universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Entwicklung des Rechtes der Bahnen niederer Ordnung in Österreich

Pawlik, Charlotte

Innsbruck, 1924

urn:nbn:at:at-ubi:2-2875

ENTWICKLUNG DES RECHTES DER BAHNEN NIEDERER ORDNUNG IN ÖSTERREICH.

Charlotte Pawlik.

Innsbruck 1924.

UB INNSBRUCK
+C20154880X

I N H A L T .

Einführung.

1. Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens bis zum Jahre 1880..... 4
2. Begriff und Aufgabe der Bahnen niederer Ordnung..... 7

Entwicklung der Bahnen niederer Ordnung bis einschliesslich 1910.

1. Gesetz vom 25. Mai 1880, RGBl.Nr.56, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen und die Verordnung vom 29.Mai 1880,RGBl.Nr.57.... 12
2. Gesetz vom 17. Juni 1887, RGBl.Nr.81,womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen werden, sowie die Sicherstellungsgesetze der Jahre 1894, 1895 und 1896.... 25
3. Gesetz vom 31. Dezember 1894, RGBl.Nr.2 aus dem Jahre 1895, über Bahnen niederer Ordnung und Landesgesetze zur Förderung des Baues von Lokalbahnen..... 37

4. Gesetz vom 8. August 1910, RGBl.Nr.149,
über Bahnen niederer Ordnung..... 54

Entwicklung der Bahnen niederer Ordnung seit
dem Jahre 1910..... 85

VERZEICHNIS DER EINSCHLÄGIGEN LITERATUR.

Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens, Wien 1884.

Sonnenschein, Das Lokalbahnwesen in Österreich, Wien 1886.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen narchie, Wien 1898:

1.Band, 2.Teil:

Kupka, Das Lokalbahnwesen in Österreich

Engel, Die Kleinbahnen in Österreich.

4.Band:

Röll, Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in Österreich.

Pascher, DasxLokalbahnwesen in Österreich, Wien 1904.

Mischler-Ulbrich, Österreichisches Staatswörterbuch,Wien 19

»Eisenbahnen»:

A. Bráf, Eisenbahnen (geschichtlich und statistisch).

B. Kriser, Eisenbahnen (technisch).

C. Krasny, Allgemeine Rechtsgrundlagen und Organisation des Eisenbahnwesens.

F. Hopfgartner, Bahnen niederer Ordnung.

Q. Hilscher, Eisenbahntarifwesen.

von Wittek, Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer

Ordnung im Verkehrswesen, Wien 1912.

von Philippovich, Grundrisz der Politischen Ökonomie, Tübingen 1919. 4.Buch: Organisation und Politik der Verkehrsanstalten, II.: Tarifwesen und Tarifpolitik.

Gaber, Österreichisches Eisenbahnrecht, Wien 1924.

E I N F Ü H R U N G .

1. Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens bis zum Jahre 18

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts trat auf dem Ge biete des Verkehrswesens ein vollständiger Umschwung ein. Österreich darf sich rühmen, d e r Staat zu sein, welcher auf dem europäischen Kontingent die erste Eisenbahn für der öffentlichen Verkehr gebaut hat. Genau vor hundert Jahren, am 7. September 1824, wurde von Kaiser Franz I. an Franz Anton Ritter von Gerstner das Privilegium zum Bau einer Holz- und Eisenbahn, welche Donau mit Moldau verbinden soll te, erteilt. Am 1. August 1832 konnte diese Bahn dem Betri übergeben werden; vorläufig nur für Güter- später aber auch für Personenverkehr[2]. 1869 ging man daran, den Betrieb mit Dampflokomotiven anzuwenden[1], welche Betriebsart die 1837 konzessionierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bereits einge- führt hatte. Im Jahre 1832 war auch eine schmalspurige Pfe deeisenbahn auf der Strecke Linz - Gmunden bewilligt worde sodasz die Verbindung Böhmen - Salzkammergut hergestellt wa

Damit hatte Österreich den Anfang zur Schaffun des Eisenbahnnetzes gemacht, welches heute seine Länder durchzieht. Das Eisenbahnwesen in Österreich baute nicht a

---

[1] Röll S. 717 Röll S. 3 und 4.

[2] Haberer S. 77 und 78.

einheitlicher, gleichbleibender Grundlage auf; das Staats-
bahn- wechselte des öftern mit dem Privatbahnsystem ab. In
einem kaiserlichen Kabinettschreiben vom 25. November 1837
behielt sich der Staat das Recht vor, selbst Eisenbahnen zu
bauen.[1] Für jedes Bahnunternehmen wurde von Fall zu Fall die
Bewilligung zu Bau und Betrieb erteilt; der Inhalt dieser
Privilegien war für jede Bahn nahezu der gleiche.[2] Anfängli
brauchte das Anlagekapital nicht sehr grosz zu sein; denn
der Bau konnte billig hergestellt werden und auch die Be-
triebskosten waren gering. Doch bald wurde ein Ausbau der
Bahn- und Betriebsanlagen notwendig, um den immer gröszer
werdenden Verkehr bewältigen zu können.[3]

Durch das Hofkanzleidekret vom 18. Juni 1838 w
de auf Grund kaiserlicher Entschlieszungen Ferdinand I. vo
29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838 die sogenannten Konzes
sionsdirektiven , »allgemeine Bestimmungen über das bei Ei
senbahnen zu beobachtende Conzessionssystem» aufgestellt.

Darin wird scharf zwischenöffentlichen und pri
vaten Bahnen geschieden. Staatliche Bewilligung zum Bau
und Aufsicht des Betriebes sind die aufgestellten Konzes-
sionsbedingungen. Unter anderem wahrt sich der Staat auch
das Recht, im öffentlichen Interesse Beschränkungen oder
Vorzugsrechte festzusetzen. Aus der endgültigen Konzession
entspringende Rechte sind: sofortige Ausführung, Enteignun
Beförderung, Tarifaufstellung; Verpflichtungen dagegen: un

1) Hahner S. 15 Röll S. 10
2) Rolf S. 717
3) Hahner S. 16
4)

entgeltliche Postbeförderung, entgeltlicher Militärtransport, öffentliche Tarifkundmachung. Diese Bestimmungen finden sich wieder im Eisenbahnkonzessionsgesetz vom Jahre 185 das noch heute in Geltung ist. Die Konzessionsdauer wurde auf 50 Jahre festgesetzt.

Das Eisenbahnwesen in Österreich machte nun langsame Fortschritte; teils wurde auf Staats-, teils auf Privatkosten gebaut.[1] Zwischen Österreich und einzelnen deutschen Staaten wurden Anschluszverträge geschlossen.[2] Durch die politischen Ereignisse von 1848 und der folgenden Jahre erfuhr die Eisenbahnentwicklung nicht unbedeutende Hemmungen.[3]

Der Staat suchte in der Folgezeit Verwaltung vo Bahnen selbst zu führen und Bahnen zur Befriedigung örtlich und industrieller Interessen zu bauen.[4] Jedoch muszten wegen schwieriger finanzieller Lage des Staates die Bahnen wieder verkauft werden. Nahezu 20 Jahre hindurch herrschte dann da Privatbahnsystem.[5]

In den 50er Jahren wurden zwei wichtige Eisenbahngesetze erlassen: die Eisenbahnbetriebsordnung für Staats- un Privatbahnen vom 16. November 1851 und das Eisenbahnkonzessionsgesetz für Privatbahnen zum öffentlichen Verkehr vom 8. November 1854. Bahnen für eigenen Gebrauch des Unternehmers auf eigenem Grund und Boden, benötigen nur den Baukonsens der politischen Landesstelle.[6]

---

1) Bráf S. 718
2) Haberer S. 37 und S. 38 Röll S. 37 und 38
3) Haberer S. 44
4) Haberer S. 45
5) Bráf S. 718 und 719

In kurzer Zeit wurden zahlreiche Hauptlinien gebaut.[1] Durch die Dezemberverfassung von 1867 erlangte Ungarn auch in der Eisenbahnverwaltung und -gesetzgebung volle Selbständigkeit, unter Vorbehalt der Vereinbarung gleicher Grundsätze.[2]

In den 60er Jahren wurden sehr viele Konzessionen erteilt; viele Eisenbahnunternehmungen, fielen finanziellen Spekulationen zum Opfer.[3] Der Staat tat sein Möglichstes, um die Wirtschaftskrise des Jahres 1873 für die Bahnen abzuschwächen. Von da an übernahm er endgültig die Leitung des Eisenbahnwesens. Bereits bestehende Bahnen wurden verstaatlicht.[4] Am 18. Februar 1878 wurde eines der wichtigsten Eisenbahngesetze erlassen: das Gesetz betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen.

2. Begriff und Aufgabe der Bahnen niederer Ordnung.

In den 70er Jahren wurden die Hauptverbindungsbahnen vollendet. Naturgemäsz waren zuerst die wichtigen und rentablen Eisenbahnen gebaut worden. Mit der Vollendung der Hauptlinien ergab sich aber in Österreich - wie auch in den andern Staaten - die dringende Notwendigkeit, das Eisenbahnnetz noch durch Nebenlinien zu vervollständigen und so auch entlegenen Gegenden die Vorteile eine Bahnverbindung zu gewähren.[5]

---

1) Haberer S. 77 und 78
2) Haberer S. 90 und 91
3) Haberer S. 108 fg
4) Haberer S. 112 fg

Röll S. 53 fg Bráf S. 719
Bráf S. 719 und 720

Für solche Bahnen, welche einem beschränkten Ve
kehr zu dienen haben und daher in Anlage und Betriebsführun
einfacher sind, wurde durch das Gesetz vom 31. Dezember 189
RGBl.Nr.2 vom Jahre 1895, die Bezeichnung »Bahnen niederer
Ordnung» als Neuerung in unserer Gesetzgebung eingeführt in
Gegenüberstellung zu den Bahnen höherer Ordnung, Voll- oder
Hauptbahnen, an welche in jeder Hinsicht höhere Anforderun-
gen gestellt werden.[1]

Die Bahnen niederer Ordnung umfassen Lokal- und
Kleinbahnen. Für die Lokalbahnen wurde besonders in frühere
Zeit auch die Bezeicnung Sekundär- oder Vizinalbahnen ge-
braucht.[2] Wie der Ausdruck Lokalbahnen selbst besagt, so ha
delt es sich um Bahnen, welche dem örtlichen Verkehrsintere
se dienen. Der Ausdruck dürfte aus dem französischen Gesetz
vom 12. Juli 1865 über die »Chemins de fer d'intérêt local
in unsere Sprache übernommen worden sein.[3] Eine Festsetzung
und Abgrenzung des Begriffes Lokalbahn begegnete bei den B
handlungen der Lokalbahngesetze im Reichsrat aus verschie-
denen Gründen den grösszten Schwierigkeiten und wurde desha
zunächst davon abgesehen.

Unter anderen hatte der Verband österreichisch
Lokalbahnen eine Definition versucht, wonach jene als Loka
bahnen bezeichnet werden, welche nur teilweise dem öffent-
lichen Verkehr oder nur privaten Zwecken zu dienen bestimm
sind. Vom Verein für Förderung des Lokal- und Straszenbahn

1) Wittek S. 3 und 4
2) Stenographische Protokolle vom 6. März 1880, S. 1642, IX. Session
3) Wittek S. 5 fg Bartler S. 2.

wesens wurde folgende Begriffsbestimmung aufgestellt: eine Lokalbahn ist jene dem öffentlichen regelmäszigen, unbeschränkten oder beschränkten Personen- und Güterverkehr dienende und zwar mit mechanischer Kraft oder Dampf (nicht aber mit animalischer Kraft) betriebene Bahn.[1]

Das erste allgemeine Lokalbahngesetz vom Jahre 1880 begnügte sich damit, neben der Bezeichnung Lokalbahnen in Klammer »Sekundär-, Vizinalbahnen und dergl.« beizufügen, um so den Geltungsbereich zu umschreiben. Dagegen brachte das neueste Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom 8. August 1910 zum ersten Male eine Legaldefinition für die Lokalbahnen, welche folgendermaszen lautet: »Lokalbahnen sind jene Bahnen, welche bezüglich der technischen Anlage und Leistungsfähigkeit hinter den Hauptbahnen zurückstehen, jedoch den Verkehr im weiteren Umkreise, insbesondere die Zufuhr zu den Hauptbahnen vermitteln und in der Konzessionsurkunde als Lokalbahnen bezeichnet sind«.

Die Definition der Kleinbahnen wurde - wie auch der Begriff - aus dem preuszischen Gesetze vom 28. Juli 189 übernommen.[1] Nach dem Gesetze vom 31. Dezember 1894, durch welches diese Bezeichnung in Österreich aufgenommen wurde, gelten als Kleinbahnen jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Lokalbahnen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringerer Bedeutung sind (Normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strszenbahnen mit Dampf- oder

[1] Z. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses, XI. Session 1894 (Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln).

elektrischem Betrieb, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen e.t.c.).Insbesondere sind Kleinbahnen (Tertiärbahnen) in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich dem örtlichen Verkehr, in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden. Formales Kriterium einer Kleinbahn ist die Anerkennung als solche durch das Handelsministerium , im Einverständnis mit dem Reichskriegsministerium und den andern beteiligten Ministerien. Das Gesetz vom 8. August 1910 behielt diese Begriffsbestimmung für Kleinbahnen unter Weglassung des Ausdruckes Tertiärbahnen bei.

Der Staat, der sich für das Zustandekommen von Lokalbahnen sehr einsetzte, verfolgte zwei Hauptziele. Durch Verbesserung der Gütertransportmittel soll die Volkswirtschaft gefördert werden. Gerade damals nach dem Ausbau der Hauptlinien waren nur die einbezogenen Gebiete des Vorteils einer Eisenbahn teilhaftig geworden, wogegen abseits gelegene Gegenden wirtschaftlich umso mehr verfallen wären. Ganz besonders hätte eine solche Absperrung von Verkehrszentren für kleine Unternehmungen den Zusammenbruch gebracht.[1]

Neben der billigen und raschen Güterbeförderung bildete der Transport von Personen von und zu den Verkehrsmittelpunkten besonders innerhalb grösserer Siedlungsgebiet eine weitere Aufgabe der Bahnen niederer Ordnung.[2]

[1] Z. 64 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Sess., 1879 (Begründung der Regierungsvorlage.)

[2] Stenogr. Protokolle vom 6. März 1880, S. 1625 fg., IX. Session.

Hauptvoraussetzung für diese Bahnen waren und sind möglichst schnelles und billiges Zustandekommen und Vereinfachung der Betriebsführung. Das Bestreben geht demnach dahin, den geringen Einnahmen auch kleine Ausgaben gegenüber zu stellen.[3]

[3] Wiecke S. 36 fg

ENTWICKLUNG DER BAHNEN NIEDERER ORDNUNG BIS EINSCHLIESZLICH 1910.

1.) Gesetz vom 25. Mai 1880, RGBl.Nr. 56, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen und die Verordnung vom 29. Mai 1880.

Schon vor dem Erlasz des ersten Lokalbahngesetzes waren Vizinalbahnen errichtet worden. Als älteste Bahn dieser Art darf wohl die erste Eisenbahn Österreichs bezeichnet werden, welche als schmalspurige Pferdebahn sowohl in ihrer technischen Anlage, wie auch nach dem beschränkten Verkehrsgebiet die Eigenschaften einer Bahn minderer Ordnung aufwies.

In den 60er und 70er Jahren beteiligte sich das Privatkapital besonders lebhaft an der Schaffung von Lokalbahnen. Manche Lokalbahnunternehmungen wurden, wie auch Hauptbahnen, ein Opfer der Wirtschaftskrisis.[2] Um die nun folgende Stockung im Lokalbahnbau zu bekämpfen, ging man daran, mit staatlicher und privater Unterstützung dem Lokalbahnwesen wieder aufzuhelfen. Die finanzielle Unterstützung des Staates bestand gewöhnlich in der Übernahme von Aktien und Obligationen oder in der Gewährung von Darlehen.[3]

Bis zum Jahre 1880 wurde die privilegierte Stellung und finanzielle Beihilfe für Lokalbahnen von Fall zu

1) Kupka S. 469
2) Kupka S. 472 und 473
3) Stenogr. Protokolle vom 10. Dez. 1894, S. 16214 fgg, XI. Session (Archiv des österr.

Fall durch Spezialgesetze sichergestellt; wobei für eine gröszere Anzahl von Bahnen die Erleichterungen in einem Gesetz zusammengefaszt wurden.[1]

Als Eisenbahnen unterlagen und unterliegen auch heute noch die Bahen minderer Ordnung den allgemeinen Bestimmungen des Eisenbahnrechtes; sowohl den öffentlichrechtlichen Normen, wie auch den privatrechtlichen. Denn eine scharfe Grenzlinie kann beim Eisenbahnrecht zwischen öffentlichem und privatem Recht nicht gezogen werden.[2]

Die Lokalbahnen unterstanden wie auch die Hauptbahnen dem Handelsministerium, als oberster Leitungs- und Aufsichtsbehörde; am 15. Jänner 1896 wurde für Eisenbahnangelegenheiten ein eigenes Eisenbahnministerium errichtet, an dessen Stelle am 31. Dezember 1919 das Staatsamt für Verkehrswesen trat. Später wurde dessen Aufgabenkreis in das Bundesministerium für Handel und Verkehr einbezogen.[3] An öffentlichrechtlichen Normen gelten die Bestimmungen über Bau, Betrieb, Enteignung, Eisenbahnbücher, Polizei, Tarifwesen, Steuern und Zoll, sowie über die Fürsorge der Bediensteten. Das Eisenbahnunternehmen als solches unterliegt, falls es gewerbsmäszig geführt wird, dem Handelsgesetzbuche.[4] Dem privaten Recht gehören die Bestimmungen des Dienstrechtes der Angestellten an; und zum groszen Teile auch die der Haftung des Eisenbahnunternehmens, sowie das Transportrecht.

Das Bestreben der Lokalbahnaktion ging dahin, Er-

---

[1] Hopfgartner S. 758 Sonnenschein S. 37 Kupka S. 474
Pasler S. 2

[2] Krasny S. 738 und 739 Gaber S. 2

[3] Gaber S. 155 und 156

leichterungen und Ausnahmen von diesen Bestimmungen für die Lokalbahnen zu ermöglichen und zusammenzufassen. Um der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die regelmäszig gewährten allgemeinen Begünstigungen in einem Gesetze aufzustellen, wurde bereits am 13. März 1869 ein diesbezüglicher Gesetzentwurf eingebracht, der aber am 29. April 1870 wieder zurückgezogen wurde. Inzwischen arbeitete man Programme für einenneuen Antrag aus.[1] Erst nachdem am 14. Oktober 1879 dreiszig Abgeordnete im Reichsrat die Behandlung der Lokalbahnfrage gefordert hatten, wurde am 29. November 1879 im Abgeordnetenhaus eine Regierungsvorlage mit ausführlicher Motivierung der verfassungsmäszigen Behandlung übergeben.[2] Am 6. März angenommen, wurde der Entwurf am 25. Mai 1880 sanktioniert.

Da die bis dahin gesammelten Erfahrungen sehr gering waren und die Vorlage in kurzer Zeit eingebracht worden war, so sollte das erste allgemeine Lokalbahngesetz vorläufig nur ein Versuch sein, Zustandekommen und Betrieb durch Aufstellung allgemeiner Normen zu erleichtern und zu unterstützen.[3] Aus diesem Grunde wurde die Wirksamkeit des Gesetzes bis 31. Dezember 1882 beschränkt.

Um die Bautätigkeit noch im Jahre 1880 zu fördern, sollte es gleich in Kraft treten. Über die Beschränkung der Geltungsdauer wurden die verschiedensten Ansichten bei der Behandlung des Gesetzentwurfes vertreten. Von zen-

1) Stenogr. Protokolle vom 6. März 1880, S. 1659, IX. Session.
2) Z. 64 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Session, 1879. Röll S. 80 und 81.
3) Z. 146 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Session 1880. Stenogr. Protokolle vom 6. März 1880, S. 1617 ff, IX. Session.

tralistischer Seite forderte man die Ausdehnung der Wirksamkeit bis Ende 1883; die Regierungsvorlage wies dagegen 1882 auf. Andere Abgeordnete verlangten dagegen die Beschränkung auf 1880, um vorliegende Projekte zu erledigen; dann sollte Verlängerung vorgenommen oder Einzelgesetz erlassen werden. Nach Ansicht der Gegner einer allzu langen Probezeit sollte das Gesetz bereits mit dem nächsten Zusammentreten des Reichstages geändert werden. Demgegenüber waren Vertreter der nationalökonomischen Richtung gegen jede Befristung, um möglichste Bewegungsfreiheit zu sichern.[1] Die Abstimmung brachte den gleichen Termin wie die Regierungsvorlage.

Die Begründung der Regierungsvorlage durch den Eisenbahnausschusz enthielt interessante Erörterungen über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lokalbahnen. Ihnen obliege die notwendige Förderung der Produktionstätigkeit durch Zufuhr von Rohstoffen und Beförderung der Erzeugnisse Aber auch für die Beschäftigung von Arbeitern, sowie Hebung der beteiligten Industrien sei eine lebhafte Eisenbahnbautätigkeit wichtig. Durch die Errichtung von Lokalbahnen versprach man sich auszerdem eine erhebliche Vergröszerung der Einnahmen der anschlieszenden Hauptbahnen.[2]

Für den Staat wurde die Verpflichtung ausgesprochen, durch legislative und administrative Masznahmen, sowie finanzielle Unterstützungen die heimische Volkswirt-

1) Stenogr. Protokolle vom 6. März 1880, S. 1660 fg., IX. Session
2) Z. 64 der Bilagen zu den Stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Sess., 1879.

schaft zur Blüte zu bringen. Es wurde auf den Fortschritt des Lokalbahnwesens in den andern Staaten verwiesen, wo bereits in den 60er Jahren Anordnungen getroffen wurden, welche hauptsächlich in Gewährung von staatlichen Subventionen bestehen.[1] Das österreichische Lokalbahngesetz baute jedoch auf dem Prinzip indirekter staatlicher Einwirkung auf und brachte allgemeine Begünstigungen und Erleichterungen, da die in den 70er Jahren eingeschlagene Praxis, direkte Beihilfe zu gewähren, sich als nicht vorteilhaft erwiesen hatte.[2]

Zu Beginn des Gesetzes wird der Regierung die Ermächtigung erteilt, bei Konzessionierung neuer Lokalbahnen die festgesetzten Begünstigungen zuzuerkennen. Gegen diese Vollmacht wurden bei der verfassungsmäszigen Behandlung der Regierungsvorlage Einwendungen erhoben; es gewänne den Anschein, dasz die Regierung de lege lata das Konzessionsrecht hätte. Für bedenklich wurde auch angesehen, dasz die Gewährung von Erleichterungen im freien Ermessen der Regierung stehe. Gegenüber diesen Einwürfen verwies der Berichterstatter auf die Notwendigkeit, die Ermächtigung der Regierung aufzustellen, damit etwas Zweckmäsziges zustande komme.[3]

Die Begünstigungen dieses Gesetzes, wie auch der folgenden, scheiden sich in technische und finanzielle.

Technische Erleichterungen sollen für alle Vorarbeiten, -deren Bewilligung wird höchstens auf ein Jahr erteilt, die Frist kann eventuell verlängert werden - zum Bau

1) Z. 64 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Sess., 1879.
2) Stenogr. Protokolle vom 10. Dez. 1894, S. 16 214 fg, XI. Session
Z. 64 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses, IX. Sess. 1879
3) Stenogr. Protokolle vom 6. März 1880, S. 1617 fg, IX. Session.

aller Haupt-, Neben- und Bahnhofsanlagen, sowie Ausrüstungen gewährt werden. Um die hohen Betriebskosten zu vermeiden, können sicherheitspolizeiliche Masznahmen, gemäsz Eisenbahnbetriebsordnung und Nachtragsbestimmungen, entsprechend der herabgesetzten Fahrgeschwindigkeit mit Rücksichtnahme der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse erleichtert werden. Die Maximalfahrgeschwindigkeit ist im Einzelfall durch die Regierung festzusetzen, um bei eventueller Neueinführung eines Betriebssystems eine Gesetzesänderung zu vermeiden. Die höchste Fahrgeschwindigkeit für Lokalbahnen betrug zuerst 12 bis 15 km, wurde dann aber auf 30 km in der Stunde erhöht.

Von groszer Wichtigkeit für die Lokalbahnen war die Regelung der Frage, inwieweit Straszen zur Benützung herangezogen werden dürfen. Reichsstraszen dürfen zur Anlage von Sekundärbahnen insoweit verwendet werden, als der Straszenverkehr dadurch nicht gefährdet wird. Bei der Benützung sind die Bedingungen zu beobachten, welche die Straszenverwaltung im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden der Eisenbahnen aufstellt. Straszenerhaltung und notwendige Einrichtungen obliegen der Lokalbahnunternehmung. Auch andere öffentliche Straszen können zur Anlage von Lokalbahnen benützt werden unter Zustimmung desjenigen, der die Straszenerhaltung zu tragen hat. Die öffentlichen Straszen gehören nicht zu den Enteignungsobjekten; trotzdem ist es seit neuerer Zeit Übung geworden, auch Straszenteile zu enteignen. Für Lokal-

1) Kaiser S. 726 Pasler S. 5
Z. 64 der Beilagen zu den Stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Sess. 1879. 17
Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen, A: Art. 20.

bahnen ist aber eine Enteignung immer ausgeschlossen.[1]

Die Lokalbahnunternehmungen können von Postbeförderung, Leistung des Mehraufwandes, der sich aus polizeilicher und gefällsamtlicher Überwachung ergibt, befreit werden.

Die Erleichterungen von Bau und Betrieb können auch bestehenden Bahnen zugestanden werden, welche aus ökonomischen Gründen den Sekundärbetrieb, d. h. herabgesetzte Fahrgeschwindigkeit, einführen.

Zu dem Zwecke, gewissen Lokalbahnen höhere Tarife zu ermöglichen, wurde der Regierungsvorlage ein Artikel eingefügt, auf Grund dessen die Regierung ermächtigt wird, von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, RGBl. Nr. 64, Ausnahmen vom Maximaltarif zu gewähren.

Als indirekte finanzielle Unterstützung wird Gebühren- und Stempelfreiheit für alle Rechtsakte zuerkannt, welche für das Zustandekommen der Bahnen abgeschlossen werden. Auszerdem kann aber die Regierung die Lokalbahnen fördern durch Stempel- und Gebührenbefreiungen für Akte zur Kapitalsbeschaffung für die Zeit bis zur Betriebseröffnung und für Verträge und Eintragungen zum Grunderwerb und Bau bis zum Ende des ersten Betriebsjahres. Auch für die Ausgabe von Aktien und Prioritätsobligationen ist die gleiche Befreiung möglich.

Für die Dauer von dreiszig Jahren - von der Kon-

[1] Gaber S. 86.

zessionserteilung an gerechnet - wurde die Enthebung von der Zahlung der Einkommen- und Erwerbsteuer festgesetzt. Auch die Erteilung der Konzession ist von Gebühren und Taxen befreit.

Darüber hinaus können durch besonderes Gesetz direkte finanzielle Begünstigungen für den Einzelfall zugestanden werden.

Zur gleichen Zeit wie das erste allgemeine Lokalbahngesetz trat auch die Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880 in Kraft. Hiemit wird im ersten Teil für solche Lokalbahnen, deren Längenausmasz gering ist, somit Trasse und Stationen durch die lokalen Verhältnisse, beziehungsweise durch die Zustimmung der Beteiligten bestimmt sind, ein abgekürztes Verfahren eingeführt. Die Entscheidung, ob einer Bahn die Eigenschaft einer Lokalbahn zukommt, wird durch das Handelsministerium im Einverständnis mit den anderen Ministerien bei Bewilligung der technischen Vorarbeiten gefällt.

Dieses abgekürzte Verfahren besteht hauptsächlich in der Vornahme einer einzigen Amtshandlung, der politischen Begehung, an Stelle mehrerer und Einschränkung oder gänzlichem Entfall gewisser Pläne und Behelfe. Von groszer Bedeutung ist der Grundsatz, welcher im § 18 ausgesprochen ist, dasz die Durchführung aller Amtshandlungen mit Beschleunigung vorgenommen werden soll.

Der zweite Abschnitt behandelt die Schleppbahnen; solche sind (nach § 35 der Verordnung vom 25. Jänner 1879): Bergwerks- oder Industriebahnen ohne Personentransport mit oder ohne Lokomotivbetrieb. Nur mit normaler Spurweite in Hauptbahnen einmündende Schleppbahnen und erforderliche Umbauten bei diesen unterliegen der Bewilligung des Handelsministeriums; sonst ist nur Baukonsens erforderlich. Unter gewissen Voraussetzungen gelten die Bestimmungen über Schleppbahnen auch für Transportmittel von Forstprodukten.

Dies sind in Kürze die wichtigsten Bestimmungen dieser Verordnung.

Am 1. August 1883 wurde vom Handelsministerium eine Verordnung über Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen erlassen, welche besondere Erleichterungen über Fahrordnung, Geschwindigkeit und Signale beinhaltet.

Das erste allgemeine Lokalbahngesetz enthält die gleichen Begünstigungen technischer wie finanzieller Art, wie sie vor 1880 durch Einzelgesetze schon gewährt worden waren; nur mit dem Unterschied, dasz die Bestimmungen nun verallgemeinert wurden. Der Hauptvorteil des Gesetzes lag darin, dasz durch die Festsetzung allgemeiner Zusagen zur Gewährung von Begünstigungen für jede einzelne Bahn nicht

mehr ein eigenes Gesetz erlassen werden muszte. Durch allgemeine Grundsätze ist die Möglichkeit gegeben, jede Bahn individuell behandeln zu können; die indirekte finanzielle Unterstützung trägt der Verschiedenartigkeit der Länder Rechnung und vermeidet eine allzu starke nachträgliche Belastung der Gemeinwesen. Es wurden jedoch an diesem Gesetze Bestimmungen über die Ausgabe von Aktien und Prioritätsobligationen vermiszt.[1]

Bis zu diesem Gesetze wurde in jeder Konzessionsurkunde das staatliche Einlösungsrecht nach einem Zeitablauf von 20 bis 30 Jahren festgesetzt. Das neue Gesetz bestimmt aber keine Frist, sodasz die Einlösung jederzeit erfolgen kann; diese Möglichkeit ist für die Entwicklung einer Lokalbahnunternehmung oft recht ungünstig.[2]

Die Frage, ob Lokalbahnen als Voll- oder Schmalspurbahnen (mit 100, 75 oder 60 cm Spurweite) gebaut werden sollen, wurde bereits damals viel erörtert und ist auch heute noch nicht ganz einheitlich gelöst.[3] Vor allem ist die Beschaffenheit des betreffenden Terrains und die Art und Ausdehnung des Verkehrs in Betracht zu ziehen. Bei unregelmäsziger, gebirgiger Bodenbeschaffenheit wird im allgemeinen vorteilhafter kleine Spurweite angewendet, da sich dadurch verschiedene teure Kunstbauten vermeiden lassen. Bisweilen können aus Mangel an Terrain - wie zum Beispiel bei der Bahn Gmunden - Ebensee - nur Schmalspurbahnen aufgeführt werden.

1) Sonnenschein S. 56 fg
2) Sonnenschein S. 52 fg
3) Kupka S. 470 fg

Sonnenschein S. 78 und 79 Parler S. 35 und 36.

Dient der Verkehr mehr dem Gütertransport als der Personenbeförderung, so kann durch Anwendung der Normalspur die Umladung beim Übergang in die Hauptbahnen und umgekehrt vermieden werden. Die Ansichten über die Anwendung von Voll- oder Schmalspur sind verschieden. Jedenfalls stellen sich die Kosten einer Schmalspurbahn wesentlich billiger sowohl in Bau, wie auch in Betrieb; jedoch ihre Vorteile können nicht mit denen einer Normalspurbahn aufgewogen werden. Die österreichischen Lokalbahnen weisen beide Systeme von Schienenbreite auf.

Zahlreiche Bahnen wurden auf Grund des allgemeinen Lokalbahngesetzes projektiert und ausgeführt; auch ausländisches Kapital beteiligte sich an diesen Unternehmungen.[1] Allmählich aber zog sich das Privatkapital zurück, die vor kurzem noch so rege Bautätigkeit drohte fast gänzlich zu erlahmen.[2] Noch immer herrschte Mangel an Verbindungslinien. Besonders stark litten Land- und Forstwirtschaft darunter, da sie an ihren Standort gebunden sind. Durch günstige Verkehrslinien wird der Land- und Forstwirtschaft die Möglichkeit geboten, ihre Produkte rasch dem Markte zuzuführen und so zugleich preisregulierend zu wirken. Industrien und Bergwerksbetriebe sind durch die Zulässigkeit von Schleppbahnen wesentlich besser gestellt.[3]

Durch zahlreiche Masznahmen suchte die Regierung dem sich vorbereitenden Stillstand im Eisenbahnbau entgegen

1) Z. 586 und 604 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Session, 1882.

2) Kupka S. 489 Sonnenschein S. 59

3) Österr. Berggesetz vom 23. Mai 1854, R.G.Bl. 46/146

zu arbeiten; so durch direkte finanzielle Zuwendungen und durch Verträge mit einzelnen Eisenbahnen. Ein solcher Vertrag wurde mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn am 10. Jänner und 17. Juli 1885, betreffend den Bau von zehn Lokalbahnen, geschlossen.[1]

Trotzdem das erste Lokalbahngesetz nur ein Versuch gewesen war, das Lokalbahnwesen einheitlich zu regeln, und manche Unvollständigkeiten aufwies, so wurde doch allseitig der Wunsch laut, das Gesetz zu verlängern; besonders deshalb, weil eine grosze Anzahl von Projekten zur Erteilung der Bewilligung vorlagen. Die Wirksamkeit sollte ohne Vornahme von Ergänzungen oder Änderungen auf zwei Jahre verlängert werden.[2]

Nach kurzer verfassungsmäsziger Behandlung wurde mit 26. Dezember 1882, RGBl. Nr. 180, das erste Gesetz bis 31. Dezember 1884 verlängert. Während der Geltungsdauer dieses Gesetzes nahm die Bautätigkeit den gleichen Fortgang wie vordem. Die Regierung suchte durch finanzielle Beihilfe, Übernahme von Bauten und sonstige Masznahmen möglichst fördernd einzugreifen.[3]

Wegen bevorstehenden Ablaufes dieses Gesetzes wurde am 13. März 1884 ein neuer Entwurf zur Behandlung eingebracht; er hielt sich im allgemeinen an das Gesetz von

1) Kupka S. 490 Sonnenstein S. 41.

2) Z. 586 und 604 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Session, 1882.

3) Z. 881 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses X. Sess. 1884.

1880, war jedoch bedeutend ausführlicher und brachte manche Neuerungen.[1] Das Gesetz sollte in XVII Artikeln auch nähere Bestimmungen über Mitbenützung der Vollbahnen, Ausgabe von Prioritätsobligationen, finanzielle staatliche Unterstützung und Straszenbenützung enthalten. Auch dieser Entwurf bringt keine Definition für Lokalbahnen. Eine Regelung sollte ausserdem die Konzessionserteilung an Dampf- und Pferdebahnen erfahren. Infolge Vertagung des Reichsrates konnte dieser Entwurf nicht weiter behandelt werden.

Da die Frist des geltenden Gesetzes abzulaufen drohte, so wurde nach längeren schwierigen Verhandlungen, in denen unter anderem auch die Ausnützung des allgemeinen Lokalbahngesetzes durch Privatspekulationen und der Konflikt zwischen der Gemeindevertretung von Wien und der niederösterreichischen Statthalterei Gegenstand reger Debatte war,[2] durch Gesetz vom 28. Dezember 1884, RGBl. Nr. 203, das erste Lokalbahngesetz bis zum 1. Juli 1886 neuerdings verlängert.

Bis zu diesem Termin konnte jedoch das neue Gesetz nicht fertiggestellt werden, daher wurde auf Grund des Majoritätsantrages durch Gesetz vom 29. Juni 1886, RGBl. Nr. 104, eine neuerliche Verlängerung bis Ende des Jahres 1886 vorgenommen. Die Minorität hatte die Erlassung eines Spezialgesetzes für die damals vorliegenden fünf Projekte gefordert.[3]

---

1) J. 881 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Session, 1884.

2) J. 977 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Sess., 1884. Stenogr. Protokolle vom 6. Dez. 1884, IX. Session, S. 132 15 fg.

3) J. 253 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, X. Sess. 1886.

2.) Gesetz vom 17. Juni 1887, RGBl.Nr.81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen werden, sowie die Sicherstellungsgesetze der Jahre 1894, 1895 und 1896.

Der Entwurf vom 13. März 1884 wurde erst nach Überprüfung und Änderung am 18. Juni 1886 dem Reichsrat neuerdings übergeben[1]; er sollte eine abschlieszende Regelung für das Lokalbahnwesen bringen.[2]

Der Gesetzesantrag des Jahres 1884 suchte, den Lokalbahnen bei Anerkennung der Gemeinnützigkeit für nicht ärarische öffentliche Straszen das Enteignungsrecht einzuräumen. Es sollte dadurch, vermieden werden, dasz man öffentliche Interessen den privaten nachstellt. In dem Entwurf von 1886 wurde dies dahin abgeändert, dasz einer bestimmten Kommission die diesbezügliche Entscheidung, welche dem Enteignungserkenntnis gleichkommt, eingeräumt wird.

Zur gleichen Zeit war auch eine Regierungsvorlage, betreffend die Straszenbahnen (Pferdebahnen), eingebracht worden.[3] Bis dahin war die Konzessionierung für Bahnen mit Dampfbetrieb nach dem Konzessionsgesetz, für Pferdebahnen dagegen durch das Handelsministerium erfolgt.[4] Nach dem Gesetzentwurf für Straszenbahnen sollten Dampftramways und elektrische Bahnen unter die Lokal-, Pferdebahnen dagegen

1) Z. 148 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, X. Sess., 1886
2) Z. 413 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, X. Sess. 1887
3) Z. 249 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, X. Sess. 1886
4) Vgl. a. a. Entschließungen vom 25. Febr. 1859 und 8. März 1867;

aus dem Eisenbahnwesen ausscheiden und als periodische Personentransporte unter die konzessionierten Gewerbe eingereiht werden. Letztere sollten nicht mehr den Eisenbahngesetzen und -verordnungen unterliegen, sondern den üblichen Gewerbe-, Bau- und Polizeivorschriften. Der Gesetzentwurf über die Straszenbahnen wurde aber keiner Behandlung unterzogen.

Die Verhandlungen über den Lokalbahnantrag wurden erst mit Beginn der Wintersession aufgenommen; um den Lokalbahnbau nicht ins Stocken geraten zu lassen, wurden nur die Bestimmungen des ersten Gesetzes vom Eisenbahnausschusz dem Abgeordnetenhaus zur Behandlung vorgelegt.[1] Insbesondere wies man die beantragten Änderungen bezüglich der Straszenbenützung, gegen welche sich auch der im Frühjahr 1887 abgehaltene österreichische Städtetag aufgelehnt hatte, fallen.

Hier sollen nur die Änderungen hervorgehoben werden, welche das neue Gesetz gegenüber dem früheren brachte. Die Neuerungen betreffen fast durchwegs finanzielle Fragen.

Die Gebühren- und Stempelfreiheit von Rechtsakten für projektierte Lokalbahnen, insbesondere Vereinbarungen zur Sicherstellung der Kapitalsbeschaffung, des Baues und Betriebes, sowie zur Kapitalsbeschaffung selbst - diese wird bereits, im Gegensatz zum früheren Gesetze, vor der Konzessionserteilung gewährt - ist nun ohne Frist zugestanden. Das gerichtliche Verfahren auszer Streitsachen genieszt nicht diese Begünstigung. Im Interesse der Lokalbahnen liegt

1) Stenogr. Protokolle vom 27. Mai 1887, S. 6248 - 6258 d. Sess.
2) Röll S. 86 und 87.

auch die Umwandlung der Stempelgebühr in eine Prozentualgebühr der Fahrkarten im Ausmasz von 3%, welche von den Reisenden einzuheben ist. Die Beschränkung der Steuerbefreiung auf h ö c h s t e n s dreiszig Jahre brachte, gegenüber dem alten Gesetze, eine ungünstige Abänderung.

Neben indirekten finanziellen Begünstigungen werden allgemeine Richtlinien über weitergehende direkte Beihilfe aufgestellt; vorausgesetzt für eine solche Unterstützung sind entsprechende Beteiligung des Landes, der Gemeinden oder Interessenten an der Finanzierung. Finanzielle staatliche Unterstützung ist möglich als Kapitalsbeschaffung, Gewährung eines Beitrages, pachtweise Betriebsführung u.s.w.

Die Regelung der Emission von Prioritätsobligationen war im ersten allgemeinen Lokalbahngesetz nicht behandelt worden. Nunmehr liegt es im Ermessen der Regierung, nach Erwägung der individuellen Verhältnisse einer Lokalbahnunternehmung die Ausgabe erst zuzulassen, wenn diese Schuldverschreibungen dauernd gesichert zu sein scheinen. Die Ausgabe darf nur in österreichischer Währung erfolgen und musz durch die Einlage im Eisenbahnbuch (gemäsz Gesetz vom 19. Mai 1874, RGBl.Nr.70, §§ 1 bis 9) sichergestellt sein.

Neu aufgenommen ist die Bestimmung, dasz bei Lokalbahnen von einer Gegenleistung für die Mitbenützung

von Einrichtungen der Hauptbahnen und für den Stationsdienst in Anschluszbahnhöfen abgesehen werden soll.

Weiters wurde das Péagerecht der Staatsverwaltung geregelt. Gegen angemessene Entschädigung - Grundsätze für die Berechnung derselben sind in der Konzessionsurkunde aufzustellen - kann der Staat dem Lokalbahnunternehmen von normalspurigen Bahnen innerhalb bestimmter Grenzen die Verpflichtung zur Einräumung der Mitbenützung auferlegen. Eventuell auftretende Mehrkosten sind zu vergüten.

Für die Benützung der Straszen gelten noch die gleichen Bestimmungen wie 1880. Nur für Heranziehung nicht ärarischer öffentlicher Straszen ist auszer dem Einverständnis des Erhalters der Strasze das der Behörden oder Organe, welche die Zustimmung zur Benützung erteilen, erforderlich.

Dieses Gesetz sollte bis 31. Dezember 1890 in Wirksamkeit sein.

Im allgemeinen brachte das neue Gesetz die gewünschten Änderungen und Ergänzungen. Besonders wurde die Regelung der Prioritätsausgabe begrüszt, wodurch dem Mangel jeglicher Normierung im ersten Lokalbahngesetz abgeholfen wurde.

Auszerordentlich schwierig war von jeher die Lösung der Frage über staatliche Subventionierung der Lokalbahnen. In anderen Staaten war eine solche in verschiedener

Form vorgeshen. In Deutschland stellten Bayern und Baden durch Gesetze aus dem Jahre 1869 nur dann staatliche Unterstützung in Aussicht, wenn Erdarbeiten und Grunderwerb von Interessenten übernommen werden. Preuszen verhielt sich zunächst gegen jede Unterstützung ablehnend, erst später wurde der Bau auf Staatskosten oder finanzielle Beihilfe in den verschiedensten Formen ermöglicht. In Belgien, wo die «Société nationale deschemins de fer de vicineaux» das ganze Lokalbahnwesen innehatte, war dazumal Übernahme von Aktien und Garantieleistung für ausgegebene Schuldverschreibungen möglich. Frankreich unterstützte nach dem Gesetze vom 11. Juni 1880 nur dann finanziell, wenn Gemeinde oder Departement die gleiche Summe gewährte. Italien garantiert die Obligationen.[1]

Es läszt sich schwer feststellen, welche Art der staatlichen Subvention am vorteilhaftesten ist; jedenfalls soll der Staat durch sein Eingreifen die Beschaffung des Kapitals, das Tragen der Bau- und Betriebskosten erleichtern. Aus der dringenden Notwendigkeit heraus hat nun das neue Gesetz allgemeine Bedingungen für eine staatliche Unterstützung aufgestellt. Dadurch werden auch die Interessenten in entsprechender Weise herangezogen, sodasz eine allzu starke Belastung des Staatshaushaltes nicht zu befürchten ist. Bis zu diesem Gesetz hatte sich der Staat durch Übernahme von Stammaktien, durch Führung des Betriebes und Zuerkennung von hy-

[1] z. 64 der Bilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, IX. Sess., 1879.
Wiak S. 14 fg Kupka S. 475 fg

pothekarischen Darlehen beteiligt.

Das jederzeitige Einlösungsrecht wird ausdrücklich in diesem Gesetze ausgesprochen. Es liegt im Interesse des Staates, sein Eisenbahnnetz einheitlich auszugestalten und Bahnen, die für ihn vorteilhaft sind, gegen eine Einlösungssümme an sich zu nehmen. Die Einlösungsmodalitäten werden gewöhnlich nach dem Eisenbahnkonzessionsgesetz von 1854 gehandhabt.

In vielen Fällen wird aber durch die Möglichkeit einer jederzeitigen Einlösung das Privatkapital von der finanziellen Beteiligung zurückgehalten. Jede Bahn hat zuerst ein gewisses Entwicklungsstadium durchzumachen; die Auslagen in der Bau- und ersten Betriebsperiode sind bedeutend grösser,wie die der späteren Zeit.[1] Das staatliche Einlösungsrecht war daher immer ein Angriffspunkt bei den parlamentarischen Verhandlungen.

Das zweite allgemeine Lokalbahngesetz erfüllte zunächst nicht die gewünschten Erwartungen. Im Lokalbahnbau war wieder ein Stillstand eingetreten. Auf Grund des neuen Gesetzes wurde im Jahre 1887 keine einzige Konzession erteilt;[2] allerdings werden in der zweiten Hälfte des Jahres selten Projekte eingebracht, da während der Wintermonate mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden kann.

Kurz vor Ablauf dieses Gesetzes wurde ein Ent-

[1] Sommerhein S. 82 fg

[2] Kupka S. 510 fg (Verzeichnis der Konzessionierten Lokalbahnen).

wurf wegen Verlängerung mit der Begründung eingebracht, dasz noch immer die gleiche Notwendigkeit bestehe, das Eisenbahnnetz auszubauen, und dasz zahlreiche neue Projekte vorliegen.[1] Der Eisenbahnausschusz stimmt diesem Antrag zu, da das Lokalbahnwesen seit dem Bestehen allgemeiner Normen doch einen Aufschwung genommen habe.[2] Im ganzen waren auf Grund der bisherigen allgemeinen Lokalbahngesetze bis zum Ende des Jahres 1890 neunundneunzig Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 2784°8 km konzessioniert wörden.[3] Unter den Bahnen, welche in den Jahren 1888/89 ihre Konzession erhielten, befinden sich auch die schmalspurige Bahnlinie Jenbach-Achensee (Konzession: 1. August 1888) - sie ist teilweise Zahnrad-, teilweise Adhäsionsbahn - , sowie die schmalspurige Dampftramway Innsbruck-Hall i.T. (Konzession: 18. September 1889), bei welcher zu Beginn des 20. Jahrhunderts der elektrische Betrieb eingeführt wurde.[3]

Unter Vorbehalt einer eventuellen Regelung einzelner Artikel wurde mit Gesetz vom 28. Dezember 1890 die Wirksamkeit des Gesetzes von 1887 bis 31. Dezember 1893 ausgedehnt.

Zu Beginn des Jahres 1893 wurden zahlreiche Resolutionsanträge über Lokalbahnen an die Regierung gestellt. Um einen gänzlichen Stillstand im Eisenbahnbau zu vermeiden, wurden in diesen Resolutionen vor allem weitergehende staatliche Zugeständnisse und Unterstützungen gefordert. Es wurde

[1] Z. 1093 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, X. Sess. 1890.
[2] Z. 1116 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, X. Sess. 1890
[3] Kupka S. 510 fg

hiebei auf die Erleichterungen hingewiesen, welche die anderen Staaten durch die Gesetzgebung den Lokalbahnen gewähren. Auszerdem wurde auch Ungarn angeführt; dort sei der Handelsminister gesetzlich verpflichtet, jährlich fl. 300.000.- für die Lokalbahnen im Budget aufzustellen.[1]

Auszerdem wurde die systematische Vervollständigung des Eisenbahnnetzes gefordert; Österreich besitze nahezu die kleinste Eisenbahnausstattungsziffer (d.i. das geometrische Mittel aus dem Verhältnis der Betriebslänge der Bahnen zum Flächeninhalt und aus dem Verhältnis der Betriebslänge zur Einwohnerzahl).[1]

Man suchte nun mit allen Mitteln gegen einen Rückgang in der Lokalbahnentwicklung anzukämpfen. Aus diesem Grunde wurde der Beschlusz gefaszt, die Regierung aufzufordern, dasz die Fachkreise über gewisse Fragen ihr Gutachten abgeben sollen. Die diesbezüglichen Fragen betrafen: Verstaatlichung der Privatbahnen, Betriebsänderungen, Abhaltung von Eisenbahnfachkursen, Tarifänderungen und Vervollständigung des Lokalbahnnetzes.[1]

Inzwischen drohte die Gültigkeit des auf drei Jahre verlängerten zweiten Lokalbahngesetzes, am 31. Dezember 1893 abzulaufen. Da die am 9. März 1893 angenommene Resolution, betreffs reichsgesetzlicher Erweiterung und Vermehrung von Lokalbahnzugeständnissen, eine Umfrage an maszgeben-

[1] Z. 608 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess., 1893. Stenogr. Protokolle vom 6. März 1893, XI. Sess., S. 10064 fg.

de Fachkreise zur Folge hatte, von der noch nicht alle Antworten eingelangt waren, so muszte vorläufig von einem neuen Entwurf abgesehen werden. Man glaubte, einstweilen die unveränderte Verlängerung der Wirksamkeit des alten Gesetzes auf ein Jahr, bis zu welcher Zeit die Fertigstellung des neuen Gesetzes vorauszusehen war, vorschlagen zu können.[1] So wurde denn durch das Gesetz vom 27. Dezember 1893, RGBL.Nr.198, das Gesetz von 1887 neuerdings verlängert.

Aus den Jahren 1894, 1895 und 1896 stammen Spezialgesetze, welche den Lokalbahnen, über den Rahmen der allgemeinen Begünstigungen hinaus, staatliche Beihilfe gewährten. Man griff damals wieder auf die Form der kumulativen Sicherstellung.

Das Gesetz über die im Jahre 1894 sicher zu stellenden Lokalbahnen vom 22. Juni 1894 leitet hinüber zur definitiven Regelung des Lokalbahnwesens. Es handelte sich um sechzehn Linien von insgesamt sechs Kronländern. Die eine Gruppe von Lokalbahnen sollte vom Staat, die andere vom betreffenden Lande garantiert werden. Ebenso war die Art der Geldbeschaffung bei den einzelnen Ländern verschieden.[2]

Bei der Behandlung im Parlament wurde der Vorschlag gemacht: Vollbahnen sollen vom Staat, Lokalbahnen dagegen von den Ländern, Gemeinden und Interessenten finanziert und gebaut werden. Die Regierung nahm dabei mit groszer

[1] Z. 749 der Bilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess. 1893
[2] Z. 921 der Bilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess. 1894 Kupka S. 497 fg

Schwierigkeit einen objektiven Standpunkt ein. Der damalige Handelsminister unterschied, abgesehen von den groszen Hauptbahnen, drei Hauptarten von Bahnen im Interesse der Länder. Vor allem die Hauptbahnen zweiter Ordnung als Ergänzung der Hauptbahnen, diese sollten mit staatlichem Zuschusz gebaut werden. Um neue Gebiete dem Verkehr zu erschliesen, wären eigentliche Lokalbahnen zu errichten und zwar am besten schmalspurig, da Bau und Betrieb bedeutend billiger seien. Und als dritte Art die Tertiärbahnen, deren in Österreich damals noch wenige bestanden. Diese dienen hauptsächlich der Beförderung von Produktionsmitteln. Hier wäre am meisten private Beteiligung an der Finanzierung zu fordern, da das einzelne Unternehmen fast ausschlieszlich den wenigen Interessenten zugute kommt.[1]

Auszerdem wurde damals mit Nachdruck darauf hingewiesen, dasz die Länder die Pflicht haben, die Lokalbahnen eifrigst zu unterstützen. Mit gutem Beispiel seien hiebei Steiermark und Böhmen vorangegangen. Besonders in Steiermark hatten die Interessenten grosze Opferwilligkeit gezeigt; vier Bahnlinien von insgesamt 89 km Länge konnten ohne jegliche Beihilfe des Staates gebaut werden.[1]

Bei den Verhandlungen wurden auch die Grundlinien des neuen kommenden Lokalbahngesetzes einer kurzen Erörterung unterzogen. Grundprinzip soll sein: Förderung der Volkswirtschaft und nicht kleinliche Parteipolitik.[1]

[1] Stenogr. Protokolle vom 31. Mai 1894, S. 14834 fg, XI. Session.

Auch im Jahre 1895 trat man mit einer Anzahl von Projekten zur Sicherstellung durch den Staat hervor. Durch Gestz vom 19. Juni 1895 wurden von dreiundzwanzig Lokalbahnvorlagen sechzehn bewilligt.

Die Regierung hatte nämlich im Vorjahre bei den parlamentarischen Verhandlungen erklärt, alle Jahre für eine Anzahl von Bahnen die Sicherstellung zu übernehmen.[1] Staat, wie Länder befanden sich jedoch im Jahre 1895 in schwieriger finanzieller Lage. Um Land und autonome Körperschaften von zu starker Belastung zu befreien, wurde der Vorschlag gemacht, durch Gesetz obligatorische Eisenbahngenossenschaften (in Anlehnung an die Wassergenossenschaften) zu errichten. Die Einführung von Lokalbahngenossenschaften würde jedoch groszen Schwierigkeiten begegnen. Die Interessenten lieszen sich schwer ermitteln; ebenso wäre die Festsetzung der Beitragsleistung nicht leicht. Ganz abgesehen davon, dasz diese Einrichtung nicht erprobt sei.[2]

Auch die Spurenfrage wurde wieder einer eingehenden Erörterung unterzogen. Für Österreich wäre die Normalspur am zweckmäszigsten. In Deutschland, Frankreich, Ruszland und Belgien habe sich die 60 cm-Spur bewährt.[3]

Für den Ausbau von Lokalbahnen war bereits ein Programm aufgestellt worden. In der parlamentarischen Debatte ging man jedoch von einem geographischen Programm ab. Das Zustandekommen einer Lokalbahn hänge nur von der Stärke des

[1] Z. 1127 der Bilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess. 1895.
[2] Z. 1167 der Bilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess. 1895
[3] Stenogr. Protokolle vom 30. Mai 1895, S. 19273–19297, XI. Session

Interesses ab, welches die Bevölkerung einer Lokalbahn entgegenbringe.[1] Für die Jahre 1894 und 1895 sind insgesamt siebenunddreiszig Projekte bewilligt worden. Jedoch aus verschiedenen Gründen, wie finanzielle Schwäche, mangelndes Interesse, Fehlen von Detailprojekten waren bis zum Jahre 1896 nur sechsundzwanzig Bahnen gebaut worden.[2]

Für das Jahr 1896 wurden wieder eine Anzahl von Projekten eingebracht,[3] welchen noch im Monat Juli durch Gesetz vom 21. Juli 1896 die Konzession erteilt wurde. Bei der legislativen Behandlung des Gesetzentwurfes wurden besonders Klagen vorgebracht über den Mangel von Lokalbahnen im Enklavengebiet von Mähren-Schlesien, Dalmatien, Küstenland, Gebiet von Trient u.a.m.[4] Von zweiundzwanzig Projekten erhielten elf Bahnen Reinertragsgarantien vom Staat, fünf von den Ländern und die übrigen wurden durch Belastung der Anschluszlinien und Beitragsleistungen der Länder und Interessenten sichergestellt.

Die Sicherstellungsgesetze der Jahre 1895 und 1896 beruhen bereits auf dem neuen Gesetze über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894.

1) Stenogr. Protokolle vom 30. Mai 1895, S. 19273-19297, XI. Session
2) Stenogr. Protokolle vom 5. Juni 1896, S. 25730-25772, XI. Session
3) Z. 1495 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess., 1896
4) Stenogr. Protokolle vom 5. Juni 1896, S. 25730-25772, XI. Session

3.) Gesetz vom 31. Dezember 1894, RGBl.Nr.2, vom Jahre 1895, über Bahnen niederer Ordnung und Landesgesetze zur Förderung des Baues von Lokalbahnen.

Inzwischen war im Jahre 1894 das neue Lokalbahngesetz der Vollendung zugeführt worden. Der am 27. Oktober 1894 eingebrachte Gesetzantrag entnahm eine Anzahl von Anregungen aus dem Ergebnis der gestellten Umfrage. Systematisches Zusammenarbeiten von Staat und Ländern zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, Beibehalten der allgemeinen Begünstigungen, sowie die Notwendigkeit bisher gewährte Zugeständnisse zu erweitern und neue Fragen zu regeln, waren die Grundprinzipien, welche die Schaffung des Gesetzes leiteten.[1]

Wie bereits in der Einleitung erwähnt wurde, bringt das Gesetz zwei neue Begriffe, den der Bahnen niederer Ordnung und den der Kleinbahnen. Der äuszeren Form nach gliedert sich dieses Gesetz in drei Abschnitte, welche von Lokal-, Kleinbahnen und Schluszbestimmungen handeln. Mit 1. Jänner 1895 trat es in Kraft und war auf zehn Jahre beschränkt.

Die zunächst folgenden Bestimmungen betreffen die Lokalbahnen. Die technischen Erleichterungen für Bau und Betrieb, die Befreiung von Verpflichtungen hinsichtlich der

[1] Z. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI Sess., 1894. Kupka S. 506 fg Röll S. 90 fg

Postbeförderung, dem Ersatz von Mehrkosten werden im gleichen Ausmasze wie früher zugestanden. Die Heranziehung von Strasze sen zur Anlage von Lokalbahnen wird ausführlicher geregelt. Wie in den früheren Gesetzen wird zwischen ärarischen und nicht ärarischen öffentlichen Straszen geschieden; die Benützung durch Lokalbahnen darf immer nur in dem Masze stattfinden, als die Sicherheit des Verkehrs nicht gefährdet wird. Die Bedingungen der Benützung ärarischer Straszen sind im Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium aufzustellen. Auf strategisch wichtigen Verkehrslinien sollen Lokalbahnen so angelegt werden, dasz die Straszen bei Benützung zu militärischen Zwecken vollständig von Militärführwerken befahren und eventuell bestehende Einfriedungen sofort entfernt werden können. Zugunsten der Lokalbahnen werden gewisse Grenzen über Anlagen, Erhaltungskosten und Straszenreinigung gezogen. Wie auch nach dem Gesetz von 1887 können nicht ärarische öffentliche Straszen mit Zustimmung derer, welchen die Erhaltung, sowie derjenigen, denen die Zustimmungserteilung zur Anlage obliegt, zur Lokalbahnbenützung herangezogen werden.

Abgesehen von diesen technischen Begünstigungen, ist noch indirekte und direkte finanzielle Unterstützung des Staates vorgesehen. Die indirekte Beteiligung äuszert sich in Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiung, sowie in der Erleichterung und Sicherstellung der Kapitalsbeschaffung.

Für die staatliche Subvention sind verschiedene Möglichkeiten aufgestellt. Auszer den angedeuteten technischen und finanziellen Zugeständnissen können auch noch andere gewährt werden.

An indirekten finanziellen Begünstigungen wurden zunächst aus dem früheren Gesetze Stempel- und Gebührenbefreiung für Eingaben und Urkunden etc., sowie die Ausnahmsbestimmung für den Tarif übernommen. Befreiung von Stempel und Gebühren m u s z nunmehr für die verschiedenen Rechtsakte bis zum Ablauf des ersten Betriebsjahres, für Grundeinlösung bis zum Ende des dritten Jahres gewährt werden. Die Befreiung gilt auch für Zahlungsbestätigungen von Lieferanten.

Die Emission von Aktien und Prioritätsobligationen wurde auch für nachträgliche Anschaffungen und Zubauten von Stempel- und Gebührenentrichtung befreit. Die Erfahrungen hatten nämlich gezeigt, dasz manche Ausgaben und Erweiterungen sich erst bei der Betriebsführung als notwendig ergeben.[3] Früher wurde von der Zahlung einer Einkommen- und Erwerbsteuer auf die Dauer von höchstens dreiszig Jahren abgesehen. In diesem Gesetz wird die Frist auf fünfundzwanzig Jahre - aber nicht absolut - beschränkt; jedenfalls solange, bis die Erträgnisse der Bahn Anlehen mit 4% und Aktien mit 5% zu verzinsen imstande sind.

Alle diese indirekten finanziellen Begünstigungen werden auch auf Nebenanlagen einer Lokalbahn ausgedehnt.

[3] J. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess. 1894

Vordem waren Schleppbahnen und Ladegeleise dieser Vorteile nicht teilhaftig gewesen.

Die Befreiung von Taxen für die Konzession bleibt im gleichen Masze wie früher aufrecht. Neu ist die Befreiung von der Entrichtung einer staatlichen Aufsichtsgebühr. Die Umwandlung der Stempelgebühr in eine 3%ige Gebühr für Personenfahrkarten kann nun auf Ansuchen der Lokalbahnen erfolgen.

In einigen Artikeln werden zum ersten Male seit der generellen Regelung der Lokalbahnen Bestimmungen über billige und solide Kapitalsbeschaffung getroffen. Die Aufstellung diesbezüglicher Grundsätze vereinfacht und beschleunigt das Zustandekommen von Lokalbahnen.

Es wird bei Anlehen der Länder, Bezirke und Gemeinden, sowie anderen autonomen Körperschaften, welche mit Zustimmung des Staates aufgenommen werden, die Ausgabe und bücherliche Sicherstellung der Obligationen von Stempel und Gebühren befreit. Ebenso sind für die Zinsen dieser Anlehen - sie sind innerhalb fünfundsiebenzig Jahren amortisationspflichtig - keine Einkommensteuer und Couponstempelgebühr zu entrichten. Auszerdem kann Gebührenfreiheit für Schuldverschreibungen und für deren Coupons zugestanden werden, wenn es sich um solche handelt, die von einer Landesbank oder einem ähnlichen Institut mit Bewilligung der Staatsverwaltung ausgegeben und in bestimmter Form fundiert wer-

den. Für diese Schuldverschreibungen soll das Gesetz vom 24. April 1874, RGBl.Nr.48, betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen, sinngemäsz angewendet werden. Solche Schuldverschreibungen können zur fruchtbringenden Anlage von Kapitalien, besonders von Stiftungen und Pupillargeldern u.a.m. unter bestimmten Voraussetzungen verwendet werden. Diesbezügliche Bedingungen sind: Deckung des Ausgabeinstitutes durch gleichhohe Forderungen, pfandrechtliche oder sonstige Sicherstellung, Unabhängigkeit vom Betriebsauslagen. Auszerdem ist die amtliche Kundmachung im Reichsgesetzblatt erforderlich. Die Prioritätenobligationen dürfen nur mehr auf gesetzliche Landeswährung lauten; die Sicherstellung ist nicht mehr auf Erträgnisse beschränkt, sondern kann auch durch Fracht- und Ertragsgarantien erfolgen.

Als Grundsätze für staatliche Subvention gelten folgende Bestimmungen. Die Regierung kann sich an der Finanzierung von Lokalbahnen durch Beiträge à fonds perdus, durch jährliche Subventionen oder durch Kapitalzahlungen (refundiert) an solchen Lokalbahnunternehmungen beteiligen, welche dem Staat bestimmte ziffermäszig festgesetzte Vorteile gewähren werden. Wie auch im Gesetz von 1887 ist es in diesem Gesetze der Spezialgesetzgebung vorbehalten, Lokalbahnen mit wirtschaftlicher oder militärischer Sonderstellung eventuell auszerdem oder nur andere finanzielle Unterstützungen zuzusprechen.

Darüber hinaus können noch auf administrativem Wege durch die Staatseisenbahnverwaltung mit Einverständnis des Finanzministeriums eine Reihe von Vorteilen zugestanden werden. Darunter fällt das unentgeltliche Mitbenützungsrecht von Anlagen der Staatsbahnen und zwar solange, bis das Reinerträgnis des Anlagekapitals, welches nicht aus Prioritätsobligationen besteht, mit 5% verzinst werden kann. Auszerdem kann die Lokalbahn für Rechnung des Konzessionärs in den Staatsbetrieb übernommen werden; unter gewissen Umständen wird das Entgelt für die Betriebskosten gestundet, was früher nur fallweise bewilligt wurde. Auch für eigene Rechnung des Staates ist eine Betriebsführung gegen Zahlung einer festgesetzten Pachtrente möglich.

In der parlamentarischen Verhandlung war man dafür eingetreten, dasz Anschluszanlagen auf Kosten der Hauptbahnen errichtet werden sollen.[1] In diesem Gesetz wird bestimmt, dasz die Hauptbahnen solche Anlagen gegen Selbstkostenentschädigung herstellen. Unentgeltlich kann dies geleistet werden, wenn die betreffenden Lokalbahnen den Staatsbahnen wesentliche direkte oder indirekte Vorteile bringen werden. Die Materialien für Bau und Betrieb von Lokalbahnen sollen zu den ermäszigten Tarifen zugestellt werden. Im jährlichen Staatsvoranschlag sind die Ausgaben und Einnahmen auf Grund dieser administrativen Begünstigungen gesondert aufzuführen.

[1] Stenogr. Protokolle vom 11. Dez. 1894, S. 16230-16266, XI. Session

Von Bedeutung ist es, dasz das Recht der Staatsverwaltung auf jederzeitige Einlösung und Mitbenützung gleichsam als Äquivalent für die zahlreich gewährten Vorteile beibehalten wurde; doch darf das Péagerecht nicht zu Konkurrenzzwecken miszbraucht werden.

Für die Lokalbahnen wird eine neue Verpflichtung generell aufgestellt (früher wurde diese Bestimmung in die Konzessionsurkunde aufgenommen), dasz nämlich im Mobilisierungs- und Kriegsfalle auf Verlangen der Betrieb ohne Entschädigung eingestellt werde.

Im zweiten Abschnitt des Gesetzes wird den Klein- oder Tertiärbahnen als Unterart der Lokalbahnen auszerdem noch eine Reihe anderer Begünstigungen zugestanden, sodasz den Kleinbahnen hiedurch eine bevorzugte Stelle eingeräumt wird.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanz- und Reichskriegsministerium die Konzession zu erteilen, welche für autonome Körperschaften mit neunzig, für andere Unternehmungen mit sechzig Jahren im Höchstfall bemessen ist. Die Regierung kann bei Erteilung der Konzession auf das staatliche Heimfalls- und Einlösungsrecht verzichten. Bei Kleinbahnen autonomer Körperschaften m u s z darauf verzichtet werden.

Das staatliche Eingreifen wird auf ein Minimum

beschränkt; auf die technische Anlage der Bahnen, Bewachung der Sicherheitsvorkehrungen und Beschützung der Anrainer vor Schädigung durch Anlage oder Betrieb. Im Interesse der Kleinbahen wird auch die Verpflichtung zu öffentlichrechtlichen Leistungen möglichst beschränkt. Da die Unternehmungen gewöhnlich private Erwerbsgesellschaften sind, so wird die Dauer der Steuerbefreiung auf fünfzehn Jahre herabgesetzt.[1] Bei besonders kostspieligen Bauten kann die jedoch auf fünfundzwanzig Jahre erhöht werden.

Die Fahrkartenprozentualgebühr beträgt für Kleinbahnen nur 1%. Durch das Gestz vom 19. Juli 1902, RGBl. Nr. 153, über die Einführung der Fahrkartensteuer wird diese Bestimmung auszer Kraft gesetzt; nunmehr entfallen für Kleinbahnen 3%, wobei jedoch für eine Strecke bis zu 10 km keine Steuer zu bezahlen ist. Die Unternehmung hat das Recht, unbeeinfluszt Personen- und Gütertarife festzusetzen, unter der Bedingung, sie öffentlich kundzumachen. Erst wenn die Reinerträgnisse das Anlagekapital, welches nicht aus Prioritätsobligationen besteht, bis zu 6% verzinsen kann, hat der Staat die Möglichkeit ermäszigte Höchsttarife aufzustellen.

Gemäsz der Schluszbestimmung können die Normen dieses Gestzes auch auf schon bestehende Bahnen angewandt werden, mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels V, lit. a - d. Für Straszenbahnen musz aber die Bewilligung der Straszenverwaltung eingeholt werden, entsprechend dem Wunsche

[1] Z. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses, XI. Sess., 1894

der Stadt Wien.[1]

Alle Vorschriften für Lokal- und Kleinbahnen betreffs Vorbereitungen, Bau und Betrieb sollen durch Verordnungen erlassen werden. Der Schwerpunkt hat in der möglichsten Vereinfacung des Verfahrens und in der verständnisvollen Behandlung der einzelnen Projekte zu liegen.

Dieses Gesetz über Bahnen niederer Ordnung wuchs aus der Notwendigkeit, durch Revision der alten Lokalbahngesetze, Zuhilfenahme der praktischen Erfahrungen und Vergleich mit den Verhältnissen im Auslande, das österreichischen Lokalbahnwesen einer neuen Regelung zu unterziehen.[2] Im Vergleich mit den früheren Gesetzen bringt das neue ebenfalls technische Erleichterungen, direkte und indirekte finanzielle Begünstigungen, jedoch in weit grösserem Masze wie früher, sowie möglichste Herabsetzung der Verpflichtungen. In jeder Hinsicht bedeutet dieses Gesetz einen groszen Fortschritt.

Viel Material für die Richtlinien des Gesetzes hatte das Ergebnis der Umfrage geliefert. Nach Ansicht der Fachleute habe sich der Grundsatz der Aufstellung allgemeiner Begünstigungen sehr bewährt. Die administrative Behandlung solle möglichst dem einzelnen Projekte angepaszt sein. Durch die starke Einschränkung an baulichen und betriebstechnischen Erfordernissen werde die Grenze zwischen Haupt- und Lokalbahnen immer schärfer gezogen. Aus diesem Grunde

1) Stenogr. Protokolle vom 11. Dez. 1894, S. 16230 fg, XI. Sess.
2) Z. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abgeo.-Hauses, XI. Sess., 1894
Stenogr. Protokolle vom 10. Dez. 1894, S. 16214 fg, XI. Sess.

sollen für die Lokalbahnen eigene Aufsichtsbehörden errichtet werden. Sowohl Staat, wie Länder und autonome Körperschaften haben die Pflicht, das Zustandekommen von Lokalbahnen möglichst zu fördern.[1]

Inwieweit sich das neue Gesetz an das Gutachten der Fachkreise hielt, soll im folgenden erörtert werden. Der Grundsatz der allgemeinen Begünstigungen wird beibehalten; jede Bahn bildet in technischer, kommerzieller und verkehrspolitischer Hinsicht ein Sonderwesen. Eine Aufstellung von speziellen Erleichterungen wäre daher unmöglich. Dagegen steht es der administrativen Behandlung offen, den einzelnen Bahnen möglichste Unterstützung zu gewähren. Seit dem 4. Mai 1894 besteht im Handelsministerium eine eigene Abteilung für Lokalbahnwesen; einerseits für legislative-administrative und andrerseits für technische-kommerzielle Angelegenheiten.[2] Durch die Ausgabe von Eisenbahnschuldverschreibungen seitens der Geldinstitute der Länder wurde eine neue Form für Kredit- und Garantiegewährung geschaffen, an der sich die Länder selbst beteiligen. Früher hatte die Ausgabe von Obligationen verhältnismäszig grosze Kosten verursacht; auszerdem hatte das Kapital wegen der Unsicherheit wenig Interesse dafür gezeigt.[3]

Die parlamentarischen Verhandlungen des Gesetzentwurfes gingen verhältnismäszig rasch vor sich; es muszten nur wenige Änderungen an der Regierungsvorlage vorgenommen

---

[1] Z. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess., 1894 (Begründung der Regierungsvorlage).

[2] Stenogr. Protokolle vom 31. Mai 1894, S. 14834 - 67, XI. Session

[3] Z. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess., 1894 Kupka S. 497 RBlls 8

werden.

Das Gesetz sollte mit 1. Jänner 1895 wirksam werden und in der Geltungsdauer nicht beschränkt sein.[1] Jedoch vom Eisenbahnausschusz wurde aus verschiedenen Gründen die Beschränkung auf zehn Jahre beantragt. Dadurch sollten die einzelnen Interessenten zur Unternehmungslust angeregt werden. Die ununterbrochene Entwicklung des Betriebes und der Verkehrsbedürfnisse können die Gesetzgebung umso eher zu einer Revision veranlassen.[2]

Einwendungen wurden auch gegen das jederzeitige Einlösungsrecht erhoben. Das Ärar mache jährlich sehr grosze Ersparnisse infolge der Straszenerhaltung durch die Lokalbahnen, daher erscheine eine Einlösung ganz ungerechtfertigt.[3] Auszerdem wurde der Mangel eines Expropriationsrechtes für Straszen hervorgehoben; dieser Vorwurf wurde aber damit abgewiesen, dasz den Ländern und Gemeinden die Autonomie in diesem Punkte gewahrt bleiben müsse.[4] Neuerdings wurde die Gründung von Lokaleisenbahngenossenschaften angeregt. Sogar eine diesbezügliche Resolution wurde vorgebracht.[3] Mit der Begründung, dasz dieser Vorschlag für ein Gesetz noch nicht reif genug sei, wurde vorläufig davon abgesehen.[4]

Zahlreiche Erörterungen hatte die Einführung des Begriffes Kleinbahnen hervorgerufen. Hauptaufgabe der Kleinbahnen soll sein die letzte Zuführung von Naturprodukten und industriellen Erzeugnissen; in der ersten Zeit war die Bedeu-

1) J. 982 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess., 1894
2) Z. 1032 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XI. Sess., 1894
3) Stenogr. Protokolle vom 10. Dez. 1894, S. 16214-16225, XI. Sess.
4) Stenogr. Protokolle vom 11. Dez. 1894, S. 16230 - 16266, XI. Sess.

tung für den Personentransport noch gering. Jedoch allmählich werden sie für die Personenbeförderung von groszer Wichtigkeit.[1]

Bei der Behandlung der Kleinbahnfrage im Parlament wurde der Vorschlag gemacht, dasz in Städten mit eigenem Statut die Gemeindevertretung, in anderen die politische Behörde erster Instanz die Konzession erteilen solle.[1] Ganz besonders ablehnend gegen das Kleinbahngesetz verhielten sich die Wiener Vertreter; die grosze Gemeinde Wien habe finanziell am meisten für diese Bahnen zu leisten. Für Wien war dieses Gesetz deshalb von Bedeutung, weil damals gerade der Bau an der Untergrundbahn und elektrischer Straszenbahnen geplant war.[2]

Zu den Kleinbahnen gehören Straszenbahnen mit Dampf-, Pferde- oder elektrischem Betrieb, Drahtseil- und andere Bahnen gemäsz Artikel XVI, Abs. 1.

Die ältesten Tertiärbahnen in Österreich sind die sogenannten Pferdetramways. Die Bewilligung zu Bau und Betrieb wurde ihnen, wie bereits erwähnt, vom Handelsminister erteilt.[3] Seit dem Eisenbahnenteignungsgesetz hatten auch sie das Expropriationsrecht. Der Lokalbahngesetzentwurf von 1884 suchte seine Bestimmungen auch auf Tramways auszudehnen. Wie schon oben angeführt, brachte das Jahr 1886 eine besondere Vorlage für Straszenbahnen, welche aber nicht weiter behandelt wurde. Nunmehr wird durch das neue Gesetz die Klein-

1) Stenogr. Protokolle vom 10. Dez. 1894, S. 16214-16225, XI. Sess.
2) Stenogr. Protokolle vom 11. Dez. 1894, S. 16230-16266, XI. Sess.
3) Anmerkung 3, S. 25
Über die Streitfrage hinsichtlich der Einreihung der Pferdebahnen unter die gewerblichen Unternehmungen periodischer Personentransporte; Dr. W. K[illegible]

bahn der Lokalbahn als Unterart eingereiht.

Besonders in grösseren Städten wurden Pferdebahnen zum billigen und schnellen Transport von Personen errichtet. In Wien machte das System der Pferdebahn, welches im Jahre 1864 dort eingeführt wurde, eine abwechslungsreiche Entwicklung durch.[1] In den 70er Jahren wurde der Dampfbetrieb versucht. Es muszte jedoch beim Versuch bleiben, weil das Terrain von Wien für diese Betriebsart zu wenig gleichmäszig ist.[2] Dagegen konnten auf anderen Strecken die Dampfstraszenbahnen mit Erfolg verwendet werden; so auf der Strecke Innsbruck-Hall i.T., auf der am 1. Juni 1891 der Betrieb eröffnet wurde.[3]

Bald nachdem man in Berlin die erste elektrische Bahn gebaut hatte (1881), wurde auch in Österreich die elektrische Bahn nach Mödling errichtet.[4] Verhältnismäszig spät wurde eine zweite derartige Linie geschaffen. Im Jahre 1898 führte man mit Erfolg den elektrischen Betrieb auf den Wiener Pferdebahnen ein.[5] Diese neue Betriebsart, welche zuerst nur zaghaft und vereinzelt angewendet wurde, bringt so viel Vorteile, sodasz sie in jüngster Zeit nicht nur bei Lokal- und Kleinbahnen, sondern auch bei Hauptbahnen eingeführt wird.

Verhältnismäszig früh wurden in Österreich, nach dem Vorbild der Rigibahn in der Schweiz, auch Zahnradbahnen errichtet.[6] Als solche sind zu nennen die normalspurige Kah-

1) Engel S. 525 fg
2) Engel S. 536 fg
3) Engel S. 551
4) Engel S. 554 und 555
5) Engel S. 538 fg

lenbergbahn (1872), sowie die drei schmalspurigen Bahnen auf den Gaisberg (1886/87), Achensee (1888/89) und Schafberg (1872/93).

Auszerdem bestanden schon frühzeitig zahlreiche Drahtseilbahnen.

Wie diese kurze Darstellung zeigte, waren bereits bis zum Gesetze von 1894 die verschiedensten Kleinbahnen gebaut worden. Die ganz auszerordentlich günstigen Bestimmungen dieses Gesetzes sollen einen neuen Aufschwung bringen.

Die reichsgesetzliche Förderung der Lokalbahnen genügte jedoch den verkehrspolitischen Anforderungen der Länder nicht. Aus diesem Grunde wurden in den einzelnen Ländern besondere Gesetze erlassen. Die einzelnen Kronländer sind in Bodenbeschaffenheit und wirtschaftlichen Verhältnissen so verschieden, dasz nur jedes Land selbst die land- und forstwirtschaftlichen, industriellen Interessen, sowie die des Verkehrs genügend berücksichtigen und befriedigen kann.[1]

Allen Ländern voran ging Steiermark, welches sowie Böhmen und Galizien bereits vor dem neuen Gesetz über Bahnen niederer Ordnung ein Landesgesetz zur Förderung der Lokalbahnen erliesz. Das Landesgesetz von Steiermark ist vom 11. Februar 1890, LGBl.Nr.22; es war getragen von dem Gedanken, dasz das Land selbst die Errichtung von Lokalbahnen leiten soll. Bald darauf folgten in den Jahren 1892 bis 1896

1) Stenogr. Protokolle vom 31. Mai 1894, S. 14834-14867, XI. Sess.
Kupka S. 501 fg Stoll S. 94 fg Hopfgartner S. 764 und 765.

nahezu alle Länder der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie:

Böhmen	mit	17. Dez.	1892,	LGBl.Nr.	8 ex 1893,
Galizien	»	17. Juli	1893,	»	» 42,
Salzburg	»	12. Mai	1895,	»	» 18,
Mähren	»	16. Mai	1895,	»	» 54,
Niederösterreich	»	28. Mai	1895,	»	» 32,
Schlesien	»	3. Juni	1895,	»	» 45,
Oberösterreich	»	22. Juni	1895,	»	» 20,
Krain	»	17. Jän.	1896,	»	» 7.

Tirol und Vorarlberg sehen vorläufig von einem Landesgesetz ab, unterstützen jedoch das Zustandekommen einzelner Lokal- und Kleinbahnen.

Die einzelnen Landesgesetze zur Förderung von Lokalbahnen sind ungefähr gleichen Inhalts; sie schlieszen sich an das erste Landesgesetz dieser Art an.

Unter der Voraussetzung, dasz eine Lokalbahn für das betreffende Land von groszer Notwendigkeit oder wenigstens von Vorteil ist, können verschiedenartige finanzielle Unterstützungen durch das Land gewährt werden: Zinsengarantie, Zeichnung von Aktien, Zusicherung der Tilgung von Prioritätsobligationen und Darlehen.

In einigen Ländern ist die Bildung von Aktiengesellschaften vorgesehen, falls sich eine Anzahl von Interessenten zur Übernahme von Stammaktien verpflichtet. Die Fi-

nanzierung ist auf das genaueste geregelt. Nach den meisten Gesetzen (so nach den Gesetzen von Steiermark, Böhmen, Nieder- und Oberösterreich) kann der Bau eventuell vom Land übernommen werden. Bau- und Betriebskonzession kann der Landesausschusz oder ein dritter Konzessionär erwerben. Der Bau soll im Offertwege vergeben werden.

In Steiermark wurde sogar die Gründung eines »Steirischen Landeseisenbahnfonds» für Bau und Betrieb von Lokalbahnen auf Grund dieses Gesetzes angeordnet. Aus dem Fond sind Bau- und Ausrüstungskosten, Verzinsung und Tilgung für das hiezu aufgenommene »Steirische Landeseisenbahnanlehen», sowie die Verwaltungskosten zu bestreiten.

Fast in all diesen Landesgesetzen ist die unentgeltliche Benützung der Landes- und Gemeindestraszen - in Anlehnung an das Reichslokalbahngesetz - zugestanden. Böhmen (16. Juni 1892, LGBl.Nr.41), Galizien (23. Jänner 1891, LGBl. Nr.20), Niederösterreich (30. Mai 1885, LGBl.Nr.36) und Steiermark (10. Jänner 189.,LGBl.Nr.18)/ haben eigene Gesetze über die Straszenbenützung durch Lokalbahnen erlassen. In Steiermark und Galizien gehört nach diesen Gesetzen die Entscheidung über Zulässigkeit und Bedingungen der Straszenbenützung in die Kompetenz des Landesausschusses; in Böhmen dagegen bei Bezirksstraszen in die der Bezirks-, bei Gemeindestraszen in die der Gemeindevertretung. In Niederösterreich hat der Landesausschusz - wie in Steiermark und Galizien -

bei allen öffentlichen nicht ärarischen Straszen, mit Ausnahme der Gemeindestraszen von Wien, die Entscheidung über die Bewilligung zur Anlage von Lokalbahnen.

In jedem Lande hat der Landtag Beschluszfassung und Entscheidung über Finanzierung, Bau und Organisation der Lokalbahnen; dem Landesausschusz steht Durchsicht der Projekte, Abschlusz von Verträgen und Durchführung der diesbezüglichen Landtagsbeschlüsse zu. Für technische und administrative Angelegenheiten ist in den einzelnen Ländern ein Landeseisenbahnamt geschaffen worden; nur in Oberösterreich wurde das Landesbauamt damit betraut, Einige Länder errichteten auszerdem zur Überprüfung von Projekten und für ähnliche Aufgaben einen Landeseisenbahnrat.

Dies sind die wichtigsten Bestimmungen der Landeslokalbahngesetze. Sie trugen wesentlich zur Förderung der Bahnen minderer Ordnung bei. Besonders in Steiermark konnte eine Anzahl von Bahnen auf Landes- und Interessentenkosten gebaut werden, ohne eine direkte staatliche Unterstützung in Anspruch nehmen zu müssen.[1] So machte der Ausbau des Lokalbahnwesens langsame, aber stete Fortschritte.

[1] Stenogr. Protokolle vom 31. März 1894, S. 14834-14867, XI. Sess.

4.) Gesetz vom 8. August 1910 über Bahnen niederer Ordnung, RGBl.Nr.149.

Das Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom Jahre 1894 hat besonders durch seine Bestimmungen über die Finanzierung die Entwicklung der Lokal- und Kleinbahnen günstig beeinfluszt; die stattliche Anzahl von ungefähr 113 Lokal- und 33 Kleinbahnen konnte auf Grund dieses Gesetzes konzessioniert werden.[1]

Mit Ende des Jahres 1904 drohte die Wirksamkeit des geltenden Gesetzes zu erlöschen. Da die Notwendigkeit bestand, das österreichische Lokalbahnwesen weiter zu fördern und auszugestalten, dachte man daran, das Gesetz unter Vornahme von Änderungen, Erweiterungen und eventuellen Neuerungen zu verlängern.[1]

Im April 1904 wurde vom Eisenbahnministerium an finanzielle und technische Fachkreise eine Anfrage um diesbezügliche Gutachten gerichtet. Die Regierungsvorlage für ein neues Gesetz, welche am 17. November 1904 eingebracht wurde, weiszt in der Begründung auf die Vorzüge und den guten Einflusz der bisher geltenden Normen hin. Der Inhalt des Entwurfes stützt sich auf das Resultät der Umfrage: die allgemeinen Grundsätze sollen beibehalten, notwendige Änderungen und Neuregelungen vorgenommen werden. An eine Erweiterung der

[1] Z. 2049 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVII. Sess., 1904 (Erläuterungen zur Regierungsvorlage)

Begünstigungen soll nur insoweit gedacht werden, als der Staat nicht stärker finanziell belastet werde.[1]

Der neue Entwurf bringt zahlreiche Verbesserungen Durch drei Gesetze, welche seit 1894 erlassen worden waren, nämlich das Personalsteuergesetz vom 25. Oktober 1896, RGBl. Nr.220, das Fahrkartensteuergesetz vom 19. Juli 1902, RGBl. Nr.153, und das Gesetz betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung vom 1. Juli 1901, RGBl. Nr.85, waren Änderungen bisheriger Anordnungen notwendig. Nach dem Entwurf sollen die Bestimmungen über Taxen-, Steuer-, Stempel-, Gebührenbefreiung und uber die Fahrkartensteuer auf zehn Jahre beschränkt sein, dagegen nicht die übrigen Normen.[2] Diese Regierungsvorlage wurde dem Eisenbahnausschusz übergeben, sie gelangte aber nicht zur weiteren Behandlung.[3]

Da inzwischen die Geltungsdauer des Gesetzes vom Jahre 1894 abgelaufen, ein neues Gesetz aber noch nicht fertiggestellt war, so wurde am 16. Mai 1905 das alte Gesetz bis zum 31. Dezember 1905, mit Gesetz vom 24. Dezember 1905 bis zum 31. Dezember 1908 neuerdings verlängert. Das Gesetz vom 29. Dezember 1908 brachte abermals eine Erstreckung der Wirksamkeit bis zur Erlassung eines endgültigen Gesetzes.[3]

Im Jahre 1907 stellte der Abgeordnete Dr. Pattai, der schon 1904 zum Referenten bestellt worden war, einen Initiativantrag auf Schaffung eines Lokal- und Kleinbahnge-

1) Z.2049 der Bilagen zu den Stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVII. Sess., 1904. (Regierungsvorlage und Erläuterungen)

2) Z.574 der Bilagen zu den Stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Antrag Pattai)

3) Z.37 der Beilagen zu den Stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XX. Sess. 1909,

setzes. Sein Antrag enthielt zugleich einen Gesetzentwurf; dieser gründete sich vielfach auf das Ergebnis einer Umfrage, welche vom niederösterreichischen Landesausschusz an die anderen Landesausschüsse gerichtet worden war.[1]

In diesem Antrage wurde auf zahlreiche Übelstände des geltenden Gesetzes verwiesen; besonders auf das Verhalten der Regierung, welche die Erleichterungen für Lokalbahnen vom Standpunkt der Nachsicht statt dem der Notwendigkeit behandle. Weiters wird die Befristung der Begünstigungen beanständet, welche schwer und oft auch gar nicht eingehalten werden könne. Da eine Reihe von Erleichterungen nur neuen Bahnen gewährt werden, so erfahren schon bestehende Bahnen ungerechtfertigten Nachteil. Auch gegen das ausschlieszliche Einlösungsrecht des Staates werden besonders dort Einwendungen erhoben, wo Bau und Erhaltung der Bahnen hauptsächlich den Ländern obliegt. Zahlreiche Klagen und Beschwerden riefen die groszen Verpflichtungen gegenüber der Militärverwaltung hervor; ebenso der Umstand, dasz Lokalbahnen ohne Empfang einer Entschädigung, im Gegensatz zu den Hauptbahnen, auf Wunsch der militärischen Behörde jederzeit den Betrieb einstellen müssen.[1]

Dieser Kritik entsprechend, bringt der Gesetzentwurf des Abgeordneten Dr. Pattai Änderungen, erweiterte Zugeständnisse, übersichtliche Anordnung und stilistische Umformungen. Hervorzuheben sind: genaue Fristbestimmungen,

[1] Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Antrag, Beilage 1: Entwurf und Beilage 2: Motivierung)

Begünstigung der öffentlichen Körperschaften durch Einräumung eines beschränkten Einlöserechtes, Gewährung einer Entschädigung bei vorübergehender Betriebseinstellung und Tragen der Mehrausgaben für militärische Anlagen durch die Militärverwaltung.

Wegen Schlusz der Session konnte jedoch dieser Gesetzentwurf nicht weiter zur Verhandlung kommen. Er wurde aber in der folgenden Session, am 30. April 1909, ohne Vornahme einer Änderung wieder dem Eisenbahnausschusz übergeben.[1] Das gewählte Subkomitee brachte bei den Beratungen Anregung zu einer weiteren Verbesserung. Abermals kamen die Verhandlungen zu keinem abschlieszenden Ergebnis.[2]

In der darauffolgenden Session wurde der abgeänderte Antrag des Dr. Pattai vom Abgeordneten Dr. von Wittek als Initiativantrag am 22. Oktober 1909 eingebracht und am 28. Oktober 1909 dem Eisenbahnausschusz zur Behandlung zugewiesen.[3]

Nach den Beratungen des Subkomitees mit den Vertretern der Regierung wurde ein neuer Entwurftext formuliert, der auf dem Antrag Pattais, beziehungsweise den Änderungen Witteks beruht.[4] Dr. Pattai war für unterschiedslose Förderung der Bahnen niederer Ordnung gewesen. Die finanziellen Verhältnisse des Staates lagen damals sehr günstig, der Staatshaushalt wies hohe Überschüsse auf. Bei den Verhandlungen muszten jedoch weitergehende finanzielle Erleichterun-

[1] J. 37 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XX. Sess. 1909 (Antrag Wittek)

[2] J. 37 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XX. Sess. 1909 (Bericht des Eisenbahnausschusses vom 11. März 1910)

gen durch den Staat auf Veranlassung des Finanzministers wegen schwieriger finanzieller Lage eingeschränkt werden.[1]

Verhältnismäszig rasch wurde der Entwurf durchgearbeitet. Groszes Verdienst hat sich dabei der Berichterstatter des Eisenbahnausschusses Dr. Ritter von Wittek erworben. Im Abgeordnetenhaus wurde dem Gesetzentwurf durchwegs zugestimmt; von einigen Abgeordneten wurden Vorschläge zur Abänderung, beziehungsweise Ergänzung gemacht.[2] Möglichste Zurückhaltung der Regierung zur Vermeidung allzugroszer Belastung des Staatshaushaltes vertrat man im Herrenhaus. Aus diesem Grunde wurden zwei Resolutionen gefaszt, dahingehend, dasz Lokalbahnen nur mehr bei Nachweis der wirtschaftlichen Rentabilität und des wirklichen Bedürfnisses konzessioniert werden sollen.[3]

Aus einer sechs Jahre langen Arbeitsperiode ging das neueste Gesetz über Bahnen niederer Ordnung hervor.

Es bildet das letzte Glied einer langen Entwicklungskette. Seit dem ersten Versuch allgemeine Grundsätze für die Behandlung von Lokalbahnen aufzustellen, waren bis zur vollständigen Regelung genau dreiszig Jahre verflossen. Jedes der Lokalbahngesetze baut auf dem unmittelbar vorher erlassenen auf, sodasz das neueste Gesetz den Schluszstein der bisherigen Entwicklung bildet. Alle Lokalbahngesetze weisen auszer allgemeinen Bestimmungen über Anwendungsgebiet, Geltungsdauer und Vollzug, eine Reihe von technischen und

---

1) J. 37 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XX. Sess., 1909 (Bericht des Eisenbahnausschusses vom 11. März 1910)

2) Stenogr. Protokolle vom 17. und 18. März 1910, S. 2029-2035 und S. 2055-2071, XX. Sess.

3) J. 64 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Herrenhauses, XX. Sess., 1910
Stenogr. Protokolle des Herrenhauses vom 27. Juni 1910, S. 248-253, XX. Sess.

finanziellen Begünstigungen und nur wenige Verpflichtungen auf.

Die folgende Darstellung soll, unter kurzer Berücksichtigung der einschlägigen Normen der früheren Gesetze, den Inhalt des neuen bringen.

Das erste allgemeine Lokalbahngesetz erstreckt sich auf alle Lokalbahnen (Sekundär-, Vizinalbahnen u. dgl.) und enthält, wie schon eingangs erwähnt, keine genaue Begriffsbestimmung für Lokalbahnen; ebenso das Gesetz von 1887. Das dritte Gesetz führt den Begriff »Bahnen niederer Ordnung« und als Abart der Lokalbahn die Kleinbahn ein. Das neueste Gesetz ist wie das vorhergehende in drei Abschnitte, betreffend Lokal-, Kleinbahnen und Schluszbestimungen gegliedert; in einem einleitenden Artikel wird das Anwendungsgebiet: Lokal- und Kleinbahnen näher abgegrenzt. Er enthält auch die Definition für Kleinbahnen und zum erstenmal seit der reichsgesetzlichen Regelung des Lokalbahnwesens eine Begriffsbestimmung für die Lokalbahnen. In der Regierungsvorlage von 1904 war noch keine vorgesehen.[1] Auch Dr. Pattai sieht in seinem Entwurf mit der Begründung davon ab, dasz eine Definition darüber noch nie gelungen sei und entbehrt werden könne.[2] Im Abgeordnetenhaus begrüszte man sie als willkommene Festsetzung eine Grenze zwischen Haupt- und Kleinbahnen.[3] Das Herrenhaus dagegen bezeichnete sie als überflüssig, unzutreffend und mangelhaft.[4]

---

1) Z. 2049 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVII. Sess. 1904

2) Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess., 1907

3) Stenogr. Protokolle vom 18. März 1910, S. 2055-2071, XX. Sess.

4) Stenogr. Protokolle des Herrenhauses vom 27. Juni 1910, S. 248-253, XX. Session.

Die Geltungsdauer wird aus praktischen Gründen bei den Gesetzen von 1880 und 1887 auf drei Jahre, von 1894 auf zehn Jahre beschränkt. Am weitestens geht jedoch das neue Gesetz, indem es ohne jede Beschränkung der Wirksamkeit erlassen wurde. Damit wird angedeutet, dasz dieses Gesetz vorläufig eine abschlieszende Regelung bringen soll. Das Gesetz trat sofort in Kraft.

Bei den Gesetzen von 1880 und 1887 ist jedes eine Ermächtigung der Regierung, 1894 in nur manchen Artikeln; 1910 noch beschränkter, indem von vornherein eine Reihe feststehender Begünstigungen aufgestellt werden.

Mit dem Vollzug werden nach den Gesetzen bis zum Jahre 1910 das Handelsministerium, das Ministerium des Innern und das der Finanzen, nunmehr der Eisenbahnminister, die Minister des Innern, der Finanzen und Justiz betraut.

Die technischen Bestimmungen erfuhren am wenigsten Neuerungen, weil seit jeher der Grundsatz gilt, nur allgemeine Begünstigungen aufzustellen und alles nähere der administrativen individuellen Behandlung zu überlassen. All die früheren Gesetze brachten Normen über Vorarbeiten, Bau, Ausrüstung, Betrieb, Fahrgeschwindigkeit und Straszenbenützung. Nähere Bestimmungen über Straszenbenützung enthielt besonders das Gesetz von 1894.

Technische Erleichterungen für Vorarbeiten, Bau

und Betrieb, sowie Anwendung der Erleichterungen auf schon bestehenden Bahnen bei Einführung des Lokalbahnbetriebes - letzteres nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums -, können unter Mitwirkung des Reichskriesministeriums im gleichen Masze wie früher gewährt werden. Zu den Kommissionen: Trassenrevision, Stationsfestsetzungen, politische Begehung sind jetzt auch ein Vertreter des Landesausschusses, ein Ingenieur der Staatsbahndirektion, wenn es sich um eine staatliche Anschluszbahn handelt, zuzuziehen. Diese neue Bestimmung wurde bereits in den Entwurf Pattai aufgenommen, um eine Vertretung für die Landesinteressen zu schaffen.[1] Im letzten Entwurf wurde auch an die Teilnahme eines technischen Vertreters gedacht, da ein solcher mit den örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Hauptbahnen am besten vertraut ist.[2] Die Aufnahme dieser beiden Neuerungen wurde vom Reichsrat volkommen gebilligt.

Den Bestimmungen über die Straszenbenützung wird vorangestellt, dasz für Kreuzung öffentlicher Straszen durch Lokalbahnen die gleichen Normen wie für die Hauptbahnen gelten. Die Straszenbenützung hat innerhalb der Grenzen der Sicherheit für den Verkehr zu erfolgen und unter Rücksichtnahme der militärischen Anforderungen. Nähere Bedingungen hat das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Eisenbahn- und Reichskriesministerium auf Ansuchen der politischen Landesstelle zu erlassen. Entschädigung für die Straszenbenützung braucht nicht entrichtet zu werden.

1) S. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907.
2) S. 37 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XX. Sess. 1909 (Bericht des Eisenbahnausschusses)

An Leistungen obliegen den Lokalbahnunternehmungen: Kosten der Rekonstruktion der Straszen, hervorgerufen durch die Bahnanlage, Erhaltung und Säuberung, Tragen von eventuellen Mehrkosten, sowie Durchführung von etwaigen Masznahmen zur Vermeidung von Gefahren oder Störungen. Andere Verpflichtungen - wie zum Beispiel Verstärkung von Brücken - sollen nur dann der Unternehmung auferlegt werden, wenn die Bahn selbst Ursache zu solchen Vorkehrungen ist. Nicht ärarische öffentliche Straszen können nur mit Zustimmung der maszgebenden Behörden zur Benützung durch Lokalbahnen herangezogen werden. In der Behandlung der Regierungsvorlage vom Jahre 1904[1] wurde die Anregung gemacht, in diesem Gesetz Bestimmungen aufzunehmen über Errichtung von Vorrichtungen zum Schutz der elektrischen Leitung für elektrische Lokalbahnen entlang der Strasze. Man sah jedoch vorläufig davon ab, da man zu wenig Erfahrung darüber hatte und die Belastung bedeutend vergröszert würde.

An Erleichterungen, welche sich unwillkürlich als finanzielle auswirken, wie: Befreiungen von Verpflichtungen der Postbeförderung und Vergütung des Anschluszdienstes, Einräumung einer Sonderstellung in Bezug auf Tarifaufstellung, bestehen bereits nach den älteren Lokalbahngesetzen allerdings nicht in dem Masz, wie das neue Gesetz sie gewährt.

Die Befreiung von der nunmehr unentgeltlichen

[1] 1 J. 2049 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVII. Sess. 1904 (Erläuterungen zur Regierungsvorlage)

Postbeförderung und von sonstigen ähnlichen Leistungen sind beibehalten. Gegenüber den früheren Gesetzen werden die Begünstigungen im Tarifwesen weiter gefaszt, indem der Regierung die Ermächtigung erteilt wird, Ausnahmen von den geltenden Vorschriften über Tarif- und Transportwesen zuzugestehen. Der Vorschlag, durch bestimmte Anordnungen den Transitverkehr zu fördern, wurde wegen Befürchtung der Konkurenz zurückgewiesen.[1] Durch das Fahrkartensteuergesetz vom 19. Juli 1902, RGBl.Nr.153, werden auch die Lokalbahnen betroffen. Die Einhebung einer Prozentualgebühr nach den früheren Lokalbahngesetzen wird dadurch aufgehoben. Auf Lokalbahnen von vorwiegend örtlicher Bedeutung können die leichteren Bestimmungen für Kleinbahnen nach den Normen des Gesetzes von 1910 nach dem Ermessen der Regierung angewendet werden.

Die meisten Erweiterungen und Anderungen wurden bei den indirekten finanziellen Begünstigungen vorgenommen. Stempel- und Gebührenbefreiungen wurden bereits im ersten Gesetz gewährt, aber nicht in dem Ausmasze. Für Verträge und Urkunden zur Erleichterung des Zustandekommens, nach erteilter Konzession mit Beschränkung der Frist zur Kapitalsbeschaffung bis Betriebseröffnung, für Grundeinlösung bis zum Ende des ersten Betriebsjahres; zur Ausgabe von Anlehen; für die Konzessionsurkunde selbst und die Befreiung von Steuern für die Zeit von dreiszig Jahren. Weiter wurden

[1] D.P. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. (Motivierung) 1907

diese Begünstigungen erst mit dem Gesetz von 1894 gefaszt durch Ausdehnung der Frist bis zum Ende des ersten, beziehungsweise des dritten Betriebsjahres. Auszerdem war die Stempel- und Gebührenbefreiung der Prioritätsobligationen, der Anlehen der Landesbanken, die Gewährung der Pupillarsicherheit für gewisse Papiere, die Möglichkeit staatlicher Betriebsführung, billige Überlassung von Material von ausschlaggebender Bedeutung für die finanzielle Lage der Bahnen.

Die bisher trotzdem etwas mangelhaften Bestimmungen über die indirekte finanzielle Hilfe des Staates erfuhren die präziseste und weitestgehende Regelung durch das neue Gesetz.

Eine Reihe von Artikeln bringen die Fälle, in denen Stempel- und Gebührenfreiheit zugestanden werden. Diese Befreiungen werden dem Zwecke entsprechend bis zur Betriebseröffnung, bis zum Ende des dritten, beziehungsweise siebenten, beziehungsweise fünfzehnten Betriebsjahre und für gewisse Fälle dauernd gewährt.

Bis zur Eröffnung des Betriebes gilt die Befreiung für alle Verträge und Urkunden, welche für Bau, Ausstattung und Betrieb abgeschlossen werden. Gegenstand kann sein: Vorbereitung zur Grundeinlösung, Überlassung von Materialien, Leistung von Beiträgen, Aufstellung der Bedingungen für Straszenbenützung, Garantieleistung, Regelung der Kapitalsbeschaffung; nach erlangter Bewilligung genieszen Schrift-

stücke über technische und finanzielle Vorbereitungen der Lokalbahnen die gleiche Befreiung. Abgesehen von stilistischen Änderungen und in der Anordnung der Übersicht, sind diese Bestimmungen gleiche denen des alten Gesetzes. Bei Erteilung der Konzession ist ebenfalls keine Taxe zu entrichten.

Nach erteilter Konzession gelten bis zum Ablauf des dritten Betriebsjahres diese Befreiungen für alle Verträge und Urkunden über Bau, Ausrüstung und Betrieb, welche vom Konzessionär, seinem Rechtsnachfolger oder dem Betriebsführer abgeschlossen werden. Die Zahlungsbestätigungen der Bauunternehmer genieszen die gleiche Begünstigung. Diese Verlängerung der Frist entstammt dem Entwurf Pattai. Die Regierungsvorlage von 1904[1] sah für die Grundeinlösung drei, sonst dagegen zwei Jahre Frist vor. Um Einheitlichkeit in diese Fristen zu bringen, wählte man für beide Fälle drei Jahre. Dasz diese Erleichterungen auch dem Betriebsführer erteilt werden, entspricht einem Wunsche der Landesausschüsse.[2]

Für Konzessionsübertragungen und Aufnahme von Bereinigungsdarlehen gilt die Befreiung bis zum Ende des siebenten, für Übertragung von Eigentum oder Betrieb an Staat, Länder oder Gemeinden bis zum Ende des fünfzehnten Betriebsjahres. Letztere Bestimmung entspricht dem wirtschaflichen Entwicklungsgang, dasz die Bahnen, welche Aktien-

1) J. 2049 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses, XVII. Sess. 1904

2) J. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Motivierung)

gesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung gehören, möglichst in öffentliches Eigentum gebracht werden. Bei streckenweiser Betriebseröffnung sind alle Fristen für jede Teilstrecke gesondert zu berechnen.

Auszerdem sind Verträge und Urkunden zur Kapitalsbeschaffung für die erste Anlage der Bahn, zur Grundeinlösung und Fusion, welche hauptsächlich dem Zwecke dient, neue Kapitalsgrundlagen zu schaffen, für immer von Gebühren- und Stempelentrichtung befreit.

Für die Befreiung von Erwerbssteuer und Couponstempelgebühr wird die Frist einheitlich mit fünfundzwanzig Jahren festgesetzt. Von den Landesausschüssen und vom Lokalbahnverband waren dreiszig Jahre vorgeschlagen worden.[1] Nach dem Gesetz von 1894 und der Regierungsvorlage von 1904 wurde die Frist von der Konzessionserteilung an gerechnet. Da jedoch die Einkünfte sich erst mit dem Betrieb ergeben, so wurde dem Wunsche der Landesausschüsse Rechnung getragen und die Betriebseröffnung als Anfangstermin erklärt. Bei Strekkenweiser Inbetriebsetzung beginnt die Berechnung mit der Eröffnung derersten Teilstrecke.

Die Steuer-, Stempel- und Gebührenbegünstigungen werden auch für alle Nebenanlagen, welche Bestandteile der Hauptunternehmung sind, sowie für Um- und Erweiterungsbauten gewährt. Diese Bestimmung ist von Bedeutung für eine Betriebs änderung. Die Fristen der Befreiungen gelten für Nebenanlagen

[1] Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Motivierung)

solange wie für die Hauptanlage. Alle obigen Befreiungen gelten bei zweiseitigen Rechtsgeschäften für beide beteiligten Parteien, wenn es sich um bücherliche Eintragungen, Amtsakte und Urkunden handelt. Diese Bestimmung war bereits in der Regierungsvorlage von 1904 enthalten, sowie im Entwurf Pattai. Für das Verfahren im Zivilprozesz gelten, wie nach dem alten Gesetze, diese Befreiungen nicht.

Auszer den gesetzlichen Erleichterungen betreffend die Stempel- und Gebührenfreiheit können auf administrativem Wege noch Begünstigungen erteilt werden, welche für die finanzielle Lage der Bahnunternehmung von Vorteil sind. Solche Vorteile sind unentgeltliche Mitbenützung durch die Lokalbahn, staatliche Betriebsführung und Kostenübernahme für Anschluszbauten.

Von einer Vergütung für die Mitbenützung durch die Lokalbahnunternehmung kann solange abgesehen werden, bis durch die Erträgnisse 5% des Anlagekapitals verzinst werden. Auch Betriebsübernahme durch den Staat gegen Vergütung der Selbstkosten und Stundung des Entgeltes ist möglich. Diese Begünstigungen stimmen - abgesehen von einigen stilistischen Änderungen - mit den betreffenden vom Jahre 1894 überein. Die gewünschte zinsenfreie Stundung wurde vom Finanzministerium nicht bewilligt. Auf das hin wurde eine Resolution auf möglichste Erleichterung des Zinsfuszes beschlossen.[1]

[1] Z. 37 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XX. Sess. 1909 (Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 11. März 1910.)

Gegen Zahlung einer Pachtrente, welche nach dem Wunsche der Landesausschüsse immer variabel sein soll,[1] kann der Staat die Betriebsführung auf eigene Kosten übernehmen; nur müssen die Erträgnisse für die Entrichtung der Pachtrente hinreichen. Bei den parlamentarischen Verhandlungen im Abgeordnetenhaus wurde zu diesem Artikel ein Vorschlag zur Ergänzung gemacht. Der Regierung solle die Ermächtigung erteilt werden, Lokalbahnen im administrativen Wege zu verstaatlichen. Und zwar einerseits Bahnen, welche grosze Erträge erzielen, daher dem Staat Einnahmen bringen würden, und andrerseits solche Bahnen, für welche der Staat jährlich Unsummen verwenden musz, damit das Unternehmen sich halten kann.[2] Aus bestimmten Gründen wurde jedoch dieser Vorschlag fallen gelassen.

Die Möglichkeit, dasz Anschluszbauten durch die Staatseisenbahnverwaltung gegen Ersatz der Selbstkosten errichtet werden können, ist aus dem alten Gesetze übernommen worden. Der Entwurf Pattai hatte vorgeschlagen, dasz nur die Mehrkosten ersetzt werden sollen. Die Lokalbahnunternehmung kann die Anschluszbauten vergeben. Gegen Zahlung der Selbstkosten können von der Staatseisenbahnverwaltung Materialien und Ausrüstungsgegenstände überlassen werden; ausnahmsweise kann man letztere aus dem Bestand der Staatsbahnen nehmen. Eine Beistellung der Fahrbetriebsmittel gegen jährliche Beitragsleistung ist möglich.

1) z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907

2) Stenogr. Protokolle vom 17. März 1910, S. 2029-2035, XX. Session

Die Erleichterungen des obigen Artikels sollen auch Privatbahnen, welche vom Staate auf eigene Rechnung betrieben werden, ebenso die Bahnen mit staatlicher Erträgnisgarantie, den Lokalbahnen gewähren. Gegen Ersatz eventueller Mehrkosten haben Privatbahnen den Anschlusz von Lokalbahnen hinzunehmen.

Einer der grösszten Mängel des ersten Lokalbahngesetzes war das Fehlen einer Bestimmung über die Möglichkeit sicher und leicht Kapital zum Bau und Betrieb von Lokalbahnen heranzuziehen. Schon das nächste Gesetz machte einen Versuch, diese Lücke durch eine Regelung der Ausgabe von Prioritätsobligationen auszufüllen. Weiter ging das Gesetz vom Jahre 1894 durch den Inhalt des Artikels VI, worin die Obligationen von Ländern, Gemeinden und Anlehen von Landesbanken behandelt werden. Das neue Gesetz behält die früheren Grundzüge bei, gestaltet sie aber weiter aus.

Wie nach den früheren Gesetzen können Lokalbahnunternehmungen unter bestimmter Sicherung Prioritätsobligationen in Landeswährung ausgeben. Neu ist, dasz für die Sicherstellung der Schuldverschreibungen auch die Bürgschaft von Staat, Ländern, öffentlichen Körperschaften oder Interessenten genügt.

Anlehen, welche von Ländern oder öffentlichen Körperschaften für neue Lokalbahnen aufgenommen werden, ge-

nieszen Stempel- und Gebührenbefreiung, wie auch ihre Zinsen immer von Renten- und Couponstempelsteuer befreit sind. Dadurch werden neue Lokalbahnen ungleich günstiger gegenüber schon bestehenden gestellt. Nach dem Gesetz von 1894 waren Zinsen-- und Couponstempelsteuerbefreiung auf fünfundsiebenzig Jahre, d.h. bis zur Tilgung des Anlehens beschränkt. Die Landesausschüsse hatten eine Frist von neunzig Jahren gewünscht; das Gesetz gewährt sie ohne Beschränkung.[1]

Obligationen samt ihren Coupons, welche von Landesbanken unter staatlicher Aufsicht ausgegeben werden, erhalten bei gewisser Fundierung Steuer- und Gebührenbefreiung. Diese Bestimmung ist bereits im alten Gesetz enthalten; die Voraussetzung der Fundierung ist jedoch vereinfacht worden: es wird nur ausreichende Sicherheit und gleichhohe Deckung gefordert. Das neue Gesetz vom 27. Dezember 1905 RGBl.Nr.213, über fundierte Bankschuldverschreibungen, hat sinngemäsze Anwendung gefunden.

Für Schuldverschreibungen, welche von Ländern, von inländischen öffentlichen Körperschaften oder der Lokalbahnunternehmung unter gewisser Sicherstellung ausgegeben werden, besteht Pupillarsicherheit. Diese besteht auch für Prioritätsobligationen von Landesbanken, wenn Reinertragsgarantie des Staates und der Länder vorliegt. Falls Tilgung und Verzinsung durch Bürgschaft, Zahlungsversprechen oder Reinertragsgarantie des Staates gesichert sind, können auch

[1] J. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Motivierung)

Schuldverschreibungen von Landesbanken auf Veranlassung der Regierung die Staatsgarantie erhalten.

Bereits im Gesetz von 1880 wurde die Möglichkeit einer staatlichen Subvention besprochen; nähere Regelung oblag einem speziellen Gesetz. Das folgende Gesetz sprach als Bedingung einer Kapitalsbeteiligung Teilnahme des Landes oder der Interessenten aus. Noch weiter geht das Gesetz von 1894, wo die Art der Kapitalsbeschaffung für Bahnen besonderes Bedeutung näher angegeben wird. Das neue Gesetz bleibt ungefähr auf dem alten Standpunkt, indem es allgemeine Grundsätze für eine finanzielle Beihilfe aufstellt.

Der Staat kann nämlich durch Subventionen in verschiedener Form, in der Höhe, als Vorteile durch Bau oder Betrieb solcher Bahnen für den Staat erwachsen, die Schaffung und den Ausbau von Lokalbahnen unterstützen. Auf den Antrag Pattais wurde diese Begünstigung, welche 1894 und 1904 nur für neue Bahnen festgesetzt war, auch auf bereits bestehende ausgedehnt. Dadurch trägt der Staat selbst zu dem Vorteil bei, der ihm aus den Bahnen erwächst.

Im Einzelfall kann darüber hinaus durch besonderes Gesetz staatliche Erträgnisgarantieleistung, Beitrag und Betriebsführung für wirtschaftlich oder militärisch wichtige Bahnen gewährleistet werden. Beim Zugeständnisse dieser Vorteile musz auf die Mehrkosten Rücksicht genommen werden,

welche die Militärverwaltung den Lokalbahnen verursacht. Dieser Zusatz entspringt aus den zahlreichen Klagen, welche gegen die militärischen Anforderungen geführt wurden.[1]

Auszer der Verpflichtung, die Kosten der Straszenerhaltung zu tragen, gab es nach dem ersten Gesetz keine speziell aufgestellten. Im nächsten Gesetz wurde das staatliche Mitbenützungsrecht den Lokalbahnen gegenüber geltend gemacht und das Einlösungsrecht des Staates besonders ausgesprochen. Unter Beibehaltung dieser Rechte des Staates brachte das Gesetz von 1894 noch das Recht der Militärverwaltung, im Krieg oder Mobilisierungsfall ohne Entschädigung den Lokalbahnbetrieb einzustellen. Das neue Gesetz behält obige Verpflichtungen der Bahnunternehmung und Rechte des Staates bei, schränkt sie jedoch wesentlich ein.

Dem Staate bleibt wie früher das jederzeitige Einlösungsrecht vorbehalten. Vollkommen neu ist jedoch die Bestimmung, dasz dieses Recht Ländern und autonomen Körperschaften dann zusteht, wenn sie mehr als die Hälfte des Kapitals beigestellt oder versichert haben und das Einlösungsrecht bei der Konzessionsverteilung ihnen vorbehalten wurde. Die Einlösungsmöglichkeit besteht jederzeit und unter den gleichen Modalitäten wie für den Staat. Trotzdem behält der Staat Einlösungs- und Heimfallsrecht bei.

Innerhalb gewisser Grenzen kann der Staat gegen-

[1] Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Motivierung).

über den Lokalbahnen vom Mitbenützungsrecht Gebrauch machen. Die Vergütung dafür soll durch besondere Vereinbarungen, falls solche jedoch fehlen, nach den diesbezüglichen Bestimmungen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Konzession vom 5. Jänner 1886 erfolgen. Eventuelle Mehrkosten sind zu begleichen.

Die Verpflichtung der Unternehmung bei Benützung öffentlicher Straszen wurde bereits oben bei den technischen Zugeständnissen behandelt.

Wie bisher hat die Lokalbahnunternehmung bei Mobilisierung oder Krieg sofort den Betrieb einzustellen, jedoch nach diesem Gesetz nur gegen angemessene Entschädigung. Den Hauptbahnen war von jeher eine solche gemäsz § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung gewährt worden, nicht aber den Lokalbahnen. Gegen diese Zurückstellung hatten sich viele Beschwerden erhoben,[1] denn die Lokalbahnen wurden schwer hiedurch betroffen, da sie in jeder Beziehung der Erleichterungen bedürfen, um ihr Zustandekommen und die Betriebsführung zu ermöglichen. Auszerdem bleiben trotz Einstellung des Betriebes die laufenden Ausgaben wie Zahlung von Zinsen, Steuern und Erfüllung sonstiger Verpflichtungen.

Das Gesetz vom Jahre 1894 hatte durch Einführung des Begriffes »Kleinbahnen« diesen eine Sonderstellung eingeräumt, welche das neue Gesetz in seinem zweiten Abschnitt

[1] Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess., 1907 (Motivierung.)

- handelnd von den Kleinbahnen - , noch erweitert wird. Dabei werden die Kleinbahnen autonomer Körperschaften gegenüber den anderen noch günstiger gestellt.

Die Anerkennung einer Kleinbahn als solche und deren Konzession obliegt dem Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Ministerien und dem Reichskriegsministerium. Die Höchstdauer der Konzession für autonome Körperschaften ist mit neunzig, für andere Konzessionäre mit sechzig Jahren festgesetzt. Nach der Regierungsvorlage von 1904 sollte die Höchstdauer neunzig Jahre sein, wenn die Bahn auf Kosten der Körperschaft gebaut wird. Der Landesausschusz von Galizien hatte den Vorschlag gemacht, dasz Konzessionen von Kleinbahnen durch die Landesbehörde im Einvernehmen mit dem Landesausschusse und nicht durch das Eisenbahnministerium erteilt werden sollen. Jedoch wurde davon abgesehen, weil dadurch eine Komplikation des Verfahrens unvermeidlich wäre.[1]

Der staatliche Einflusz auf Bau und Betrieb der Kleinbahnen soll sich lediglich auf technische Genehmigung, Sicherheits- und Interessentenschutz beschränken. Schon in der Regierungsvorlage von 1904 wurde die technische Einflusznahme ausführlicher umschrieben. Der Staat hat für die ersten Bauten, sowie spätere Ergänzungen, Anlage und Trasseführung der Bahn, generelle und Detailprojekte zu genehmigen.

Die freie Festsetzung von Personen- und Güterta-

1) Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Motivierung)

rifen, sowie der Nebengebühren - unter Bedingung der gleichmäszigen Behandlung - bleibt den Kleinbahnen gewahrt. Auf Wunsch des Verbandes der Lokalbahnen gilt für Kundmachung und Mitteilung an die Aufsichtsbehörden die Frist von drei Tagen vor Einführung von Gütertarifermäszigungen[1]; bei anderen Tarif angelegenheiten sind acht Tage Frist vorgesehen. Ausnahmsweise können Änderungen dieser Fristen von der Aufsichtsbehörde verfügt werden. Nach der ursprünglichen Fassung sollten Kleinbahntarife - auch über eine 5%ige Verzinsung des Anleihekapitals - nicht herabgesetzt werden können. Es konnte aber eine Freilassung von der Tarifherabsetzung für autonome Körperschaften erwirkt werden. Für private Unternehmungen gilt die Grenze von 6%iger Tilgung und Verzinsung des Anleihekapitals, welche durch drei Jahre hindurch die Reinerträgnisse abwerfen müssen.

Bei der Konzessionserteilung kann sich die Regierung eine weitere Einflusznahme auf die Tariffeststellung wahren; bei autonomen Körperschaften nur dann, wenn der Betrieb nicht auf eigene Kosten geführt wird. Neu ist auch das Recht der Kleinbahnunternehmung, ihrem Betrieb entsprechende besondere Vorschriften zur Beförderung zu erlassen.

Die Befreiung von Erwerbssteuer, Couponstempel- und Zinsquittungsgebühren wird für Kleinbahnen mit fünfzehn Jahren festgesetzt. Die Höchstgrenze von fünfundzwanzig Jah-

[1] Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess. 1907 (Motivierung)

ren kann bei besonders kostspieligen Bahnen gewährt werden, ebenso solchen Kleinbahnen, welche zu einer teureren, höheren Betriebsart übergehen. Vom Standpunkte der Gerechtigkeit und Sozialpolitik wurde für die Höchstfrist von fünfundzwanzig Jahren für Kleinbahnen der öffentlichen Körperschaften eingetreten.[1] Somit besteht für solche Bahnen, falls der Betrieb auf eigene Rechnung geführt wird, die längere Frist. Auch für die Kleinbahnen gelten die Bestimmungen des neuen Fahrkartensteuergesetzes.

Verpflichtung zu Leistungen militärischer Zwecke besteht nur dann, wenn sie mit der Eigenart ~~militärischer~~ der Bahnen vereinbar sind. Abgesehen von der unentgeltlichen Beförderung von Staatsorganen auf Dienstreisen, fallen alle anderen unentgeltlichen Leistungen weg.

Kleinbahnen autonomer Körperschaften unterstehen nicht dem staatlichen Einlösungs- und Heimfallsrecht; wenn aber diese Kleinbahnen den Betrieb nicht selbst führen oder den Konzessionär wechseln, so geht diese Sonderstellung verloren. Die Regierung kann bei Konzessionierung von Kleinbahnen oder von Lokalbahnen, welche später als Kleinbahnen erklärt werden, auf das staatliche Einlösungs- und Heimfallsrecht verzichten. Falls ein Recht auf Einlösung dem Land oder einer autonomen Körperschaft vorbehalten ist, so müssen auch sie darauf verzichten.

Im dritten Abschnitt des Gesetzes werden unter

[1] Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess., 1907 (Motivierung)

Schluszbestimmungen noch einige allgemeine Fragen geregelt.

Wie nach den früheren Gesetzen sollen im Verordnungswege durch Verordnungen nähere Anordnungen über die administrativen Verhandlungen getroffen werden. Die administrative Behandlung soll möglichst einfach und anpassend sein.

Die Frage der Anwendung der Erleichterungen dieses Gesetzes auf schon bestehende Bahnen begegnete groszen Schwierigkeiten. Für bestehende Bahnen wäre es eine Ungerechtigkeit, wenn sie an den Vorteilen des neuen Gesetzes nicht Anteil hätten. Auch der Verband österreichischer Lokalbahnen sprach den Wunsch aus, dasz alle Vorteile dieses Gesetzes auch vordem konzessionierten Bahnen zugute kommen sollen.[1] Die Gesetze von 1880 und 1887 stehen im allgemeinen auf dem Standpunkt, dasz die neuen Erleichterungen nur für neu konzessionierte Lokalbahnen gelten sollen. Das Gesetz von 1894 vertritt zum erstenmal die Auffassung, dasz auch für früher konzessionierte Bahnen die neuen Begünstigungen gelten sollen, mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels V, lit. a - d. An Stelle dessen sollen die Begünstigungen in Anwendung kommen, welche bei der Konzessionserteilung gewährt wurden. Auch die Regierungsvorlage von 1904 gesteht alten Lokalbahnen die gleichen Vorteile wie den neuen zu, mit der Einschränkung, dasz die Stempel- und Gebührenbefreiung im Fall der Konzessionserteilung, sowie die Befreiung von Erwerbssteuer und Couponstempelgebühr nicht anzuwenden ist,

1) Z. 574 der Beilagen zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses, XVIII. Sess., 1907 (Motivierung)

sondern die ursprünglichen Begünstigungen. Der Abgeordnete Dr. Pattai beantragte die vollständige Anwendung der neuen Bestimmungen auch für alte Unternehmungen, auszer es handelt sich um Rechtsverhältnisse, welche bereits vordem vollständig geregelt worden sind. Das neue Gesetz läszt nun die Anwendung aller Bestimmungen zu, mit Ausnahme der Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiung. An Stelle dieser gelten die Bestimmungen wie bei der Konzessionserteilung, wenn sie auch weiter gefaszt sind. Im Falle der Fusion gelten jedoch die neuen Befreiungen. Dadurch wird die Frage der Anwendung des neuen Gesetzes für früher konzessionierte Bahnen endgültig entschieden.

Die Artikel XX, XXI und XXII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, RGBl.Nr.85, über Sicherstellung gewisser Bahnen, werden für aufgehoben erklärt, wogegen die Erleichterungen, welche durch das Gesetz von 1894 erteilt wurden, weiterhin in Geltung bleiben.

Wie aus obiger Darstellung zu ersehen ist, so betreffen die Neuerungen des letzten Gesetzes hauptsächlich die Regelung der finanziellen Stellung der Bahnen niederer Ordnung. Das Gesetz bringt weitgehende Begünstigungen und Erleichterungen, Normierung der Kapitalsbeschaffung und Aufstellung von Grundsätzen für direkte staatliche Beihilfe. Das neue Gesetz dürfte für längere Zeit diese Fragen ausführlich geregelt haben.

Die indirekte finanzielle Unterstützung - insbesondere die Befreiung von Stempel- und Gebührenentrichtung - ist sehr klar und übersichtlich festgesetzt worden; ebenso ist die überaus einheitliche, weitestgehende Fristbestimmung für diese Erleichterungen hervorzuheben.

Die Andeutung der verschiedenen Möglichkeiten einer gesicherten Kapitalsbeschaffung als: Anlehen von Ländern oder öffentlichen Körperschaften, Prioritätsobligationen von Lokalbahnunternehmungen und Bankschuldverschreibungen - trägt sehr zur regen Beteiligung von Privatkapital bei. Da den früheren Gesetzen solche Bestimmungen fehlten, wurden die Wertpapiere zum Nachteil der Unternehmungen häufig von Spekulanten ausgenützt. Dem wird nun dadurch abgeholfen, dasz unter bestimmten Voraussetzungen gewissen Papieren Pupillarsicherheit gewährt wird.

Dasz in diesem Gesetze verschiedene Formen einer direkten staatlichen Unterstützung angeführt werden, wie Garantie- und Beitragsleistung, Betriebsführung, Übernahme von Stamm- oder Prioritätsaktien, Zeichnung von Obligationen, kommt dem Staate selbst zugute, indem von vornherein eine bestimmte Grenze der Belastung des Staatshaushaltes gesetzt wird.

Gerade seit dem zwanzigsten Jahrhundert wurden die Finanzen des Staates in fortwährend steigendem Masze mit Garantievorschüssen belastet. Aus diesem Grunde wurde die im Herrenhause bereits früher erwähnte Resolution auf möglichste Einschränkung von neuen Konzessionserteilungen gefaszt.[1] Der Grundsatz der Einschränkung soll nur relativ gelten, da das öffentliche Interesse ausschlaggebend ist oder wenigstens sein soll. Durch die Festsetzung von Grenzen, innerhalb denen sich die staatlichen Unterstützungen bewegen sollen, sind die Lokalbahnunternehmer von Anfang an in die Lage versetzt, zu berechnen und zu ermessen, ob in diesem Falle die Existenz der Bahn~~NN~~ möglich sein wird.

Eine besonders wichtige und viel erörterte Angelegenheit ist die der Tarife.

Gegenüber den Staatsbahnen wird der Grundsatz der Tariffreiheit, gegenüber den Privatbahnen der der Tarifhoheit festgelegt.[2] Die Festsetzung der Tarife bei Privatunternehmun-

1) Stenogr. Protokolle des Herrenhauses vom 27. Juni 1910, S. 248-253, XX. Sess.
2) Philippovich S. 64 und 65

gen ist diesen vorbehalten.

Es gilt der Leitgedanke: der Tarif musz so hoch sein, dasz er die nötige Verzinsung des Anlagekapitals und die laufenden Auslagen der Betriebsführung, die sogenannten Selbstkosten, decken kann.[1] Jedenfalls ist zu unterscheiden, ob es sich um eine private Unternehmung oder um Land oder Gemeinde als Konzessionär handelt. Jene wird als Erwerbsgesellschaft immer eine höhere Verzinsung anstreben.

Von vielen Seiten wird ein Tarif für Lokal- und Kleinbahnen, der höher als der übliche der Hauptbahnen ist, als ungerechtfertigt und unzweckmäszig angesehen. Ungerechtfertigt deshalb, weil der Betrieb viel einfacher und primitiver ist; unzweckmäszig aber, weil der Verkehr viel kleiner ist, und deshalb für möglichst grosze Inanspruchnahme dieser Bahnen gesorgt werden soll. Dagegen läszt sich einwenden, dasz das Zustandekommen von solchen Bahnen an und für sich erschwert ist und dasz der Betrieb im Vergleich zu den Hauptbahnen - d.h. bei Bahnen mit groszem Verkehr - verhältnismäszig teurer kommt.

Die Tarife sollen besonders den wirtschaftlichen Verhälthissen der betreffenden Gegend Rechnung tragen. Wenn auch der Tarif auf Produktion und Konsumption keinen allzu groszen Einflusz ausübt, so darf er doch nicht auszer Betrach gezogen werden. Hauptsächlich wirkt er nicht unmittelbar ein, sondern erst durch seine Verschiedenheit mit dem

1 Philippovich S. 51 und 52
Hilscher S. 792 und 793

Tarife anderer Bahnen.[1]

Diese Erwägungen sind hauptsächlich für Gütertarife maszgebend; für die Stärke des Personenverkehrs dagegen, Dichte und Beschäftigung der Bevölkerung.[2] In einer bevölkerungsarmen Gegend kann der Tarif noch so niedrig sein und der Gebrauch der Bahn wird nicht grösser. Von gewisser Bedeutung ist, welchem Beruf die einzelnen Benützer der Bahn angehören; ob hauptsächlich dem Gewerbe- und Arbeiterstand, denn die Angehörigen dieser Stände benützen im weitaus grösten Masze die Lokal- und Kleinbahnen als Verbindungslinie von Wohnung und Arbeitsstätte und zurück. Aber auch hier spielt die Höhe des Tarifes keine allzu grosze Rolle;[3] ja - falls verschiedene Bahnklassen bestehen - noch weniger, als wie beim Gütertarif, weil die Leute durch Selbsteinschätzung sich den niedereren Tarif wählen können. Dies fällt bei den Frachten weg, da für das betreffende Bahngut im vornhinein der Tarif bestimmt ist.

Aus diesen Erwägungen heraus, getragen von der Ansicht, den Lokalbahnen höhere Tarife ermöglichen zu müssen, gestand bereits das erste allgemeine Lokalbahngesetz eine Ausnahme vom Maximaltarifsatz zu. Das neue Gesetz behält diese eingeschlagene Richtung bei, indem der Regierung die Ermächtigung erteilt wird, Befreiungen von Tarif- und Transportbestimmungen zuzulassen.

---

1) Hilsner S. 800
2) Panker S. 26
3) Panker S. 29

Eine ganz auszergewöhnlich bevorzugte Stellung wird durch das neue Gesetz den Kleinbahnen der autonomen Körperschaften eingeräumt.

Die Konzessionsdauer beträgt im Höchstausmasz statt sechszig, neunzig Jahre; eine staatliche Tarifherabsetzung, wie sie bei privaten Unternehmungen möglich ist, fällt weg. Auszerdem ist die Frist für die Steuerbefreiung den Lokalbahnen gleichgestellt. Von besonderer Bedeutung ist der Verzicht des Staates, von einem Heimfalls- oder Einlösungsrecht Gebrauch zu machen.

Darüber hinaus wird aber den Ländern und öffentlichen Körperschaften unter gewissen Voraussetzungen das Einlösungsrecht zuerkannt. Bei den Lokal- und Kleinbahnen machte sich immer mehr die Tendenz geltend, die Bahnen in gemeinwirtschaftlichen Betrieb zu übernehmen. Und mit Recht, wenn die Bahnen fast ausschlieszlich durch das betreffende Land oder Körperschaft zustande gebracht wird. In Groszstädten herrscht besonders die Notwendigkeit, die Bahnen in einer Hand - in der der Gemeinde - zu vereinigen, um eine einheitliche Ausgestaltung des Verbindungsnetzes und einheitliche Leitung der Betriebsführung zu ermöglichen. Die Gemeinde kennt am besten die lokalen Verhältnisse und weisz ihre Interessen durchzusetzen.

Auszer den erwähnten Vorzügen des Gesetzes ist

noch eine Neuerung hervorzuheben. Das neue Gesetz bringt nämlich eine Definition für die Lokalbahn. Welche Einwendungen gegen diese Begriffsbestimmung erhoben wurden, ist bereits oben erwähnt worden. Und doch wurde endlich der Wunsch nach einer Lokalbahnlegaldefinition mit diesem Gesetze erfüllt.

Wenn auch die begriffliche Feststellung keine Definition im wirklichen Sinne ist, sondern nur eine ausgezeichnete Erklärung, so verbinden sich trotzdem grosze Vorteile damit. Durch die Aufstellung der Hauptmerkmale für eine Lokalbahn: Zurückstehendes Verkehrs hinter dem der Hauptbahnen, sowie formale Bestimmung durch die Konzessionsurkunde, wird eine Grenze zwischen Haupt- und Kleinbahnen gezogen. Der Vorteil, der sich damit verbindet, ist, dasz ein Unternehmen für eine projektierte Bahn im voraus sehen kann, unter welche Kategorie sie eingereiht werden wird und somit auch, welche Begünstigungen ihr zuteil werden können.

Dadurch wurde dem Mangel, der den früheren Gesetzen anhaftete, in denen es hiesz,die Regierung wird ermächtigt für Lokalbahnen die und jene Begünstigung zu gewähren, dasz es an einer Begriffsbestimmung für Lokalbahnen fehlte, für das neue Gesetz beseitigt.

Zusammenfassend läszt sich feststellen, dasz das Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom Jahre 1910 formell und materiell auf Jahre eine vollendete Normierung dieses Stoffes darstellt.

ENTWICKLUNG DER BAHNEN NIEDERER ORDNUNG SEIT DEM JAHRE 1910.

Bereits vor dem Jahre 1910 waren auf Grund der früheren allgemeinen Gesetze eine Reihe von Bahnen niederer Ordnung errichtet worden. Ausserordentlich günstig sollte das letzte Gesetz~besonders durch die Regelung der Finanzierung~auf das Entstehen von Bahnen wirken. Allerdings übten die auszergewöhnlichen Verhältnisse des Weltkreiges auf die Weiterentwicklung der Bahnen einen üblen Einflusz aus. Die fortschreitende Geldentwertung der unmittelbaren Nachkriegszeit machte grösszere Bauführung und Ausgestaltungsarbeiten unmöglich. Im jungen Bundesstaate Österreich wird mit aller Macht daran gearbeitet, die Verkehrslinien auszubauen und so den Stillstand der Entwicklung während des Krieges wieder wettzumachen. Auch an Neukonzessionierungen wird gedacht, jedoch stehen besonders der Kapitalsbeschaffung grosze Schwierigkeiten entgegen. Der Mittelstand ist heute in finanziell bedrängter Lage, die Zahl kapitalskräftiger Unternehmer sehr klein und auch der Staat kann keine groszen Kapitalsbeträge dafür auslegen.

Folgende Darstellung soll in Kürze der Bahnen niederer Ordnung Erwähnung tun, welche auf Grund des Ge-

setzes vom Jahre 1910 konzessioniert wurden.

Zuvor soll noch eine Lokalbahn angeführt werden, welche zwar vor dem 8. August 1910 konzessioniert wurde (am 1. Juli 1910, RGBl.Nr.127), aber zu einer Zeit, da das neue Gesetz bereits vollendet war.[1] Abgesehen von der groszen technischen Leistung ist diese Bahn: die sogenannte Mittenwaldbahn von Innsbruck über Seefeld-Scharnitz einerseits, Rette-Griesen andrerseits, besonders für das heutige Österreich von groszer Bedeutung für den Verkehr. Der Inhalt der Konzessionsurkunde beruht auf dem Gesetz von 1894. Eine abweichende Bestimmung betrifft die Betriebsführung, welche vom Staat auf Rechnung der Konzessionäre übernommen wurde. Ein besonderer Betriebsvertrag regelt des näheren die Führung des Betriebes.

Auf dem Gebiete des heutigen Österreich wurden in den Jahren 1910, 1912 verhältnismäszig wenige Lokal- und Kleinbahnen konzessioniert.[1] Das dürfte wohl damit zusammenhängen, dasz die staatliche Lokalbahnaktion bereits dreiszig Jahre dauerte; während dieser Zeit waren bereits die notwendigsten Nebenbahnen gebaut worden. Auszerdem wurde bei der Inangriffnahme von Neubauten auf Grund gemachter Erfahrungen mit gröszerer Vorsicht und Überlegung vorgegangen.

Der Inhalt der einzelnen Konzessionsurkunden seit dem Jahre 1910 ist im wesentlichen immer der gleiche, abge-

[1] Index zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses aus den Jahren 1910, 1911, 1912.
Reichsgesetzblatt 1910, 1911, 1912.

sehen von einigen selbstverständlichen Modifikationen. Es werden für Lokalbahnen regelmäszig Begünstigungen nach Artikel VI bis XII, das Enteignungsrecht für Schleppbahnen, welche im öffentlichen Interesse sind, das Recht eine Aktiengesellschaft zu bilden und entweder Prioritätsaktien oder Prioritätsobligationen oder beides unter Einhaltung gewisser Bedingungen auszugeben, gewährt. Demgegenüber stehen an Pflichten: Einhalten der Baufrist (ein oder zwei Jahre), Beobachtung gewisser Normen, ermäszigte Beförderung von Militär, eventuelle Überlassung der Betriebsführung an die Staatsverwaltung, sowie Gewährung der Mitbenützung. Auszerdem ist das jederzeitige staatliche Einlösungsrecht ausführlich geregelt.

Im Jahre 1910 wird die schmalspurige Lokalbahn Weiz-Birkenfeld (15.September 1910) konzessioniert; im Jahre 1911 die schmalspurige Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf (20.April 1911), sowie die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen (12. Jänner 1911) konzessioniert. Das Jahr 1912 brachte eine gröszere Anzahl von Konzessionen nicht nur in Böhmen, Mähren und Schlesien, sondern auch im heutigen Österreich. Von besonderem Interesse dürfte die Konzessionserteilung für drei schmalspurige elektrische Lokalbahnlinien im Gebiet von Innsbruck sein. Bereits am 18. September 1889 und am 5. Dezember 1908 waren Konzessionierungen erfolgt; die nunmehrige ist vom 2. Oktober 1912. Als Ende der Konzessionsdauer wurde der

17. September 1979 festgesetzt. Prioritätsobligationen und -aktien können bis zu dem vom Staate bestimmten Betrag ausgegeben werden. Auszer der Konzession der schmalspurigen Lokalbahn Ebelsberg-St.Florian (19. August 1912) sind noch zu erwähnen die schmalspurige Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee (6. April 1912), die normalspurige Lokalbahn Wien-Hainburg-Landesgrenze (24. Juni 1912), sowie die elektrische schmalspurige Kleinbahn Nuszdorf-Kahlenberg (5. August 1912). Die Baufrist dieser Bahn wurde dreimal verlängert, worauf die Konzessionsurkunde für erloschen erklärt wurde.

Kurz vor Ausbruch des Weltkrieges in den Jahren 1913 und 1914 wurden noch eine Anzahl Bahnen niederer Ordnung konzessioniert;[1] so in Südtirol im Gebiet von Bozen, Meran und Lana, in Böhmen, Mähren, Schlesien und Krain. Auszerdem erfuhren Nieder- und Oberösterreich eine Erweiterung ihres Lokalbahnnetzes. In Niederösterreich wurde die niederösterreichisch-steirische elektrische Lokalbahn Ruprechtshofen-Gresten als schmalspurige Bahn konzessioniert; nach zweimaliger Verlängerung der Baufrist wurde die Konzessionsurkunde am 3. Oktober 1924 auszer Kraft gesetzt. Das Strassenbahnnetz von Wien wurde erheblich erweitert. Die Konzession wird der Firma »Gemeinde Wien, Städtische Straszenbahnen» zur Errichtung von elektrischen normalspurigen Kleinbahnen in den Bezirken XIII, XVIII und XXI bis zum Jahre 1989 erteilt (8. Februar 1913); im nächstfolgenden Jahr (27. Au-

[1] Index zu den stenogr. Protokollen des abg. Hauses aus den Jahren 1913 und 1914
Reichsgesetzblatt 1913 und 1914.

gust 1914) in den Bezirken XIV, XII, V, VIII, IX, XXI, wobei die Bewilligung des Betriebes durch dritte Personen an die Herabsetzung der Steuerbefreiungsfrist und an den Vorbehalt des staatlichen Heimfall- und Einlöserechtes geknüpft werden können. Im Stadtgebiet von Linz wurde für einzelne Linien der elektrischen schmalspurigen Kleinbahn die Konzession erteilt (23. Juli 1913).

Diese eben erwähnten Konzessionierungen wurden seit der Zeit der Erlassung des neuesten Gesetzes bis zum Ausbruch des Weltkrieges vorgenommen. Wie ersichtlich, ist die Zahl der neu gewährten Konzessionen nicht sehr grosz, aber immerhin ein Fortschritt für das Lokalbahnwesen.

Kurze Zeit nach Beginn des Krieges wurde am 16. Oktober 1914 eine kaiserliche Verordnung erlassen (RGBl.Nr. 284), um den Änderungen der Verhältnisse Rechnung zu tragen.

Die Verordnung handelt von: »Ausnahmsbestimmungen für begünstigte Bauten (worunter auch Eisenbahnbauten angeführt werden) während der Dauer der durch den Krieg hervorgerufenen auszerordentlichen Verhältnisse». Die Bestimmungen dieser Verordnung stellen Begünstigungen: Abkürzung, Vereinfachung des Verfahrens bei Projektsgenehmigung und beim Enteignungsprozesz für solche Bauten dar, welche von der Regierung als begünstigte erklärt werden. Als solche werden angesehen: Bauten für öffentliche oder gemeinnützige Zwecke,

welche im öffentlichen Interesse dringlich sind.[1]

Vom 28. Februar 1915 datiert eine Verordnung (RGBl.Nr.54), womit Bestimmungen über die Anwendung der Kaiserlichen Verordnung vom 16. Oktober 1914 auf die Eisenbahnbauten getroffen werden. Einzelne Bestimmungen der Gesetze vom 18. Februar 1878, sowie vom 25. Jänner 1879 werden mithin für die Dauer der auszerordentlichen Verhältnisse abgeändert.

Demnach können Trasse, Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlungen in einer Amtshandlung erledigt werden. Eventuell kann die politische Landesstelle auf Grund des Ergebnisses der vorgenommenen Amtshandlung (aber nur, wenn Stimmeneinhelligkeit des Kommissionsantrages vorliegt) im Namen des Eisenbahnministeriums den Baukonsens erteilen. Auch für die Feststellung der Entschädigung ist eine Kürzung des Verfahrens vorgesehen. Hervorzuheben ist, dasz bei besonderer Dringlichkeit noch vor Zahlung beziehungsweise Erlag der Entschädigungssumme die politische Bezirksbehörde vorläufig in den Besitz einweisen kann. Falls ein Eisenbahnbau schon begonnen ist, so können - vorausgesetzt, dasz die Entschädigungssumme noch nicht festgesetzt ist - auch nachträglich diese Begünstigungen zur Anwendung kommen. Da diese Bestimmungen sich auf Bahnen als solche beziehen, so gelten sie auch für Bahnen niederer Ordnung.

In den Kriegsjahren 1915 bis 1918 war auf dem Ge-

[1] Reichsgesetzblatt 1914, 1915.

biete der Lokalbahnbauten nahezu ein völliger Stillstand eingetreten.[1] Auf dem Boden des heutigen Österreichs wurden an Konzessionen im Jahre 1915 an die elektrischen und normalspurigen Kleinbahnlinien für den X. Bezirk in Wien, sowie für Salzburg erteilt. Leicht erklärbar durch die Verhältnisse, welche der schon lange dauernde Krieg hervorgerufen hatte, war weder 1916 noch 1917 um eine Konzession angesucht worden; 1918 wurden einige elektrische schmalspurige Kleinbahnlinien in Linz konzessioniert.

Bald nach Beendigung des Krieges wurden der konstituierenden Nationalversammlung Anträge vorgelegt.[2] Die Vorschläge richteten sich vielfach auf Ausbau von Bahnlinien, Verbesserung des Betriebes und Verkehrs; einerseits auf Wiederherstellung des Standes vor dem Kriege, andrerseits auf Vornahme von Änderungen, bedingt durch den Umschwung der Verhältnisse. Solche Änderungen sollten besonders am Inhalte der Konzessionsurkunden vorgenommen werden, da die fortschreitende Geldentwertung nicht ohne Einflusz auf die finanzielle Lage der Bahnen geblieben war.

Auch der junge Bundesstaat Österreich hatte sich gleich mit solchen Fragen zu befassen: bestehende Lokalbahnen auszubauen und in jeglicher Weise zu unterstützen, Termine für Bauten und Betriebseröffnungen zu verlängern.[3] An Fristerstreckungen sind zu nennen die bereits oben erwähnten, wie-

1) Index zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses aus den Jahren 1915-1918.
2) Index zu den stenogr. Protokollen der konstituierenden Nationalversammlung.
3) Reichsgesetzblatt 1915-1918
3) Innsbrugergesetzblatt 1920-1924.

derholt gewährten an die Kahlenbergbahn und Lokalbahn Ruprechtshofen. Änderungen an der Konzessionsurkunde wurden zunächst bei der Mittenwaldbahn vorgenommen; der Betrieb wird nunmehr auf Kosten des Bundes gegen Pachtzins geführt, ausserdem wird die Berechtigung der Aktiengesellschaft, Teilschuldverschreibungen auszugeben, festgesetzt.

Während im Jahre 1922 nur die schmalspurige Lokalbahn Payerbach-Hirschwang konzessioniert wurde, hatte sich der Bund das nächste Jahr mit einer Reihe von Lokalbahnangelegenheiten zu befassen.

Durch die gänzliche Umwandlung der Verhältnisse der ehemaligen österreichischen-ungarischen Monarchie, oblag es der Republik Österreich, die Verhältnisse derjenigen Bahnen zu regeln, welche früher auf österreichischem und ungarischem Gebiete eine Einheit gebildet hatten. So tritt die österreichische Bundesregierung in die »Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn» ein, welche vordem Lokomotivbahn ersten Ranges war und nun wegen bedeutender Verkürzung der Bahnlänge auf österreichischem Gebiete unter die Begünstigungen des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1910 gestellt wird. Die festgesetzten Rechte und Pflichten sind gleich denen, welche für Lokalbahnen immer aufgestellt werden; besonders betont aber wird die Verpflichtung zur Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenfürsorge der Angestellten. Da der Sitz der Unternehmung Budapest ist, so wird für Österreich eine Repräsentanz errichtet mit ihrem

Sitz in Wien. In gleicher Weise werden die Verhältnisse der vollspurigen Lokalbahn der »Neusiedler-Seebahnaktiengesellschaft» auf österreichischem und ungarischem Gebiet für den österreichischen Teil dieser Bahn geregelt. Auch eine neue Konzession wurde in diesem Jahr der vollspurigen Lokalbahn Hermagor-Mauthen verliehen, beziehungsweise geändert die Konzessionsurkunde der Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (16. Jänner 1923). Ebenso wurde an der Konzessionsurkunde der Lokalbahn Weiz-Birkenfeld (27. März 1923), wobei die Betriebsübernahme durch den Bund vorbehalten und die Verpflichtung zur Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenfürsorge auferlegt wurde, eine Änderung vorgenommen.

Mit Angelegenheiten der Bahnen niederer Ordnung hat sich der Bund am meisten im laufenden Jahre zu beschäftigen. Es werden Gesetze und Verordnungen erlassen, welche auch für Bahnen niederer Ordnung zur Anwendung kommen sollen. Wie im vergangenen Jahre so hatte sich heuer die österreichische Bundesregierung mit der Auseinandersetzung für die österreichische Teilstrecke einer Bahn auf österreichisch-ungarischem Gebiet zu befassen. Es handelte sich um die Lokalbahnaktiengesellschaft Steinamanger-Pinkafeld, für welche ebenfalls eine Repräsentanz in Wien errichtet wurde.

An einer Reihe von Lokalbahnen werden Änderungen der Konzessionsurkunden vorgenommen und zwar ist der Inhalt der Abänderungen bei allen Bahnen nahezu der gleiche. Der Be-

trieb wird von der »Österreichischen Bundesbahn» auf eigene Rechnung gegen Zahlung eines Pachtzinses geführt. All diesen Lokalbahnunternehmungen, welche Aktiengesellschaften gebildet haben, wird die Ermächtigung erteilt Prioritätsobligationen auszugeben; diese Anlehen müssen nach einem bestimmten Tilgungsplan noch während der Konzessionsdauer getilgt werden. Der Bund behält sich das jederzeitige Einlöserecht unter Feststellung des Entgeltes, Selbstzahlung der noch nicht beglichenen Prioritäten, vor. Bei Einlösung oder Heimfall tritt die Lokalbahnunternehmung in Liquidation, deren Kosten von der Aktiengesellschaft, bei Nichtausreichen der Mittel, durch den Bund beglichen werden. Die Konzessionsdauer ist kürzer bemessen; die Anzahl der Jahre bewegt sich zwischen achtundsechzig als Mindest- und zweiundachtzig als Höchstausmasz.

Die Lokalbahnen, an denen diese Änderung der Konzessionsurkunden vorgenommen wurden, sind: die Lokalbahn Wien-Hainburg-Landesgrenze, Stammersdorf-Auersthal und Auersthal-Schweinbarth und Pyrawarth-Dobermannsdorf, Freiland-Türnitz, Siebenbrünn-Leopoldsdorf, Korneuburg-Ernstbrunn, Gänserndorf-Gaunersdorf, Gmünd-Litschau und Gmünd-Grosz-Gerungs, St.Pölten-Kirchberg und Kirchberg-Guszwerk, Willendorf-Neunkirchen sowie Retz-Drosendorf.

Für Eisenbahnen als solche wurde eine Reihe von gesetzlichen Bestimmungen erlassen; soweit diese auch Lokal-

und Kleinbahnen betreffen, sollen sie erwähnt werden. Eine bedeutende Rolle unter den Masznahmen, welche durch den Krieg und seine Begleiterscheinungen veranlaszt wurden, sind die Änderungen, hauptsächliche Erhöhungen, auf dem Gebiet des Tarif- und Steuerwesens.

Die Verordnung vom 10. Jänner 1917 über Steuer- und Tarifmaszregeln im Eisenbahnwesen, aus Anlasz der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse beinhaltet einerseits eine Erhöhung der Fracht-, Fahrkarten- und Gepäckssteuer, andrerseits die Ermächtigung der Regierung zu den Tarifen einen Kriegszuschlag einzuheben.[1] Auszer den Hauptbahnen unterliegen die Klein- und Lokalbahnen diesen Steuern im gleichen Verhältnis wie nach dem Gesetz vom Jahre 1902.

Sodann erfolgte eine Erhöhung und Neuregelung der Steuern durch die Verordnung vom 30. Jänner 1920 über Eisenbahnverkehrssteuer und Fahrkartensteuergebühren.[2] Die neueste Erhöhung dieser Steuern erfolgte in diesem Jahre.[3] Am 29. Juli 1924 wurde die Gebühren- und Eisenbahnverkehrssteuernovelle (BGBl.Nr.286) erlassen, wobei das Ausmasz für Fracht-, Fahrkarten- und Gepäckssteuer einheitlich festgesetzt wurde. Auf Grund Artikel 27 der eben genannten Verordnung wurde diese sodann am 5. August 1924 als Eisenbahnverkehrssteuergesetz (BGBL.Nr.288) verlautbart. Vom gleichen Tage datiert die Durchführungsverordnung (BGBL.Nr.289) zu diesem Gesetz. In dieser Verordnung wird die Befreiung von Kleinbahnen von

1) Reichsgesetzblatt 1917
2) Staatsgesetzblatt 1920
3) Bundesgesetzblatt 1924

der Entrichtung von Fahrkarten- und Gepäcksteuer vorgesehen, falls der Verkehr innerhalb des Weichbildes einer Gemeinde im Umkreis von 10 km erfolgt; und auch für Lokalbahnen, welche auf Grund des Artikels XIII (II) 1910, hinsichtlich der Fahrkartensteuer den Kleinbahnen gleichgestellt sind. Solche Bahnen haben durch Eingabe mit Beilagen bei der Finanzbehörde erster Instanz um die Anerkennung dieser Begünstigung anzusuchen. Der Güterverkehr auf nicht öffentlichen Bahnen (Schleppbahnen) durch öffentliche unterliegt auch der Steuerpflicht, auszer es werden nur Güter des Unternehmers befördert. Allerdings können auf erfolgtes Ansuchen Ermäszigungen gewährt werden.

Noch kurz vor der Umwandlung der Republik Österreich zum Bundesstaat wurde am 24. September 1920 (StGBl.Nr. 441) eine Neuregelung der Grundlagen für den Gütertarif der Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit freiem Tarifierungsrecht) vorgenommen. Am 15. Dezember 1920 (BGBl. Nr.19) folgte eine Erhöhung der Tarifgrundlagen um 50%; am 28. Jänner 1921 eine Erhöhung der Güter- und Expreszguttarife für österreichische Staats- und Privatbahnen ebenfalls um 50%. Am 13. Mai 1921, BGBl.Nr.272, werden durch eine Änderung der Tarifgrundlagen für Personen- und Güterbeförderung von Bundes- und Privatbahnen im Bundesbetrieb Einheitssätze aufgestellt. Bald darauf erfolgte wieder eine Erhöhung der Güter- und Expreszguttarife am 31. Mai 1921, BGBl.Nr.313, wo-

bei gewisse Bahnlinien (so die Bahnverbindung zwischen den Wiener Bahnhöfen und einzelnen Schmalspurbahnen) um einen geringeren Prozentsatz erhöht werden. Die Verordnung vom 12. November 1921, BGBl.Nr.624, bringt eine neuerliche Erhöhung der Beförderungspreise für Personen, Frachtgüter und Gepäck.

Drei andere Verordnungen beziehen sich hauptsächlich auf Privatunternehmungen von Lokal- und Kleinbahnen in Bezug auf die Tarifveröffentlichung. Die Festsetzung von Tarifen auf Privatbahnen, welche vom Bund auf Rechnung des Eigentümers betrieben werden, obliegt, falls freies Tarifierungsrecht vorliegt gemäsz Verordnung vom 6. Juli 1921 (BGBl. Nr.437) dem Bundesministerium für Handel und Verkehr. Die Kundmachung hat wie allen Tarifangelegenheiten im Verordnungsblatt für Eisenbahn-, Schiffahrt- und Luftverkehr zu erfolgen. Am 7. Jänner 1922 (BGBl.Nr.23) wird die Veröffentlichung der Tarife von Eisenbahnen, welche ausschlieszlich oder hauptsächlich dem örtlichen Verkehr dienen, in einer bestimmten anderen Zeitung ermöglicht.

Diese Verordnung wird aber durch die Bestimmungen einer späteren vom 8. Mai 1924 (BGBl.Nr.144) über die Veröffentlichung von Tarifmasznahmen auf Eisenbahnen auszer Kraft gesetzt. Der Inhalt dieser Verordnung gilt auch ausdrücklich für Lokal- und Kleinbahnen, wobei jedoch für diese zur Vwröffentlichung besondere Fristen festgesetzt werden.

Im allgemeinen sind für erst zu eröffnende Bahnen acht Tage, vierzehn Tage für Erhöhung bei schon betriebenen und drei Tage für Tarifherabsetzung als Fristen für die Kundmachnung vor der Einführung normiert; dagegen sind für Lokalbahnen mit groszem Fremdenverkehr immer acht Tage Frist nötig. Bei Kleinbahnen kann der Bundesminister für Handel und Verkehr von dem Rechte einer Fristherabsetzung Gebrauch machen, Allerdings musz dies im Pflichtblatt veröffentlicht werden.

Von Bedeutung für Bahnen niederer Ordnung ist auch die Veränderung des Behördenorganismus' für das Eisenbahnwesen. Nachdem der Aufgabenkreis des Eisenbahnministeriums wie auch der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen dem Staatsamt für Verkehrswesen, welches mit Gesetz vom 21. Oktober 1919 (StGB.Nr.495) geschaffen wurde, zugeteilt worden war, trat wie bereits oben erwähnt mit der Einführung der Bundesverfassung an Stelle dieses Staatsamtes das Bundesministerium für Handel und Verkehr, dem auch die Bahnen niederer Ordnung unterstehen. Die Errrichtung des Wirtschaftskörpers der österr. Bundesbahnen durch Gesetz vom 19. Juli 1923 (BGBl.Nr.407) betrifft eine Anzahl von Lokalbahnlinien, da seit Oktober 1924 zahlreiche Unternehmungen von dieser »Firma» betrieben werden.

An Änderungen der Bestimmungen über Eisenbahnbetrieb und -verkehr betreffend die Einführung der 24-Stun-

denzeit (19. März 1921, BGBl.Nr.184) und die Beförderung bestimmter Personen unter gewissen Voraussetzungen auch auf nicht öffentlichen Bahnen (2. August 1922, BGBl.Nr.591) gelten auch für Lokal- und Kleinbahnen.

Seit dem Umsturz wird die elektrische Zugförderung bei Hauptbahnen einzuführen gesucht, bei Bahnen niederer Ordnung herrscht nahezu ausschlieszlich dieses System. Eine Verordnung vom 26. Juni 1922 regelt die Wahl des Stromsystems; für Hauptbahnen darf nur das Oberleitungssystem angewendet werden, während für bisher mit Dampf betriebenen Bahnen niederer Ordnung die Festsetzung des Stromsystems von Fall zu Fall durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr vorgenommen werden soll.

Eine wichtige Rolle spielen die Fürsorgemasznahmen für Angestellte privater Bahnen mit öffentlichem Verkehr; eine Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 13. Jänner 1923 (BGBl.Nr.40) befaszte sich mit dieser Angelegenheit. Das Pensionsinstitut des Verbandes österreichischer Lokal- und Kleinbahnen geht in das »Pensionsinstitut der österreichischen Privatbahnen» in Wien über. Diese Fürsorgeeinrichtung genieszt Rechtspersönlichkeit und untersteht der Aufsicht des Bundesministeriums für soziale Verwaltung. Befreit vom Eintritt sind jene Haupt- und Lokalbahnunternehmen, welche mehr als fünfhundert Angestellte haben und bereits vor dem 1. Jänner 1919 eine eigene

---

1 Bundesgesetzblatt 1922.

Pensionseinrichtung hatten; sie müssen aber Ersatzinstitute errichten. Weiterhin sind befreit diejenigen Lokal- und Kleinbahnverbände, die vor dem 1. Jänner 1923 von Land, Bezirk oder Gemeinde auf Grund einer Dienstpragmatik versichert gewesen sind; dieser Verband musz aber mehr als fünfhundert Angestellte haben. Auszer diesen sind noch jene Lokal- und Kleinbahnen von der Beitrittspflicht befreit, welche - mehr als fünfhundert Angestellte nicht habend - vor dem 1. Jänner 1909 eigene Pensionsinstitute besaszen.

Ein besonderes Bundesgesetz vom 1. Juli 1923 (BGBl.Nr.361) legt Privatbahnunternehmungen die Verpflichtung auf, die Zahl der Angestellten in dem Ausmasz herabzusetzen, das von der Bundesregierung bestimmt wird. Dieses sogenannte Privatangestelltenabbaugesetz betrifft aber nur jene Bahnunternehmungen, welche ß vom Bund durch Vorschüsse oder Zuschüsse unterstützt werden.

Diese gesetzlichen Bestimmungen der Nachkriegszeit gelten teilweise neben Hauptbahnen auch für Bahnen niederer Ordnung, teilweise nur für diese.

Die Einwirkungen des Krieges und seiner Folgeerscheinungen waren für Staat und Wirtschaft so einschneidend, dasz die eben besprochenen Masznahmen nicht genügen können.

In Frage kommen: Änderungen der Betriebsführung, Neuregelung der Tarife, die immer stärker geforderte Regulie-

rung - d.h. Erhöhung - der Gehälter und Löhne der Angestellten. Notwendig ist auch die Klärung der finanziellen Lage der Bahnunternehmungen; einerseits die Frage der Aufbringung von Kapital zu Bauten und Betriebsführung - wobei auch an den Bund die Aufgabe zur Leistung von Garantievorschüssen, Vergütung von Betriebskosten u.a.m. herantritt - , andrerseits, wie dem Rufe nach Aufwertung der ausgegebenen Wertpapiere zu begegnen sei.

Ausgehend vom Sanierungsprogramme wird auch daran gedacht, durch Einlösung besonders kleinerer Lokalbahnen durch den Bund die kostspielige Wirtschaftsführung zu vereinfachen und zu verbilligen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um solche Privatbahnen, welche vom Bund gepachtet oder garantiert sind. Um diese nicht zeitgemäßen Verhältnisse zu beseitigen, wurde bereits ein diesbezüglicher Gesetzentwurf im Nationalrate eingebracht.[1]

Damit dürften einige wichtige Aufgaben angedeutet worden sein, deren Erfüllung Gegenwart und nächste Zukunft die Eisenbahnpolitik vollauf beschäftigen wird.

[1] Innsbrucker Nachrichten vom 11. Juli 1924, Nr. 157: Volkswirtschaft, Die Einlösung von Privatbahnen.

—oOo—