Eisenbahnen

I. Ueberblick S 653 *).
II. Errichtung und Aufsicht: 1. Konzessionen S 661.
2. Bahnpolizei S 664.
III. Organisation: 1. Beamte S 665.
2. Behörden S 669.
3. Beiräte S 673.
4. Verbände S 676.
IV. Verkehr: 1. Bahnbeförderung (Frachtrecht) S 679.
2. Tarife S 686.
V. Abgaben S 693.
VI. Privatrecht: 1. Haftpflicht S 697.
2. Bahneinheit, Bahnpfand S 700.
VII. Schutzgebiete S 703.

[EG = preuß. G über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. 11. 38 (GS 505)].

I. Eisenbahnwesen (Ueberblick)

I. Einleitung: § 1. Begriff und Einteilung. § 2. Geschichtliches. Umfang des deutschen Eisenbahnnetzes.
II. Das geltende Verwaltungsrecht
1. Die gesetzlichen Grundlagen.
§ 3. Reichsrecht. § 4. Die landesgesetzlichen Bestimmungen.
2. Systematische Zusammenfassung.
§ 5. Entstehung und Bau der Eisenbahnen (Konzession). § 6. Verwaltung und Betrieb, Finanzielles (Ausgleichsfonds), Aufsicht. § 7. Auflösung der Eisenbahn. § 8. Verhältnis der Eisenbahn zu anderen Verwaltungszweigen (Militär-, Post-, Telegraphen-, Zollverwaltung).

I. Einleitung

§ 1. Begriff und Einteilung. I. Die E. in ihrer allgemeinsten Bedeutung ist — nach wissenschaftlicher Begriffsbestimmung — ein Beförderungsmittel, durch das auf einer besonderen, nur für bestimmte Fahrzeuge benutzbaren Spurbahn unter Anwendung von Maschinenkraft Menschen, Güter und Nachrichten bewegt werden. Die zwei Merkmale, durch die sich die E. von anderen Beförderungsmitteln unterscheidet, sind also die feste Spur — Schiene — und die Bewegung mit Maschinenkraft — Dampf, Elektrizität, Preßluft, Gas usw. Als E. gelten nicht die mit Dampf, Elektrizität oder anderer mechanischer Kraft bewegten Fahrzeuge (Kraftwagen, Automobile usw.), die auf jeder Straße fahren können, andererseits auch nicht die durch tierische oder menschliche Kräfte auf bestimmter Spurbahn bewegten Beförderungsmittel. Eine Begriffsbestimmung der E. wird im § 2 des badischen G v. 23. 6. 00 betr. das Genehmigungsverfahren bei E.Anlagen (GVBl Nr. XXIX) dahin gegeben: E. im Sinne dieses Gesetzes sind Wege, auf denen sich die der Beförderung dienenden Fahrzeuge auf festgelegten eisernen Schienen oder Spuren bewegen. In einem Urteil des RG v. 17. 3. 79 (Entsch Zivilsachen I. Nr. 91) wird eine Begriffsbestimmung der E. nicht allgemein, sondern lediglich nach dem Gesichtspunkt aufgestellt, inwieweit das Reichshaftpflichtgesetz auf sie Anwendung findet.

An dieser Stelle sollen nur die Eisenbahnen betrachtet werden, die dem allgemeinen, öffentlichen Verkehr dienen, nicht auch die Kleinbahnen [¶] und die Privatanschlußbahnen.

Abgesehen von dem öffentlichen Rechte kommen bei den E. noch besondere privatrechtliche Beziehungen vor, vor allem bei ihrem Transportgeschäft, für das ein vielfach von dem gemeinen Frachtrecht abweichendes besonderes E.Frachtrecht gilt. [¶ Eisenbahnfrachtrecht unten S 679].

Ebenso tragen einen privatrechtlichen Charakter die Bestimmungen des Reichshaftpflicht-G v. 7. 6. 71, betr. die Entschädigungspflicht der E. für Tötungen und Verletzungen von Personen [¶ Eisenbahnhaftpflicht] und die Bestimmung über Verpfändung der E. [¶ Bahnpfandrecht unten Abschnitt VI S 700].

II. Die dem öffentlichen Verkehre dienenden E. werden nach verschiedenen Gesichtspunkten eingeteilt:

1. Nach technischen Gesichtspunkten sind zu unterscheiden: Normal- (Voll-), Schmal- und Breitspurbahnen. Für die E. innerhalb des Deutschen Reiches beträgt die normale Spur 1,435 m im Lichten der Schienen, die Schmalspur 1 m und 0,75 m (§ 9 der E.Bau- und BetriebsO. v. 4. 11. 04, RGBl S 307). Breitspurige Bahnen gibt es im Deutschen Reiche nicht mehr[1]).

2. Nach ihrer Bedeutung für den Verkehr: Hauptbahnen und Nebenbahnen (früher Bahnen untergeordneter Bedeutung).

3. Nach ihren Eigentums- und Betriebsverhältnissen: Staatsbahnen und Privatbahnen, Staatsbahnen in Privatverwaltung und Privatbahnen in Staatsverwaltung. Zahlreiche deutsche E. durchziehen das Gebiet mehrerer deutscher Staaten. Die sehr verschiedenartigen Rechtsverhältnisse dieser Bahnen — sowohl Staatsbahnen als Privatbahnen — sind durch besondere Staatsverträge von Fall zu Fall geregelt.

Die Privatbahnen sind in der überwiegenden Mehrzahl in den Händen von Aktiengesellschaften. Sie sind entweder aus den Mitteln der Eigentümer allein oder mit staatlicher Beihilfe gebaut. Die Staatsunterstützung findet sich in mannigfaltigen Formen: Feste verlorene Beiträge zu den Anlagekosten, unentgeltliche Gewährung von Grund und Boden, Uebernahme der Bürgschaft für Zahlung einer Mindestdividende, für Verzinsung der Obligationen, Uebernahme des Betriebs u. dgl.

*) Der „Ueberblick" (I) und die einzelnen Abschnitte (II—VII) ergänzen sich wechselseitig. Die Literatur ist in der Hauptsache nur bei dem „Ueberblick" vermerkt.

Ueber das „Eisenbahngarantiegesetz" vgl. S 657, den „Ausgleichsfonds" S 657, 658; über das sog. „Eisenbahnpostgesetz" S 659, die „Eisenbahnverkehrsordnung" S 680.

Die „Kleinbahnen" werden unter diesem besonderen Stichwort behandelt.

[1]) Zwischen dem Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz ist eine Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen getroffen (verkündet in der Bek. des Reichskanzlers v. 17. 2. 87, RGBl 111). Die Bestimmungen regeln die Spurweite der Gleise (nicht unter 1435 mm) sowie die Beschaffenheit desjenigen Rollmaterials, das aus Gründen seiner Bauart vom internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden darf.

(Herausgeber.)

Ewiger Bund

§ 2. **Geschichtliches. Umfang des deutschen Eisenbahnnetzes.**

I. Die erste deutsche E. ist die am 7. 12. 1835 dem Betriebe eröffnete Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth (6,04 km lang); es folgten 1837 die erste Teilstrecke der früheren Leipzig-Dresdener Privatbahn (jetzt zu den Kgl sächsischen Staatsbahnen gehörig), 1838 die ersten Strecken preußischer Privatbahnen, mit dem 1. 12. 38 die erste deutsche Staatsbahn (Braunschweig-Wolfenbüttel). Ueber die geschichtliche Entwicklung des deutschen E.Netzes vgl. Stürmer, Geschichte der E., 2 Teile, 1872, 1876; Kühn, Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen E.Netzes, Ergänzungshefte zur Z des Kgl preußischen statistischen Bureaus, Berlin 1882, 1883 ff.; Statistik der im Betriebe befindlichen E. Deutschlands, bearbeitet im Reichs-E.Amte I (Berlin 1882) S 38—78 und Anhang 2.

In den ersten Jahrzehnten des E.Zeitalters waren in Deutschland die Privatbahnen überwiegend. In Preußen insbesondere konnten Staatsbahnen erst gebaut werden nach Einführung der Verfassung, weil es dazu der Aufnahme von Anleihen bedurfte, die nach § 11 der V v. 17. 1. 1820 „nur mit Zustimmung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen Versammlung" möglich war. Ebenso waren im Königreich Sachsen hauptsächlich Privatbahnen vorhanden. In den meisten übrigen Mittelstaaten wurde dagegen sogleich mit dem Bau von Staatsbahnen begonnen. Auf Braunschweig folgten (1840) Baden und Nassau, (1843) Bayern und Hannover, (1845) Württemberg. In Sachsen wurde die erste Staatsbahn 1848 eröffnet. Die älteste preußische Staatsbahn ist die durch G v. 7. 12. 49 genehmigte Kgl Ostbahn. Das Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen erwies sich aber mit der Zeit aus wirtschaftlichen und politischen Gründen unhaltbar. Ein in den Jahren 1875 und 1876 unternommener Versuch, alle deutschen E. in das Eigentum und den Betrieb des Deutschen Reichs zu übernehmen (Reichs-E.Gedanke) scheiterte. Bald darauf wurden der Ankauf der bestehenden Privatbahnen von den einzelnen Staaten in die Hand genommen und jetzt liegt die Sache so, daß das Staatsbahnsystem in allen deutschen Staaten das alleinherrschende ist. Am 1. 1. 09 ist die einzige noch vorhandene größere Privat-Bahn, die pfälzische Bahn, in den Betrieb des bayrischen Staats übergegangen. Es gibt nur noch wenige Privatbahnen und diese sind von dem Staatsbahnnetz eingeschlossen und können ein selbständiges Dasein nicht mehr führen.

Für die Entwicklung des preußischen E.Wesens ist von besonderer Bedeutung der zwischen Preußen und Hessen am 23. 6. 96 abgeschlossene Staatsvertrag, in dem nach dem Erwerb der hessischen Ludwigsbahn durch Preußen und Hessen nach dem Vertrage vom 8./9. 7. 96, das gesamte preußische und hessische E.Netz zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zusammengeschlossen und einheitlich verwaltet wird (preuß. G v. 16. 12. 96 GS 215). Diese Gemeinschaft, in die nach dem Staatsvertrag v. 14. 12. 01 (preuß. G v. 7. 7. 02 GS 297) auch die vormalige Main-Neckarbahn aufgenommen ist, und die infolgedessen in das Gebiet des Großherzogtums Baden hineinreicht, hat sich wirtschaftlich und finanziell für die Teilnehmer sehr gut bewährt und es sind wiederholt Versuche gemacht, eine ähnliche Gemeinschaft zur weiteren Vereinheitlichung des deutschen E.Netzes auch mit andern Staaten abzuschließen. Diese Versuche sind bis jetzt noch nicht von Erfolg gewesen. (Vgl. im übrigen Eisenbahnverbände, unten III 4).

II. Der Umfang des deutschen Eisenbahnnetzes gestaltet sich nach der letzten vorliegenden Statistik für das Rechnungsjahr 1908 wie folgt: An vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen waren vorhanden 57 354 km. Rechnet man hinzu die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen um 9175 km, so beträgt der Gesamtumfang 66 529 km. Dieses Netz verteilt sich auf 8 Staatsbahnnetze, einschl. der Militärbahn und der inzwischen in Staatsbesitz übergegangenen Pfalzbahn, mit 53 912 km und 89 Privatbahnen mit 3442 km. Die Staatsbahnen haben folgende Ausdehnung: Reichsbahnen 1986 km, preußisch-hessische Staatsbahnen 36 178 km, bayrische Staatsbahnen (einschl. Pfalzbahn) 7576 km, sächsische Staatsbahnen 2790 km, württembergische Staatsbahnen 1880 km, badische Staatsbahnen 1713 km, mecklenburgische Friedrich-Franzbahn 1100 km, oldenburgische Staatsbahnen 649 km. Von den Privatbahnen ist zwar nicht die längste, aber die für den Verkehr bedeutsamste die Lübeck-Büchener E. mit 144 km. Eine besondere Stellung neben diesen im Mutterlande gelegenen nehmen die in den deutschen Kolonien vorhandenen E. ein, die hier nicht berücksichtigt sind. [¶ unten Abschnitt VII S 703].

II. Das geltende Verwaltungsrecht *)

1. Die gesetzlichen Grundlagen

§ 3. **Das Reichsrecht.** Die grundlegenden Bestimmungen sind enthalten in a 4 Ziff. 8 und in Abschnitt VII (a 41—47) der RV. Hiernach unterliegt das E.Wesen der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung durch das Reich im Interesse der Landesverteidigung und des allge-

*) 1. Sollte die geplante Aenderung der Verfassung in Elsaß-Lothringen, wie es verlautet (Ende 1910), auch Aenderungen in dem E.Wesen der Reichslande im Gefolge haben, so findet sich das Nähere in den „Nachträgen" dieses Bandes oder des letzten Bandes.

2. Ueber das internationale Recht vgl. in dem vorliegenden Gesamtartikel namentlich die Abschnitte über „Frachtrecht", „Eisenbahntarife", „Eisenbahnverbände", auch „Konzessionen", „Schutzgebiete"; ferner die Artikel: „Landesgrenzsachen", „Staatsverträge", „Krieg".

Ueber die Beziehungen des Deutschen Reiches zur Gotthardbahn, in denen (zur Zeit noch nicht geklärte) Aenderungen bevorstehen, wird ein besonderer Artikel — je nach Erledigung der schwebenden Fragen, am Schlusse dieses Bandes oder des ganzen Werkes — unterrichten.

Außer den Lehr- und Handbüchern des Völkerrechts (v. Liszt § 29 I, v. Ullmann § 147 V) sind zu vergleichen: Meili, „Eisenbahnverträge" (in Holtzendorffs HB VR 3, 257); W. Kaufmann, Die mitteleuropäischen E. und das internationale öffentliche Recht, 1893; Kopp, Das völkerrechtliche Verfahren und die Rechtswirkungen bei Herstellung von E.Verbindungen an den Grenzen souveräner Staaten, Diss. Greifswald 1907.

(Vom Herausgeber.)

Ewiger Bund

meinen Verkehrs (unten § 5), in Bayern mit dem Reservatrechte, daß die a 42—45 und der erste Absatz von a 46 (betr. die Beaufsichtigung im Interesse des Verkehrs) auf diesen Staat keine Anwendung finden. Im ganzen Deutschen Reiche können hiernach für Rechnung des Reichs auch gegen den Widerspruch der Bundesstaaten solche E. angelegt oder an Privatunternehmer konzessioniert und mit dem Enteignungsrechte ausgestattet werden, die im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für notwendig erachtet werden. Sämtliche E. sind verpflichtet, sich den Anschluß neuer E. gefallen zu lassen. Die etwa bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das Widerspruchsrecht gegen die Anlage von Parallel- und Konkurrenzbahnen werden aufgehoben (a 41). Im Wege des Gesetzes können einheitliche Normen für den Bau und die Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen E. eingeführt werden (a 46 Abs 3). Den Anforderungen der Reichsbehörden in betreff der Benutzung der E. zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands haben sämtliche E. unweigerlich zu folgen, das Militär und das Kriegsmaterial sind zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern (a 47).

Die für die deutschen — ausschließlich der bayerischen — E. geltenden Bestimmungen setzen fest, daß die Bundesregierungen sich verpflichten, die E. im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten, die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anzulegen und auszurüsten (a 42). Es sind also einheitliche Betriebseinrichtungen, insbesondere Bahnpolizeireglements (jetzt Betriebsordnungen genannt) einzuführen, für ordnungsmäßigen, sicheren baulichen Zustand und genügende Ausrüstung mit Betriebsmaterial zu sorgen (a 43). Die E.Verwaltungen haben ineinandergreifende Fahrpläne, die für den Personen- und Güterverkehr nötigen Züge mit direkten Expeditionen unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel von Bahn zu Bahn einzurichten (a 44). Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Insbesondere sind übereinstimmende Betriebsreglements (jetzt Verkehrsordnung), gleichmäßige, tunlichst niedrige Tarife auf größere Entfernungen einzuführen, für Rohprodukte der sogen. Einpfennigtarif zunächst zu erstreben (a 45). Bei Notständen kann der Kaiser auf Vorschlag des Bundesratsausschusses niedrige Spezialtarife für Lebensmittel feststellen (a 46, Abs 1). [¶ Eisenbahntarife.]

Zur Ueberwachung der Ausführung vorstehender Bestimmungen ist durch G v. 27. 6. 73 (RGBl 164) eine besondere Zentralbehörde, das Reichs-Eisenbahnamt, eingesetzt. Ueber Gegenvorstellungen gegen eine von diesem verfügte Maßregel entscheidet das durch Zuziehung richterlicher Beamten zu verstärkende Reichs-E.Amt (§ 5 Nr. 4 des G, Regl v. 13. 3. 76, RGBl 197), das übrigens bisher noch nicht zusammengetreten ist. [¶ Eisenbahnbehörden.]

Ein Reichs-Eisenbahngesetz, auf das auch der § 5 des G v. 27. 6. 73 hinweist, ist bisher nicht erlassen, zwei in den Jahren 1874 und 1875 vom Reichs-E.Amte aufgestellte Entwürfe sind nicht an die gesetzgebenden Faktoren gelangt, über einen im Jahre 1879 dem Bundesrate vorgelegten Antrag des RK betr. reichsgesetzliche Regelung des E.Wesens nebst E.Gesetzentwürfen, hat dieser nicht entschieden. Vom Reiche sind jedoch folgende wichtige allgemeine Verordnungen erlassen: Die Eisenbahnverkehrsordnung (früher E.Betriebsreglement) v. 26. 10. 99 (RGBl 557) nebst mehreren Nachträgen [¶ Eisenbahnfrachtrecht], die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung v. 4. 11. 04 (RGBl 387) nebst Nachtrag v. 24. 6. 07 (RGBl 394) und die E. Signalordnung v. 24. 6. 07 (RGBl 277). Diese Verordnungen sind vorstehend in ihrer neuesten Fassung aufgeführt, sie bestehen schon viel länger und sind wiederholt, den Bedürfnissen des Betriebs und Verkehrs entsprechend, geändert. Sie sind auf Grund der a 42, 43, 45 RV ergangen, finden also auf Bayern keine Anwendung. Im Königreich Bayern sind indessen über dieselben Gegenstände Verordnungen erlassen, die im wesentlichen mit den vorstehenden übereinstimmen.

§ 4. **Die landesgesetzlichen Bestimmungen.** Von den deutschen Bundesstaaten besitzt ein allgemeines E.Gesetz Preußen in dem G v. 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen (GS 505), das in Geltung gesetzt ist durch V v. 19. 8. 67 (GS 1426) in den im Jahre 1866 einverleibten Landesteilen, durch G v. 23. 3. 73 (GS 107) im Jahdegebiet, und durch G v. 11. 3. 70 in Waldeck (Wald. RegBl 29). Für Hohenzollern gilt das E.G v. 1. 5. 65 (GS 317), von dem nur noch kleinere Teile von Bedeutung sind (vgl. über die Entstehung dieses Gesetzes Gleim: Zum 3. November 1888, Archiv für E. 1888, 797 ff). Das Gesetz zählt 49 Paragraphen. Es regelt das Verfahren für die E.-Konzessionierung (§ 1), die Bildung der E.Gesellschaften und ihre Statuten (§§ 2, 3), die Feststellung der Bahnlinie und der Zweigbahnen (§§ 4, 5), die Geldbeschaffung (§ 6), den Grunderwerb, insbesondere die Enteignung für E.Zwecke (§§ 7—20), die Fristen für den Bau, die Inbetriebnahme der Bahnen (§§ 21, 22), die Bahnpolizei, die Haftpflicht (§§ 25—28), die Tarifverhältnisse und das Bahngeld (§§ 26—35), das Verhältnis der E. zur Post (§§ 36, 37). Außerdem enthält das Gesetz Bestimmungen über die E.Abgabe (§§ 38 bis 41), über den Erwerb des Eigentums der Bahnen durch den Staat (§ 42), über Ersatzansprüche im Kriegsfalle (§ 43), über den Anschluß anderer Bahnen (§ 45), über die staatliche Aufsicht (§ 46) und den Verfall der Konzession (§ 47), sowie Uebergangsbestimmungen (§§ 48, 49). Einzelne der Bestimmungen des Gesetzes, insbesondere die über die Bildung der E.Gesellschaften, über das Enteignungsrecht, über das Verhältnis der E. zur Post, über die Haftpflicht, sowie der § 44, nach dem die Herstellung von Konkurrenzbahnen gewissen Beschränkungen unterworfen war — sind durch die spätere preußische und die Reichsgesetzgebung geändert oder aufgehoben worden. Im übrigen bildet das Gesetz, insbesondere seine verwaltungsrechtlichen Bestimmungen, noch jetzt die Grundlage für die Regelung des E.Wesens in Preußen. — Ein Bedürfnis zum Erlaß eines E.Gesetzes trat in Preußen vornehmlich aus dem Grunde so früh hervor, weil anfänglich nur die Konzessionierung von Privatbahnen ins Auge gefaßt war und die Regierung es

Ewiger Bund

vorzog, zur Beseitigung jeder Unklarheiten und zur Sicherung des Rechtszustandes eine allgemein gültige Grundlage zu schaffen. In den übrigen großen deutschen Bundesstaaten begann, wie im § 2 bemerkt, der Staat gleichzeitig mit oder bald nach Entstehung der ersten Privatbahnen den Bau eigener Bahnen auf Staatsrechnung, für deren Anlage und Betrieb zunächst die Bestimmungen des gemeinen Rechts ausreichten. Für die Reichslande Elsaß-Lothringen sind gleichfalls landesrechtliche Bestimmungen nicht ergangen. Das dortige E.Netz — die „Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen" — ist Eigentum des Reichs und wird für Rechnung des Reichs durch eine vermittelst Erl v. 9. 12. 71 (RGBl 480) eingesetzte Kaiserl. Generaldirektion der E. in Elsaß-Lothringen verwaltet, die dem durch Erl v. 27. 5. 78 (RGBl 1879, 193) errichteten Reichsamt für die Verwaltung der ReichsE. unterstellt ist. In Bayern sind durch eine Kgl V v. 20. 6. 55 Bestimmungen über die Erbauung von Eisenbahnen getroffen. In Baden gilt das G v. 23. 6. 00 betr. das Genehmigungsverfahren bei E.Anlagen (GVBl XXIX, Archiv für E.Wesen 1902, 215). Es enthält in 12 Paragraphen ausschließlich Bestimmungen über die Genehmigung des Baues und Betriebes von E., die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind und nicht vom Staate unternommen werden, wobei es unterscheidet (§ 3) zwischen Hauptbahnen, Nebenbahnen und Kleinbahnen. Der Inhalt und die Form der Genehmigungsurkunden werden festgesetzt. In Oldenburg ist unter dem 7. 1. 02 ein Bahngesetz für das Herzogtum Oldenburg erlassen, (abgedruckt im Archiv für E.Wesen 1902, 694 ff). Es zerfällt in 4 Abschnitte. I. E. für den öffentlichen Verkehr; II. Privatanschlußbahnen; III. Bahnverbände; IV. Schlußbestimmungen. In dem I. Abschnitt sind Bestimmungen getroffen über die Genehmigung der E. — wobei gleichfalls Hauptbahnen, Nebenbahnen und Kleinbahnen unterschieden werden —, über die Einzelausführung, die Planfeststellung, Betriebseröffnung, Aufsichtsführung und Erneuerungsfonds, Erlöschen der Genehmigung. Entsprechende Bestimmungen für Privatanschlußbahnen enthält Abschnitt II. — Bahnverbände (a 31) sind Vereinigungen von Amtsverbänden, Gemeinden und Ortsgenossenschaften, die sich durch Vereinbarung eines Bahnverbandsstatutes zum Bau und Betriebe von E. zusammenschließen. In den übrigen Artikeln sind Festsetzungen über die rechtliche Stellung dieser Verbände, den Inhalt des Bahnverbandsstatutes, die Auflösung der Verbände enthalten.

2. Systematische Zusammenfassung

§ 5. **a) Entstehung (Konzession, Gesetz); Bau der Eisenbahnen.** Die Eigenschaft der E. als öffentliche, monopolistisch betriebene Verkehrsmittel erfordert, daß ihre Entstehung nicht ohne die Mitwirkung der Staatsgewalt, in Deutschland in der Regel der Einzelstaaten, erfolgen kann. Das Reich als solches hat nach a 41 RV das Recht der Anlage und Konzessionierung nur solcher E., die für die Verteidigung oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für notwendig erachtet werden. Von diesem Rechte ist bisher kein Gebrauch gemacht worden. Dagegen hat das Reich häufig den Bau neuer oder die Erweiterung bestehender Bahnen finanziell unterstützt, wenn die neuen Anlagen wesentlich für die Landesverteidigung von Bedeutung waren. In Elsaß-Lothringen erfolgt der Bau von Reichsbahnen auf Grund eines Reichsgesetzes, Privatbahnen werden von der Landesregierung konzessioniert. Der Bau von Staatsbahnen erfolgt nach besonderen, von Fall zu Fall erlassenen Gesetzen. Die Erlaubnis zur Anlage von Privatbahnen wird von dem Landesherrn erteilt. Anträge sind an die oberste Verwaltungsbehörde zu richten, in Preußen erfolgt die Entscheidung darüber unter der Mitwirkung des Staatsministeriums. Die Privatbahnen erhalten durch die Konzession die Rechte der juristischen Person. In ihrer Eigenschaft als Aktiengesellschaften sind sie den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs unterworfen (vgl. unten § 7, im übrigen den Art. Eisenbahnkonzessionen S 661).

Für den Bau der E. wird — bei Staatsbahnen in der Regel durch besonderen landesherrlichen Erlaß, bei den Privatbahnen in der Konzessionsurkunde — das Enteignungsrecht verliehen; auch sind für die Privatbahnen konzessionsmäßig Fristen vorgesehen, innerhalb deren die Bahn betriebsfähig fertig zu stellen ist. Ebenso enthalten die Konzessionen Bestimmungen über die Höhe des Baukapitals, die Art seiner Aufbringung und die Beschaffung der Geldmittel.

Der Bau der Staatsbahnen erfolgt nach denselben allgemeinen Grundsätzen, nach denen sonstige Staatsbauten ausgeführt werden, durch die E.Verwaltungsbehörden, die der Landesherr dafür bestimmt, in der Regel die Behörden, innerhalb deren Gebiete die neu zu bauende Bahnstrecke belegen ist. Die Beschaffung der Geldmittel geschieht, soweit nicht Fonds zur Verfügung stehen — wie dies beispielsweise in Preußen die Reserve- und Erneuerungsfonds der vom Staate seit 1879 erworbenen Privatbahnen waren — im Wege der Anleihe. Seitdem die überwiegende Mehrzahl der vom Staate neu gebauten Bahnen Nebenbahnen sind, erfolgt ihr Bau vielfach — insbesondere in Preußen — nur unter der Bedingung, daß der zum Bau der Bahn erforderliche Grund und Boden von den Anliegern unentgeltlich hergegeben oder ein dem Wert des Grund und Bodens entsprechender Geldbeitrag gezahlt, auch die Mitbenutzung der Chausseen und der öffentlichen Wege ohne besondere Entschädigung gestattet wird. Eine dahingehende Bestimmung wird regelmäßig in die preußischen Gesetze, betr. die Erweiterung des StaatsE.Netzes, aufgenommen (vgl. den Aufsatz: Das Sekundärbahnwesen in Preußen seit dem Jahre 1879 im Archiv für E. 1884, 115 ff). Ueber die Ausführung und den Stand der StaatsE.-Bauten wird in Preußen dem Landtage alljährlich ein besonderer Bericht (der sogen. Baubericht) erstattet, in dem insbesondere auch über die Verwendung der gesetzlich zugewiesenen Mittel Rechenschaft abgelegt wird. Die verausgabten Gelder werden der Staats-E.Kapitalschuld zugeschrieben.

§ 6 **b) Verwaltung und Betrieb. Finanzielles. Aufsicht.**

I. Die Staatsbahnen werden durch staatlich eingesetzte, aus Staatsbeamten bestehende Behörden (E.Direktionen, Generaldirektionen der E.) verwaltet, die den Ministerien (im Reich dem

Ewiger Bund

besonderen Reichsamte [oben § 3], in Preußen dem MinöA, in Bayern dem Min für Verkehrsangelegenheiten, in Württemberg und Baden dem Min des Auswärtigen, in Sachsen und Hessen dem FinanzMin, in Mecklenburg dem MinInn, in Oldenburg einer Abteilung des StaatsMin) unmittelbar unterstehen (vgl. im einzelnen unter ¶ Eisenbahnbehörden). Die Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen erfolgt auf Grund der VerwO v. 15. 12. 94 (GS 1895, 11 ff). Diese ist durch ein auf Grund Kgl. Erl v. 23. 11. 01 ergangene Verf v. 17. 5. 02 (GS 130) und später durch eine auf Grund Kgl. Erl v. 25. 3. 07 (GS 79), Erl v. 24. 5. 07 (E.VBl 134) nochmals geändert und steht in ihrer jetzigen Fassung seit dem 1. 4. 07 in Kraft. Der wesentliche Inhalt der letzten Aenderung ist die Einsetzung eines Eisenbahnzentralamts in Berlin. Dieses hat solche Geschäfte zu besorgen, deren einheitliche Regelung für alle oder mehrere E.Direktionsbezirke geboten ist [über das Nähere ¶ Eisenbahnbehörden § 5]. Dem MinöA unterstehen 21 E.-Direktionen für die Verwaltung, den Bau und den Betrieb der Staatsbahnen. Ueber ihren Sitz, die nähere Einrichtung, sowie die örtlichen Dienststellen (Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstätten-Aemter) vergl Eisenbahnbehörden § 5.

Die Verfassung der E.Verwaltungsbehörden ist eine bureaukratische; nur für gewisse Disziplinarsachen eine kollegiale.

Für Bayern ist durch Kgl V v. 18. 12. 06, und v. 3. 12. 08 die Verwaltungsordnung für die Verkehrsanstalten betreffend (Verord. und AnzBlatt 1906 Nr. 81 v. 20. 12. 06 und 1908 Nr. 81 v. 14. 12 08) eine der preußischen ähnliche Organisation geschaffen. An der Spitze der Verwaltung steht der StaatsMin für Verkehrsangelegenheiten. Ihm sind 6 E.Direktionen unterstellt. Daneben bestehen zur Erledigung einzelner Geschäfte, die zweckmäßig für das gesamte Verwaltungsgebiet von einer Stelle aus wahrgenommen werden, eine Reihe von Aemtern. Zur Wahrnehmung des örtlichen Dienstes sind mit ähnlichen Befugnissen, wie in Preußen Inspektionen eingesetzt. [Näheres ¶ Eisenbahnbehörden § 5 II].

Die E.Verwaltungsbehörden der übrigen Bundesstaaten sind ähnlich organisiert. Ihre Netze sind so wenig umfangreich, daß überall eine Direktion (Generaldirektion) genügt, in Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg, Schwerin und Oldenburg. Die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Fürsorge für ihre Beamten bei Unfällen, bei Krankheiten und bei Invalidität wird durch die allgemeinen Reichsgesetze und preußische Gesetze (UnfallfürsorgeG v. 18. 6. 01, Gesetz betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen v. 2. 6. 02, das KrankenversicherungsG v. 15. 6. 83, das InvalidenversicherungsG v. 13./14. 7. 1899 und die sonstigen Unfallversicherungsgesetze) geregelt. (Vgl. die betr. besonderen Artikel). Die E.Verwaltungen, insbesondere die der preußisch-hessischen E., gehen aber in der Sorge für die Wohlfahrt ihrer Beamten und Arbeiter weit über die durch die Gesetze vorgeschriebenen Verpflichtungen hinaus. (Vgl. Denkschrift über Gesundheitspflege und Wohlfahrtseinrichtungen für die preußisch-hessischen Staatsbahnen, Berlin 1907, und die alljährlich im Arch für E.Wesen veröffentlichten Aufsätze über die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen E.-gemeinschaft).

II. Die Einnahmen der Staatsbahnen dienen zunächst zur Bestreitung der Ausgaben. Ueberschüsse werden an die allgemeine Staatskasse abgeführt und gelangen mit den sonstigen Staatseinnahmen zur Verwendung. Die Ueberschüsse reichen in den meisten Bundesstaaten aus zu einer mäßigen Verzinsung der zur Anlage der E. aufgenommenen Gelder.

1. Für Preußen sind aus Anlaß der ersten größeren Vorlagen über den Erwerb von Privatbahnen im Jahre 1879 durch G v. 27. 3. 82, GS 214 ff) über die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der E.Angelegenheiten besondere Bestimmungen getroffen (sogen. finanzielle Garantien, daher üblich „Eisenbahngarantiegesetz"). Die Ueberschüsse sind zu verwenden: 1. zur Verzinsung der jeweiligen StaatsE.Kapitalschuld, welche für den 1. 4. 80 auf 1 498 858 100 Mk. festgestellt wurde; 2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Fehlbetrags im Staatshaushalte, der andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2 200 000 Mk.; 3. zur Tilgung der Staats-E.Kapitalschuld, alljährlich zunächst bis zur Höhe von $^3/_4$% derselben (§§ 1, 2, 4 des G). Inwieweit über diesen Betrag hinaus noch eine Tilgung stattfinden soll, bleibt der Bestimmung durch den Staatshaushalt vorbehalten. — Ueber die Berechnung der Staatsbahnkapitalschuld wurde früher alljährlich dem Landtage mit dem Etat eine besondere Aufstellung vorgelegt. In den letzten Jahren ist diese Vorlage unterblieben. Dagegen ist dem Betriebsbericht für 1909 zum erstenmal eine Bilanz der Staatsbahn beigefügt. Das G von 1882 ist ergänzt durch G v. 8. 3. 97 betr. die Tilgung der Staatsschulden (GS 43, und durch G v. 3. 5. 03 betr. die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung (GS 155). Hiernach ist ein etwaiger Ueberschuß des Staatshaushalts zur Bildung und Ergänzung eines Ausgleichfonds bis zur Höhe von 200 000 000 Mk. zu verwenden. Dieser Ausgleichsfonds ist wieder zu verwenden 1. für Bildung oder Ergänzung eines Dispositionsfonds der E.Verwaltung bis zur Höhe von 30 Millionen Mark, zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen usw.; 2. zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses der E.Verwaltung, soweit dieser nicht durch einen Ueberschuß im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt wird; 3. zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushalt zu angemessener Ausgestaltung des Extraordinariums der E.Verwaltung nach näherer Bestimmung im Staatshaushaltsetat. Ueber den Ausgleichsfonds und Dispositionsfonds wird alljährlich dem Landtag Rechnung abgelegt. Seine Verwendung erfolgt durch die Min der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten. — Ueber das Verhältnis der E.Finanzen zu den allgemeinen Finanzen, die Verwendung der E.-Ueberschüsse zu anderen Staatszwecken bestehen ungeachtet dieser Bestimmungen, lebhafte Meinungsverschiedenheiten, die alljährlich bei den Verhandlungen des Landtags über den E.Etat zum Ausdruck zu kommen pflegen. In den Staats-

Ewiger Bund

haushaltsetat für 1910 ist eine Bestimmung aufgenommen, nach der — zunächst für 5 Jahre — dem Ausgleichsfonds außer den rechnungsmäßigen Ueberschüssen des Staatshaushalts der Betrag des Reinüberschusses der E.Verwaltung durch den Staatshaushalt zugeführt werden soll, der 2,10% des statistischen Anlagekapitals (z. B. rund 210 Millionen Mark) übersteigt. Außerdem ist das Extraordinarium auf 120 Millionen Mk., oder, falls diese Berechnung einen höheren Betrag ergibt, auf 1,15% des statistischen Anlagekapitals begrenzt (vgl. Quaatz, Arch f. E.Wesen 1910 S 1121 ff).

2. In Bayern ist durch G v. 13. 8. 10 (GVBl S. 623) ein Ausgleichs- und Tilgungsfonds der Staatseisenbahnverwaltung gebildet.

In den Fonds sind nach a 2 einzulegen: 1. Ein Teil der Verkehrseinnahmen, der für das Jahr 1902 mit 20%, für die folgenden Jahre mit je 10% und schließlich im Jahr 1922 und die folgenden Jahre mit 120% der Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre berechnet wird. 2. Die durch die Tilgung der Vorjahre ersparten Zinsen mit 4% der getilgten Beträge. 3. Der Ueberschuß, der nach Bestreitung der Gesamtausgaben sowie nach einer Ablieferung von 3 Millionen Mark für das Jahr der Finanzperiode an den allgemeinen Staatshaushalt noch verbleibt. 4. Die Rückzahlungen auf Darlehn, welche die Staatsbahnverwaltung zu Zwecken der Wohnungsfürsorge oder zu sonstigen Zwecken aus Anlehensmitteln gegeben hat. 5. Die Zinsen aus den Beständen des Fonds. — Ergibt sich in einer Finanzperiode für den allgemeinen Staatshaushalt ein Ueberschuß, so wird die Ablieferung bis zur Höhe des Ueberschusses nachträglich dem Fonds zugeführt. In den Fonds muß wenigstens die für die vertragsmäßige Schuldentilgung des Rechnungsjahres erforderliche Summe eingelegt werden. Aus dem Fonds sind nach a 3 zunächst zu bestreiten: 1. Die vertragsmäßige Tilgung. 2. Fehlbeträge der Staatseisenbahnen, die sich nach Leistung der in a 2 Ziffer 3 bezeichneten Ausgaben ergeben sollten. — Ueberschreiten die nach Abschluß einer Finanzperiode verfügbaren Bestände des Fonds den Betrag von 20 Millionen Mark, so ist der Mehrbetrag gleichfalls für die Tilgung der Staatseisenbahnschuld zu verwenden. Nach a 4 sind die verfügbaren Mittel des Fonds, soweit sie nicht für die vertragsmäßige Schuldentilgung in Anspruch genommen werden, auf bewilligte Anleihen zu verrechnen oder zum Ankauf von Staatseisenbahnschuldverschreibungen zu verwenden oder verzinslich anzulegen. Das Gesetz tritt mit dem Jahre 1912 in Kraft. Ergibt sich nach den Rechnungen der Finanzperiode 1910/11 ein Reinertrag der Staatseisenbahnen von mehr als 6 Millionen Mark, so ist der Mehrbetrag dem Ausgleichs- und Tilgungsfonds zuzuführen.

3. In Württemberg ist durch G v. 29. 7. 99 (RegBl Nr. 25 v. 14. 8. 99) ein Reservefonds der StaatsE. gebildet worden. Das Gesetz ist am 31. 3. 09 außer Kraft getreten, und an seine Stelle ist das, gleichfalls auf die Dauer von 10 Jahren, d. h. für die Zeit v. 1. 4. 09 bis 31. 3. 1919 erlassenen G v. 25. 7. 10 getreten (RegBl S. 350). Bei Erlaß dieses Gesetzes sind die mit dem älteren gemachten Erfahrungen berücksichtigt worden. Sein wesentlicher Inhalt ist:

Der Reservefonds wird aus Betriebsüberschüssen der StaatsE.Verwaltung gebildet. Als solche gelten die Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben ohne Abzug des Bedarfs für den Schulden- und Pensionsdienst. Solange der Reservefonds die Summe von 5 Millionen Mark nicht erreicht hat, wird von dem nach dem Voranschlag im Etat der Staatseisenbahnen zu erwartenden Betriebsüberschuß in den Hauptfinanzetat höchstens der Betrag eingestellt, der in runder Summe dem Durchschnitt der wirklichen Betriebsüberschüsse während der letzten 10 Etatsjahre entspricht. Der wirkliche Betriebsüberschuß eines Etatsjahres wird bis zur Höhe dieses Durchschnitts für die laufende Verwaltung verrechnet, und zwar auch wenn der Voranschlag im Etat unter dem 10jährigen Durchschnitt bleibt, der wirkliche Betriebsüberschuß aber ihn erreicht oder übersteigt. Der Mehrbetrag fließt in den Reservefonds. — Sobald der Fonds die Summe von 5 Millionen Mark erreicht hat, ermäßigt sich der ihm zu überweisende Betrag um die Hälfte; die andere Hälfte ist für die laufende Verwaltung zu verrechnen. — Sobald der Reservefonds die Höhe von 10 Millionen Mark erreicht hat, ermäßigt sich der ihm zu überweisende Betrag auf ein Drittel. Die Mittel des Reservefonds sind zur Deckung von Fehlbeträgen zu verwenden, die sich bei dem wirklichen Betriebsüberschuß gegenüber dem oben genannten 10jährigen Durchschnitt ergeben. — Soweit die Bestände des Reservefonds nicht in Anspruch genommen werden, sollen aus ihnen Vorschüsse auf noch nicht vollzogene, für Eisenbahnzwecke bewilligte Anlehenskredite geleistet werden; eine Berechnung von Zinsen aus den Beständen findet nicht statt. Die der laufenden Verwaltung zu überweisenden Beträge sollen insbesondere für Bauten und andere außerordentliche Bedürfnisse, namentlich auf dem Gebiet der E.Verwaltung verwendet werden. Die am 31. März 1909 vorhandenen Bestände des auf dem G v. 29. 7. 99 beruhenden Reservefonds werden dem nach dem gegenwärtigen Gesetz zu bildenden Reservefonds zugewiesen.

4. In Baden ist durch G v. 10. 9. 42 eine eigene E.Schuldenkasse errichtet, in die die durch den E.Bau erforderlichen, durch Anleihe beschafften Mittel fließen, während ihr die Reinerträge der E.- (und früher der Post-) Verwaltung zugingen, mit denen die Anleihen verzinst und getilgt werden. Diese Einnahmen genügten zu jenem Zwecke nur bis 1874. Seitdem erhält die E.-Schuldenkasse alljährlich Zuschüsse aus den allgemeinen Staatseinnahmen.

Die Erträge der E.Bahnen, und zwar sowohl Staats- als auch Privatbahnen, unterliegen der Besteuerung durch Reich, Staat und Kommune. [¶ Eisenbahnabgaben unten Abschn. V.]

III. Die Privatbahnen werden durch Direktionen verwaltet, die als Organe der Aktiengesellschaften gelten, in deren Eigentum die Bahnen stehen. In den Konzessionen hat sich vielfach der Staat eine Prüfung der Befähigung einzelner, insbesondere der mit dem technischen Betriebe betrauten Beamten vorbehalten, im übrigen haben die Privatbahnen in der Wahl der Beamten freie Hand. Der Betrieb erfolgt in derselben Weise, wie bei den Staatsbahnen. Die Einnahmen werden verwendet zur Bestreitung der Ausgaben, Verzinsung und Tilgung etwaiger Schuldverschreibungen (Prioritätsobligationen) und Zahlung von Dividenden an die Aktionäre. Die Verpflichtung zur Rücklage besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds ist den Privatbahnen durch ihre Konzessionen vorgeschrieben [¶ Eisenbahnkonzession § 5.] Die Grundsätze über die Bildung und Verwaltung der Reserve- und Erneuerungsfonds für die preußischen Privatbahnen sind dargelegt in den Zirkularverfügungen des Handels-Min v. 25. 1. 57 und 27. 1. 58. (MBliV 1858, S 26—30). Die übrigen Organe der Aktiengesellschaft (Verwaltungsrat, Aufsichtsrat, Generalversammlung) haben die durch das Handelsgesetzbuch ihnen übertragenen Rechte gegenüber der Direktion.

Ewiger Bund

IV. Die deutschen Staats- und Privatbahnen sind in dem durch die Reichsverfassung festgesetzten Umfange (vgl. § 3) der Aufsicht des Reichs und seiner Behörde unterworfen. Neben der Reichsverfassung und unabhängig von ihr besteht eine Staatsaufsicht, die sich indessen auf die Staatsbahnen nicht erstreckt, bei denen Verwaltung und Aufsicht in einer Hand vereinigt sind. Nur den Privatbahnen gegenüber hat sich der Staat besondere, die Wahrung der öffentlichen Interessen bezweckende, Aufsichtsrechte vorbehalten, die in den einzelnen Bundesstaaten durch die Zentralverwaltungsbehörden, in Preußen unter dem MinöA durch Kgl E.Kommissare wahrgenommen werden. Zu diesen sind einige E.Direktionspräsidenten bestellt. [¶ Eisenbahnbehörden § 3.]

§ 7. c) **Auflösung der Eisenbahn.** Eine E. hört auf, wenn sie außer Betrieb gesetzt und beseitigt wird. In Deutschland sind Fälle von Außerbetriebsetzung und Abbruch von E Strecken nur vereinzelt vorgekommen, insbesondere bei Zusammenlegung von E.Netzen, die in Wettbewerb mit einander standen, und bei denen sich nach Beseitigung des Wettbewerbs der Betrieb einer Strecke wirtschaftlicher erwies, als der Betrieb zweier getrennter Strecken durch ein und dieselbe Verwaltung.

Für die Privatbahnen ist von dieser faktischen Beseitigung der E. das rechtliche Aufhören der E. zu unterscheiden. Eine Privatbahn hört auf durch Ablauf der erteilten Konzession, durch Verschmelzung (Fusion) mit einer anderen E., durch Erwerb vom Staat, durch Konkurs, durch Verfall der Konzession. In allen diesen Fällen tritt aber lediglich ein Wechsel in der Person des Eigentümers der Bahn ein; diese selbst bleibt bestehen.

Die Konzessionen der E. werden mit oder ohne Zeitbeschränkung erteilt, in letzterem Falle vielfach auf die Dauer von 99 Jahren. In Preußen hat der Staat nach dreißig Jahren vom Zeitpunkt der Transporteröffnung ab das Recht, das Eigentum der Bahn zu erwerben (§ 42 des E.G v. 3. 11. 38). Die Verschmelzung der Privatbahnen ist meist von der Genehmigung der Aufsichtsbehörden abhängig mit Rücksicht auf das hierbei vorwiegende öffentliche Interesse. Vereinigung von Staats- und Privatbahnen kann vorkommen, indem der Staat eine Privatbahn erwirbt oder die Privatbahn eine Staatsbahn ankauft. Erstere Fälle sind in den letzten Jahren wiederholt vorgekommen (Verstaatlichungen), der Verkauf einer Staatsbahn an Privatbahnen in Deutschland nur selten (braunschweigische E., ursprünglich Staatsbahn, dann Privatbahn, jetzt wieder preußische Staatsbahn, mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn). Ein derartiger Eigentumswechsel ist an die Zustimmung der gesetzgebenden Körper gebunden. In Preußen bedarf auch eine Verfügung über E. oder E.Teile durch Veräußerung zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags. Zu den E.Teilen gehören nicht die beweglichen Bestandteile und Zubehörungen, ebensowenig solche unbewegliche, welche für den Betrieb der E. entbehrlich sind. Eine dahingehende Bestimmung, deren Fassung durch § 4 des G v. 1. 4. 87, betr. Herstellung neuer E.Linien usw. (GS 97) festgestellt ist, wird in die den Ankauf oder den Neubau von E. betreffenden Gesetze aufgenommen.

Ueber den Konkurs der E. sind besondere, von den gemeinrechtlichen abweichende Bestimmungen nicht getroffen. In Deutschland sind Konkurse von Privatbahnen nur ganz vereinzelt vorgekommen.

Die Konzession verfällt in Preußen (§ 47 E.G), wenn die Gesellschaft eine der ihr obliegenden Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt. In den §§ 12, 13 der bayr. V v. 20. 6. 55 sind über die Beendigung und den Verfall der Konzessionen ähnliche Bestimmungen getroffen.

§ 8. **Verhältnis der Eisenbahnen zu anderen Verwaltungszweigen (Militär-, Post-, Telegraphen-, Zollverwaltung).**

1. Militärverwaltung. Die grundlegenden Bestimmungen für die Verpflichtungen der deutschen E. im Interesse der Militärverwaltung sind enthalten in den a 41, 46 Abs 3 u. 47 RV (vgl. oben § 3). Zur Ausführung dieser Bestimmungen sind ergangen das RG über die Kriegsleistungen v. 13. 6. 73 (RGBl 129 ff), das in den §§ 29—31, und das RG über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden v. 13. 2. 75 (RGBl 52 ff), das im § 15 die auf die E. bezüglichen Bestimmungen enthält. Zu ersterem Gesetze hat der BR unterm 1. 4. 76 (RGBl 137) eine Ausführungsverordnung erlassen, in der (Abschnitt VI) die besonderen Bestimmungen über die E. getroffen sind. Die Verpflichtung der E.Verwaltungen im Kriege besteht vornehmlich darin, daß sie die nötigen Ausrüstungsgegenstände für die Beförderung von Mannschaften und Pferden vorrätig zu halten, die Beförderung — gegen Vergütung — zu bewirken und ihr Personal und Material herzugeben haben. Auf dem Kriegsschauplatze und in dessen Nähe haben die E. bei Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Weiterführung des Betriebes den Anordnungen der Militärbehörde Folge zu leisten. Auch im Frieden sind die E.Verwaltungen zur Beförderung der bewaffneten Macht und des Materials des Landheeres und der Marine gegen Vergütung verpflichtet. Die näheren Bestimmungen zur Ausführung dieser Verpflichtungen enthalten die Militärtransportordnung v. 18. 1. 99 (RGBl 15 ff) und der Militärtarif für die Eisenbahnen (Bek des RK v. 18. 1. 99, RGBl 108 ff).

2. Postverwaltung. Die Verpflichtungen der deutschen (ausschließlich der bayerischen und württembergischen) E. gegenüber der Reichspostverwaltung sind festgestellt in dem G v. 20. 12. 75 (Eisenbahnpostgesetz), betr. die Abänderung des § 4 G über das Postwesen des Deutschen Reichs v. 28. 10. 71 (RGBl 318), zu dem der RK unter dem 9. 2. 76 Vollzugsbestimmungen erlassen hat (RZBl 1876 87 ff in Verbindung mit den später erlassenen Aenderungen, das. 1878, 261 und 1882, 4). Ueber die Verpflichtungen der E. untergeordneter Bedeutung (jetzt Nebenbahnen) zu Leistungen für Zwecke des Postdienstes ist durch Erl des RK v. 28. 5. 79 (RZBl 380 ff) Bestimmung getroffen. Das E.Postgesetz findet Anwendung auf die Staatsbahnen, und zwar auf die vom Staate erworbenen Privatbahnen, die nach

Ewiger Bund

seinem Erlaß konzessionierten und die älteren Privatbahnen, bei denen dies nach ihren Konzessionen zulässig ist. Die übrigen Privatbahnen haben die Berechtigung, an Stelle ihrer konzessionsmäßigen, die Verpflichtungen des E.Postgesetzes zu übernehmen (a 11).

Nach dem E.Postgesetz ist der E.Betrieb, soweit es seine Natur und seine Erfordernisse gestatten, in die notwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen (a 1); die E. sind verpflichtet, mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge auf Verlangen der Postverwaltung einen von dieser gestellten Wagen unentgeltlich zu befördern, in dem Briefe und dergleichen Sendungen, Packete bis zum Einzelgewicht von 10 kg einschl., das Postpersonal und seine Gerätschaften zu fahren sind (a 2). In den a 3—5 sind die Bestimmungen für den Fall enthalten, daß weniger oder mehr Transportmittel gestellt werden, a 6 trifft Festsetzungen über die Unterhaltung der E.Postwagen, die der E. gegen Vergütung obliegt, a 7 über die Postdiensträume auf den Bahnhöfen, a 8 über die Haftpflicht bei Tötungen und Verletzungen der Postbeamten auf der E. Die von der Post für die Leistungen der E. zu zahlenden Vergütungen werden in den Vollzugsbestimmungen festgesetzt, die im übrigen noch weitere Einzelheiten regeln. — Die für die Nebenbahnen gewährten Erleichterungen bestehen im wesentlichen darin, daß die unentgeltliche Mitnahme eines Postwagens nicht verlangt werden kann, und daß für die Leistungen der E. eine im allgemeinen ihren Selbstkosten entsprechende Vergütung gewährt wird. Diese Erleichterungen werden nur für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren nach der Betriebseröffnung gewährt.

In Bayern und Württemberg gehört das Postwesen zu den Reservatrechten (a 54 RV, a 13 E.PostG). Da der Staat gleichzeitig Betriebsunternehmer für die E. (in Bayern jetzt auch der pfälzischen) und der Post ist, die Einnahmen beider Verkehrsanstalten auch in eine Kasse fließen, so kommt nur die Verrechnung der Einnahmen beider Verwaltungszweige in Frage. In Württemberg sind hierfür besondere Bestimmungen durch einen MinE v. 30. 8. 86 (ZBl der Verkehrsanstalten Nr. 105, 541 ff) getroffen.

3. Reichstelegraphenverwaltung. Die Verpflichtungen der deutschen (ausschl. der bayerischen und württembergischen) E.Verwaltungen gegenüber der Reichs-Telegraphenverwaltung sind durch Beschluß des BR des Norddeutschen Bundes v. 21. 12. 68 festgestellt. Sie gehen im wesentlichen dahin, daß die E. die Benutzung ihres Geländes, soweit es außerhalb des freien Profils liegt und nicht von ihnen selbst benutzt wird, zur Anlage von Reichs-Telegraphenlinien unentgeltlich zu gestatten haben. Der erste Trakt der Telegraphenlinie wird von der Telegraphen- und E.Verwaltung gemeinschaftlich hergestellt. Im übrigen ist die E.Verwaltung verpflichtet, bei Anlage, Ueberwachung und Ausbesserung der Telegraphenlinien Hilfe zu leisten — gegen Entschädigung — und dem Personal der Telegraphenverwaltung bei ihren Dienstgeschäften das Betreten der Bahn zu gestatten, auch die Lagerung der Stangenvorräte zu erlauben.

Ueber die Ausführung der vom BR festgestellten Bestimmungen sind schriftliche Verträge abzuschließen. Die Bestimmungen gelten für alle Staatsbahnen, für die nach ihrer Feststellung konzessionierten Privatbahnen und für die früher konzessionierten Privatbahnen, falls es die Telegraphenverwaltung beantragt und die Konzessionsurkunden gestatten. In Ausführung des BR-Beschlusses ist ein für alle preußischen Staatsbahnen geltender Vertrag zwischen dem Staatssekretär des Reichspostamts und dem MinöA unter dem 28. 8.—8. 9. 88 abgeschlossen (preuß. E.VBl Nr. 25, 351 ff).

Bayern und Württemberg besitzen nach a 52 RV für die Telegraphenverwaltung ein Reservatrecht; die Verwaltung der Telegraphen untersteht in Württemberg der obersten Leitung und Aufsicht durch das auswärtige Ministerium, in Bayern dem Ministerium für Verkehrsangelegenheiten, die Beziehungen der Telegraphenzur E.Verwaltung werden also im Verwaltungswege geregelt.

Nach einem unter dem 7. 3. 76 erlassenen Reglement (ZBl 156 ff) sind die Eisenbahntelegraphen zur Beförderung gewisser, den E.-Dienst nicht betreffender Telegramme berechtigt, wofür sie dieselben Gebühren beziehen, die im übrigen für die Privattelegramme nach der Reichstelegraphenordnung zu entrichten sind. Einzelne für die E. wichtige Bestimmungen enthalten auch das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs v. 6. 4. 92 (RGBl 467), wonach Telegraphenanlagen, die von Transportanstalten mit ihren Linien ausschließlich zu Zwecken ihres Betriebs oder für die Vermittlung von Nachrichten betrieben werden, ohne Genehmigung des Reichs errichtet werden können. Eine Ausnahme machen Funken-Telegraphen-Anlagen, zu deren Errichtung durchweg die Genehmigung des Reichs erforderlich ist (RG v. 7. 3. 08 betr. Aenderung des G v. 6. 4. 92, RGBl 79). Auch das Telegraphen-Wegegesetz v. 18. 12. 99 (RGBl 705) enthält einige Festsetzungen über die Anlage von Telegraphenlinien auf dem Gebiet der E.

4. Zollverwaltung. Die Verpflichtungen der deutschen E. gegenüber der Zollverwaltung sind in dem VZG v. 1. 7. 69 (BGBl 317 ff), insbesondere im Abschnitt VII (§§ 59—73) enthalten. Sie gehen hauptsächlich dahin, daß die E. an den für die Zollabfertigung bestimmten Stationsplätzen die für die Zollabfertigung erforderlichen Räume zu stellen und die nötigen baulichen Einrichtungen zu treffen haben. Außerdem stehen den Zollbeamten zur Wahrnehmung der Aufsicht über die zollpflichtigen Güter gewisse Rechte zu, und das E.Personal hat bei Wahrnehmung der Zollgeschäfte hilfreiche Hand zu leisten. Ueber die zollamtliche Behandlung der Güter- und Passagiereffekten-Beförderung hat der BR gemäß § 73 VZG ein Eisenbahnzollreglativ, zuletzt unter dem 5. 6. 88, sowie Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet mit der E. bestimmte Passagiereffekten unter dem 30. 6. 92. erlassen (vgl. Bek des RK v. 18. 7. 88, ZBl 484 ff und v. 30. 6. 92, ZBl 472 ff).

Nach § 153 des VZG haben die E.Verwaltungen für ihre Angestellten für Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten zu haften, in die diese

Ewiger Bund

wegen Verletzung der zollgesetzlichen oder Zollverwaltungsvorschriften zu verurteilen sind.

Quellen: Die im Texte angezogenen Gesetze und Verordnungen, auch abgedruckt für Preußen in dem im MinöA herausgegebenen E.VBl. Besondere Amtsblätter bestehen noch: für Bayern in dem Verkehrsministerialblatt für das Königreich Bayern, für Sachsen in dem Amtsblatt der Generaldirektion der Kgl. sächsischen Staatsbahnen, für Württemberg in dem Amtsblatt der Kgl. württembergischen Verkehrsanstalten. — Ferner die vom Reichseisenbahnamt seit 1881 alljährlich veröffentlichte Statistik der im Betriebe befindlichen E. Deutschlands, sowie die von den größeren Bundesstaaten alljährlich dem Landtage vorgelegten Betriebsberichte.

Literatur: 1. Die wichtigeren (vornehmlich die volkswirtschaftlichen Beziehungen betreffenden) neueren Lehr- und Handbücher, in denen sich die ältere, sowie die Literatur über die einzelnen Zweige aufgeführt finden, sind: Sax, E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. II. Die E., 1879; Wagner, A., Das E.Wesen als Glied des Verkehrswesens, insbes. die Staatsbahnen, 1877 (besonderer Abdruck aus der 2. Aufl. der Finanzwissenschaft), neu bearbeitet aber nicht besonders veröffentlicht, in dessen Finanzwissenschaft[3], Teil I §§ 265—300 (1883); Ders., Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens (1909); Jäger, Die E.Kunde, 1887; Sax, Das Transport- und Kommunikationswesen, in Schönberg[4]. I S. 551—644 in Verbindung mit v. Scheel, Die Erwerbseinkünfte als Art der Staatseinnahmen, insbes. die E., das. III S. 61 ff.; v. Weber, Schule des E.Wesens[4], von Koch, 1885; Röll, Enzyklopädie des E.Wesens, 1890 bis 1895, 7 Bände; Cohn, System der Nationalökonomie. II. Finanzwissenschaft, 1889, III. Handels- und Verkehrswesen, 1898; Strutz, Die E.Verwaltung. Band I. Lieferung 3 des Sammelwerks: Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, 1901; Cauer, Betrieb und Verkehr der preußischen StaatsE. 2 Bände, 1897. 1903; Kröning, Die Verwaltung der preußischen StaatsE., 1891 (in vielen Beziehungen jetzt veraltet); Huber, Auf dem Wege zur E.Gemeinschaft! 1902; Macco, Die Entwicklung des E.Netzes, des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der preußischen Staatsbahnen, 1908; Kirchhoff, Zur Neuordnung der deutschen E.- und Staatsfinanzen, 1910; Maiholzer, Rentabilität der bayerischen Staatseisenbahnen 1911. — Ueber Statistik Wiedenfeld im HWStaatsW 3, 896; Statistik der Güterbewegung auf deutschen E., Jahrg. 27, 1909.

2. Das Eisenbahnrecht behandeln: Schrötter, Das preuß. E.Recht, 1883; Endemann, Das Recht der E., 1886; Eger, Handbuch des preuß. E.Rechts, 1886 bis 1888; Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten, 1888; Gleim, Das Recht der E. in Preußen. Band I. Das E.Baurecht, 1893; Koehne, Grundriß des E.Rechts 1906; Eger, E.Recht im Deutschen Reich und in Preußen 1910; Fritsch, Handbuch der E.Gesetzgebung in Preußen und im Deutschen Reich, 1906 (das beste und zuverlässigste Werk auf diesem Gebiet).

3. Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen, wöchentlich zweimal erscheinend seit 1843 und 1861, z. B. in Berlin; Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Preuß. MinöA, jährlich 6 Hefte, seit 1878. Das Archiv für E.Wesen enthält regelmäßige Uebersichten über die Literatur, für Deutschland und für das Ausland; Eger, E.rechtliche Entscheidungen u. Abhandlungen 1885 ff. **v. der Leyen.**

II. Errichtung und Aufsicht

1. Eisenbahnkonzessionen

§ 1. Einleitung. § 2. Voraussetzungen. § 3. Erteilung der Konzession. § 4. Rechte des Konzessionars § 5. Pflichten des Konzessionars. § 6 Verlust des Konzessionsrechts.

[K = Konzession]

§ 1. **Einleitung.** Die E.Unternehmung gehört nicht zu den Gewerben, deren Ausübung jedermann freisteht. Die Anwendung der Gewerbeordnung auf den Gewerbebetrieb der E.Unternehmungen ist durch § 6 dieses Gesetzes ausgeschlossen. Die hervorragende Bedeutung der E. für Staat und Gesellschaft und ferner der Umstand, daß ihr Bau und Betrieb ohne Eingriffe in öffentliche und Privatinteressen mannigfacher Art nicht möglich ist, haben zur Folge, daß überall das E.Unternehmungsrecht durch staatliche Bewilligung (Konzession) bedingt ist. Das durch die K begründete Recht ist ein Privilegium, dessen näherer Inhalt ebenfalls durch die K bestimmt wird, soweit in dieser Beziehung nicht etwa allgemeine Normen bestehen. Die Form der K ist in der Regel die eines einseitigen Aktes (Gesetz oder K-Urkunde); ausnahmsweise wird das E.Unternehmungsrecht auch in einem zweiseitigen Vertrage erteilt, so z. B. wenn ein anderer Staat der Unternehmer ist, durch einen Staatsvertrag. Auch in diesen Fällen hat das Recht die Natur des Privilegs.

§ 2. **Voraussetzungen der Konzessionserteilung.** Ob eine E.K zu erteilen oder zu versagen sei, liegt im freien Ermessen des Staates. Er ist nicht gehalten, die K unter bestimmten Voraussetzungen zu erteilen. Sie wird aber jedenfalls versagt, wenn das Unternehmen, sei es aus sachlichen Gründen (Verletzung anderer erheblicher öffentlicher Interessen), sei es mit Rücksicht auf die Person des Unternehmers (mangelnde Geldmittel oder sonstige Vertrauensunwürdigkeit), unzulässig oder wenn es nicht nützlich oder nicht ausführbar ist. Meist wird deshalb vom Unternehmer der Nachweis der Ausführbarkeit und Nützlichkeit des Unternehmens und der der Zahlungsfähigkeit verlangt; den der beiden ersten Erfordernisse erbringt er durch Vorlage der sog. allgemeinen Vorarbeiten. Nur in einzelnen Ländern bestehen darüber ausdrückliche Vorschriften.

In Preußen soll der Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens dadurch geführt werden, daß aus zuverlässigen Quellen die Erheblichkeit des jetzigen Personen- und Güterverkehrs zwischen den zu verbindenden Orten und die hauptsächlichsten Gegenstände des Warentransports bezeichnet werden. Die Ausführbarkeit des Unternehmens ist durch Vorlage einer Skizze der Geländeverhältnisse, insbesondere auch der Steigungen und Krümmungen, und einen Kostenanschlag ersichtlich zu machen: § 1 der Bestimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzessionierung von E.Anlagen, durch die KabO v. 11. 3. 38 genehmigt, abgedruckt in den „Vorschriften für die Verwaltung der preuß. und hess. StaatsE." (1910) II 98. Ueber die zum Nachweise der Ausführbarkeit des Unternehmens dienenden Vorarbeiten enthalten nähere Vorschriften die ministeriellen Bestimmungen v. 9. 8. 45, revidiert im April 1897. Bedarf es zur Vor-

Ewiger Bund