Juni 1876 (G.-S. 1876, S. 161), berechtigt, die ihm gehörigen Eisenbahnen an das Reich abzutreten. Dieses Gesetz hatte den Uebergang aller oder doch aller wichtigen Eisenbahnen an das Reich zu seinem Endziele. Indeß besteht zu dessen Verwirklichung vorerst keine Aussicht.

Das Reich hat hauptsächlich wegen der Frage, ob seine Betriebs- oder Verkehrsordnungen und seine Normen über Ausrüstung u. s. w. Anwendung finden, zu prüfen und in letzter Instanz endgültig darüber zu entscheiden, ob eine concessionirte Eisenbahn eine dem allgemeineren oder nur dem lokalen Verkehre dienende ist, auch ob sie aufgehört hat, nur dem lokalen Verkehre zu dienen und nunmehr dem gemeinsamen Verkehre dient (Art. 7, Ziff. 3 der Reichsverfassung)[3]. Dient die Eisenbahn dem gemeinsamen Verkehre, so hat der Bundesrath in letzter Instanz und endgültig darüber zu befinden, ob sie als Vollbahn oder als Nebenbahn aufzufassen ist, während das Reichs-Eisenbahnamt zu entscheiden hat, ob die Vorschriften der Reichsverfassung und die auf deren Grundlage errichteten Bundesrathsverordnungen, die Verkehrs-, die Betriebs-, die Signalordnung u. s. w. in allen Fällen von den Eisenbahnen befolgt sind. Das Reichs-Eisenbahnamt hat solche Entscheidungen bezüglich der bayerischen Eisenbahnen nicht zu treffen, da das Reich nur in den Fällen der Art. 41, 46, Abs. 3, und 47, also namentlich in den Fällen der Art. 42, 43, 44 und 45 der Reichsverfassung nicht für Bayern zuständig ist.

Schließlich ist noch Folgendes anzuführen:

Die Eisenbahnen haben je länger, je mehr, namentlich durch ihre Verstaatlichung, die Reglementirung des Betriebes und die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 von dem Charakter öffentlicher Verkehrsinstitute angenommen und von dem Charakter, Erwerbsunternehmen zu sein, verloren. Sie sind indeß nicht, wie die Post, im rechtlichen Sinne reine Verkehrsanstalten, und zwar namentlich aus folgenden Gründen nicht: 1) Ihre Anlegung beruht mehr als bei der Post auf der Absicht, Vortheil zu ziehen; die Post errichtet dagegen viele Anstalten, nur um dem Publicum und dem Verkehre zu dienen; 2) die Eisenbahntarife beruhen wesentlich auf der Absicht, Gewinn zu machen; die Post stellt

[1] Siehe Arndt, Komm. zur Reichsverf., S. 211, und weiter unten.

[2] Auch bei den sog. Kleinbahnen (s. Arndt, im Arch. f. öff. Recht, Bd. XI, S. 381 ff.), soweit sie den Verkehr zwischen mehreren Orten vermitteln.

[3] Siehe Arndt, im Arch. f. öff. Recht, Bd. XI, S. 384.

Ewiger Bund