

## Der Föderalismus im deutschen Eisenbahnrecht

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger

### I. Die Regeln der Reichsverfassung von 1919

1. Das Eisenbahnrecht unterscheidet Bahnen des öffentlichen und des nichtöffentlichen Verkehrs. Zu den Bahnen des öffentlichen Verkehrs rechnen die Eisenbahnen, die von jedermann ihrer Zweckbestimmung entsprechend benutzt werden können. Das sind die Bundesbahn und die auf Grund der Landesgesetze (in Preußen des Eisenbahngesetzes von 1838 und des Kleinbahngesetzes von 1892) „konzessionierten“ nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Nach RVerf 1919 Art. 7 Ziffer 19 hatte das Reich die Gesetzgebung über die Eisenbahnen nur, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelte. Diese Gesetzgebung war keine ausschließliche, sondern nach Art. 12 eine konkurrierende. Die Länder waren für das Eisenbahnrecht zuständig, solange und soweit das Reich von seinem Gesetzgebungsrecht keinen Gebrauch machte. Diese konkurrierende Gesetzgebung betraf nur die Interessen der Landesverteidigung an den Eisenbahnen und an den Kleinbahnen. Sonst aber erstreckte sie sich nur auf die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, nicht dagegen auf die Kleinbahnen und die Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs (Privatanschlußbahnen, Grubenbahnen).

Die Kleinbahnen zählten zu den Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs, die dem öffentlich-lokalen Verkehr dienen. Die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse dieser Bahnen waren in Preußen im Kleinbahngesetz von 1892 geregelt. Von einer Unterstellung dieser Bahnen unter das Eisenbahngesetz von 1838 war abgesehen worden, weil sie als Bahnen „dritter“ Ordnung nicht den strengen baulichen und betrieblichen Vorschriften der Haupt- und Nebenbahnen unterliegen sollten. Vielmehr sollten Bau und Betrieb billig gehalten werden, da eine Wirtschaftlichkeit sonst nicht gewährleistet schien. Auch hoffte man, das Privatkapital für den Bahnbau zu interessieren.<sup>1)</sup>

In Anlehnung an das Preußische Kleinbahngesetz haben auch andere Länder das Kleinbahnwesen gesetzlich oder durch Verordnung geregelt. Zum Teil waren auch die allgemeinen Eisenbahngesetze oder Wegegesetze gültig. Vielfach wurden Bahnen dieser Verkehrsart in außerpreußischen Ländern aber schon als Nebenbahnen konzessioniert.

Die nach der Ausführungsanweisung zum Preußischen Kleinbahngesetz vom 13. August 1898 vorgenommene Unterscheidung der „nebenbahnähnlichen“ Kleinbahnen von den Straßenbahnen sollte die ersteren im Hinblick auf ihren Charakter als Eisenbahnen besonders hervorheben, zumal der auch von ihnen zu pflegende Güterverkehr geeignet schien, ihre zunehmende Bedeutung für den allgemeinen Verkehr darzutun.

<sup>1)</sup> Böttger: Grundlagen und Triebkräfte der preußischen Kleinbahnpolitik. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1931, S. 141.

2. Selbständig neben der Gesetzgebung steht die Eisenbahnaufsicht. Eine besondere Organisation für die Eisenbahnaufsicht ist aber immer nur für solche Bahnen eingerichtet worden, die nicht von der aufsichtsberechtigten Behörde selbst verwaltet wurden, da die Wahrung der Rechtsordnung bei diesen ohne weiteres als gewährleistet angesehen wird.

Nach RVerf 1919 Art. 15 übte die Reichsregierung die Aufsicht in den Angelegenheiten aus, in denen dem Reich das Recht zur Gesetzgebung zustand. Die Reichsaufsicht über Eisenbahnen behandelte Art. 95. Hiernach unterlagen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht vom Reiche verwaltet wurden, der Beaufsichtigung durch das Reich. Da es keine Staatsbahnen der Länder mehr gab, kamen für diese Beaufsichtigung nur die als Privatbahnen bezeichneten (also nicht reichseigenen Eisenbahnen) in Betracht.<sup>2)</sup>

Unter die Reichsaufsicht fielen nicht die Kleinbahnen und die Privatanschlußbahnen, die der Aufsicht der für die Genehmigung zuständigen Behörde unterstanden. Das war der Regierungspräsident und die zuständige Eisenbahndirektion gemeinsam. Die eisenbahntechnische Aufsicht, also die Ueberwachung des Betriebes hinsichtlich der Unterhaltung der Anlagen, der Betriebsmittel und der Betriebsdurchführung war Angelegenheit der Eisenbahnbehörde allein.

3. Mit dem Vorbehalt des Erwerbs- und Heimfallrechts in den Eisenbahngesetzen und in den Genehmigungsurkunden hat der Staat von vornherein kundgetan, daß Bau und Betrieb von Eisenbahnen eigentlich zu seinen Aufgaben gehören und er eine Eisenbahn dann zu übernehmen gedachte, wenn Gründe einheitlicher Verkehrs- und Betriebsführung dies geboten.<sup>3)</sup>

In RVerf 1919 Art. 89 war als Aufgabe des Reiches vorgesehen, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Die Rechte der Länder, Privateisenbahnen zu erwerben, waren auf Verlangen dem Reiche zu übertragen. Ferner war im Art. 94 ein Vorrang des Reiches für den Neubau von Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs enthalten, nicht dagegen für die Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs. Ebenso bestand Anschlußpflicht für jede Eisenbahn anderen Bahnen gegenüber.

4. Da RVerf 1919 Art. 90 sich nur auf die Deutsche Reichsbahn bezog, waren die Eisenbahnhoheitsrechte über die privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und des nichtallgemeinen Verkehrs mit Ausnahme der Eisenbahnaufsicht bei den Ländern verblieben. Im Rahmen dieser Verfassungsbestimmungen des Reiches galten die landesrechtlichen Eisenbahngesetze und Verordnungen weiter.

### II. Bestrebungen zur Rechtsvereinheitlichung

1. Die Entwicklung des Verkehrs der Eisenbahnen ließ klar erkennen, daß das vom Gesetzgeber einst vermutete Hineinwachsen der Kleinbahnen in das allgemeine Eisenbahnnetz sich verwirklichte. Die Kleinbahnen waren den Nebenbahnen auch in ihrer technischen Vervollkommnung immer ähnlicher geworden. Die Unterscheidung von Bahnen des allgemeinen und des nichtallgemeinen Verkehrs war überholt.

<sup>2)</sup> Die Reichsaufsicht wurde nach dem Gesetz über die Eisenbahnaufsicht vom 3. Januar 1920 in der obersten Instanz durch den Reichsverkehrsminister ausgeübt.

<sup>3)</sup> Böttger: Zur Kritik der Heimfälligkeit bei Eisenbahnen. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950/51, S. 65.

Was Wunder, wenn wiederholt angeregt wurde, für alle nichtreichseigenen Bahnen reichsrechtlich ein einheitliches Privatbahngesetz zu erlassen, zumal der eigentliche Unterschied zwischen der Reichsbahn einerseits und den Privateisenbahnen und den Kleinbahnen andererseits vornehmlich nur noch von der Eigentumsseite her gesehen wurde. Aehnliche Wünsche waren auch hinsichtlich der Privatanschlußbahnen laut geworden.<sup>4)</sup>

2. Ein merklicher Umbruch des Rechtszustandes wurde durch den Uebergang der Hoheitsrechte der Länder auf das Reich nach Art. 2 des Gesetzes über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 im Verein mit dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 herbeigeführt. Die Länder wurden damals jeder Staatsgewalt zugunsten einer einheitlichen Reichsgewalt entkleidet. Zwar war den Landesbehörden durch die Erste Verordnung über den Neuaufbau des Reiches vom 2. Februar 1934 die Ausübung der Hoheitsrechte im Auftrage und im Namen des Reiches insoweit übertragen, als das Reich nicht im Einzelfalle von seinem Rechte Gebrauch machte.

Immerhin befand sich die Eisenbahngesetzgebung und Aufsicht nunmehr im wesentlichen jedenfalls in der Hand des Reiches, das die Hoheits- und Aufsichtsrechte auch hinsichtlich der Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs ausübte.

3. Dieser neuen Rechtslage entsprang die Ausgliederung des Rechts der Straßenbahnen aus dem preußischen Kleinbahngesetz und der Erlass des Reichsgesetzes über die Beförderung der Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (neue Fassung vom 6. Dezember 1937). Damit wurde eine klare Trennung des Personenverkehrs auf der Straße von dem auf den Eisenbahnen durchgeführt. Zwar lehnt sich das neue Recht der Straßenbahnen vielfach an das preußische Kleinbahngesetz an. Jedoch sind Straßenbahnen jetzt nicht mehr Kleinbahnen im Sinne des preußischen Kleinbahngesetzes und Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs im Sinne der Reichsverfassung. Nunmehr sind sie im Zusammenhang mit dem wesensverwandten gewerbsmäßigen Personenverkehr auf der Straße rechtlich geordnet worden.

4. Aber auch sonst suchte die Entwicklung des Eisenbahnrechts zunehmend die in den einzelnen Landesrechten unterschiedliche Trennung von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und Kleinbahnen zu beseitigen. Das zeigt die Aenderung der §§ 315 und 316 StGB durch Gesetz vom 28. Juni 1935, das „Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939“ (insbesondere § 1), das „Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen vom 29. April 1940“ und Ergänzungsverordnung vom 6. Mai 1941. Und schließlich bezeugt dies auch die Einbeziehung der Kleinbahnen in die EVO vom 8. September 1938.

Wenn auch die Aufsicht über die Kleinbahnen in Preußen den Ländern als Auftragsangelegenheit belassen war, so war doch der Wille des Reiches, seine Eisenbahnhoheit bei den Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs auszuüben, in Gestalt mehrerer neuer Gesetze erkenntlich. Dazu gehören das „Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934“ (RGBl II S. 91), das in Hinsicht auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Bahnunternehmen des öffentlichen Ver-

<sup>4)</sup> Böttger: Die Zukunft der preußischen Kleinbahnen, insbesondere die Neuordnung ihrer Rechtsverhältnisse auf reichsgesetzlicher Grundlage. Technik und Wirtschaft, Jahrg. 1932, S. 246. Ders. zum Thema: Neues Eisenbahnrecht. Verkehrstechnik 1935, S. 147. Ders.: Zur Erneuerung des Rechts der Privatgleisanschlüsse. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1925, S. 668 u. 683.

kehrs erlassen war,<sup>5)</sup> ferner das „Gesetz, betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten vom 26. September 1934“ (RGBl II S. 811), das die Anwendung der Vorschriften über die Bahneinheit regelt, wenn sich ein Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs über das Gebiet mehrerer Länder erstreckt, weiterhin das „Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1936“ (RGBl II S. 215), das den bisherigen Unternehmer einer Bahn des öffentlichen Verkehrs mit zeitlich begrenzter Genehmigung verpflichtet, die Bahn auch über die Genehmigungszeit hinaus weiter zu betreiben, solange dies im Interesse des Reiches erforderlich schien. Zu nennen sind auch das „Gesetz, betreffend die Tarifhoheit über die nicht im Eigentum des Reiches stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Juli 1938“ (RGBl II S. 239) und die „Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder vom 28. März 1940“. Die im Jahre 1943 für die nichtreichseigenen Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs erlassenen vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen und die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung sind erwähnenswert.<sup>6)</sup>

### III. Der gegenwärtige Rechtszustand

1. Der föderalistische Gedanke findet im Bonner Grundgesetz eine besonders nachdrückliche Betonung. Infolgedessen konnte das Neuaufbaugesetz von 1934 keinesfalls weiter gelten. Damit löste sich die bisherige Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen Reich und Ländern auf. Ebenso fiel der Begriff „allgemeiner Verkehr“, der in der RVerf 1919 verankert war und auch noch für das Neuaufbaugesetz von 1934 galt, fort. Es gibt jetzt im Rechtssinne keine Kleinbahnen mehr, sondern nur noch Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und solche des nichtöffentlichen Verkehrs. Nach Art. 73 Ziff. 6 ist für die bundeseigenen Eisenbahnen die ausschließliche, nach Art. 74 Ziff. 23 für die übrigen Schienenbahnen — mit Ausnahme der Bergbahnen, die uneingeschränkt zur Länderzuständigkeit gehören — die konkurrierende Gesetzgebung eingeräumt. Im Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung hat der Bund das Gesetzgebungsrecht nur, soweit ein Bedürfnis nach bundesgesetzlicher Regelung unter den im Art. 72 Abs. 2 Ziff. 1—3 genannten Voraussetzungen besteht.

Der Bund hat durch das am 29. März 1951 (RGBl I S. 225 — Berichtigung vom 15. Juni 1951, RGBl I, S. 438) verkündete „Allgemeine Eisenbahngesetz“ dargetan, in welchem Umfange er von dem ihm nach Art. 72 GG. zustehenden Gesetzgebungsrecht Gebrauch machen will. Es enthält diejenigen Rechtsmaterien, deren Ordnung in Hinsicht auf die gebotene Sicherheit und Einheitlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Bundesgebiet durch die Gesetzgebung der Länder nicht wirksam genug erfolgen kann und deren einheitliche Fortbildung notwendig ist.

In Anlehnung an den Begriff „Schienenbahnen“ in Art. 74 Ziff. 23 GG. wird im § 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes festgestellt, daß Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes Schienenbahnen sind mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen; der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.

<sup>5)</sup> Böttger: Vollstreckungsschutz für Bahnunternehmungen. Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. (Begründet von G. Eger.) 55. Band, S. 217.

<sup>6)</sup> Diesen Bestimmungen konnten auch Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs unterstellt werden.

Es bleiben also übrig die bundeseigenen Eisenbahnen und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die sich untereinander nicht durch ihre Bauart und technische Ausrüstung oder ihren Verwendungszweck, sondern nur durch die Verschiedenheit der Vermögensträgerschaft (Eigentumsfrage) unterscheiden.<sup>7)</sup>

Im wesentlichen erfaßt das Gesetz nur die öffentlichen Eisenbahnen, während die nichtöffentlichen Eisenbahnen fast ganz der landesrechtlichen Gesetzgebung unterliegen. Ausgenommen sind nur die technischen Einheitsvorschriften (§ 3 Abs. 3).

Die Ermächtigung der Bundesregierung, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen zu erlassen, wird genau umgrenzt. Für Eisenbahnen, die dem nichtöffentlichen Verkehr dienen, ist die Ermächtigung der Bundesregierung auf Rechtsverordnungen beschränkt, die die Sicherheit und die technische Einheit des Eisenbahnbetriebes betreffen, insonderheit in Hinsicht auf den Wagenübergang. Im übrigen werden die Länderregierungen ermächtigt, diese Rechtsverordnungen zu erlassen.

2. Ob eine Schienenbahn im Einzelfalle als eine Eisenbahn anzusprechen ist, entscheiden die obersten Landesverkehrsbehörden im „Benehmen“, nicht im „Eilvernehmen“ mit dem Bundesverkehrsminister.

Das Recht, eine neue öffentliche Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, kann von der obersten Landesverkehrsbehörde erst dann verliehen werden, wenn es nicht vom Bund für die Deutsche Bundesbahn in Anspruch genommen wird. Ist dies nicht der Fall, kann das Land die Eisenbahn entweder selbst betreiben oder das Recht einem Unternehmer verleihen, vorausgesetzt, daß ein echtes Verkehrsbedürfnis besteht (§ 4 Abs. 2).

3. Die Eisenbahnaufsicht für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist nach dem GG. und diesem folgend nach § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes jetzt ausschließlich Sache der Länder. Staatsrechtlich beachtlich ist jedoch der § 51 des Bundesbahngesetzes, der die Deutsche Bundesbahn in die Lage versetzt, auf Antrag eines Landes Geschäfte der Verkehrsverwaltung des Landes, insbesondere die Eisenbahnaufsicht, nach den Weisungen und für Rechnung des Landes zu übernehmen. Hierdurch wird eine Auftragsverwaltung des Bundes für die Länder geschaffen. Allerdings zeigt die Handhabung in der Praxis bislang Verschiedenheiten. Das Land Nordrhein-Westfalen übt die Verwaltungsaufsicht aus, während die technische Aufsicht der Bundesbahn obliegt.

4. Beachtlich ist die Bestimmung des § 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die gedanklich eigentlich nicht so recht in das Gesetz hineinpaßt. Sie soll die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministers in der Frage der „Koordinierung“ klar herausstellen. Dieser soll darauf hinwirken, daß die Belange der verschiedenen Verkehrsträger ausgeglichen und ihre Leistungen und Entgelte aufeinander abgestimmt werden. Die Ueberparteilichkeit des Bundesverkehrsministers findet sich übrigens auch in den Koordinierungsbestimmungen des Bundesbahngesetzes (§ 14 Ziff. 1 b) und des Güterkraftverkehrsgesetzes (§ 7) wieder.<sup>8)</sup>

5. Ziel der Tarifpolitik der öffentlichen Eisenbahnen ist es, gleichmäßige und volkswirtschaftlich vertretbare Tarife für alle Eisenbahnen zu schaffen, wobei aber auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der betroffenen Bahnen angemessen

<sup>7)</sup> Hufnagel: Die Eisenbahngesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland. Bundesanzeiger Nr. 145 vom 31. Juli 1951.

<sup>8)</sup> Vielleicht hätte hierfür ein besonderes Koordinierungsgesetz geschaffen werden müssen.

Rücksicht zu nehmen ist. Falls mehrere Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs aneinander anschließen, besteht die Pflicht, die direkte Abfertigung einzurichten und durchgehende Tarife aufzustellen. Die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gesamtverkehrs und die gemeinwirtschaftliche Tarifausübung sind also maßgebliche Grundsätze. Somit wird hier der Gedanke des einheitlichen Frachtvertrages entsprechend § 453 HGB und § 53 Abs. 1 EVO verwirklicht.

Die Tarifhoheit über die Binnentarife und über die Gemeinschaftstarife der Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, steht den Ländern zu. Im übrigen aber liegt die Tarifhoheit beim Bund (§ 6 Abs. 4). Soweit Eisenbahnen die für die Bundesbahn geltenden Tarife als für sich anwendbar erklärt haben, gilt eine vom Bund erteilte Genehmigung auch für die Binnentarife dieser nicht zum Netz der Bundesbahn gehörenden Bahnen, wenn die Einführung der Tarifordnung nicht unverzüglich gegenüber der Aufsichtsbehörde abgelehnt und die Ablehnung bekanntgemacht wird.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz hat aber eine Lücke. Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951, das allerdings erst später als das Allgemeine Eisenbahngesetz erlassen wurde, bestimmt in seinem § 28, unter welchen Voraussetzungen der Bundesbahn die Durchführung oder Unterlassung tariflicher Maßnahmen auferlegt werden kann. Denn wenn die Bundesbahn einerseits nach kaufmännischen Grundsätzen (§ 4 und § 28 Abs. 1) verwaltet werden soll, sie zugleich aber auch die Interessen der deutschen Volkswirtschaft wahren soll, so muß sie sich gegen tarifarische Zumutungen dann wenden, wenn diese ihre wirtschaftlichen Verhältnisse in Unordnung bringen können. Deshalb ist im § 28 Abs. 3 vorgesehen, daß bei fruchtlosem Einspruch gegen tarifarische Anordnungen der Bundesregierung die Mehrbelastung auf den Bundeshaushalt übernommen werden muß. Eine gleiche Bestimmung fehlt im Allgemeinen Eisenbahngesetz. Daraus ergeben sich Meinungsverschiedenheiten darüber, ob der Bundeshaushalt oder die Länderhaushalte die etwaigen Mehrbelastungen, die aus tarifarischen Auflagen erwachsen können, zu tragen haben.<sup>9)</sup>

6. Das Uebergreifen der Reichsgesetzgebung in der Zeit von 1936 bis 1943 auf die nichtreichseigenen Eisenbahnen und die Kleinbahnen und deren hoheitliche Unterstellung unter den Reichsverkehrsminister machen, nachdem der Unterschied zwischen den Bahnen des allgemeinen und des nichtallgemeinen Verkehrs nicht mehr besteht und die Bahnaufsicht an die Länder zurückgegeben ist, zahlreiche Uebergangsbestimmungen notwendig, die im § 9 aufgeführt sind. So werden eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen aufgehoben, insbesondere solche, die mit dem föderativen Charakter des GG. nicht vereinbar sind. Die vereinfachten Bau- und Betriebsordnungen und die vereinfachte Signalordnung werden als Rechtsverordnungen im Sinne des § 3 aufrecht erhalten. Ihr Fortbestand als Bundesrecht regelt sich nach Art. 125 Ziff. 1 GG. Im übrigen werden sämtliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen hinsichtlich der Bestimmungen über die Bahnaufsicht der neuen, dem GG. und dem § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entsprechenden Rechtslage angepaßt. Gleiches gilt für das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Betriebe von Bahnunternehmungen des öffentlichen Verkehrs und für das Gesetz, betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten.

<sup>9)</sup> Pohl: Ausgleich für Tarifaufgaben bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Verkehr und Technik, 1952, S. 358.

#### IV. Die Eisenbahngesetzgebung der Länder

Das Allgemeine Eisenbahngesetz hat seiner Ergänzung durch Landesrecht weitgehend Raum gelassen, so daß die von ihm nicht geordneten Rechtsbereiche nunmehr in die Landeseisenbahngesetze aufgenommen werden können.<sup>10)</sup> Die Vorschriften solcher Gesetze sind unmittelbar anzuwendende Rechtssätze. Es handelt sich also keinesfalls um Rahmengesetze.

Die Eisenbahngesetze der Länder umfassen zwei Bahngruppen, einerseits die nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen, bei denen ein Unterschied zwischen einer „Konzession“ (Privileg) und einer (nur ganz beschränkt hoheitliche Merkmale ausweisenden) „Genehmigung“ nicht mehr zu bestehen braucht, andererseits die Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs. Die Bau- und Betriebspflicht wird künftig allen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs aufzuerlegen sein, wie auch die zur Durchführung des Unternehmens erforderlichen Machtmittel, vor allem das Enteignungsrecht, zu bewilligen sein werden.

Ein besonderes Augenmerk wird auf die Hafenbahnen hinsichtlich ihrer Anerkennung als öffentliche Eisenbahnen zu richten sein.<sup>11)</sup>

<sup>10)</sup> Bisher haben die Länder Württemberg-Hohenzollern durch Gesetz vom 13. März 1951 (Reg.Bl. S. 31) und Württemberg-Baden durch Gesetz vom 6. Juli 1951 (Reg.Bl. S. 49) Landeseisenbahngesetze erlassen. Sie weichen indessen von dem Entwurf des Eisenbahngesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ab, das in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen aller Länder aufgestellt worden ist. Das ist bedauerlich. Eine möglichst einheitliche Fassung der Eisenbahngesetze aller Länder wäre erwünscht.

<sup>11)</sup> Einzelheiten bei Böttger: Zur Rechtserneuerung bei Eisenbahnen. Verkehrstechnik, 1949, S. 3.

### Buchbesprechung

Wilhelm Böttger, Dr. Dr., Beigeordneter der Stadt Krefeld, Lehrbeauftragter an der Universität Köln: *Organisation und Wirtschaftsführung der Verkehrsunternehmungen*. Zugleich eine Einführung in die Problematik der deutschen Verkehrskrise. Düsseldorf, ohne Jahr. Verkehrs-Verlag J. Fischer. 102 Seiten. Steif geheftet, DM 6,30.

Es handelt sich hier nicht um eine systematische Leistung, sondern um eine vielseitige Schau von Verkehrsproblemen, die ein sowohl in den Sätteln der Verkehrspraxis wie der Verkehrswissenschaft versierter Verkehrsfachmann bietet. Dem Haupttitel zufolge könnte man annehmen, es läge hier vornehmlich ein Beitrag zu der immer noch relativ stiefmütterlich gepflegten Betriebswirtschaftslehre der Verkehrsunternehmen vor. Dies trifft aber nur in begrenztem Umfang zu.

Ein erster Hauptabschnitt, „Grundlagen der Verkehrsorganisation“ betitelt, schildert einleitend die Nebeneinanderentwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel. Während auf die Organisation im Sinne des Aufbaus der Verkehrsunternehmen nach Funktionen oder Abteilungen nicht eingegangen wird, ist eine Erscheinung, die hauptsächlich in das Verwaltungsrecht des Verkehrs gehört und auch schon in anderen Arbeiten das Interesse des Verfassers gefunden hat, stark in den Vordergrund geschoben: die Konzessionierung von Verkehrsunternehmen, deren Tatbestände sowohl generell wie vergleichend für verschiedene Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Straßenpersonenverkehr, Straßengüterfernverkehr, Autobahnen, Binnenhäfen) erörtert werden. Der Verfasser versucht, an dem von juristischer Seite vertretenen Begriff der Konzession als einer Delegation öffentlicher Funktionen an ein privates Unternehmen, das damit öffentlichen Charakter erhält, festzuhalten, möchte diesen Tatbestand aber selbst auch bei den Genehmigungen im gewerblichen Straßengüterfernverkehr trotz Fehlen des Kontrahierungszwanges erfüllt sehen. Man kann fragen, ob hier nicht allzuviel unter einen Hut zu bringen versucht wird. An die Konzessionsproblematik sind von eingehender Sachkenntnis zeugende Ausführungen über die Konzessionsabgaben — ein interessantes Grenz-

gebiet kommunaler Verkehrs- und Finanzpolitik — angeknüpft. Ein zweiter Hauptabschnitt trägt die Bezeichnung „Die Lehre von den Kosten“ und erweist sich als der am stärksten betriebswirtschaftlich orientierte. Er gibt vor allem eine vergleichende Übersicht über die Fortschritte der Selbstkostenrechnung und die Verwendung von Kontenrahmen bei verschiedenen Verkehrsmitteln, endend mit Hinweisen auf die Arbeiten des Selbstkostenausschusses beim Bundesverkehrsministerium und das Morgenthaler-Gutachten für das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen. Diese Darstellung der Verkehrskosten ist der Vertiefung fähig — es sei auf weitere einschlägige Bemühungen von Eisenbahnverwaltungen, insbesondere auch auf die Untersuchungen von Wilhelm Müller hingewiesen — und man hört daher gern, daß der Verfasser diese Arbeit als eine Vorstudie zu einer Darstellung der Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs betrachtet sehen möchte.

Der dritte Hauptabschnitt umreißt unter dem Titel „Die Sicherung der Erträge“ die gegenwärtige Problematik der Eisenbahn-Tarifpolitik wie der allgemeinen Verkehrspolitik, insbesondere der Wettbewerbsregelung. Gründliche Sachkenntnis und ein gesundes wirtschaftliches Urteil sprechen aus diesen Ausführungen, auch wenn sie sich z. T. nur auf eine Andeutung von Lösungsmöglichkeiten beschränken.

Allgemein ist die Fähigkeit des Verfassers, zahlreiche Probleme der Verkehrspolitik in anregender Form zu erörtern, dabei auch die Ansichten anderer Verkehrswissenschaftler und Verkehrspolitiker prägnant herauszustellen, zu rühmen.

Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn,  
Universität Mainz.

**Die Umgrenzung des lichten Raumes bei Regel- und Schmalspurbahnen.** Von Dipl.-Ing. L. Hechler, Reichsbahnrat. 2. erweiterte Auflage 1952, 372 Seiten mit 175 Abb. DIN A 5, Ganzl. DM 24,—. Otto Elsner, Verlagsgesellschaft Darmstadt, Berlin.

Das mit der schnell vergriffenen ersten Auflage gut eingeführte Buch über die