

IV. Die Aufhebung des Widerspruchsrechts gegen Parallel- und Konkurrenzbahnen.

Die Bestimmung des Art. 3 beruht auf einem Antrag des Abg. Nicolais aus der Sitzung des konst. Reichstags v. 1. April 1867 St. V. 504. Man nahm an, daß die unbeschränkte Zulassung der Konkurrenz für die Zukunft des Eisenbahnwesens förderlich wirken würde.

Parallel- und Konkurrenzbahnen sind nicht identisch. Parallelbahnen sind Bahnen, die ungefähr dieselbe Richtung innehalten, wie die mit dem Widerspruchsrecht ausgestattete Strecke; es ist nicht notwendig, daß sie eine wirksame Konkurrenz ausüben; dies kann z. B. dadurch ausgeschlossen sein, daß sie durch ungünstigere technische Bedingungen auf die Erhebung höherer Tarife angewiesen sind. Umgekehrt brauchen Konkurrenzbahnen, d. i. Bahnen, die, weil sie dasselbe Ziel erreichen, also wirtschaftlich demselben Zweck dienen, eine wirksame Konkurrenz bilden, nicht als Parallelbahnen ausgebaut zu sein; bei besonders günstigen technischen Bedingungen können sie trotz größerer Umwege, welche den Begriff der Parallelbahn ausschließen, konkurrenzfähig bleiben. Ein Verbot von Parallelbahnen für den Zeitraum von 30 Jahren seit der Eröffnung der geschätzten Bahn enthielt z. B. § 44 des zum großen Teil noch jetzt in Kraft befindlichen preuß. Eisenbahnges. v. 3. Nov. 1838 (Ges. S. 305).

Ob es sich um wahlverwandene Rechte oder um bloße Ergänzungen handelt, ist im einzelnen Falle zu prüfen. Eine Zusicherung in der Konzessionsurkunde dürfte stets als ein wahlverwandenes Recht anzusehen sein; von allgemein gehaltenen Zusicherungen, wie sie Gesetze, z. B. das preuß. Ges. v. 1838 enthalten, gilt nicht dasselbe. Es ist anzunehmen, daß überall, wo ein solches Recht wirklich besteht, es in der Konzessionsurkunde ausdrücklich bestätigt ist; vgl. Art. 6 S. 307 H. 7, v. Rönne II 1 S. 325 H. 7 und v. Seydel S. 272.

Artikel 42.

Die Bundesregierungen verpflichten sich, die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Reg. zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und auszurüsten zu lassen.

Art. 42 enthält den leitenden Grundsatz des VII. Abschnitts der Reichsverfassung. Daß nicht diese Bestimmung, sondern die des Art. 41 an die Spitze des Abschnitts gestellt wurde, ist ein Fehler der Redaktion.

Dem Reich ist nach Art. 4 Ziff. 8 die Gesetzgebung und Aufsicht über das Eisenbahnwesen „im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs“ übertragen. Der materielle Inhalt dieser Gesetzgebung ist durch den VII. Abschnitt vorgezeichnet. Hier sind die Grenzen für eine Eisenbahngesetzgebung gezogen, die auf die Aufgabe der Wahrung der Interessen der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs beschränkt ist und alle Staatshoheitsrechte, die mit diesem Oberaufsichtsrecht des Reichs noch vereinbar sind, unberührt läßt. Auch das Oberaufsichtsrecht des Reichs erstreckt sich danach nicht auf das gesamte Eisenbahnwesen, sondern ist eben-