

Das preußische Kleinbahngesetz

Es gibt wohl nur wenig Begriffe, die so vielfältig ausgelegt werden wie der einer „Kleinbahn“. Daß eine Kleinbahn keine Modellbahn ist und daß auf einer Kleinbahn keine ICs verkehren, wird jedem Eisenbahnfreund bewußt sein. Aber was ist eigentlich eine Kleinbahn? Ist eine Kleinbahn irgendwo zwischen Feldbahn und Staatsbahn angesiedelt? Oder kann eine Kleinbahn auch dem Staat gehören? Was ist das Faszinierende an einer Kleinbahn, das vor 25 Jahren Kleinbahn-Freunde dazu bewog, den »Deutschen Kleinbahn-Verein e.V.« (1968 umbenannt in Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. DEV) zu gründen? Der folgende Beitrag kann keine Begriffsdefinition liefern, er kann nur einen einzigen Grundpfeiler des Kriteriums »Kleinbahn« aufzeigen und beschreiben. Das preußische Kleinbahngesetz stellt unumstritten ein wesentliches Kriterium dar, doch dürfte sich der Umkehrschluß: Kleinbahn kann nur jene Bahn sein, die nach dem Kleinbahngesetz konzessioniert wurde, als fataler Trugschluß herausstellen. Betrachten wir diesen Artikel also nur als den ersten Schritt auf dem Weg, Licht in die Theorie des Kleinbahnwesens zu bringen, der die Kleinbahn-Freunde zum Gedankenaustausch anregen soll.

Vorgeschichte

In den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbaues wurden jene Eisenbahnlinien gebaut, die Städte miteinander verbinden. In weniger als 40 Jahren war von zahlreichen privaten Gesellschaften in Deutschland ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz entstanden, das im Krieg mit Frankreich 1870/71 seine Funktionstüchtigkeit unter Beweis stellte. Nach dem Sieg wurde das Deutsche Reich gegründet, ein Bundesstaat unter der Hegemonie Preußens, bestehend aus 22 deutschen Monarchien, 3 freien Städten und dem Reichsland Elsaß-Lothringen. Der preußische König wurde deutscher Kaiser und – für diesen Text noch wichtiger – der preußische Ministerpräsident und Außenminister wurde Vorsitzender des Bundesrates und als Reichskanzler auch Chef der Reichsregierung. Dieser starke Mann im Staate (man stelle sich vor, der heutige Bundeskanzler wäre zugleich Bundesratspräsident und zugleich Ministerpräsident und Minister eines Bundeslandes) war Otto von Bismarck, und der hatte seine eigenen Ideen, was das Eisenbahnwesen betrifft.

Bismarck wollte alle Eisenbahnen zusammenfassen und als einziges Unternehmen staatlich lenken. Er hatte dabei auch im Sinn, durch den Besitz der Gewinn abwerfenden Eisenbahnen dem Reich Einnahmen zu sichern, die unabhängig von der Zustimmung des Reichstages zur Verfügung stehen würden. Durch die Institutionen des Reichstages und des Bundesrates besaß die Reichsregierung Gesetzgebungsgewalt in den Bereichen der Handels- und Zollpolitik, des Verkehrs- und Informationswesens, der Bankenkontrolle und einige weitere. Der § 4 Nr. 8 der Reichsverfassung unterwarf im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung das Eisenbahnwesen der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches. Der Eisenbahnbetrieb sollte auf eine Zentralgewalt übertragen werden.

Am 27. Juni 1873 wurde mit einem Reichsgesetz ein Reichseisenbahnamt geschaffen und am 4. Juni 1876 ermächtigte ein preußisches Gesetz das Reich zur Übernahme der preußischen Staats-

bahn gegen eine Entschädigung. Doch es blieb bei diesem ersten Schritt, denn zum einen fehlte es noch immer an einer gesetzlichen Grundlage – auf ein Reichseisenbahngesetz hatte man sich nicht einigen können – und zum anderen sahen die Bundesstaaten im Abtreten ihrer Eisenbahnen weniger Nutzen als Beschränkung ihrer Autonomie und nicht zuletzt wollten sie ihrerseits auch nicht auf die Finanzquelle Eisenbahn verzichten. Somit kam es zur Gründung einer Reichsbahn erst nach dem ersten Weltkrieg [Reichsgesetz betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das deutsche Reich vom 30. April 1920, Reichsgesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924].

Das Reichseisenbahnamt

war eine der 14 obersten Reichsbehörden. Es wurde mit dem „Reichsgesetz betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes“ vom 27. 6. 1873 [RGBl. 164] gegründet. Seine Aufgabe: Aufsicht über das Eisenbahnwesen. Bau und Betrieb der Staatsbahnen war dagegen den Ländern vorbehalten. Der erste Präsident war vom 10. 8. 1874 bis zum 26. 2. 1877 Albert von Maybach, der anschließend Minister im preußischen Staatsministerium wurde. Ab Juni 1877 leitete vertretungsweise der dienstälteste Beamte, Geheimrat Friedrich von Schulz, das Amt, der zuvor (1865 – 1871) Jurist im Direktorium der braunschweigischen Staatseisenbahnen und dann Mitglied des Generaldirektoriums der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen gewesen war. Erst nach gut 13 Jahren (am 18. 12. 1890) wurde er Präsident des Reichseisenbahnamtes, was er bis zum 31. 12. 1909 blieb. 1919 wurde das Amt in das neu gegründete Reichsverkehrsministerium überführt [1, Bd. 3, S. 840].

Doch in Preußen verfolgten der Ministerpräsident Bismarck und der Minister für öffentliche Arbeiten Albert von Maybach weiterhin den Staatsbahngedanken. Mit dieser Philosophie war auch ein Spektrum von Qualitätsmerkmalen verbunden. So wurden alle Bahnen, auch die im Entstehen begriffenen Sekundärbahnen, als integrierter Bestandteil des Eisenbahnnetzes betrachtet, das vom Staat gebaut und betrieben werden müsse. Das bedeutete nicht nur die Übernahme von vielen technischen Normen, die die Nebenbahnen zur Bedienung des lokalen Verkehrs eigentlich nicht benötigten, sondern auch das Unterwerfen aller Bahngesellschaften einer einzigen rechtlichen Grundlage.

Am 3. November 1838 war das „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen“ in Preußen erlassen worden, dem alle Eisenbahnen unterlagen. Dieses Gesetz war zu einer Zeit entstanden, als man über keinerlei Erfahrung mit Eisenbahnen verfügte. Es war daher durch große Vorsicht und Sorgfalt geprägt. Das Gesetz konnte auch nach 40 Jahren ohne Novellierung angewandt werden, doch legte es den Unternehmungen eine Reihe Bestimmungen auf, die auf Fernbahnen gemünzt waren. Getreu der Staatsbahnphilosophie erwarb der preußische Staat von 1872 bis 1878 einige Privatbahnen und verstaatlichte von 1879 bis zum 9. Mai 1890 fast alle wichtigen Privatbahngesellschaften.

Schon die weitmaschige Erschließung des Landes durch Eisenbahnen hatte bedeutende wirtschaftliche Vorteile für die an einer Bahnlinie gelegenen Orte gegenüber abseits liegen gebliebenen Regionen aufgezeigt. Es stellte sich daher ein Bedürfnis nach einer engermaschigeren Vernetzung heraus. Infolgedessen erging eine wahre Flut von Wünschen nach Bau von Nebenbahnen an den preußischen Staat und an die anderen Bundesstaaten. Zunächst mußten dazu die juristischen Fragen geklärt werden.

Das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen

war eine der 14 obersten Reichsbehörden. Ihm oblag ab dem 1. 1. 1879 der Bau und Betrieb der reichseigenen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg. Zuvor hatte das Reichskanzleramt diese Aufgaben wahrgenommen; der Reichskanzler blieb denn auch der oberste Dienstherr dieses Amtes. Es wurde jedoch vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten verwaltet und die jeweiligen Minister leiteten die Amtsgeschäfte. Durch diese Personalunion des Reichsamtes mit einem preußischen Ministerium war die Verwaltung der Reichseisenbahnen mit der Verwaltung der preußischen, dann der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eng verbunden [1, Bd. 3, S. 845].

Die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für Nebenbahnen fiel in den Aufgabenbereich des Reiches und am 12. Juni 1878 wurde als Bekanntmachung des Reichskanzlers die „Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung“ publiziert. Dieses Reichsgesetz stellte lediglich eine einheitliche Grundlage für den Bau und Betrieb der Nebenbahnen her und schränkte nicht etwa die Anwendung des Eisenbahngesetzes von 1838 auf preußische Nebenbahnen ein. So wurden die Sekundärbahnen – wie Nebenbahnen in Preußen hießen – den Hauptbahnen in technischer und betrieblicher Hinsicht nachgebildet und erforderten die Übernahme erheblicher Investitionen und Betriebskosten. Da sie jedoch nicht die Einnahmen einer Hauptbahn erbringen konnten und so das Gesamtergebnis der Staatsbahn verschlechterten, zeigte die KPEV wenig Interesse am Bau und Betrieb weiterer Sekundärbahnen.

Mit zunehmender Produktivität der Landwirtschaft, gleichzeitiger Landflucht der jungen Bevölkerung und Verlagerung der industriellen Produktion in die Fläche wuchs der Bedarf an Transportmöglichkeit in den ländlichen Regionen weiter. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die Bedeutungslosigkeit für den allgemeinen Verkehr rechtfertigten jedoch weder den Aufwand für einen Haupt- oder Nebenbahn noch die Konzessionierung mit den Rechten und Pflichten aus dem Eisenbahngesetz von 1838. Es wurde also eine neue Art von Eisenbahnen für den regionalen und lokalen Verkehr benötigt.

Außerhalb Preußens zeigte man sich hinsichtlich der Flexibilisierung des Eisenbahnbegriffs recht fortschrittlich: bereits 1868 hatten der sächsische Finanzminister Freiherr von Könneritz und sein Mitarbeiter, der geheime Finanzrat Köpke, auf die Bedeutung der Schmalspur für das Nebenbahnwesen hingewiesen und damit das Abrücken von bislang als notwendig erachteten technischen Normen salonfähig gemacht. Als erster deutscher Staat erließ das Großherzogtum Baden 1869 ein „Gesetz über Local-, Zweig- und Verbindungsbahnen“. Dem am 29. April 1869 erlassenen bayerischen Vicinalbahngesetz war kein Erfolg beschieden, denn die so konzessionierten und gebauten 15 Vicinalbahnen erwiesen sich als noch zu schwerfällig. Erst das bayerische Localbahngesetz vom 28. April 1882 hatte die engmaschige Erschließung des Flächenstaates zur Folge. Auch in Hessen gab es seit dem 29. Mai 1884 ein eigenes Nebenbahngesetz. In den meisten anderen deutschen Staaten zeigten sich die Regierungen den Anträgen von Eisenbahnbau-Unternehmern häufig wohlgesonnen und konzessionierten Nebenbahnen im Einzelfall. Dabei gab es die verschiedensten Erleichterungen oder sogar finanziellen Hilfen.

Auch in Preußen fand eine Entwicklung zur Kleinbahn statt. Zunächst riefen private Unternehmer Schienenbahnen ins

Leben, die als reiner Gewerbebetrieb konzessioniert wurden und nicht unter das Eisenbahngesetz von 1838 fielen. Mit der Wahl einer schmalen Spurweite machten sie auch in technischer Hinsicht das Abrücken vom herkömmlichen Eisenbahnbegriff deutlich. So wurden bereits 1854 für den Massengutverkehr von Gruben zu Verladestellen oder zu verarbeitenden Werken und zur Verbindung von Werken untereinander die Oberschlesischen Schmalspurbahnen eröffnet. Diese Montanbahn wurde als nichtöffentliche Bahn konzessioniert und später unter das Eisenbahngesetz von 1838 gestellt.

Als erste Kleinbahn kann die am 27. Mai 1862 eröffnete Bröltalbahn – ebenfalls eine Montanbahn – gelten, denn sie beschränkte sich nicht auf reinen Werksverkehr sondern diente auch dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Ursprünglich war sie vom Ministerium des Innern als „Güter-Eisenbahn“ genehmigt worden und wurde mit einer Streckenverlängerung am 12. April 1869 zur Eisenbahn nach dem Eisenbahngesetz von 1838 umkonzessioniert [14, S. 23]. Die erste Kleinbahn, die ausschließlich von der öffentlichen Hand (mit einer Kreisanzleihe) finanziert wurde, war die am 17. Dezember 1884 konzessionierte und am 25. August 1885 eröffnete Flensburger Kreisbahn. Daneben waren weitere Schienenbahnen als privater oder öffentlicher Verkehrssträger entstanden, die ebenfalls nicht als Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes von 1838 anzusehen waren.

Da diese Bahnen einer einheitlichen rechtlichen Grundlage entbehrten, war ihr Zustandekommen von vielen nicht erzwingbaren Faktoren abhängig. Das führte dazu, daß sich die kommunalen (Genehmigungs)behörden, die häufig zugleich kommunale Gebietskörperschaft waren, bei den Genehmigungsverfahren großen Einfluß auf die Bahnen sicherten. Namentlich „polizeiliche Bevormundung in hohem Grade“ wurde von den Bahnunternehmern beklagt. Es war daher ein Bedürfnis der Zeit, die Rechtslücke durch ein Kleinbahngesetz zu schließen, Kleinbahnen zu fördern und die Unternehmen mit allen Rechten auszustatten, die sie zur Durchführung des Kleinbahnbetriebes benötigten.

Albert von Maybach

1822 geboren
 1854 Jurist bei der KPEV
 1858 vortragender Rat im Handelsmin.
 1863 Direktor der preuß. Ostbahn
 1867 Direktor der hann. Staatsbahn
 10. 8. 1874 – 26. 2. 1877 Präsident des Reichseisenbahnamtes
 1877 Unterstaatssek. im Handelsmin.
 30. 3. 1878 Handelsminister
 14. 3. 1879 Minister für öffentl. Arb.
 20. 6. 1891 Entlassung
 1882 – 1893 konservativer Abgeordn.
 1904 gestorben

Entstehung des Kleinbahn-Gesetzes

Nachdem Bismarck der Rücktritt vom Amt des Reichskanzlers am 16. März 1890 empfohlen worden war, löste ihn Leo Graf von Caprivi am 20. März 1890 in allen Ämtern ab. Er steuerte zusammen mit Kaiser Wilhelm II. einen sogenannten „Neuen Kurs“, wobei ihm die alten Vertrauten Bismarcks natürlich hinderlich waren. So wird verständlich, daß sich nach der Ablösung Maybachs im Sommer 1891 durch den ehemaligen Privatbahner Carl von Thielen im Amt des Ministers für öffentliche Arbeiten die preußische Regierung mit der Schaffung eines Kleinbahngesetzes beschäftigte. Zunächst mußte die Zuständigkeit geklärt werden, denn auf manche Pferdebahn war die Reichsgewerbeordnung angewandt worden. In den zwischen der preussischen Staatsregierung und der Reichsregierung geführten Gesprächen einigte man sich darauf, daß der § 6 der Reichsgewerbeordnung nicht nur die Eisenbahnen sondern alle Schienenbahnen von der Reichsgewerbeordnung ausnimmt und damit der Gesetzgebung der Bundesstaaten unterwirft. Nun war auch in Preußen der Weg frei, den nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen mit einer gesetzlichen Grundlage zu helfen.

Jetzt sind wohl ein paar Worte zur preußischen Regierungsverfassung, die im wesentlichen von 1848 bis 1918 unverändert blieb, ratsam: Der preußische Landtag bestand damals aus 2 Häusern. Es gab das Herrenhaus, das sich aus 240 Mitgliedern zusammensetzte, die vom König auf Lebenszeit dazu berufen wurden. Daneben gab es das Abgeordnetenhaus, in das 350 Abgeordnete für 5 Jahre im Dreiklassenwahlrecht gewählt wurden. Zur Verabschiedung eines Gesetzes waren die Zustimmung von König, Herrenhaus und Abgeordnetenhaus notwendig.

Mit Datum vom 6. März 1892 stellte die preußische Staatsregierung einen Gesetzentwurf über die Bahnen unterster Ordnung mit der Überschrift „sonstige Eisenbahnen“ auf. Es ging also nicht um Hauptbahnen und auch nicht um die Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebenbahnen), denn diese beiden Bahntypen fielen unter das Gesetz von 1838. Die Regierung wollte vielmehr mit dem Begriff „Bahnen unterster Ordnung“ zum

Carl von Thielen

1832 geboren
 1867 Mitglied des Direktoriums der Rheinischen Eisenbahnges.
 1881 Mitglied des Direktoriums der KED Eiberfeld
 1887 Mitglied des Direktoriums der KED Hannover
 20. 6. 1891 Minister für öffentl. Arb.
 23. 6. 1902 Pensionierung
 1906 gestorben

Ausdruck bringen, daß das Gesetz für eine dritte Klasse von Schienenbahnen gelten soll und daß Bahnen von noch geringerer Bedeutung keine rechtliche Regelung mehr benötigen.

Der Gesetzentwurf wurde am 11. März 1892 zunächst dem Herrenhaus zur Beschlußnahme vorgelegt [Drucksache Nr. 34, 17. Legislaturperiode 1892]. Am 23. März beriet das Plenum des Herrenhauses den Entwurf und verwies ihn an die um 5 Mitglieder verstärkte Eisenbahnkommission; heute würde man sagen: an den Verkehrsausschuß. In weniger als 2 Wochen tagte diese Kommission in 5 Sitzungen und empfahl anschließend dem Herrenhaus die Annahme mit einigen Änderungen [Drucksache Nr. 69]. Das Plenum des Herrenhauses beschloß am 5. April dem Vorschlag der Kommission entsprechend.

Am 26. April beriet das Plenum des Abgeordnetenhauses in erster Lesung und verwies den Entwurf ebenfalls an eine Kommission. Im Mai und Juni beriet die Kommission in 8 Sitzungen und 3 weiteren Sitzungen einer Redaktionskommission den Gesetzentwurf und änderte ihn in vielfacher Hinsicht. Sie än-

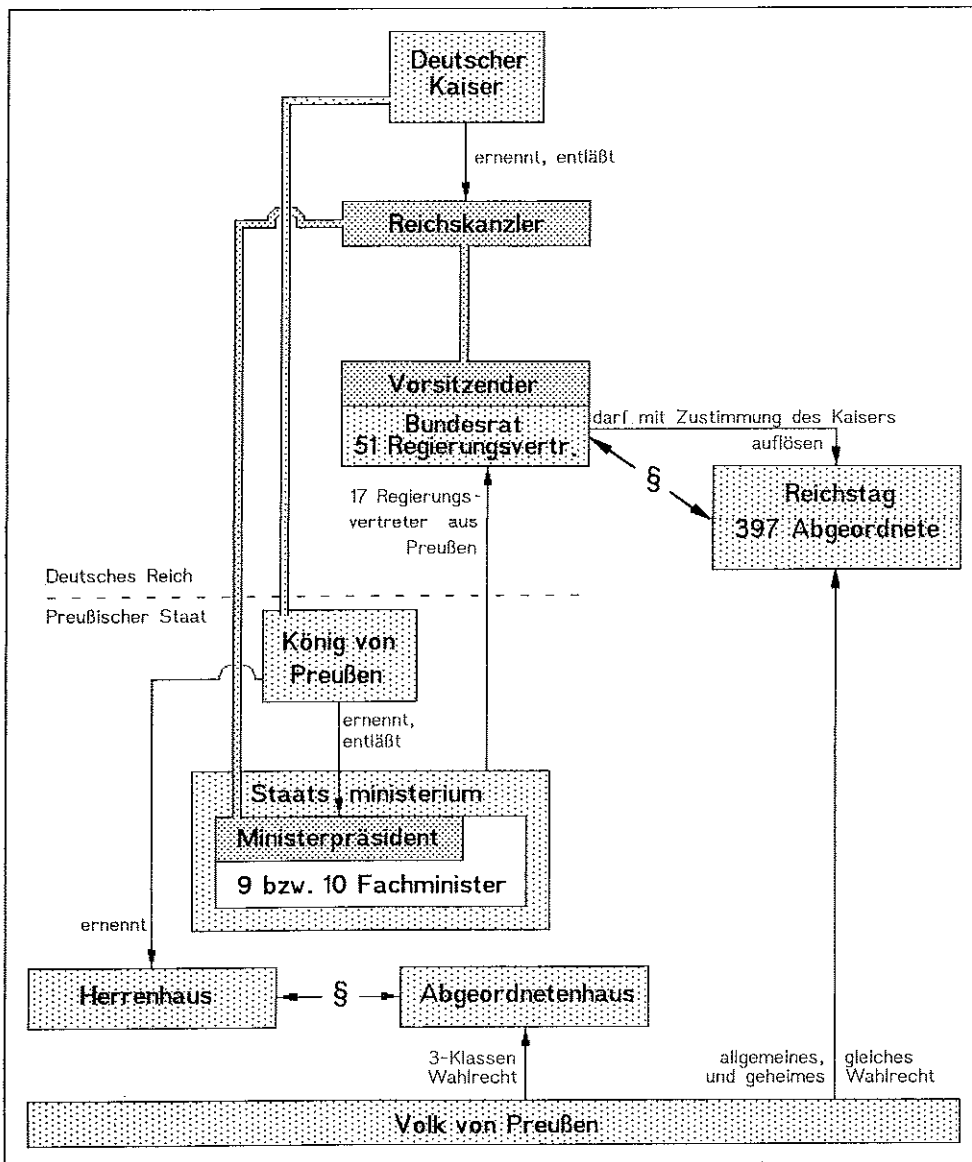
derte auch die Bezeichnung und schlug eine Einteilung in „Localbahnen“ für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen und in „Privatanschlußbahnen“ für die nicht öffentlichen Bahnen vor. Ein Kommissionsmitglied beantragte, alle Schmalspurbahnen unter das künftige Gesetz zu stellen, doch lehnten die Regierungsvertreter die Spurweite als unerwünschtes Kriterium ab. Als Drucksache Nr. 206 lag der Vorschlag der Kommission dem Abgeordnetenhaus vor, das vom 13. bis 15. Juni darüber beriet. Der Abgeordnete Jansen brachte dabei den Antrag ein, für den Gegenstand des Gesetzes statt „Localbahn“ das Wort „Kleinbahn“ zu benutzen um die geringe Bedeutung dieser Bahnen für den allgemeinen Verkehr in zutreffender Weise auszudrücken und die deutsche Sprache von Fremdwörtern reinzuhalten.

In der 3. Beratung am 17. Juni nahm das Abgeordnetenhaus den Entwurf mit dem Antrag an. Doch nun mußte das Herrenhaus den Änderungen des Abgeordnetenhauses zustimmen, also wurde dort am 22. Juni darüber beraten und mit 2 weiteren Änderungen zugestimmt. Am nächsten Tag gab das Abgeordnetenhaus den Änderungen des

Herrenhauses seine Zustimmung, wodurch die erforderliche Einigkeit hergestellt war.

An zusammen 23 Tagen war das Gesetz entweder im Plenum eines der beiden Häuser oder in einer Kommission diskutiert worden. Die im Vergleich zu den heute für die Gesetzgebung benötigten langen Zeiträumen hohe Geschwindigkeit mit der das Kleinbahngesetz in nur gut 3 Monaten beraten und verabschiedet wurde, war vor 90 Jahren vielleicht an der Tagesordnung. Sie könnte aber auch ein Hinweis auf die Dringlichkeit des Anliegens sein.

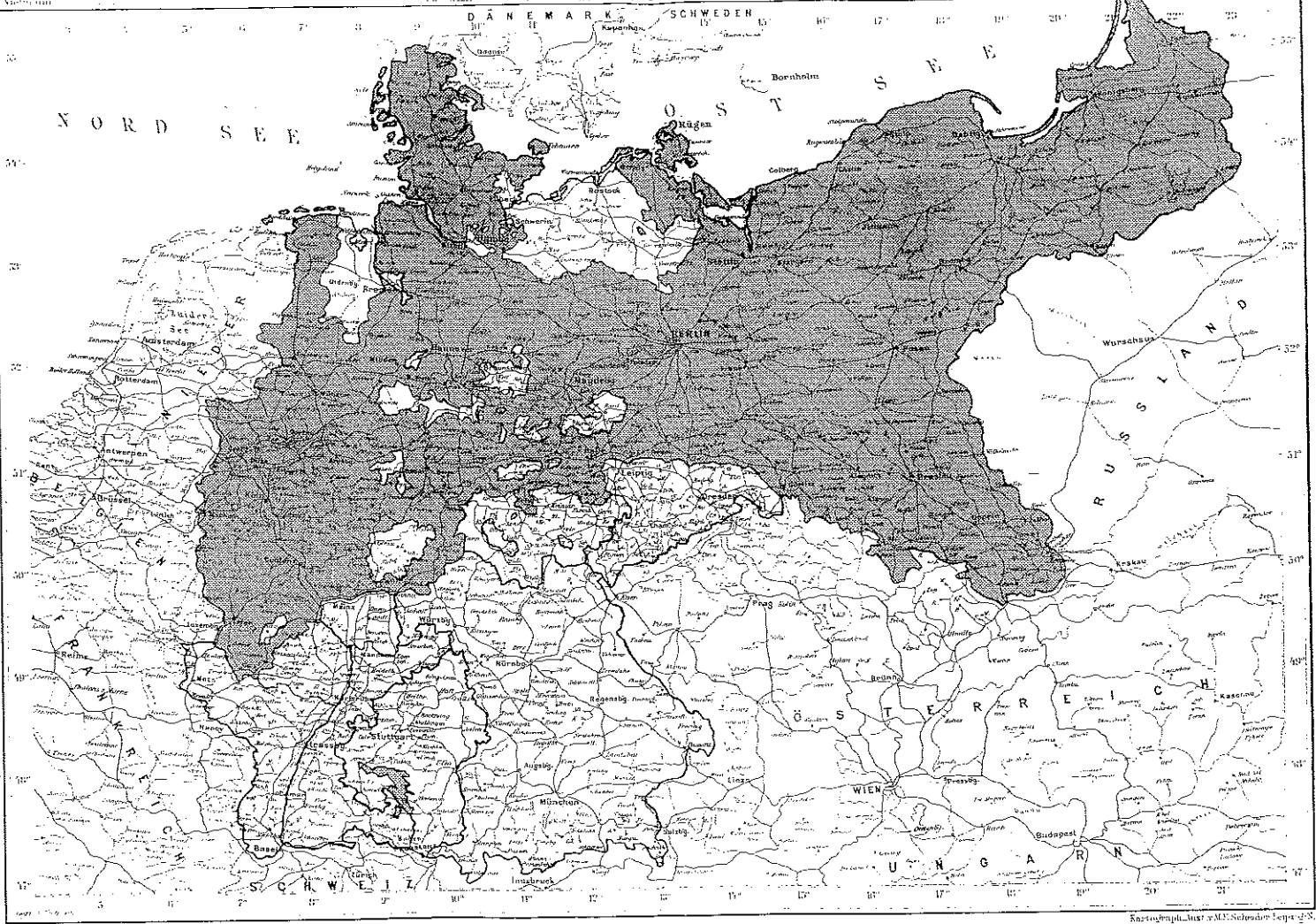
Die Fassung des Entwurfes vom 23. Juni wurde in der Gesetzes-Sammlung S. 225 Nr. 25 am 28. Juli 1892 als »Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen« publiziert. Die Ministerien des Innern und der öffentlichen Arbeiten erließen am 22. August die notwendigen Ausführungsbestimmungen, die sie am 19. November 1892 und am 22. April 1893 weiter ergänzten. Mit Ausnahme des § 40 (Besteuerung) trat das Kleinbahngesetz am 1. Oktober 1892 in Kraft; der § 40 wurde erst am 1. April 1893 gültig.



Das Kleinbahngesetz war aus der Notwendigkeit entstanden, durch Ordnung der Rechtsverhältnisse die Entwicklung dieser Bahnen zu fördern. Mit Absicht schützte es die Bewegungsfreiheit der Kleinbahn-Unternehmen, deren Aktivitäten von den Beteiligten als gemeinnützig eingeschätzt wurden, vor der Einflußnahme staatlicher Organe und schränkte jene auf das notwendige Minimum an Aufsicht ein. Für die Gegenwart ist es interessant festzustellen, daß die Forderungen der heutigen, zumeist auf der Straße tätigen Verkehrsunternehmen - d.h. der Spediteure - nach Liberalisierung des Verkehrsmarktes und Deregulierung der Vorschriften keineswegs moderne Philosophien erkennen lassen.

Schon der § 4 des Kleinbahngesetzes macht deutlich, daß das Gesetz nicht zur Reglementierung sondern zum Schutz der Unternehmen erlassen wurde, indem festgelegt wird, auf welche Dinge sich die Prüfung zur Erteilung der Betriebsgenehmigung beschränkt. Bezeichnend ist auch die Formulierung der Ausführungsbestimmungen zum § 5; dort heißt es wörtlich:

Vereinfachtes Schema der Verfassung von 1871 des deutschen Reiches und des preußischen Staates. Sie war entscheidend von Bismarck geprägt und auf seine Person zugeschnitten. Die Verfassung unterwarf die Regierungsverantwortung in Land und Reich nicht den gewählten Institutionen sondern nur den Monarchen. Durch Personalunion der wichtigsten Positionen war Bismarcks Stellung in der Machtstruktur dergestalt, daß schon damals von „Kanzlerdiktatur“ gesprochen wurde.



„Die in technischer Hinsicht beizufügenden Unterlagen haben lediglich den Zweck, die nach § 4 Nr. 1 erforderliche Prüfung zu ermöglichen. Sie sind deshalb auch nur insoweit zu erfordern, als es durch diese Prüfung geboten ist.“

Offenbar sollte der Papierkrieg möglichst vermieden werden. Derartige Formulierungen stellen einen Fortschritt dar, der selbst im Verwaltungsrecht und Verwaltungsverfahren des Jahres 1989 selten so eindeutig berücksichtigt wird.

Begriffsbestimmung, Klassifizierungen

Eine Definition des Begriffes „Kleinbahn“ in der Art:

„Eine Kleinbahn ist eine dem öffentlichen nicht aber dem allgemeinen Verkehr dienende Schienenbahn, die . . .“

wird wohl kaum möglich sein. Auch das Kleinbahngesetz gibt nur im Negativen eine konkrete Definition und sagt, was keine Kleinbahn ist. Damit offenbaren die Schöpfer des Gesetzes ihre Erkenntnis, daß eine Kleinbahn nicht in positiver Weise definiert werden kann, weil es weder objektive Merkmale zur

Kennzeichnung gibt noch eine scharfe Abgrenzung zu anderen Schienenbahnen möglich ist. In der Erläuterung des Gesetzes heißt es:

„Entscheidend für die Unterscheidung der verschiedenen Arten der auf Schienen sich bewegendes öffentlichen Verkehrsmittel ist lediglich ihre größere oder geringere wirtschaftliche Bedeutung.“

35 Jahre später geben Hein, Krüger in ihrer Erläuterung [9, S. 24 - 26] einige Hinweise:

„Dem öffentlichen Verkehr dient eine Bahn, wenn sie von jedermann benutzt werden kann. Auf den Verkehrszweck der Bahn kommt es nicht an. Sie kann auf die Beförderung von Personen oder Gütern, auch von bestimmten Gütern oder auf bestimmte Zeiten beschränkt werden oder den Verkehr nach einem einzigen Orte vermitteln.“

Diese Beschreibung umfaßt alle Kleinbahnen von den Straßenbahn-ähnlichen Kleinbahnen über die nur zur Rübenkampagne aktiven Strecken bis hin zu den Inselbahnen, die nur ein Dorf mit einem Anleger verbinden.

„Aber auch Güterbahnen . . . wird die Eigenschaft der Öffentlichkeit nicht abgesprochen werden können, wenn die

Karte aus „W. Nietmann's Eisenbahn-Atlas des Deutschen Reiches“, 15. Auflage, Straßburg 1897. Das preußische Staatsgebiet in den Grenzen von 1866 bis 1918 ist durch nachträglich angebrachte Rasterung dargestellt.

Die Karte zeigt somit das „Verbreitungsgebiet“ des preußischen Kleinbahn-Gesetzes. Erkennbar ist auch die Vormachtstellung Preußens im Deutschen Reich: Nahezu 2 Drittel des Reichsgebietes sind preußisch und mehr als die Hälfte der Bevölkerung lebte in seinen Grenzen [12, S. 226].

Herstellung von Gleisanschlüssen jedermann gestattet wird, der für seine Zwecke hiervon Gebrauch machen kann.“

Damit wurden auch die Bahnen in Forst, Spremberg und Hohenlimburg als öffentlich und somit als Kleinbahn konzessionierbar erklärt.

Für die Beurteilung der Bedeutung der Bahn für den allgemeinen Verkehr im Sinne des § 42 der Reichsverfassung wurde dort bemerkenswerterweise keine Schienenverbindung gefordert. Das bedeutet, daß die Bahnstrecken auf den Inseln Alsen und Rügen ebenso richtige Eisenbahnen sein konnten, wie auch für Schmalspurbahnen eine Konzession nach dem Eisenbahngesetz von 1838 möglich

war. Übrigens gab es tatsächlich in Preußen einige Schmalspurbahnen, die nicht als Kleinbahn konzessioniert waren. Die Rhein-Sieg Eisenbahn, die Kreis Altenaer Eisenbahn und die Kerkerbachbahn waren älter als das Kleinbahngesetz. Sie wären jedoch vermutlich als Kleinbahn konzessioniert worden, wenn es die entsprechenden rechtlichen Regelungen schon zum Zeitpunkt ihrer Konzessionierungen gegeben hätte. Die Bedeutung der oberschlesischen Schmalspurbahnen und der Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn wurde demgegenüber so hoch eingeschätzt, daß sie bewußt als Nebenbahn konzessioniert wurden.

Um die Eisenbahnen vor der Konkurrenz durch Kleinbahnen zu schützen, wurde den Kleinbahnen der allgemeine Verkehr untersagt. Das äußerte sich so:

„Die Beteiligung der Kleinbahnen am Durchgangsgüterverkehr der Eisenbahnen entspricht nicht dem wirtschaftlichen und rechtlichen Charakter dieser Bahnen und wird regelmäßig ausgeschlossen“ [9, S. 27]

und

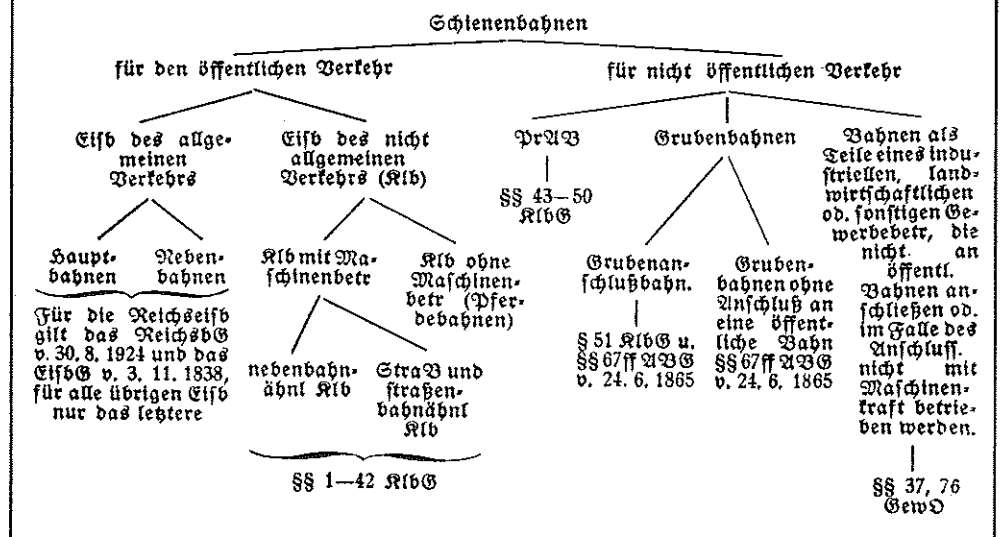
„Der Schnellbetrieb zwischen nicht benachbarten Stationen, d.h. die Beförderung solcher Züge, die auf keiner oder nur auf dem geringeren Teile der Zwischenstationen zur Aufnahme oder zum Absetzen von Fahrgästen halten, ist bei der Genehmigung auszuschließen“ [9, S. 28].

Die Kleinbahnliteratur aus der Zeit der Jahrhundertwende ist sich in der Klassifizierung der Schienenbahnen nach ihrer Bedeutung in 4 Gruppen einig, wobei die Bahnen der ersten beiden Gruppen dem allgemeinen Verkehr und die Bahnen der Gruppen 1 bis 3 dem öffentlichen Verkehr dienen:

1. Hauptbahnen, Vollbahnen, Normalbahnen, Großbahnen, Fernbahnen
2. Nebenbahnen, Sekundärbahnen, Bahnen untergeordneter Bedeutung, Vizinahbahnen
3. Kleinbahnen, Lokalbahnen, Tertiärbahnen, Bahnen unterster Ordnung, Straßenbahnen
4. Förderbahnen, Industriebahnen, Grubenbahnen, Feldbahnen, Waldbahnen

Andere Unterscheidungsmerkmale gelten als unzulässig. So kann weder die Spurweite, die Traktionsart, die Topographie noch die Stellung im Netz zur Beschreibung der Kleinbahn herangezogen werden. Die Grenze zwischen der Gruppe 2 »Nebenbahnen« und der Gruppe 3 »Kleinbahnen« verläuft fließend. Um Fehlentwicklungen durch falsche Einschätzung der Bedeutung der geplanten Bahn zu verhindern, übertrug der Gesetzgeber die Entscheidung über die Anwendung des Kleinbahngesetzes in Zweifelsfällen dem Staatsministerium. Der §11 des Reichsbahn Gesetzes vom

Die Einteilung und rechtliche Behandlung sämtlicher in Preußen vorhandenen Schienenbahnen ergibt folgendes Schaubild:



30. August 1924 übertrug die Entscheidung darüber dem Reichsverkehrsministerium nach Anhörung der beteiligten Landesregierung und der Deutschen Reichsbahn. So erhielt die Regierung eine Möglichkeit der Einflußnahme.

Schon bald wurden die Kleinbahnen nicht nur in solche mit und solche ohne Lokomotiven unterteilt. In den am 13. August 1898 novellierten Ausführungsbestimmungen zum Kleinbahngesetz werden folgende 2 Kleinbahn-Klassen definiert:

1. städtische Straßenbahnen für den innerörtlichen Verkehr und Bahnen für den zwischenörtlichen Verkehr, die mit der hauptsächlichen Bestimmung für den Personenverkehr und den baulichen Betriebseinrichtungen einen städtischen Straßenbahnen ähnlichen Charakter haben,
2. nebenbahnähnliche Kleinbahnen, die darüberhinaus den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 konzessionierten Nebeneisenbahnen nähern.

Dabei stand weniger die räumliche Ausdehnung der Bahn als vielmehr der Verkehrszweck als Unterscheidungsmerkmal im Vordergrund. Damals mag diese Klassifizierung sinnvoll gewesen sein, doch haben Straßenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen derart auseinandergehende Entwicklungen durchlaufen, daß man später die Straßenbahnen mit einem eigenen Rechtsrahmen ausgestattet. Es erscheint daher angebracht, in dieser Zeitschrift unter dem Begriff »Kleinbahn« stets die »nebenbahnähnliche Kleinbahn« zu begreifen. Sehr aufschlußreich erscheinen auch die Unterscheidungskriterien „Charakter“ und „Nähe“ - danach getroffene Entscheidungen lassen sehr viel Auslegungsspielraum zu.

Die weitere Entwicklung des Kleinbahngesetzes

Das Gesetz selber wurde nicht geändert, es blieb bis nach dem I. Weltkrieg in allen preußischen Provinzen gültig. Erst die Reichsverfassung vom 11. August 1919 und die beiden Gesetze vom 30. April 1920 und vom 30. August 1924, die zur Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) führten, brachten Änderungen in einigen Punkten.

Nach dem II. Weltkrieg machte die neue Struktur der Bundesrepublik Deutschland eine Neuordnung notwendig. Die Bundesländer erließen mehr oder weniger ähnlich lautende Landeseisenbahngesetze. In der uns besonders interessierenden Provinz Hannover, die heute zusammen mit dem ehemaligen Großherzogtum Oldenburg und Teilen des ehemaligen Herzogtums Braunschweig und des Fürstentums Schaumburg das Bundesland Niedersachsen bildet, wurde mit dem »Gesetz über Eisenbahnen und Bergbahnen« vom 16. April 1957, das rückwirkend zum 1. April 1957 in Kraft trat, zugleich das Kleinbahngesetz aufgehoben.

Ständigen Änderungen unterlagen jedoch die Ausführungsbestimmungen, die die Anwendung des Gesetzes und die Handhabung seitens der Behörden regelten. Sie mußten stets den neuesten Entwicklungen angepaßt werden. Außerdem wurden allein in den ersten 10 Jahren seit Verabschiedung des Gesetzes 130 Erlasse verfügt, die weitere Einzelheiten regelten oder auf (Fehl)Entwicklungen in der Auslegung reagierten.

Schon die Ausführungsanweisung vom 19. November 1892 legt einige technische Details fest, die eine gewisse Kompatibilität der Bahnen untereinander und insbesondere mit den Heeresfeldbahnen sichern sollten. Dort heißt es:

„Zu § 9: Bei allen für den Maschinenbetrieb eingerichteten Bahnen sind im Interesse der Landesverteidigung folgende Bestimmungen bei der Ertheilung der Genehmigung zu beachten:

I. Gleise

- Es sind außer der Normalspur nur Spurweiten von 0,60, 0,75 und 1,00 m zuzulassen.
- Sofern Querschwellenoberbau angewendet wird, soll das Mindestgewicht der Schienen 9,5 kg auf das Meter betragen.
- Bei einer Spurweite von 0,60 m soll der kleinste Krümmungshalbmesser 30 m betragen.
- Die lichte Weite der Spurrinnen bei Weichen, Kreuzungen, Überwegen u. s. w. soll nicht unter 0,035 m betragen. Die Bestimmungen unter c und d gelten nicht für Straßenbahnen.

II. Rollendes Material

- Für Bahnen mit einer Spurweite von 0,60 m sollen Lokomotiven und Wagen derartig gebaut sein, daß sie Krümmungen von 30 m Halbmesser anstandslos durchfahren können.
- Es sind nur einflanschige Räder zu verwenden.
- Die Betriebsmittel der Bahnen mit 0,60 m Spurweite sollen zentrale Buffer in einer Höhe von 0,30 bis 0,34 m über Schienenoberkante erhalten.
- Das Ladegewicht der Wagen, in Kilo-

gramm ausgedrückt, soll durch 500 theilbar sein.

III. Bahnhofseinrichtungen

Sofern die Kleinbahnen an andere Bahnen anschließen und ein Übergang der Wagen nicht angängig ist, sind zweckentsprechende Vorrichtungen zum Umladen herzustellen.“

Ein Erlaß vom 14. Oktober 1893 kündigt die Herausgabe eines eigenen Kleinbahn-Organes an, der »Zeitschrift für Kleinbahnen«, die das Ministerium der öffentlichen Arbeiten vom 1. Januar 1894 bis 1916 herausgab. Sie war zur Veröffentlichung allen offiziellen Materials gedacht.

„Außerdem soll die Zeitschrift wissenschaftliche Arbeiten über die Kleinbahnverhältnisse in Preußen, dem deutschen Reiche und dem Auslande, statistische Mittheilungen über das Kleinbahnwesen im In- und Auslande und regelmäßige Übersichten und Besprechungen wichtiger literarischer Erscheinungen veröffentlichen.“

Die Anpassung des Gesetzes an die gewonnenen Erfahrungen macht auch der Ministerialerlaß vom 9. Juni 1894 deutlich, der Fragen zum Verhalten der Eisenbahnen zu den Kleinbahnen beantwortet. Dort heißt es (vereinfacht und aus dem Juristendeutsch übersetzt):

- Die Eisenbahnen sollen den Kleinbahnen den Anschluß mit allen Einrichtungen für den Personen- und Güterverkehr erleichtern,
- Die Eisenbahnen sollen den Kleinbahnen den Wechselverkehr erleichtern,
- Die Eisenbahnen sollen den Kleinbahnen bei allen Miet- und Pachtverträgen für Grundstücke, Gleise, Gebäude und Fahrzeuge die Selbstkosten in Rechnung stellen,
- Die Eisenbahnen sollen den Kleinbahnen für die Mitbenutzung von Anlagen und Dienstleistungen in den ersten 5 Jahren nur die Mehrkosten in Rechnung stellen, d. h. die Mitbenutzung ist sogar unentgeltlich, wenn der Eisenbahn keine Mehrkosten entstehen.

Den Erlaß schließt Minister von Thielen mit den folgenden Worten ab:

„Schließlich empfehle ich, bei allen Verhandlungen mit Kleinbahnen im Auge zu behalten, daß eine gedeihliche Entwicklung des Kleinbahnwesens nur bei den einfachsten, den örtlichen Verhältnissen möglichst angepaßten Einrichtungen der Kleinbahnen zu erwarten ist; bei den an Kleinbahnen zu stellenden Anforderungen ist daher stets dieser Maßstab und nicht der größere und vielgestaltigere Verkehr der Eisenbahnen zu Grunde zu legen“.

Seine Einstellung zu den Kleinbahnen verdeutlicht Minister von Thielen auf der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Februar 1895 so:

„Sie (gemeint sind die Kleinbahnen) bedürfen viel weniger des Gendarmen, der sie revidirt, als der freundlichen

und wohlvollenden Hilfe Seitens der Staatseisenbahnverwaltung; sonst kommen sie nimmermehr auf einen grünen Zweig. Daß meinerseits und auch unzweifelhaft von allen meinen Nachfolgern dafür gesorgt werden wird, daß nicht staatsfinanzielle Bedenken ungerechtfertigter Art oder bürokratische Allüren sich hier einschleichen, ich glaube, davon können Sie überzeugt sein, meine Herren.“

Solche Worte bedeuteten sicher schon eine hilfreiche Unterstützung für die Kleinbahnen. Mit der Verkündung des »Gesetzes betreffend die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen« am 8. April 1895 ermächtigte der preußische König die preußische Regierung zur Verwendung von 5 Mio Mark zur Förderung des Baues von Kleinbahnen. Diese finanzielle Unterstützung dürfte wohl als noch sehr viel hilfreicher empfunden worden sein. In der Tat übernahm der preußische Staat in der folgenden Zeit zumeist etwa ein Drittel des Anlagevermögens vieler Kleinbahnen entweder durch Erwerb der ausgegebenen Aktien oder durch Gewährung von verlorenen Zuschüssen.

Handhabung des Gesetzes in den preußischen Provinzen

Der flächenmäßig recht große Staat Preußen war in 12 Provinzen untergliedert, die eigene Verwaltungen und auch eigene Landtage besaßen. Inwieweit gesetzgeberische Autonomie vorlag und ob die Provinzial-Landtage mit den Landtagen unserer heutigen Bundesländer vergleichbar sind, wurde hier nicht überprüft. Das Kleinbahn-Gesetz wurde in den Landtagen diskutiert und daraufhin sein Wert unterschiedlich beurteilt. Insbesondere begleiteten die einzelnen Provinzen das Gesetz mit unterschiedlichen Maßnahmen zur Unterstützung der Kleinbahn-Projekte.

Die Konferenz der Landesdirektoren am 18. und 19. August 1893 in Kassel faßte nahezu einstimmig eine Resolution zum Kleinbahn-Gesetz. Man hatte erkannt, daß durch Kleinbahnen unterentwickelte Regionen gefördert werden können und daß in bereits entwickelten Regionen der Absatz der Produkte verbessert werden kann. Daher sollte der Bau von Kleinbahnen weitgehend gefördert werden. Allerdings wollte man vermeiden, daß Kleinbahnen zum Spekulationsobjekt würden.

Die einzelnen Provinzial-Ausschüsse arbeiteten den Landtagen Vorlagen aus, die sich darin einig waren, daß die Provinzen selbst nicht als Kleinbahn-Unternehmer auftreten sollten. Einigkeit bestand auch in den Provinzen darüber, daß über die Förderung eines jeden Projektes nicht gesondert diskutiert werden dürfe, sondern daß die Provinzial-Ausschüsse zur Bewilligung von Hilfen innerhalb festgelegter Grenzen ermächtigt werden müssen. Mögliche Unterstützung konnte bedeuten:

Das preußische Staatsministerium

war das oberste staatliche Regierungsorgan, dessen sich der König in der Ausübung der Herrschaftsgewalt bedienen mußte. An der Spitze des Staatsministeriums stand der Ministerpräsident, der jedoch offiziell den 9 Fachministern nicht übergeordnet war. In den Zeiträumen vom 23. 3. 1862 bis 21. 12. 1872 und vom 9. 11. 1873 bis 20. 3. 1890 war Fürst Otto von Bismarck der Ministerpräsident [1, Bd. 3, S. 377]. Mit Erlaß vom 7. 8. 1878 [GS, 1879, S. 25] wurde das bis dahin bestehende »Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten« unter dem Namen »Ministerium der öffentlichen Arbeiten« fortgeführt und ein neues und damit zehntes, das »Ministerium für Handel und Gewerbe« gebildet [1, Bd. 3, S. 64].

Ab dem 20. 3. 1890 war Leo Graf von Caprivi Ministerpräsident im preußischen Staatsministerium und zugleich Reichskanzler. Er steuerte einen „Neuen Kurs“, was personalpolitisch durch zahlreiche Umbesetzungen an der Spitze der Reichsämtler und dem Austausch von 7 Fachministern im Staatsministerium deutlich wurde. Am 23. 3. 1892 wurde Graf Botho Eulenberg preußischer Ministerpräsident, jedoch blieb Caprivi bis zum 26. 10. 1894 Reichskanzler und auch weiterhin preußischer Außenminister und damit Mitglied des Staatsministeriums.

Die preußischen Provinzen

Mit der am 1. 1. 1878 vollzogenen Teilung der Provinz »Preußen« war das preußische Staatsgebiet bis 1918 in die 12 Provinzen eingeteilt [1, Bd. 1, S. 163]:

- Ostpreußen
- Westpreußen
- Brandenburg
- Pommern
- Posen
- Schlesien
- Sachsen
- Westfalen
- Rheinprovinz
- Schleswig-Holstein
- Hannover
- Hessen-Nassau

und dem Regierungsbezirk Hohenzollern, der ab dem 9. 10. 1900 einem Provinzialverband gleichgestellt war.

Die Machtstruktur in den Provinzen unterlag einem lange ausgeführten Interessenskonflikt zwischen Zentralismus und Partikularismus. Die 1875 verabschiedete Reform der Provinzialverfassung führte in dem Zeitraum bis 1889 außer in Posen die geltenden Provinzialordnungen nach und nach zu einem konstruktiven Kompromiß. Es war ein Dualismus zwischen staatlicher Verwaltung und kommunalverbandlicher Autonomie entstanden, der sich auch nach dem Ende der preußischen Monarchie weiter bewährte [1, Bd. 4, S. 360]:

1. **Provinz:** staatl. Verwaltungsbezirk, Chef: **Oberpräsident** als Vertreter der pr. Regierung. Ihm stand als beschlußfassendes Organ der **Provinzialrat** (7 Mitgl.) zur Seite. Der Oberpräsident beaufsichtigte den Provinzialverband; bei der Aufsicht über Gemeinden und Kreisverbände wirkte der Provinzialrat mit.

2. **Provinzialverband:** Interessensvertretung der Bewohner. Seine Organe:

- **Provinziallandtag:** von den Kreistagen und den Vertretungen der kreisfreien Städte (also indirekt) gewählt. Da die Kommunalvertretungen im Dreiklassenwahlrecht gewählt wurden, waren die Provinziallandtage zwar keine reine Interessensvertretungen des Grundbesitzes aber auch keine wirkliche Repräsentativkörperschaft der Gesamtbevölkerung. Daher waren die Provinziallandtage, wie auch das pr. Abgeordnetenhaus, bis 1918 von konservativen Mehrheiten beherrscht.

- **Provinzialausschuß:** vom Provinziallandtag als ausführendes Organ gewählt und stellt somit die Provinzialregierung dar, verwaltet den Provinzialverband und die zugewiesenen Selbstverwaltungsaufgaben.

- **Landesdirektor** (später Landeshauptmann): vom Provinziallandtag gewählt und vom König bestätigt, Aufgaben wie Provinzialausschuß.

1. technische Hilfe bei Planung, Bau und Betrieb
2. (kostenfreie) Nutzungserlaubnis für Provinzial-Wege und -Grundstücke
3. finanzielle Hilfe in Form von
 - (zinsfreiem) Darlehen,
 - verlorenem Zuschuß,
 - Übernahme eines Teils des Anlagevermögens.

Die Vorgehensweisen der einzelnen Provinzen läßt sich grob zusammenfassen in der Aussage: Je ärmer die Provinz, desto großzügiger die Unterstützung der Kleinbahnen. Dieses Verhalten erscheint nur auf den ersten Blick widersinnig, denn zwar hätten gerade die reicheren Provinzen eher finanzielle Unterstützungen bereitstellen können, doch waren für ihre Erschließung Kleinbahnen weniger geeignet als für die strukturschwachen Provinzen. So ist es nur logisch, daß die Provinzen Westfalen, Brandenburg, Sachsen und Schlesien mit ihren großen Industrievierteln und Verwaltungszentren an Kleinbahnen weniger interessiert waren, als die sehr ländlichen Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen, Pommern und Hannover. Auch die Provinzen Rheinland und Hessen-Nassau unterstützten Kleinbahnen relativ großzügig, wogegen sich die Provinz Schleswig-Holstein erstaunlich zurückhielt.

Ausblick

1896 gibt August Haarmann einen Ausblick auf die Kleinbahnentwicklung [6, S. 78], die sehr zutreffend vorhergesehen wird:

„Die Kleinbahn kann mit einer gewissen Einschränkung neben der Hauptbahn als das Verkehrsmittel der Zukunft bezeichnet werden. . . Sie wird in erster Reihe der Landwirtschaft Vortheil bringen, indem sie dem Acker Düngstoffe zuführt und den landwirtschaftlichen Erzeugnissen einen rascheren und wohlfeileren Anschluß an die Hauptbahn und damit an den Weltmarkt verschafft. Namentlich wird sie ärmeren Gegenden, bei denen sich wegen der Schwierigkeit der Transport-Verhältnisse ein Absatz bis dahin überhaupt nicht lohnte, dadurch wirksame Hilfe bringen, daß sie derartige Gebiete dem wirtschaftlichen Verkehr erschließt. Sie ist auch geeignet, dem beispielsweise im Osten der preußischen Monarchie stark hervortretenden Mangel an ländlichen Arbeitern abzuhefen und den in größeren Städten stets vorhandenen Überschuß an Arbeitskräften auf diejenigen Stellen des flachen Landes hinzuleiten, welche vorzugsweise Verwendung dafür haben. . . Die Kleinbahn fördert ferner die Dezentralisation der Industrie und dient endlich dem allgemeinen Verkehr, indem sie manche abgelegenen Gegenden, die vorher nur mühsam und umständlich zu Fuß oder zu Wagen erreichbar waren, leichter zugänglich macht.

Diese großen Gesichtspunkte werden allerdings nicht selten mißachtet, weil sich auch auf dem Gebiete des Kleinbahnwe-

sens gar zu leicht die Kirchthurmpolitik in den Vordergrund drängt . . .

Eine solche engherzige Sachbehandlung kann nur als völlig verkehrt bezeichnet werden, denn bei der Anlage von Kleinbahnen handelt es sich um Unternehmungen von hervorragend gemeinütziger Bedeutung, deren Förderung in ländlichen Bezirken gar nicht eifrig genug verfolgt werden kann, da jede neue Kleinbahnlinie unzählige befruchtende Keime in die von ihr berührte Gegend bringt, welche keineswegs nur den Anliegern, sondern auch sehr bald dem ganzen nächstbetheiligten größeren Kommunalverbände und zuguterletzt dem gesammten Vaterlande zugute kommen.“

Knapp 100 Jahre nach Erlass des Kleinbahngesetzes ist in Westdeutschland wieder ein Trend zur Kleinbahn erkennbar. Die DB strebt den Rückzug der Staatsbahn aus der Fläche an und Verkehrspolitikern wollen die Verkehrserschließung in der Region auf die regionalen Entscheidungsträger verlagern - z. B. auf Kreisebene. Viele Kreise zeigen sich zur Übernahme der Verantwortung bereit, wollen aber verständlicherweise die Konzeption in die eigene Hand nehmen. Dabei steht auch die Übertragung des Betriebes von Stilllegungsgefährdeten DB-Strecken auf bestehende oder neu zu gründende Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die bekanntlich zu ca. 90 % der öffentlichen Hand gehören, zur Diskussion. Wir dürfen gespannt sein, ob am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts wieder ein Kleinbahnboom stattfinden wird, wie es ihn zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts gegeben hat.

Für die Hilfe bei der Zusammenstellung der Quellen und die Durchsicht des Manuskriptes, die Korrekturen und Ergänzungen sei den Herren Hans-Jügen Credé, Josef Kaiser, Eberhard Moll, Gerd Schrammen, und Helmut Wilkening ganz herzlich gedankt.

Literatur

[1] Geh Ober-Regierungsrath W. Gleim
Das Recht der Eisenbahnen in Preußen
Verlag von Franz Vahlen, Berlin 1893

[2] Landrath E. M. von Unruh
Die Kleinbahnen, Ihre Entwicklung,
Aufgabe, Organisation, Financirung
und Tariffbildung
Verlag der Mittler'schen Buchhandlung,
Bromberg 1893

Weitere Literaturangaben: s. S. 54

Gesetz über Kleinbahnen und Privatauschlussbahnen.

Vom 28. Juli 1892.

(G. S. 1892 Nr. 26 S. 225—238.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

I. Kleinbahnen.

§ 1.

Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetz-Samm. S. 505) nicht unterliegen.

Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.

Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.

§ 2.

Zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn bedarf es der Genehmigung der zuständigen Behörde. Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes. Diese Genehmigung ist zu verweigern, wenn die Erweiterung oder Änderung die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingt.

§ 3.

Zur Erteilung der Genehmigung ist zuständig:

1. wenn der Betrieb ganz oder teilweise mit Maschinenkraft beabsichtigt wird: der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, im Einvernehmen mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde;

2. in allen übrigen Fällen, und zwar:

a) sofern Kunststraßen, welche nicht als städtische Straßen in der Unterhaltung und Verwaltung von Stadtkreisen stehen, benutzt oder von der Bahn mehrere Kreise oder nichtpreussische Landesteile berührt werden sollen: der Regierungspräsident, im ersten Falle für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident,

b) sofern mehrere Polizeibezirke desselben Landkreises berührt werden: der Landrat,

c) sofern das Unternehmen innerhalb eines Polizeibezirks verbleibt: die Ortspolizeibehörde.

Wenn die zum Betriebe mit Maschinenkraft einzurichtende Bahn die Bezirke mehrerer Landespolizeibehörden berührt, oder in dem Falle der Nr. 2a die betreffenden Kreise in demselben Regierungsbezirk liegen, bezeichnet der Oberpräsident, falls jedoch die Landespolizeibezirke bzw. Kreise verschiedenen Provinzen angehören, oder Berlin beteiligt ist, der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Behörde.

Die Zuständigkeit zur Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder sonstigen wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage und des Betriebes regelt sich so, als ob das Unternehmen in der nunmehr geplanten Art neu zu genehmigen wäre. Jedoch bleibt zur Genehmigung von Änderungen des Betriebes der in Absatz 1 Nr. 1 erwähnten Unternehmungen diejenige Behörde zuständig, welche die Genehmigung zum Bau und Betriebe erteilt hat.

§ 4.

Die Genehmigung wird auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung erteilt. Diese Prüfung beschränkt sich auf:

1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes,
3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs.

§ 5.

Dem Antrage auf Erteilung der Genehmigung sind die zur Verteilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen, insbesondere ein Bauplan beizufügen.

§ 6.

Soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, hat der Unternehmer die Zustimmung der aus Gründen des öffentlichen Rechtes zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beizubringen.

Der Unternehmer ist mangels anderweitiger Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegeanteils verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen.

Die Unterhaltungspflichtigen (Absatz 1) können für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt beanspruchen, ingleichen sich den Erwerb der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten.

§ 7.

Die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen kann ergänzt werden: soweit eine Provinz oder ein den Provinzen gleichstehender Kommunalverband beteiligt ist, durch Beschluß des Provinzialrates, wogegen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zulässig ist;

soweit eine Stadtgemeinde oder ein Kreis beteiligt ist oder es sich um einen mehrere Kreise berührenden Weg handelt, durch Beschluß des Bezirksausschusses, im übrigen durch Beschluß des Kreis-ausschusses.

Durch den Ergänzungsbeschluß wird unter Ausschluß des Rechtsweges zugleich über die nach § 6 an den Unternehmer gestellten Ansprüche entschieden.

§ 8.

Vor Erteilung der Genehmigung ist die zuständige Wegpolizeibehörde und, wenn die Eisenbahnanlage sich dem Bereiche einer Festung nähert, die zuständige Festungsbehörde zu hören. In diesem Falle darf die Genehmigung nur im Einverständnis mit der Festungsbehörde erteilt werden.

Wenn die Bahn sich dem Betriebe einer Reichstelegraphenanlage nähert, so ist die zuständige Telegraphenbehörde vor der Genehmigung zu hören.

Soll das Geleis einer dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahn gekreuzt werden, so darf auch in den Fällen, in denen die Eisenbahnbehörde im übrigen nicht mitwirkt (§ 3), die Genehmigung nur im Einverständnis mit der letzteren erteilt werden.

§ 9.

Außer den durch die polizeilichen Rücksichten (§ 4) gebotenen Verpflichtungen sind in der Genehmigung zugleich diejenigen zu bestimmen, welchen der Unternehmer im Interesse der Landesverteidigung und der Reichs-Postverwaltung in Gemäßheit des § 42 zu genügen hat.

§ 10.

Bei der Genehmigung von Bahnen, auf welchen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, den Unternehmer jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlussgleisen für den Privatverkehr anzuhalten. Art und Ort der Einführung unterliegt der Genehmigung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde.

Die Behörde (§ 3) hat mangels gültlicher Vereinbarung der Interessenten auch die Verhältnisse des Bahnunternehmens und des den Anschluss beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die dem Ersteren für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung vorbehaltlich des Rechtsweges festzusetzen.

§ 11.

Bei der Genehmigung ist die Art und Höhe der Sicherstellung für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege, soweit diese nicht bereits erfolgt ist, vorzuschreiben.

Für die Ausführung der Bahn und für die Eröffnung des Betriebes kann eine Frist festgesetzt und die Erlegung von Geldstrafen für den Fall der Nichteinhaltung derselben sowie Sicherheitsstellung hierfür gefordert werden.

Auch können Geldstrafen und Sicherheitsstellung zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung vorgesehn werden.

§ 12.

Der nach den Bestimmungen dieses Gesetzes erforderlichen Sicherstellung bedarf es nicht, wenn das Reich, der Staat oder ein Kommunalverband Unternehmer ist.

§ 13.

Die Genehmigung kann dauernd oder auf Zeit erteilt werden. Sie erfolgt unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplanes (§§ 17 und 18).

§ 14.

Im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist bei der Genehmigung (§ 2) durch die zuständige Behörde über den Fahrplan und die Beförderungspreise das Erforderliche festzustellen; zugleich sind die Zeiträume zu bezeichnen, nach deren Ablauf diese Feststellungen geprüft und wiederholt werden müssen.

Von der Feststellung über den Fahrplan kann für einen bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraum abgesehen werden. Dieser Zeitraum kann verlängert werden.

Die Feststellung der Beförderungspreise steht innerhalb eines bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach der Eröffnung des Bahnbetriebes dem Unternehmer frei. Das alsdann der Behörde zustehende Recht der Genehmigung der Beförderungspreise erstreckt sich lediglich auf den Höchstbetrag derselben. Hierbei ist auf die finanzielle Lage des Unternehmens und auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht zu nehmen.

§ 15.

Der Aushändigung der Genehmigungsurkunde müssen die nach § 11 geforderten Sicherstellungen vorausgehen.

§ 16.

Die Genehmigung, welche für eine Aktiengesellschaft, eine Kommanditgesellschaft auf Aktien oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung behufs Eintragung in das Handelsregister (Art. 210 Abs. 2 Nr. 4, Art. 176 Abs. 2 Nr. 4 des Deutschen Handelsgesetzbuchs, § 8 Nr. 4 des Reichsgesetzes vom 20. April 1892 — Reichsgesetzblatt S. 477 —) ausgehändigt worden ist, tritt erst in Wir-

samkeit, wenn der Nachweis der Eintragung in das Handelsregister geführt ist.

§ 17.

Mit dem Bau von Bahnen, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind, darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan durch die genehmigende Behörde in folgender Weise festgestellt worden ist:

1. Der Planfeststellung werden die bei der Genehmigung vorläufig getroffenen Festsetzungen zu Grunde gelegt.

2. Plan nebst Beilagen sind in dem betreffenden Gemeinde- oder Gutsbezirke während vierzehn Tagen zu Jedermanns Einsicht offenzulegen. Zeit und Ort der Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen.

Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Auch der Vorstand des Gemeinde- oder Gutsbezirkes hat das Recht, Einwendungen zu erheben, welche sich auf die Richtung des Unternehmens oder auf Anlagen der im § 18 dieses Gesetzes gedachten Art beziehen.

Diejenige Stelle, bei welcher solche Einwendungen schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind, ist zu bezeichnen.

3. Nach Ablauf der Frist (Nr. 2 Absatz 1) sind die gegen den Plan erhobenen Einwendungen in einem nöthigenfalls an Ort und Stelle durch einen Beauftragten abzuhaltenen Termine, zu dem der Unternehmer und die Beteiligten (Nr. 2 Absatz 2) vorgeladen werden müssen und Sachverständige zugezogen werden können, zu erörtern.

4. Nach Beendigung der Verhandlungen wird über die erhobenen Einwendungen beschloffen und erfolgt darnach die Feststellung des Planes sowie der Anlagen, zu deren Errichtung und Unterhaltung der Unternehmer verpflichtet ist (§ 18).

Der Beschluß wird dem Unternehmer und den Beteiligten zugestellt.

Der Feststellung (Absatz 1) bedarf es nicht, wenn eine Planfestsetzung zum Zwecke der Enteignung stattfindet.

Wenn aus der beabsichtigten Bahnanlage Nachteile oder erhebliche Belästigungen der benachbarten Grundbesitzer und des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten sind, kann, sofern es sich nicht um die Benutzung öffentlicher Wege, mit Ausnahme städtischer Straßen, handelt, der Minister der öffentlichen Arbeiten den Beginn des Baues ohne vorgängige Planfestsetzung gestatten.

§ 18.

Dem Unternehmer ist bei der Planfeststellung (§ 17) die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche die den Bauplan festsetzende Behörde zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile oder im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

§ 19.

Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubnis der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde. Die Erlaubnis ist zu verlagern, sofern wesentliche in der Bau- und Betriebsgenehmigung gestellte Bedingungen nicht erfüllt sind.

§ 20.

Die Betriebsmaschinen sind vor ihrer Einstellung in den Betrieb und nach Vornahme erheblicher Änderungen, außerdem aber zeitweilig der Prüfung durch die zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die Bahn zuständige Behörde (§ 22) zu unterwerfen.

§ 21.

Der Fahrplan und die Beförderungspreise sowie die Änderungen derselben sind vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen.

Die angeführten Beförderungspreise haben gleichmäßig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden.

Ermäßigungen der Beförderungspreise, welche nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann zu Gute kommen, sind unzulässig.

§ 22.

Nützlichlich der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften dieses Gesetzes ist jede Kleinbahn der Aufsicht der für ihre Genehmigung jeweilig zuständigen Behörde unterworfen. Bei den für den Betrieb mit Maschinenkraft eingerichteten Bahnen steht die eisenbahntechnische Aufsicht der zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörde zu, sofern nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten die Aufsicht einer anderen Eisenbahnbehörde überträgt.

§ 23.

Die Genehmigung kann durch Beschluß der Aufsichtsbehörde für erloschen erklärt werden, wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der in der Genehmigung bestimmten oder der verlängerten Frist erfolgt.

§ 24.

Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn der Bau oder Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder wiederholt gegen die Bedingungen der Genehmigung oder die dem Unternehmer nach diesem Gesetze obliegenden Verpflichtungen in wesentlicher Beziehung verstoßen wird.

§ 25.

Über die Zurücknahme entscheidet auf Klage der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde das Oberverwaltungsgericht.

§ 26.

Bei Erlöschen oder Zurücknahme der Genehmigung wird die für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege bestellte Sicherheit, soweit sie für den bezeichneten Zweck nicht in Anspruch zu nehmen ist, herausgegeben. Mangelnder anderweitiger Vereinbarung hat der Wegeunterhaltungspflichtige die Wahl, die Wiederherstellung des früheren Zustandes, nötigenfalls unter Beseitigung in den Weg eingebauter Teile der Bahnanlage, oder gegen angemessene Entschädigung den Übergang der letzteren in sein Eigentum zu verlangen.

Macht der Unterhaltungspflichtige von dem ersteren Rechte Gebrauch, so geht das Eigentum der zurückgelassenen Teile der Bahnanlage auf den Unterhaltungspflichtigen unentgeltlich über.

Im öffentlichen Interesse kann die Aufsichtsbehörde eine Frist festsetzen, vor deren Ablauf der Unterhaltungspflichtige nicht berechtigt ist, die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu verlangen.

§ 27.

Ob und inwieweit bei Erlöschen (§ 23) oder Zurücknahme der Genehmigung wegen Unterbrechung des Baues oder Betriebes (§ 24) die für die Ausführung der Bahn oder die fristgemäße Eröffnung oder die Aufrechterhaltung des Betriebes bestimmten Geldstrafen verfallen, entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges der Minister der öffentlichen Arbeiten. Dieser beschließt über die Verwendung solcher Geldstrafen. Letztere sind zu Gunsten des früheren Unternehmens, anderenfalls ähnlicher Unternehmungen in dem betreffenden Landesteile zu verwenden.

§ 28.

Unternehmer von Kleinbahnen sind verpflichtet, sich den Anschluß anderer Bahnen gefallen zu lassen, sofern die Behörde, welche die Genehmigung für die Bahn, an welche der Anschluß erfolgen soll, erteilt hat, mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der Bahn den Anschluß für zulässig erachtet. Dieselbe Behörde entscheidet auch darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß erfolgen soll, regelt in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander und setzt, vorbehaltlich des Rechtsweges, die dem erstgedachten Bahnumternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung fest.

§ 29.

Unternehmer von Kleinbahnen können die Gestattung des Anschlusses ihrer Bahnen an Eisenbahnen verlangen, welche dem Gesetze über die Eisenbahnumternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, sofern der Minister der öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der letzteren den Anschluß für zulässig erachtet. Darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß herzustellen ist, und über die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander, insbesondere über die dem Eisenbahnumternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung entscheidet, in letzterer Beziehung unter Vorbehalt des Rechtsweges, der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 30.

Haben Kleinbahnen nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, so kann der Staat den eigentümlichen Erwerb solcher Bahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes nach einer mit einjähriger Frist vorausgegangenem Ankündigung beanspruchen.

§ 31.

Der Erwerb (§ 30) erfolgt unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 42 Nr. 4a bis d des Gesetzes über die Eisenbahnumternehmungen vom 3. November 1838, mit der Maßgabe, daß der Berechnung des 25fachen Betrages nach § 42 Nr. 4a des vorerwähnten Gesetzes das steuerpflichtige Einkommen nach den Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes vom 21. Juni 1891 (Gesetz-Samml. S. 175) zu Grunde zu legen ist, jedoch bei den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien der Abzug von 3 1/2 Prozent des eingezahlten Aktienkapitals (§ 16 Einkommensteuergesetz) fortfällt. Erstreckt sich die Kleinbahn über das Gebiet des Preussischen Staates hinaus in andere Deutsche Bundesstaaten, so ist gleichwohl das Einkommen aus dem gesamten Betriebe der Berechnung der Entschädigung zu Grunde zu legen. War das zu erwerbende Unternehmen noch nicht fünf Jahre im Betriebe, so ist für die Berechnung der Entschädigung der Jahresdurchschnitt des bisher erzielten Nettogewinnes maßgebend. — Ist eine Aktiengesellschaft Unternehmer der zu erwerbenden Bahn, so bedarf es nicht der Einlösung der Aktien von den einzelnen Aktionären, sondern nur der Zahlung der Gesamtentschädigung an die Gesellschaft.

§ 32.

Der Unternehmer kann verpflichtet werden, über jede Bahn, für welche ihm eine besondere Genehmigung erteilt worden ist, dergestalt Rechnung zu führen, daß der Reinertrag derselben, und wenn der Unternehmer eine Aktiengesellschaft ist, die von derselben gezahlte Dividende daraus mit Sicherheit entnommen werden kann.

Die Vernachlässigung dieser Verpflichtung begründet für den Staat das Recht, die Berechnung der Entschädigung nach dem Sachwerte (§§ 33 bis 35) zu verlangen.

§ 33.

Der Unternehmer kann Entschädigung nach dem Sachwerte verlangen, wenn das Unternehmen noch nicht länger als fünfzehn Jahre im Betriebe ist. Erfolgt die Erwerbung durch den Staat in den ersten fünf Jahren des Betriebes, so werden dem Sachwert 20 Prozent, erfolgt sie in den nachfolgenden zehn Jahren, so werden demselben 10 Prozent zugeschlagen.

§ 34.

Im Falle der Entschädigung nach dem Sachwerte bilden den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des Unternehmers, die Forderungen und Schulden jedoch nur insoweit, als dieselben nach beiderseitigem Einverständnis auf den Staat übergehen sollen. In die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge tritt der Staat ein, ebenso in solche Verträge, welche zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Materials abgeschlossen sind.

Für alle Bestandteile ist der volle Wert zu vergüten.

§ 35.

Die Abschätzung und die Festsetzung der Entschädigung für die Bestandteile des Unternehmens (§ 34) erfolgt nach einem von dem Unternehmer aufzustellenden Inventar, über dessen Richtigkeit und Vollständigkeit erforderlichenfalls zu verhandeln und von dem Bezirksauschüsse zu entscheiden ist.

§ 36.

Die Festsetzung der Entschädigung (§§ 34 und 35 bis 37) erfolgt, vorbehaltlich des beiden Teilen zustehenden, innerhalb sechs Monaten nach Zustellung des Festsetzungsbeschlusses zu beschreitenden Rechtsweges, durch den Bezirksauschuss unter sinngemäßer Anwendung der §§ 24 bis 29 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Der Bezirksauschuss ist auch für das Vollziehungsverfahren zuständig.

§ 37.

Auf die Ermittlung der Entschädigung finden die §§ 24 bis 28, auf die Vollziehung der Enteignung die §§ 32 bis 37, auf das Verfahren vor dem Bezirksauschuss und auf die Wirkungen der Enteignung die §§ 39 bis 46 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 sinngemäße Anwendung.

Die Entschädigung für Bestandteile des Unternehmens, welche im Inventar verzeichnet und bei Feststellung der Gesamtschädigung berücksichtigt, bei der Vollziehung der Enteignung aber nicht mehr vorhanden sind, ist von dem Unternehmer zurückzuerstatten. Für Bestandteile, welche bei Vollziehung der Enteignung über das Inventar hinaus vorhanden sind, ist auf Antrag des Unternehmers von dem Bezirksauschuss nachträglich die vom Staat zu gewährende Entschädigung festzusetzen.

§ 38.

Erwerbsberechtigten (§ 6) gegenüber greift das Erwerbsrecht des Staates gleichfalls Platz. Ihnen ist der volle Wert des Erwerbsrechtes zu erstatten.

§ 39.

Zur Anlegung von Bahnen in den Straßen Berlins und Potsdams bedarf es königlicher Genehmigung.

§ 40.

Die Kleinbahnen werden der Gewerbesteuer auf Grund des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (Gesetz-Samml. S. 205) unterworfen.

Bezüglich der Kommunalbesteuerung sind Kleinbahnen als Privateisenbahnunternehmungen im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen

über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben (Gesetz-Samml. S. 327), nicht zu erachten.

§ 41.

Die auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 16. September 1867 (Gesetz-Samml. S. 1528), des Gesetzes vom 7. März 1868 (Gesetz-Samml. S. 223), des Gesetzes vom 11. März 1872 (Gesetz-Samml. S. 257) und der §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 8. Juli 1875 (Gesetz-Samml. S. 497) den dort genannten Provinzial- und Kommunalverbänden überwiesenen Kapitalien und Summen können auch zur Förderung des Baues von Kleinbahnen verwendet werden.

§ 42.

Die Kleinbahnen unterliegen nachfolgenden Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung:

1) Die Unternehmer haben auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt einen Post-Unterbeamten mit einem Brieffack und, soweit der Platz reicht, auch andere zur Mitfahrt erscheinende Unterbeamte im Dienst gegen Zahlung der Abbonnementsgebühr oder, falls solche nicht besteht, der Hälfte des tarifmäßigen Personengeldes zu befördern.

2) Die Unternehmer solcher Bahnen, welche sich nicht ausschließlich mit Personenbeförderung befassen, sind außerdem verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt:

a) Postsendungen jeder Art durch Vermittelung des Zugpersonals zu befördern, und zwar Briefbeutel, Brief- und Zeitungspackete gegen eine Vergütung von 50 Pfennig für jede Fahrt, die anderen Sendungen gegen Zahlung des Stückguttariffes der betreffenden Bahn oder, sofern dieser Betrag höher ist, gegen eine Vergütung von 2 Pfennig für je 50 Kilogramm und das Kilometer der Beförderungsstrecke nach dem monatlichen Gesamtgewicht der von Station zu Station beförderten Poststücke;

b) in Zügen, mit welchen in der Regel mehr als ein Wagen befördert wird, eine Abteilung eines Wagens für die Postsendungen, das Begleitpersonal und die erforderlichen Postdienstgeräte, gegen Zahlung der in den Artikeln 3 und 6 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen festgesetzten Vergütung, sowie gegen Entrichtung des halben Stückguttariffes der betreffenden Bahn einzuräumen.

3) Die Postverwaltung ist berechtigt, auf ihre Kosten an den Bahnwagen einen Briefkasten andringen und dessen Auswechslung oder Leerung an bestimmten Haltestellen bewirken zu lassen.

II. Privatananschlußbahnen.

§ 43.

Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, aber mit Eisenbahnen, welche den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, oder mit Kleinbahnen derart in unmittelbarer Geleisverbindung stehen, daß ein Übergang der Betriebsmittel stattfinden kann, bedürfen, wenn sie für den Betrieb mit Maschinen eingerichtet werden sollen, zur baulichen Herstellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung.

§ 44.

Zur Erteilung der Genehmigung (§ 43) ist der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, im Einvernehmen mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde zuständig.

Verührt die Bahn mehrere Landespolizeibezirke, so bestimmt, wenn sie derselben Provinz angehören, der Oberpräsident, falls sie verschiedenen Provinzen angehören oder Berlin dabei beteiligt ist,

der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Landespolizeibehörde.

§ 45.

Die polizeiliche Prüfung beschränkt sich

1. auf die betriebsfähige Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. auf die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
3. auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

Soll eine Bahn, welche an eine dem Gesetze über die Eisenbahnenunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegende Eisenbahn Anschluß hat, von dem Unternehmer der letzteren angelegt und betrieben werden, so beschränkt sich die Prüfung auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

§ 46.

Zur Benutzung öffentlicher Wege bedarf es der Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen und der Genehmigung der Wegpolizeibehörde.

§ 47.

Die Bestimmungen der §§ 8, 17 bis 20 und 22 Satz 1 finden auf diese Bahnen gleichmäßige Anwendung.

§ 48.

Polizeiliche Bestimmungen über den Betrieb auf solchen Bahnen können nur im Einverständnis mit der Eisenbahnbehörde (§ 44) erlassen werden.

§ 49.

Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn wiederholt gegen die Bedingungen derselben in wesentlicher Beziehung verstoßen wird.

Über die Zurücknahme der Genehmigung entscheidet auf Klage der Behörde (§ 44) das Oberverwaltungsgericht.

§ 50.

Die eisenbahntechnische Aufsicht und Überwachung der Privatanschlußbahnen erfolgt durch diejenige Behörde, welcher diese Aufgaben bezüglich der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn, an welche sie anschließen, obliegen.

§ 51.

Die Bestimmungen der §§ 43 bis 49 finden auf diejenigen Bahnen, welche Zubehör eines Bergwerks im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (Gesetz-Samml. S. 705) bilden, keine Anwendung.

Durch die Bestimmung in § 50 wird das auf dem Allgemeinen Berggesetz vom 24. Juni 1865 (Gesetz-Samml. S. 705) beruhende Aufsichtsrecht der Bergbehörden gegenüber diesen Bahnen nicht berührt.

Gemeinsame und Übergangs-Bestimmungen.

§ 52.

Gegen die Beschlüsse und Verfügungen, für welche die Landespolizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind, und gegen die Beschlüsse und Verfügungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörden findet die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten statt. Im übrigen greifen die nach den Bestimmungen der §§ 127 bis 130 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Samml. S. 195) zulässigen Rechtsmittel Platz.

§ 53.

Für die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes genehmigten Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen ist diejenige Behörde zuständig, welcher die Genehmigung nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gemäß §§ 3 und 44 obgelegen hätte.

Auf diese Bahnen finden die §§ 2, 20 bis 22, 24, 25, 40, 42 und 52, beziehungsweise 48 bis 50 des gegenwärtigen Gesetzes, sowie die Bedingungen und Vorbehalte, welche bei ihrer Genehmigung vorgeesehen sind, Anwendung.

Die Unternehmer sind jedoch berechtigt, sich durch eine an die zuständige Aufsichtsbehörde zu richtende Erklärung den sämtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes zu unterwerfen.

Die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes kann von der Unterwerfung des Unternehmens unter sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes abhängig gemacht werden.

Der Zeitpunkt der Unterstellung unter dieses Gesetz ist öffentlich bekannt zu machen.

Wohlerworbene Rechte Dritter werden durch die Unterwerfung nicht berührt.

§ 54.

Dieses Gesetz tritt bezüglich des § 40 am 1. April 1893, bezüglich aller anderen Bestimmungen am 1. Oktober 1892 in Kraft.

§ 55.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes werden der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Innern betraut.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insiegel.

Gegeben Marmor-Palais, den 28. Juli 1892.

(L. S.)

Wilhelm.

Graf zu Eulenburg. von Boetticher. Herrfurth. von Schelling.
Freiherr von Verlepsch. Miquel. von Kallenberg. von Heyden.
Thielen. Vosse.