

RGZ 109

2.

RGZ 109

In der verfassungsrechtlichen Streitigkeit zwischen

dem Deutschen Reich

und

dem Land Preußen,

betreffend die Genehmigung von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs,

hat der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich in der Sitzung vom 18. Oktober 1924 für Recht erkannt:

Zur Konzessionierung privater Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs einschließlich der Feststellung der Konzessionsbedingungen, ferner zur Genehmigung der Baupläne und der Betriebseröffnung solcher

Entscheidungen des Staatsgerichtshofs.

Bahnen ist auf preußischem Gebiete nicht das Reich, sondern Preußen zuständig; Preußen bedarf aber dazu der Zustimmung des Reichs. Die Einstellung des Betriebs steht unter der Aufsicht des Reichs nach Maßgabe des § 13 des Staatsvertrags vom 31. März 1920.

Gründe:

Zwischen dem Reich und Preußen bestehen Meinungsverschiedenheiten darüber, ob und inwieweit auf Grund der Art. 90 und 94 Abs. 1 der Reichsverfassung das Reich bei der Genehmigung (Konzessionierung) von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs mitzuwirken hat. Schon bei den Verhandlungen über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Staatsbahnlinien auf das Reich, vom 31. März 1920 (RSBl. S. 773) ist von einzelnen Ländern (Preußen und Sachsen) die Anschauung vertreten worden, daß die Genehmigung neuer Privatbahnen auch nach der Reichsverfassung den Ländern verblieben sei. Die Frage wurde damals offen gelassen. Inzwischen sind auf preußischem Landesgebiete bereits in verschiedenen Fällen Eisenbahnkonzessionen erteilt worden. In dem ersten Falle von grundsätzlicher Bedeutung — er betraf die Kölner Gürtelbahn — hat das Reich dem Lande Preußen die Ausstellung der Genehmigungsurkunde überlassen, unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß Preußen zu den einzelnen Konzessionsbedingungen die erforderliche Zustimmung des Reichs einhole. Neuerdings erkennt aber Preußen jenen Vorbehalt nicht mehr an. Damit wird, wie der Antragsteller meint, dem Reiche von selbst die Möglichkeit genommen, dem Lande den formalen Akt der Konzessionserteilung zu überlassen, weil dem Reiche der materielle Einfluß auf die Genehmigung entzogen und diese nicht mehr zugleich im Namen des Reichs ergehen würde. Preußen fordere für sich auch das Recht zu alleiniger Genehmigung von Vorarbeiten für neue Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs, sowie zur Prüfung und Genehmigung der Baupläne, auch soweit es sich nicht um Fragen der Landespolizei handele. Weiter habe es dem Reiche das Recht bestritten, allein darüber zu befinden, ob auf einer Teilstrecke einer Privatbahn der Betrieb vorübergehend stillgelegt werden dürfe.

Deswegen hat sich das Reich an den Staatsgerichtshof gewendet und beantragt, festzustellen:

1. Zur Genehmigung von Bau und Betrieb privater Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, sowie im besonderen zur Genehmigung

der Baupläne und der Aufnahme und der Einstellung des Betriebs solcher Bahnen, ferner zur Festsetzung der Bedingungen der Genehmigung ist das Reich zuständig. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Genehmigung mit ihren Bedingungen a) durch Gesetz oder b) durch eine Verordnung ausgesprochen wird.

2. Wenn im Falle zu 1 b) das Reich den Verwaltungsakt der Genehmigung der Landesregierung überläßt, bedarf die Landesregierung zum Inhalte der Genehmigungsurkunde der Zustimmung des Reichs, und diese Zustimmung muß bei der Genehmigung ausdrücklich ausgesprochen werden.

Preußen hat der Rechtsauffassung des Antragstellers widersprochen und beantragt, festzustellen,

daß das Hoheitsrecht der Genehmigung von Bau und Betrieb privater Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs durch die Reichsverfassung nicht auf das Reich übergegangen ist.

Der Staatsgerichtshof vermochte weder dem Antrage des Reichs stattzugeben noch der Stellungnahme Preußens beizupflichten, hat vielmehr die im Tenor bezeichnete Entscheidung getroffen.

I.

Auszugehen ist davon, daß die Konzessionierung von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs zu demjenigen Teile der Staatshoheit gehört, den man als Eisenbahnhoheit bezeichnet; denn nach dem preußischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 (Gesetzsammlung S. 505) dürfen solche Eisenbahnen nur mit staatlicher Genehmigung gebaut und betrieben werden, was übrigens nach dem Kleinbahngesetze vom 28. Juli 1892 (Gesetzsammlung S. 225) auch für Kleinbahnen gilt.

Die zur Entscheidung stehende Frage lautet: Steht das Recht der Konzessionierung von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs dem Reiche oder Preußen zu? Genauer formuliert: Hat die Reichsverfassung dieses Recht dem Reiche übertragen oder nicht? Wird die Frage verneint, so ist das Recht beim Lande geblieben als ein Teil seiner Staatshoheit. Dem Reiche aber steht die „Zustimmung“ zu.

Das Reich nimmt die Konzessionierung in erster Linie um deswillen für sich in Anspruch, weil der allgemeine Grundsatz der Reichs-

verfassung dahin gehe, daß die Angelegenheiten der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs ausschließlich Sache der Reichsverwaltung, die der übrigen Eisenbahnen aber Sache der Landesverwaltung seien. Einen solchen allgemeinen Grundsatz stellt indessen die Reichsverfassung nicht auf. Zwar hat nach Art. 7 Nr. 19 das Reich die Gesetzgebung über die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Das ist aber — im Gegensatz zu Art. 6 — nicht die ausschließliche, sondern nur die konkurrierende Reichsgesetzgebung. Es muß deshalb geprüft werden, ob und inwieweit das Verlangen des Reichs in den Art. 89 flg. eine Stütze findet.

II.

Hier beruft sich der Antragsteller zunächst auf Art. 90, welcher bestimmt:

„Mit dem Übergang der Eisenbahnen übernimmt das Reich die Enteignungsbefugnis und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen.“

Zu diesem Artikel hat der Staatsgerichtshof bereits in seiner Entscheidung vom 30. Juni 1923 (RGZ. Bd. 107 S. 1*) ausgesprochen, daß die „Enteignungsbefugnis“ die gesamte Enteignungshoheit bezüglich der Reichseisenbahnen umfasse. Er ging dabei von der Auffassung aus, daß für die sämtlichen Reichsbahnen neben der Enteignungshoheit auch die volle Eisenbahnhoheit dem Reiche zustehen. Offengelassen wurde aber die Frage, ob darüber hinaus das Reich die gesamte Eisenbahnhoheit, also auch die Eisenbahnhoheit für andere Eisenbahnen, übernommen hat, insbesondere für die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs. Diese Frage muß trotz der allgemein gehaltenen Fassung des Art. 90 (Hoheitsrechte, die sich auf das „Eisenbahnwesen“ beziehen) verneint werden. Der abweichenden Auffassung, die in der Wissenschaft allein von Giese (Reichsverfassung, Anm. zu Art. 90) und von Sarter (Die Reichseisenbahnen, S. 179) vertreten wird, kann nicht zugestimmt werden. Sinn und Tragweite der Vorschrift ergeben sich aus dem Zusammenhang, in dem die Art. 89 flg. stehen, und in diesem Zusammenhang aus dem Wortlaute.

Art. 89 sagt: Aufgabe des Reichs ist es, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. In engem Anschluß

daran bestimmt Art. 90, daß mit diesem Übergange der Eisenbahnen in sein Eigentum das Reich auch die Enteignungsbefugnis und die Eisenbahnhoheit übernimmt. Das kann nur dahin verstanden werden: Das Reich hat für die übernommenen Eisenbahnen die Enteignungsbefugnis und die staatlichen Eisenbahnhoheitsrechte; es soll für diese Reichsbahnen unabhängig sein von der Enteignungshoheit und der Eisenbahnhoheit der Länder; es sollen ihm für seine Eisenbahnen jene beiden Hoheitsrechte in demselben Umfang und in derselben Weise zustehen, wie sie vorher den Einzelstaaten zugestanden haben. Deshalb konnten in Art. 90 die sich nur auf Reichsbahnen beziehende Enteignungsbefugnis und die Eisenbahnhoheit unmittelbar nebeneinander, gewissermaßen in einem Atem genannt werden. Beide beziehen sich eben nur auf Reichsbahnen. Das ist die einzig un-gezwungene Auslegung der zusammengehörigen Artikel 89 und 90.

Daselbe ergibt sich aus dem Zusammenhange mit den Art. 94 und 95, wo neben dem Baurechte des Reichs seine „Zustimmung“ zum Bau von Privatbahnen sowie die Aufsicht über Nichtreichsbahnen geregelt werden. Wollte man den Art. 90 so auslegen, daß er sich nicht auf Reichsbahnen beschränke, sondern alle Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs einschließlich der Privatbahnen erfasse, daß er also dem Reiche die gesamte Eisenbahnhoheit in dem betreffenden Gebiet übertrage, so wären die Art. 94 Abs. 1 und 95 unverständlich und vollkommen überflüssig. Hätte das Reich schon durch Art. 90 die gesamte Eisenbahnhoheit eines bestimmten Gebiets, so dürften Eisenbahnen daselbst nur von ihm oder mit seiner staatlichen Genehmigung gebaut werden. Das würde unmittelbar aus seiner, angeblich bereits durch Art. 90 statuierten, Eisenbahnhoheit folgen. Welche Bedeutung sollte dann der ganze Abs. 1 des Art. 94 haben? Welche Bedeutung insbesondere die dort dem Reiche vindizierte „Zustimmung“ zum Bau neuer Eisenbahnen, da ihm kraft seiner Eisenbahnhoheit bereits die viel umfassendere „Genehmigung“ zustände? Eben darum, weil das Reich die Eisenbahnhoheit und damit das Genehmigungsrecht durch Art. 90 noch nicht erhalten hat, war es notwendig, ihm durch Art. 94 Abs. 1 die „Zustimmung“ zu übertragen. Ebenso steht es mit Art. 95. Die gesamten Aufsichtsrechte, die Art. 95 auführt, wären schon in der Eisenbahnhoheit des Reichs enthalten, ihre nunmehrige Konstituierung als Reichssache also unverständlich. Wohl aber hat Art. 95

einen guten Sinn, wenn man annimmt, daß Art. 90 dem Reiche nicht die gesamte Eisenbahnhohheit in dem betreffenden Gebiet übertragen hat. Dann soll ihm nämlich die Aufsicht über die daselbst noch bestehenden oder mit seiner Zustimmung neu gebauten Privatbahnen zustehen. Nun könnte man sich bei Art. 95 vielleicht noch so zu helfen suchen, daß man sagt, er gelte nur für eine Übergangszeit, nämlich nur für die Zeit, während welcher das Reich die Eisenbahnen eines bestimmten Gebiets noch nicht übernommen hatte; er sei jetzt also obsolet, wie Art. 94 Abs. 2 tatsächlich obsolet geworden ist. Das scheidet aber daran, daß Art. 95 nach seiner ganzen Fassung nicht als eine bloße Übergangsvorschrift aufgefaßt werden kann. Und dieses Auskunftsmittel vermag gänzlich bei Art. 94 Abs. 1, der ausdrücklich erst für die spätere Zeit erlassen ist.

Diese Auslegung des Art. 90 wird durch die Entstehungsgeschichte der Reichsverfassung bestätigt. Der Regierungsentwurf, der ohne eine Begründung der Nationalversammlung vorgelegt wurde (Drucksachen Nr. 89), stimmt in seinem Art. 95 mit dem jetzigen Art. 94 überein. In der 30. Sitzung des Verfassungsausschusses wurde (Drucksachen Nr. 391 S. 335) der Antrag gestellt, den Artikel als selbstverständlich und unnötig zu streichen. Das geschah offenbar in der Meinung, daß durch Art. 89 und 90 bereits alles Erforderliche geregelt sei. Demgegenüber führte der Präsident des Reichseisenbahnamts Fritsch aus: „Art. 90 (jetzt 89) betrifft die vorhandenen Eisenbahnen und nimmt in Aussicht, daß diese, soweit sie dem allgemeinen Verkehre dienen, ans Reich übergehen. Es ist aber an keiner Stelle die Rede davon, wie es mit dem Bau neuer Eisenbahnen gehalten werden soll. Ich halte es für notwendig, daß zur Feststellung der Rechte des Reichs in bezug auf den Bau neuer Eisenbahnen ausdrücklich in der Reichsverfassung betont wird, daß das Baurecht für neue Eisenbahnen dem Reiche zusteht, und zwar aus eigenem Rechte, und daß es ferner seiner Mitwirkung bei der Konzeffionierung von Eisenbahnen durch die Einzelstaaten bedarf.“ Dem traten der Reichsminister des Innern Dr. Preuß und der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Defer bei, und der Artikel wurde angenommen. Mögen einzelne Mitglieder des Verfassungsausschusses sich über den Zusammenhang nicht klar gewesen sein: die Regierungsvertreter waren sich dessen bewußt, daß Art. 89 und 90 sich nur auf Reichsbahnen

beziehen, und daß noch Vorschriften über Privatbahnen nötig seien. Die sollten in den Art. 94 und 95 gebracht werden, und diese Ansicht drang durch. So ist die Absicht des Gesetzgebers zustande gekommen, und so liegt die Reichsverfassung jetzt vor. In diesem so gewollten und so bestehenden Zusammenhange muß sie ausgelegt werden.

Art. 94 Abs. 1 gewährt dem Reiche außerdem ein absolutes Baurecht, und Art. 89 Abs. 2 gewährt ihm ein Erwerbsrecht gegenüber den Privatbahnen nach Maßgabe der Länderrechte. Die einfach ungezwungene Auslegung des Art. 90 geht somit dahin: Für die im Jahre 1920 übernommenen Staatsbahnen und für die später hinzukommenden Reichsbahnen des allgemeinen Verkehrs steht dem Reiche neben der Enteignungsbefugnis die volle Eisenbahnhohheit zu. Art. 90 bezieht sich nur auf Reichsbahnen, nicht auf Privatbahnen. Für diese sind die Rechte des Reichs erst in den späteren Artikeln geregelt.

III.

Findet hiernach der Anspruch des Reichs in Art. 90 keine Stütze, so fragt es sich, ob und inwieweit er begründet ist nach Art. 94 Abs. 1, welcher des Zusammenhanges wegen wörtlich wiedergegeben sei:

„Hat das Reich die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen eines bestimmten Gebiets in seine Verwaltung übernommen, so können innerhalb dieses Gebiets neue, dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahnen nur vom Reiche oder mit seiner Zustimmung gebaut werden. Berührt der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen den Geschäftsbereich der Landespolizei, so hat die Reichseisenbahnverwaltung vor der Entscheidung die Landesbehörden anzuhören.“

Vorweg möge hier bemerkt werden, daß die Parteien in ihren Schriftsätzen wiederholt die landespolizeiliche Prüfung der Eisenbahnprojekte heranziehen. Diese Frage scheidet aber in dem vorliegenden Rechtsstreite völlig aus. Jene Prüfung findet bei allen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs statt und ist von dem Eisenbahnunternehmer, er sei auch, wer er sei, herbeizuführen.

Der Antragsteller meint, daß sein Anspruch auf Konzeffionierung von Privatbahnen durch Art. 94 gerechtfertigt werde. Preußen aber

hat mit Recht darauf hingewiesen, daß der Gesetzgeber, wenn er Konzeffionierung gemeint hätte, dieses Fremdwort nicht mit „Zustimmung“, sondern mit „Genehmigung“ übersetzt hätte. In der Tat handelt es sich um zwei ganz verschiedene Dinge. In dem einen Falle würde das Reich den Neubau von Privatbahnen zu genehmigen haben und dabei die Behörden der Einzelstaaten nicht einmal „anzuhören“ brauchen; denn Satz 2 des Abs. 1 bezieht sich nur auf Reichseisenbahnanlagen und bei ihnen nur auf den Geschäftsbereich der Landespolizei. Das Land braucht nicht einmal darüber gehört zu werden, ob die Bahn gebaut werden soll oder nicht, ob eingleisig oder zweigleisig, wo und in welchem Umfange Stationen anzulegen sind, ob die Bahn für den Personen-, den Güterverkehr oder für beides eingerichtet werden soll, und dergl. mehr. Das Reich würde vielmehr ganz frei und ausschließlich über Konzeffionen und Konzeffionsbedingungen befinden. Jede Mitwirkung des Landes wäre ausgeschlossen; sie ließe sich weder aus Verfassungsbestimmungen noch aus allgemeinen Grundsätzen herleiten. Nur in dem Falle, der allerdings sehr häufig eintreten mag, daß es nicht ohne Zwang gegen den Einzelnen, insbesondere nicht ohne Enteignung abgeht, würden nach dem Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 (Gesetzsammlung S. 221) bei den zuständigen preussischen Behörden (Ortspolizeibehörde, Regierungspräsident, Bezirksauschuß usw.) die erforderlichen Anträge zu stellen sein. Das wäre aber nicht etwa Sache des Reichs, sondern — ebenso wie bei der landespolizeilichen Prüfung — Sache des Eisenbahnunternehmers. In dem anderen Falle dagegen würden die preussischen Behörden nach Maßgabe des Landesrechts sämtliche Funktionen wahrzunehmen haben. Sie wären aber dabei nicht frei, sondern überall an die „Zustimmung“ des Reichs gebunden. Bei dieser rechtlich und praktisch hervortretenden fundamentalen Verschiedenheit der beiden Fälle könnte nur aus ganz zwingenden Rechtsgründen von dem eindeutigen Wortlaute des Art. 94 abgewichen und die daselbst vorgeschriebene „Zustimmung“ des Reichs als „Genehmigung“ aufgefaßt werden. Solche Gründe liegen aber nicht vor. Im Gegenteil ergeben Entstehungsgeschichte und Sinn der Verfassungsbestimmungen, daß es sich tatsächlich nur um Zustimmung und nicht um Genehmigung handelt.

Schon vorher ist dargelegt worden, daß im Verfassungsausschuß

der Antrag gestellt war, den Art. 94 als selbstverständlich und unnötig zu streichen. Dem traten die Regierungsvertreter entgegen, und der Antrag fiel. Dabei wurde, was die „Zustimmung“ angeht, darauf hingewiesen, daß es der Mitwirkung des Reichs bei der Konzeffionierung durch die Einzelstaaten bedürfe; eben durch die Zustimmung. Daß hiermit Sinn und Absicht des Art. 94 richtig wiedergegeben sind, ergibt sich auch daraus, daß er sein Vorbild offenbar in § 24 des Gesetzes vom 31. Mai 1911 (RGBl. S. 225) über die Verfassung Elsaß-Lothringens hat, wo die Verhältnisse ebenso lagen wie jetzt im Reiche; nur daß es sich dort um Bahnen des „öffentlichen“, jetzt des „allgemeinen“ Verkehrs handelt. § 24 lautet:

„In Elsaß-Lothringen dürfen Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, nur vom Reiche oder mit dessen Zustimmung gebaut werden.“

Soweit das Reich selbst Eisenbahnen baut oder betreibt, steht die Ausübung der auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen sich beziehenden Rechte der Reichsverwaltung zu. Entstehen über den Umfang dieser Rechte Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichs- und der Landesverwaltung, so entscheidet hierüber der Bundesrat.

Werden durch den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Eisenbahnen die Verkehrsinteressen des Landes berührt oder wird durch die Herstellung neuer oder die Veränderung bestehender Eisenbahnanlagen in den Geschäftsbereich der Landespolizei eingegriffen, so dürfen die Entscheidungen der Reichsverwaltung nur nach Anhörung der Landesbehörden ergehen. Das gleiche gilt für die Entscheidungen über die Zulässigkeit der Enteignung. In den Entscheidungen ist festzustellen, daß die Landesbehörden gehört sind.“

Zu § 24 sagt die Begründung (Druckf. 1909/10 Nr. 581 S. 21):

„Aus dem Grundsatz, daß dem Reiche bezüglich seiner eigenen Bahnen in Elsaß-Lothringen die Wahrnehmung der auf das Eisenbahnwesen sich beziehenden Hoheitsrechte zusteht, ergibt sich ohne weiteres die Folgerung, daß das Reich zum Bau und Betrieb dieser Bahnen keiner Genehmigung seitens des Landes bedarf. Aber auch betreffs der vom Lande selbst zu bauenden oder an Dritte zu konzeffionierenden Bahnen muß die Zuständigkeit des

Landes insofern eine Beschränkung erfahren, als öffentliche Bahnen nur mit Zustimmung des Reichs gebaut werden dürfen. Auf Grund eines nach einheitlichen Gesichtspunkten im Einvernehmen zwischen Reich und Land aufgestellten umfassenden Bauprogramms ist das Land von dem Reiche mit einem verhältnismäßig dichten Eisenbahnnetz bedeckt worden. Im Interesse eines organischen, den Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragenden Ausbaues dieses Netzes, sowie zur Erhaltung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der bestehenden Reichsbahnlagen ist es unerlässlich, daß die landesseitig beabsichtigte Ausführung oder Konzessionierung weiterer Bahnen stets im Einvernehmen mit der Reichseisenbahnverwaltung erfolgt."

Nach Sinn und Absicht des § 24 war demnach das Konzessionsrecht des Landes bestehen geblieben. Es wurde aber eingeschränkt durch die vorgeschriebene „Zustimmung“ des Reichs. Die Konzessionierung hatte stets „im Einvernehmen“ beider zu erfolgen. Es galten also in Elsaß-Lothringen dieselben Vorschriften und für diese dieselben gesetzgeberischen Motive, wie jetzt im Reiche.

Im übrigen regelt § 24 auch die Eisenbahnhoheit und die Enteignung bezüglich der Reichsbahnen in ähnlicher Weise, wie jetzt die Art. 90 und 94 der Reichsverfassung. Nur fehlt jetzt eine Vorschrift, daß die Entscheidungen des Reichs nur nach Anhörung des Landes ergehen dürfen. Diese Lücke wurde durch § 19 des Staatsvertrags vom 31. März 1920, der sich nach dem Zusammenhange der §§ 17 bis 19 nur auf Reichsbahnen bezieht, ausgefüllt, indem er vorschreibt: „Die Pläne für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den Regierungen der Länder zur Stellungnahme zu übermitteln.“ Sie sollen also den Regierungen zur Stellungnahme übermittelt werden. Das geht über die in Art. 94 Abs. 1 Satz 2 bezeichneten landespolizeilichen Angelegenheiten der Reichsbahnen und über die bereits im preußischen Rechte vorgeschriebene landespolizeiliche Prüfung sämtlicher Eisenbahnprojekte weit hinaus. Und deshalb hat Preußen Recht, wenn es in seinen Schriftsätzen hervorhebt, daß im Falle des Obstehens des Antragstellers die Länder bei Privatbahnen noch schlechter gestellt sein würden, als selbst bei Reichsbahnen. Gewiß kann aus dem Staatsvertrage nicht rückwärts auf den Inhalt der Reichsverfassung geschlossen werden. Es mag aber doch auf dieses

eigentümliche Resultat hingewiesen werden, weil die Parteien über den Punkt verschiedener Ansicht waren.

Die einfache und ungezwungene Auslegung des Art. 94 geht also dahin: Neue Bahnen des allgemeinen Verkehrs dürfen nur vom Reiche gebaut werden. Das ist, weil nach Art. 90 bezüglich der Reichsbahnen dem Reiche die Enteignungsbefugnis und die Eisenbahnhoheit zusteht, ein den Ländern gegenüber völlig uneingeschränktes Baurecht (abgesehen von der Landespolizei und dem § 19 des Staatsvertrags). Daraus folgt aber nicht ein Konzessionsrecht des Reichs für die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs. Denn das Konzessionsrecht ist nicht ein Teil des Eisenbahnunternehmensrechts des Reichs, sondern ein Ausfluß aus der staatlichen Eisenbahnhoheit. An dieser aber hat der Art. 94 grundsätzlich nichts geändert. Er beläßt das Konzessionsrecht den Ländern als einen Teil ihrer Staatshoheit. Er läßt das bisherige Konzessionsrecht bestehen. Er fügt nur ein Neues hinzu: Das Erfordernis der Zustimmung des Reichs. Das Wort „Zustimmung“ ist, wie oben dargelegt, mit Vorbedacht und voller Kenntnis seiner Tragweite gewählt worden und kann nicht in „Genehmigung“ umgedeutet werden.

IV.

Ist demnach dem Lande das Konzessionsrecht verblieben, hat aber das Reich das Recht der Zustimmung, so entsteht die weitere Frage, welche Bedeutung und Tragweite dieser Zustimmung beizumessen ist. Für das Gebiet des allgemeinen Verkehrs hat die Reichsverfassung das Reichseisenbahnprinzip aufgestellt. Sie gewährt dem Reiche für seine eigenen Bahnen die volle, von den Ländern unabhängige Eisenbahnhoheit. Für die übrigen Bahnen will sie, daß das Reich durch die „Zustimmung“ ein wesentliches Wort mitzusprechen hat. Zur weiteren Verwirklichung des Prinzips ist bereits in dem Staatsvertrage vom 31. März 1920 (§ 10 Abs. 2) bestimmt, daß die Länder das ihnen nach Art. 7 Nr. 19 noch zustehende Gesetzgebungsrecht nur im Benehmen mit der Reichsregierung ausüben werden. Und so erscheint es dem Staatsgerichtshof angängig, auch die in Art. 94 vorgesehene „Zustimmung“ des Reichs weitherzig aufzufassen.

Es dürfen neue Bahnen nur vom Reiche oder mit seiner Zustimmung gebaut werden. Das könnte man nach dem Wortlaute so

auslegen, daß das Reich, wenn es nicht selbst bauen will, nur zu erklären hat, ob die Bahn gebaut werden darf oder nicht, ob es die Bahn, die vielleicht eine — wirtschaftlich nicht erforderliche — Konkurrenzbahn der Reichseisenbahnen ist, dem Eisenbahnunternehmer freigeben will. Solche enge Auslegung würde aber mit dem Prinzip der Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrswesens nicht vereinbar sein und zu einer — sachlich vielleicht nicht gerechtfertigten und schädlichen — Verschiedenartigkeit der Konzessionen führen können. Deshalb kann es bei der bloßen Zustimmungserklärung des Reichs zum Bau nicht bewenden. Sie muß sich vielmehr auch auf die Konzessionen selbst und die Konzessionsbedingungen erstrecken. Dazu gehört auch die Zustimmung zu den Bauplänen. Ohne Kenntnis der Art, in welcher die Eisenbahnanlagen ausgeführt werden sollen, und ohne Einfluß darauf, vermag sich das Reich kaum schlüssig zu machen, ob es die Bahn zulassen kann oder nicht. Daraus folgt weiter, daß die Zustimmung auch erforderlich ist zur Inbetriebnahme der Bahn. Die Eröffnung des Betriebs kann erst erfolgen, wenn die Bahn ordnungsgemäß fertiggestellt und ausgerüstet ist; und davon muß sich das Reich Überzeugung verschaffen dürfen.

Dagegen ist das Verlangen des Antragstellers, daß die erfolgte Zustimmung in der Konzessionsurkunde ausdrücklich erwähnt werden muß, nicht gerechtfertigt. Das mag im Einzelfalle bei Erteilung der Zustimmung zur Bedingung gemacht werden können. Eine allgemeine Verpflichtung des Landes ist aber aus den Vorschriften der Reichsverfassung nicht herzuleiten.

V.

Verschieden von Bau und Inbetriebnahme der Privatbahnen ist ihre spätere Unterhaltung und die Durchführung eines ordnungsmäßigen Betriebs. Für diese Folgezeit richten sich die weiteren Verhältnisse nach Art. 95, welcher die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht vom Reiche verwaltet werden, der Beaufsichtigung durch das Reich unterwirft. In Abs. 2 und 3 sind die wesentlichen Grundsätze aufgeführt. Darunter fällt auch die Einstellung des Betriebs einer Eisenbahn. Zu Art. 95 bestimmt der Staatsvertrag vom 31. März 1920 in § 13, daß die dem Reiche zustehende Aufsicht über die Privateisenbahnen gemäß den Gesetzen, Genehmigungsurkunden und Staatsverträgen der Länder ausgeübt wird.

VI.

Zum Schluß mag noch bemerkt werden, daß die vorliegende Rechtsfrage durch die neueste Entwicklung des Reichseisenbahnrechts nicht berührt wird. Nachdem bereits durch Verordnung vom 12. Februar 1924 (RGBl. S. 57) das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ geschaffen worden war, ist nunmehr das verfassungsändernde Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August nebst Bekanntmachung vom 14. Oktober 1924 (RGBl. Teil II S. 272 und 386) ergangen. Im § 10, der die Ausschließlichkeit des Betriebsrechts der Gesellschaft behandelt, ist auch von neuen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, „soweit sie in Zukunft zugelassen werden“, die Rede. Hier ist also darüber, wer diese Bahnen zuzulassen hat, nichts bestimmt, und in der mündlichen Verhandlung vor dem Staatsgerichtshof wurde erklärt, daß die Fassung absichtlich so gewählt sei, um der Entscheidung dieser streitigen Frage nicht vorzugreifen. Auch § 43 des Gesetzes, der den Staatsvertrag, das Schlußprotokoll und das Reichsgesetz vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773) behandelt, kommt für den gegenwärtigen Rechtsstreit nicht in Betracht.

VII.

Nach der hier getroffenen Entscheidung besteht ein Konzessionsrecht des Reichs nicht. Das Konzessionsrecht des Landes ist nicht mehr unbeschränkt. Beide Teile sind auf ein sachliches Zusammenwirken hingewiesen, um — unter Zurückstellung von weniger wesentlichen Bedenken — durchgängig zu einem Einvernehmen über die wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen der Landesteile und der Bevölkerung und über die Reichseisenbahninteressen zu gelangen. Ob etwa der Staatsgerichtshof bei Differenzen im Einzelfalle zu einer Entscheidung berufen sein möchte, darüber ist im gegenwärtigen Rechtsstreit nicht zu erkennen.