gar nicht daran gedacht, daß der Provinzialverband auch für die Unterhaltung der früheren Staatsstraßen noch Provinzialmittel werde aufwenden müssen. Die Unterhaltungskosten für die ehemaligen Staatsstraßen schienen durch die Staatsdotation genügend gedeckt. Nur aus diesem Grunde erklärt sich die Fassung des Regulativs, welche heute von dem Kreise Wetzlar unter Anklammerung an den Wortlaut so ausgelegt wird, daß er von der Provinzialumlage für alle Provinzialstraßen befreit werden müsse. Dies war keineswegs der Sinn des Regulativs.

2. müßte der Kreis Wetzlar anerkennen, daß ihm hinsichtlich seiner eigentlichen Kreisstraßen (Bezirksstraßen), abgesehen von der Umlagebefreiung, irgendwelche Ansprüche gegen den Provinzialverband nicht zustehen.

In Anbetracht der drückenden Belastung des Kreises Wetzlar durch die vielseitigen Ausgaben für Straßenunterhaltungszwecke und angesichts der Notwendigkeit mit den Instandsetzungsarbeiten baldigst zu beginnen, damit der Verfall der durchgehenden Straßen in Wetzlar nicht noch weiter fortschreitet, beehrt sich der Provinzialausschuß zu beantragen:

„Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß, mit dem Kreise Wetzlar ein Abkommen über Rückübernahme der früheren Staatsstraßen unter Beachtung der in der Vorlage des Provinzialausschusses enthaltenen Gesichtspunkte abzuschließen."

Düsseldorf, den 25. Juni 1923.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Adenauer, Vorsitzender. Dr. Horion, Landeshauptmann.

Anlage 29.
(Drucksachen-Nr. 28.)

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,
betreffend

Eingabe der Straßen- und Kleinbahnen bezüglich Aenderung der Straßenbenutzungsverträge.

Die Straßen- und Kleinbahnen, welche Provinzialstraßen benutzen, haben unter dem 20. November 1922 die in der Anlage abgedruckte Eingabe an den Provinziallandtag gerichtet. Sie beantragen danach, der Provinzialverband möge:

1. die Zustimmungsverträge zur Benutzung der Provinzialstraßen verlängern,
2. auf das in den Zustimmungsverträgen vorbehaltene Uebernahmerecht der Straßen- und Kleinbahnen verzichten,
3. von der Forderung Abstand nehmen, daß der Bahnunternehmer den Anschluß anderer Bahnen zu dulden habe,
4. einen Hilfsfonds zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen der Straßen- und Kleinbahnen bewilligen.

Es dürfte allgemein bekannt sein, daß die meisten Straßen- und Kleinbahnen infolge Mangels an Material und Arbeitskräften während des Krieges ihre Anlage heruntergewirtschaftet haben, und daß ein großer Teil der Bahnen in der Nachkriegszeit nicht mehr die Betriebskosten einbringt, und auch nicht in der Lage ist, Rücklagen in den Erneuerungsfonds der Geldentwertung entsprechend in solcher Höhe zu machen, daß sie für die notwendig werdenden Erneuerungen ausreichen. Tariferhöhungen allein können in den meisten Fällen, wie die Erfahrung gelehrt hat, die Kleinbahnen nicht aus ihrer Notlage herausbringen. Aus diesem Grunde beantragen die Straßen- und Kleinbahnen, um drohenden Stillegungen zu begegnen, Abänderung der durch Provinziallandtagsbeschluß festgesetzten allgemeinen Bedingungen zur Benutzung der Provinzialstraßen und vorübergehende Deckung ihrer Fehlbeträge aus Mitteln des Provinzialverbandes.

Zu dem Antrag der Straßen- und Kleinbahnen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu 1. Der Provinzialverband erteilte unabhängig von der in der staatlichen Genehmigung ausgesprochenen Befristung für Anlage und Betrieb der Kleinbahnen die Zustimmung zur Benutzung der Provinzialstraßen für die einzelnen Bahnen auf verschieden lange Zeit, da sich die Entwickelung der Verkehrsunternehmungen im einzelnen bei ihrer Gründung mit Sicherheit nicht voraussehen ließ. Da die Zustimmung des Provinzialverbandes zur Benutzung der Provinzialstraßen für die Dauer der Staatskonzession nach dem Kleinbahngesetz erzwungen werden kann, sie andrerseits dem Bahnunternehmer kein Betriebsrecht über die Dauer der Staatskonzession hinaus

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

gewährt, so wird zweckmäßig, auch um für die Kleinbahnen klare Verhältnisse zu schaffen, die Dauer der Zustimmung des Provinzialverbandes zur Benutzung von Provinzialstraßen der Dauer der staatlichen Genehmigung für die Bahnen angepaßt. Damit wäre den Straßen- und Kleinbahnen entsprechend ihrem Antrage der Weg freigegeben, sich ihr Betriebsrecht durch Verlängerung der Staatskonzession so lange sichern zu lassen, bis sich der Betrieb von den Verlusten und Schäden der verflossenen Jahre erholt hat.

Zu 2. In den Straßenbenutzungsverträgen hat sich der Provinzialverband auf Grund der Bestimmungen des Kleinbahngesetzes die Uebernahme der Kleinbahnen nach 10 Jahren seit Inbetriebnahme der Bahn, jedoch nicht vor dem 1. Januar 1925 vorbehalten. Wenn auch unter den heutigen Verhältnissen und nach Lage der Entwickelung der Straßen- und Kleinbahnen in der Rheinprovinz eine Uebernahme dieser Bahnen durch die Provinz nicht anzuraten ist, so könnten doch späterhin Umstände eintreten, die eine solche Uebernahme auch im öffentlichen Interesse als geboten erscheinen lassen; es wäre daher bedenklich, nach Antrag der Bahnen auf das Recht der Uebernahme durch den Provinzialverband grundsätzlich zu verzichten. Andererseits ist den Bahnen, um ihre Betriebe auf eine gesunde Grundlage zurückzuführen, wozu die Aufnahme und Tilgung fremder Kapitalien erforderlich ist, genügend Zeit zur freien Entwickelung zu lassen; deshalb empfiehlt es sich, dem Antrage der Bahnen insoweit stattzugeben, als die Provinz auf eine Uebernahme der Bahnen vor 1960 verzichtet, vorausgesetzt, daß eine Bahn vorher nicht den Betrieb stillegt oder ihr die staatliche Genehmigung entzogen wird; in den letzteren Fällen müßte es der Provinz überlassen bleiben, von dem Uebernahmerechte früher Gebrauch zu machen.

Die im Antrage der Kleinbahnen angeschnittene Frage der Entschädigung beim Erwerb der Bahn, sowie die Uebernahme gemeinsam durch alle Wegeunterhaltungspflichtigen bietet nicht derartige Schwierigkeiten, daß deswegen ein völliger Verzicht auf das Uebernahmerecht begründet wäre.

Zu 3. Die Straßenbenutzungsverträge bestimmen, daß der Bahnunternehmer auf Verlangen des Provinzialverbandes den Anschluß anderer Bahnen und die Benutzung seiner Anlagen auf kurze Strecken durch einen anderen Bahnunternehmer gegen Schadloshaltung zu dulden habe. Die Straßen- und Kleinbahnen beantragen, um klare Vertragsverhältnisse zu schaffen, diese Bedingung fallen zu lassen, da die Regelung des Anschlusses anderer Bahnen laut Kleinbahngesetzes der Staatsverwaltung obliege. Es ist jedoch zweifelhaft, ob dem Staate auf Grund des Kleinbahngesetzes das Recht zusteht, von einer Kleinbahn außer dem Anschluß anderer Bahnen auch die Benutzung ihrer Anlagen durch einen anderen Unternehmer zu verlangen. Der Provinzialverband, als Straßenunterhaltungspflichtiger, hat aber mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit und die unbehinderte Straßenunterhaltung ein Interesse daran, daß die Straße mit möglichst wenigen Gleisen belegt wird; er kann daher unter Umständen in die Lage kommen, die Benutzung ein und desselben Gleises durch verschiedene Bahnunternehmer auf kurze Strecken verlangen zu müssen. Ein Kompetenzkonflikt zwischen Staats- und Provinzialverwaltung ist hierbei bisher nicht entstanden und scheint auch für die Zukunft ausgeschlossen, so daß Nachteile aus dieser Vertragsbedingung für den Bahnunternehmer nicht zu erwarten sind, zumal es sich nur um Einzelfälle handeln kann, bei denen im übrigen der Unternehmer für die Mitbenutzung seiner Anlagen durch andere Bahnen schadlos gehalten wird.

Zu 4. Unter Hinweis darauf, daß schon durch die Beschlüsse des 37. Provinziallandtags bezüglich Hergabe der Provinzialstraßen für die Anlage von Kleinbahnen und Gewährung von Darlehen zu billigem Zinsfuß für den Bau der Bahnen diese in volkswirtschaftlicher Hinsicht so wichtigen Verkehrsunternehmen gefördert wurden, beantragen die Straßen- und Kleinbahnen, daß der Provinzialverband auch jetzt Mittel in Form von verlorenen Zuschüssen zur Deckung der Betriebsfehlbeträge der Kleinbahnen bereitstelle, bis es den Kleinbahnen gelungen ist, ihre Einnahmen und Ausgaben ins Gleichgewicht zu bringen.

Die Zahlung solcher Zuschüsse auf unbestimmte Zeit hinaus dürfte schon deswegen für eine Stützungsaktion ungeeignet sein, weil damit den Bahnen der Anreiz genommen wird, ihre Betriebe auf eine gesunde Grundlage zurückzuführen.

Abgesehen davon, daß es für den Provinzialverband äußerst schwierig sein würde bei 60 in Frage kommenden Betrieben, die für die Hergabe der Geldmittel unerläßliche Einsicht in das Geschäftsgebahren der Unternehmen zu erhalten und die notwendige Kontrolle auszuüben, ließe sich bei den schwankenden Ergebnissen der Bahnunternehmungen der Bedarf zur Deckung der Fehlbeträge nicht annähernd voraussehen; dabei würde es sich wahrscheinlich auch um Summen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

handeln, die die Provinz in kaum tragbarem Maße belasten würden. Zur Beseitigung der Notlage der Kleinbahnen, die mit Deckung der Betriebsfehlbeträge grundlegend nicht zu erreichen ist, reichen daher weder die Mittel noch die Machtbefugnisse des Provinzialverbandes aus.

Um die Straßen- und Kleinbahnen auf eine gesunde Grundlage zu bringen, sind zunächst ihre Einnahmen zu vermehren durch Anpassung ihrer Tarife zugleich mit den Tarifen der Reichsbahn, von deren Gestaltung die der Kleinbahnen abhängig sind, an die Geldentwertung. Ferner sind die Ausgaben der Kleinbahnen herabzusetzen durch Erlaß der Verkehrs- und anderer Steuern (Kohlensteuer), durch Schaffung von Erleichterung der Anschlüsse im Uebergangsverkehr mit den Reichsbahnen, schließlich durch Gewährung von Vorzugspreisen für die Beschaffung der Baustoffe und des Betriebsstromes. In dieser Richtung den Straßen- und Kleinbahnen zu helfen, ist Sache des Reiches und des Landes und nicht zuletzt auch Sache der Industrie, deren Zwecken die meisten Straßen- und Kleinbahnen dienen.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher nachstehenden Beschlußentwurf dem Provinziallandtage zur Annahme zu empfehlen:

1. Die Zustimmung des Provinzialverbandes zur Benutzung von Provinzialstraßen durch die Straßen- und Kleinbahnen wird für die gleiche Dauer wie die staatliche Genehmigung erteilt.
2. Der Provinzialverband macht ohne Zustimmung der Straßen- und Kleinbahnen von dem Uebernahmerecht vor 1960 keinen Gebrauch, wenn nicht vorher die Bahnen stillgelegt oder ihr die staatliche Genehmigung entzogen wird.
3. Die Anträge der Straßen- und Kleinbahnen bezüglich des Anschlusses anderer Bahnen und der Bildung eines Hilfsfonds zur Deckung der Betriebsfehlbeträge werden abgelehnt.

Düsseldorf, den 15. Juni 1923.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Adenauer, Vorsitzender.

Dr. Horion, Landeshauptmann.

Düsseldorf, den 20. November 1922.

An den Provinziallandtag der Rheinprovinz,
durch die Hand des Herrn Landeshauptmanns der Rheinprovinz zu Düsseldorf.

Die Straßen- und Kleinbahnen der Rheinprovinz, welche Provinzialstraßen benutzen, haben die unterzeichnete Kommission beauftragt, bei der Provinzialverwaltung dahin vorstellig zu werden, daß dieselbe den Bahnen, welche sämtlich notleidend sind, die weitere Existenz durch geeignete Maßnahmen im öffentlichen Interesse ermöglichen wolle. Ein großer Teil der Straßen- und Kleinbahnen bringt die Betriebskosten nicht ein und sieht einer baldigen Betriebseinstellung entgegen. Keine Bahn ist in der Lage, die Rücklagen in die Erneuerungsfonds und Unterhaltungsfonds zu machen, welche der Geldentwertung entsprechen und dazu ausreichen, die künftig notwendig werdenden Erneuerungen auszuführen. (Der Schienenpreis ist bis heute auf den 2000-fachen Friedenspreis gestiegen.) Es werden also auch diejenigen Bahnen, welche die Betriebskosten einbringen, zur Betriebseinstellung gezwungen sein, sobald wesentliche Erneuerungen an sie herantreten. Die Schädigung der Bahnen durch die Verhältnisse der Kriegszeit und der Nachkriegszeit ist so groß, daß auch im Falle der Wiederkehr normaler wirtschaftlicher Allgemeinverhältnisse die Bahnen Jahrzehnte zur Erholung von den eingetretenen Verlusten und Schäden gebrauchen werden. Auch wird es notwendig sein, wenn größere Erneuerungen herantreten, neues und zum Teil fremdes Kapital hereinzuholen, weil die Erneuerungsrücklagen nirgends für ihre Zwecke ausreichen. Es wird jedoch nur dann möglich sein, neues Kapital zu beschaffen, wenn Sicherheit gegeben wird, daß dieses Kapital im Laufe von etwa 50 bis 60 Jahren getilgt werden kann.

Den Provinziallandtag bitten wir daher:

1. den Provinzialausschuß ermächtigen zu wollen, die bestehenden Zustimmungsverträge so zu verlängern, daß dieselben erst im Jahre 1980 ablaufen, vorausgesetzt, daß die Bahnen für die gleiche Zeitdauer eine Verlängerung der Staatskonzession besitzen oder erlangen. In denjenigen Fällen, in welchen die Staatskonzession bereits über das Jahr 1980 herausgeht, bitten wir um Verlängerung der Zustimmungsverträge für die Dauer der Staatskonzessionen.

In einem großen Teil der Zustimmungsverträge der rheinischen Provinzialverwaltung ist für die Rheinprovinz ein sehr kurzes Uebernahmerecht vorgesehen, welches zum Teil bereits

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

10 Jahre nach Betriebseröffnung einsetzt. Wir müssen hiernach annehmen, daß früher einmal die Absicht bestanden hat, ein eigenes Bahnnetz der Rheinprovinz durch Erwerb einer größeren Zahl von Straßen- und Kleinbahnen zu schaffen. Wir glauben nicht fehl zu gehen in der Annahme, daß heute diese Absicht nicht mehr besteht. Das Bestehen der Uebernahmerechte ist aber ein Hindernis für die Rekonstruktion der Bahnen mit neuem Kapital. Die Ausübung desselben würde auch zu endlosen Streitigkeiten und Schwierigkeiten führen. Wenn dem Erwerb der Bauwert zugrunde gelegt werden soll, so wird sofort die Streitfrage auftauchen, ob der Bauwert in Gold oder Papier abgegolten werden soll. Wenn der Erwerb zum Ertragswerte stattfinden soll, so werden die Bahnen niemals zugeben können, daß die letzten 8 Unglücksjahre einen Maßstab für eine normale Rentabilität abgeben können. Soweit die Bahnen nicht nur Provinzialstraßen, sondern auch städtische Straßen, Gemeindewege usw. benutzen, wird der Streit darüber entstehen, ob das Uebernahmerecht überhaupt rechtsgültig ist, weil dasselbe nur von den beteiligten Wegebesitzern gemeinsam und für die ganze Bahneinheit ausbedungen werden kann. (§ 6 des Kleinbahngesetzes.) Wir bitten daher den Provinziallandtag den Verwaltungen der Straßen- und Kleinbahnen den Wiederaufbau ihrer Unternehmungen ermöglichen zu wollen und zu beschließen;

2. „den Provinzialausschuß zu ermächtigen, auf das in Zustimmungsverträgen vorbehaltene Uebernahmerecht bezüglich der Straßen- und Kleinbahnen zu verzichten."

Die Zustimmungsverträge der Provinzialverwaltung enthalten Bestimmungen, welche zwar nicht dem § 28 des Kleinbahngesetzes widersprechen, aber doch in die Zuständigkeit der Staatsaufsichtsbehörden übergreifen, indem die Provinzialverwaltung sich Rechte vorbehält, dem Bahnunternehmer aufzuerlegen, den Anschluß anderer Bahnen zu gestatten, welche Rechte der § 28 der Staatsaufsichtsbehörde zuweist. Es ist nicht zweckmäßig, daß die Entscheidung über die Verpflichtung des Bahnunternehmens zur Gestattung des Anschlusses in die Hände zweier Behörden gelegt ist, welche eine jede selbständig entscheiden will, und es wird, wenn diese Entscheidungen nicht gleichmäßig ausfallen, eine sozusagen unmögliche Sachlage geschaffen.

Die Belänge, welche die Provinzialverwaltung in Rücksicht auf neue Anschluß-Unternehmungen wahren soll, sind genügend durch § 28 des Kleinbahngesetzes gewahrt. Den Provinziallandtag bitten wir daher:

3. beschließen zu wollen, den Provinzialausschuß zu ermächtigen, die Bestimmungen der Zustimmungsverträge fallen zu lassen, welche den Bahnunternehmern die Verpflichtung auferlegen auf Verlangen der Provinzialverwaltung den Anschluß anderer Unternehmungen zu dulden.

Wie wir eingangs erwähnten, steht ein großer Teil der Bahnen vor der Betriebseinstellung, weil die Betriebskosten nicht eingebracht werden. Einzelne Betriebe sind schon eingestellt, andere verringern die Zugfolge, lassen einzelne Linien ausfallen, lassen den Verkehr an einzelnen Tagesstunden ruhen und werden auf diesem für den öffentlichen Verkehr nachteiligem Wege durch die Verhältnisse immer weiter gedrängt bis zur vollen Stillegung der Betriebe. Es wäre ein Unglück, wenn in der heutigen Uebergangszeit Unternehmungen zugrunde gingen, welche nicht zur Bequemlichkeit des Publikums betrieben würden, sondern die Voraussetzung für die regelrechte Abwickelung des Berufsverkehrs, namentlich auch Arbeiterverkehrs bilden; sind sie einmal stillgelegt, so wird die Wiederinbetriebsetzung in den meisten Fällen nicht mehr möglich sein. Wir hoffen, daß nach Ueberwindung der Uebergangszeit, in der wir uns befinden, die Bahnen, welche nicht zur Stillegung gekommen sind, wieder normale Verhältnisse zwischen Einnahmen und Ausgaben herstellen können, und bitten den Provinziallandtag, es zu ermöglichen, daß über die Uebergangszeit durch Provinzialbeihilfen hinweggeholfen wird. Wir bitten daher

4. der Provinziallandtag wolle beschließen, einen Hilfsfonds zu bewilligen, aus welchem solche Straßen- und Kleinbahnen, welche die Betriebsausgaben aus den Betriebseinnahmen nicht decken können, vorübergehende Unterstützungen in der Form verlorener Zuschüsse erhalten. Wir hoffen, daß der Provinziallandtag die Bedeutung der Straßen- und Kleinbahnen in derselben Weise würdigen werde, wie der 37. Provinziallandtag bei Zustimmung zu den Anträgen des Provinzialausschusses vom 18. Mai 1894. Die schwere wirtschaftliche Notlage stellt inzwischen neue und veränderte Anforderungen, und wir hoffen, daß der Provinziallandtag diesen veränderten Verhältnissen Rechnung tragen und die auf Grund der Beschlüsse des 37. Provinziallandtages geschaffenen Unternehmungen am Leben erhalten wird.

Die Kommissionen der Straßen- und Kleinbahnen, welche Provinzialstraßen der Rheinprovinz benutzen.

gez.: Unterschriften.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf