

Aber auch hier handelt es sich wiederum nur um den Erlaß eines formellen Gesetzes, um die Ausübung einer Verwaltungsbefugnis des Bundesrates und des Reichstages.

Neben diesen formellen Gesetzen ist aber gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens seitens des Bundesrates auch eine Reihe von Verordnungen ergangen, deren Gültigkeit, soweit sie Rechtsnormeigenschaft haben, stark angefochten ist. So vor allem die Gültigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung von 1892 und deren viele Abänderungen. Vor Erlaß des neuen Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 ist die Verkehrsordnung, und zwar wohl mit Recht, lediglich als Verwaltungsverordnung angesehen worden, deren Geltung nicht auf der Einführung durch das Reich, sondern auf der Annahme durch die einzelnen Eisenbahnverwaltungen beruhte. Nach dem heutigen Stande der Wissenschaft ist aber ihre Gültigkeit als Rechtsvorschrift fast allgemein, besonders auch „vom Standpunkte der reichsgerichtlichen Judikatur“, wie *H u b r i c h*<sup>64)</sup> ausdrücklich erklärt, anerkannt. Die Rechtsnormeigenschaft der Verkehrs-Ordnung von 1899 ergibt sich aus einer besonderen Delegation, die darin zu suchen ist, daß das neue Handelsgesetzbuch mehrfach auf die Verkehrsordnung Bezug nimmt<sup>65)</sup>. Dadurch nun, daß die Verkehrs-Ordnung von 1892, die lediglich auf Grund des Art. 45 d. NB. vom Bundesrat erlassen ist, in ihrer Schlußbestimmung IX den ausdrücklichen Vorbehalt der Änderung macht und daß die Bezugnahme des Handelsgesetzbuches auf die „Verkehrsordnung“ ohne Hinzufügung des bestimmten Datums vom 15. November 1892 geschehen ist, ist auch der Rechtsnormcharakter der vielen Änderungen der Verkehrsordnung als stillschweigend anerkannt anzusehen<sup>66)</sup>.

Die bisher unter Nr. II dieses Kapitels besprochenen Ver-

64) Das Reichsgericht über den Gesetzes- und Verordnungsbegriff. S. 54, 55.

65) HGB. § 453 Ziff. 3, 454, 459 Ziff. 6, 460 Abs. 1, 462—465, 466 Abs. 2 u. 3, 471, 472.

66) Vgl. hierzu *H u b r i c h*, Verwaltungsrath, Bd. 13 S. 164.