

M. Peters

Das Reichsgesetz betreffend
den Ausbau
der deutschen Wasserstrassen

**Das Reichsgesetz betreffend den
Ausbau der deutschen Wasser-
straßen und die Erhebung von
Schiffahrtsabgaben vom
24. Dezember 1911**

mit Einleitung und Kommentar

von

Max Peters

Ministerialdirektor im Ministerium der
öffentlichen Arbeiten, Berlin



Berlin

Verlag von Julius Springer

1912

ISBN-13: 978-3-642-94074-3 e-ISBN-13: 978-3-642-94474-1
DOI: 10.1007/978-3-642-94474-1

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1929

Einleitung.

Das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsabgaben, bildet den Abschluß einer jahrzehntelangen wirtschaftspolitischen Entwicklung, welche auf die gebührende Finanzierung von Strombauten gerichtet war und schließlich in dem § 19 des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 einen landesgesetzlichen Ausdruck fand. Die einzelnen Phasen dieser Entwicklung sind bei Peters Schiffsabgaben, zweiter Teil, die wirtschaftliche Lage S. 20 bis 36, Leipzig, Duncker & Humblot 1908 dargestellt. Dem Streite darüber, ob die in jenem § 19 angeordnete Erhebung von Schiffsabgaben „auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen“ mit Art. 54 der Reichsverfassung vereinbar sei, sollte durch einen im Jahre 1909 beim Bundesrate eingebrachten Gesetzentwurf ein Ende gemacht werden. Der Entwurf bezweckte eine authentische Auslegung des Art. 54 und die Bildung von Zweckverbänden unter den Bundesstaaten des einzelnen Stromgebietes zur genossenschaftlichen Finanzierung von Schiffsverbesserungen durch gemeinsam zu erhebende Abgaben in der Weise, daß die Zustimmung einzelner Staaten unter gewissen Voraussetzungen durch Beschluß des Bundesrats ergänzt werden konnte.

Der Entwurf erfuhr im Bundesrate gewisse Änderungen, deren wesentlichste dahin ging, daß die Bildung der Zweckverbände nicht der Initiative der Bundesstaaten überlassen bleiben, sondern unmittelbar durch das Gesetz erfolgen sollte; hierdurch wurde die von einigen Bundesstaaten lebhaft beanstandete Ermächtigung des Bundesrats zu autoritativen Eingriffen in die Verbandsbildung entbehrlich.

In dieser Gestalt wurde der Entwurf im Herbst 1910 im Reichstage eingebracht und von diesem nach 38 Kommissions- und 8 Vollsitzungen am 1. Dezember 1911 in dritter Lesung angenommen. Er erfuhr hierbei eine wichtige Änderung insofern, als die Deckung der Unterhaltungskosten älterer Strombauten aus Schifffahrtsabgaben — vorbehaltlich gewisser Ausnahmen — für unzulässig erklärt wurde.

Die Verfassungsfrage konnte, da der Entwurf vom Bundesrat einstimmig angenommen und sonach den Anforderungen des Art. 78 der Reichsverfassung genügt war, bei der Beratung ausgeschaltet werden.

Die Grundgedanken des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 sind weder neu noch kompliziert. Es handelt sich im wesentlichen um zwei einfache Grundsätze des Wirtschaftslebens, nämlich erstens um Leistung und Gegenleistung oder — anders ausgedrückt — um *do ut des*, und zweitens um die Konzentration der Kräfte. Nur die Art und Weise, wie diese beiden Grundsätze, deren Betätigung auf anderen Gebieten des wirtschaftlichen Schaffens als selbstverständlich gilt, auf die besondere Aufgabe des Ausbaues der deutschen Wasserstraßen künftig angewendet werden sollen, kann teilweise als neu bezeichnet werden.

Der Grundsatz des *do ut des* hat für die Benutzung von Wasserstraßen und Häfen von jeher gegolten. Auch in der Reichsverfassung waren Schifffahrtsabgaben unzweifelhaft zulässig für Kanäle, für Häfen und für gewisse technische Methoden der Verbesserung natürlicher Schifffahrtswege. Nur für gewisse andere Verbesserungsmethoden war es bestritten, ob deren Urheber und Unternehmer sich durch Erhebung von Schifffahrtsabgaben bezahlt machen dürften. Dieser Streit ist durch Verallgemeinerung des Grundsatzes von Leistung und Gegenleistung beseitigt. Es ist anerkannt, daß jede wirkliche Verkehrserleichterung durch Heranziehung der Nächstbeteiligten mit angemessenen Beiträgen, d. h. durch Schifffahrtsabgaben, finanziert werden darf. Dabei ist vorausgesetzt, daß der für die Schifffahrt entstehende Vorteil größer ist als die Last der Abgaben, daß er durch diese nicht etwa aufgezehrt wird, sondern zu einem angemessenen Bruchteile als Nettonutzen dem Verkehr verbleibt.

Daß unter solchen Voraussetzungen die differenzielle Behandlung verschiedener Strombausysteme hinsichtlich der Zulässigkeit der Kostendeckung durch Schiffsabgaben keine sachliche Berechtigung haben würde, kann nicht bestritten werden und ist im deutschen Reichstage auch von den Gegnern anerkannt worden. Wie im privaten Geschäftsleben das *do ut des*-Prinzip derart angewendet wird, daß jeder Beteiligte einen den Wert seiner Leistung übersteigenden Gegenwert erstrebt und der Regel nach erlangt, so sind auch die Schiffsabgaben als Preis für die Ware der Fahrwasservertiefung oder einer sonstigen Erleichterung des Schiffsverkehrs aufzufassen. Der Preis darf von den beteiligten Staaten und Gemeindeverbänden nicht über die Grenze der Selbstkosten erhöht werden; der überschießende Vorteil aus ihren Leistungen kommt den Interessenten voll zugute. Nur private Unternehmer von Wasserstraßen und Häfen dürfen an den Schiffsabgaben verdienen.

Die Schiffsabgaben sind gewissermaßen die Produktionskosten latenter volkswirtschaftlicher Werte, die durch Beseitigung natürlicher Verkehrshindernisse, durch Ausschaltung von Reibungswiderständen des Güteraustausches entstehen. Sie sind an sich ebensowenig als Belastung anzusehen, wie der für eine Ware gezahlte Preis als Vermögensnachteil gelten kann; es kommt in beiden Fällen entscheidend an auf den Wert der Gegenleistung, des erworbenen Objektes.

Für die wirtschaftliche Bewertung der Schiffsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen mit schwankenden Wasserständen spielt ein weiteres Moment eine wesentliche Rolle. Ein Fluß kann in niederschlagsreichen Jahren auch ohne Verbesserungsarbeiten, insbesondere etwa ohne Niedrigwasserregulierung, der Schifffahrt so gute Fahrwasserhältnisse, also dem Handel und der Produktion so billige Frachten darbieten, wie sie vom Standpunkte der allgemeinen Wirtschaftsinteressen erstrebenswert sind. In solchen Jahren könnten die Befahrungsabgaben, mit denen jene Verbesserungsarbeiten dauernd bezahlt werden müssen, als nutzlose Ausgabe erscheinen, wenn sie nicht eine den Versicherungsbeiträgen ähnliche Bedeutung hätten. Wie die Last der Beiträge für Schadensversicherungen gegen Feuer, Hagel und andere schadenbringende Ereignisse dauernd ge-

tragen werden muß und des überwiegenden Nutzens halber getragen wird, um die Wirkung solcher periodisch wiederkehrender Ereignisse aufzuheben oder abzuschwächen, so müssen Befahrungsabgaben sich in Zeiten niedriger Wasserstände dadurch bezahlt machen, daß die sonst notwendige Einstellung der Schifffahrt vermieden oder eine sonst unmögliche bessere Ausnützung der Fahrzeuge ermöglicht und damit die Verteuerung der Frachten verhindert oder doch in mäßigeren Grenzen gehalten wird. Die Gegenleistung für die Schifffahrtsabgaben liegt vielfach in der gleichmäßigeren Ausnutzung der Betriebsmittel und in der Einengung des Spielraums für Frachtchwankungen, also in der Schaffung stabilerer Verhältnisse auf dem wichtigen Gebiete der Binnenschiffsfrachten.

Es muß deshalb nachdrücklich bestritten werden, daß Schifffahrtsabgaben an sich eine verkehrshindernde, transportverteuernde Wirkung hätten; eine solche Auffassung beruht auf mangelnder Logik des wirtschaftlichen Denkens. Ihr zufolge müßte auch den Chausseen und Eisenbahnen eine verkehrshemmende Wirkung beigemessen werden, wenn auf solchen Transportwegen Gebühren zur Verzinsung der Baukosten und zur Instandhaltung der immobilien Anlagen erhoben würden.

Daß von den Kosten einer Wasserstraße und eines Hafens nur der im Schifffahrtsinteresse verausgabte Teil durch Abgaben gedeckt werden darf, daß insbesondere die im Interesse der Vorflut und des Hochwasserschutzes aufgewendeten Strombaukosten hier ausscheiden müssen, galt schon bisher als selbstverständlich, ist aber bei der Neufassung des Art. 54 noch ausdrücklich festgestellt.

Von besonderer Wichtigkeit ist ferner die gesetzliche Anerkennung des in der Praxis längst angewandten, aber zuweilen bestrittenen Grundsatzes der kollektiven Berechnung der Selbstkosten oder — etwas anders ausgedrückt — der kollektiven Finanzierung einerseits von Stromverbesserungen oder Kanalbauten für größere Bezirke, für ganze Stromgebiete und Wasserstraßennetze, andererseits von Hafenbauten.

Es liegt in der Natur der Sache, daß bei Stromregulierungen und Kanalisierungen ebenso wie bei Kanalbauten sich die Baukosten abschnittsweise sehr verschieden stellen und in

weiten Grenzen schwanken, weil die Stromverhältnisse, die Gelände- und Untergrundverhältnisse und die besonders für Kanalbauten schwer ins Gewicht fallenden Bodenpreise örtlich stark voneinander abweichen; dasselbe gilt für die Unterhaltungs- und Betriebskosten. Es ist in dieser Hinsicht bei Wasserstraßen nicht anders wie bei Eisenbahnen und Landstraßen. Bei natürlichen Wasserstraßen können zwischen verbesserungsbedürftigen und vielleicht mit großem Kostenaufwand ausgebauten Strecken andere Stromabschnitte von größerer oder geringerer Längenausdehnung liegen, die von vornherein der Schifffahrt eine günstige Fahrstraße darboten und keiner oder so gut wie gar keiner künstlichen Nachhilfe bedurften. Wollte man hier das Prinzip von Leistung und Gegenleistung mechanisch anwenden und die für seine Anwendung maßgebende Selbstkostenrechnung in örtlich-individueller Beschränkung für einzelne Strom- und Kanalabschnitte aufmachen, so käme man zu einer unübersehbaren Vielheit von Streckentarifen, die den Interessen des Verkehrs ebensowenig entsprechen würden wie denjenigen der Verwaltung. Man hat deshalb ebenso wie für die Staatseisenbahnen auch für zusammenhängende Wasserstraßennetze die kollektive Kostenberechnung und einheitliche Tarifbildung durchgeführt. Beispiele hierfür sind in Preußen der sog. Dortmund-Emskanal, der aus der kanalisierten Ems und einem südlich anschließenden, in zwei Linien sich gabelnden Kanal mit insgesamt 225 km Länge besteht, und das etwa 1300 km umfassende, zwischen Elbe und Oder belegene Netz der märkischen Wasserstraßen.

Bei örtlich individueller, abschnittweise wechselnder Tarifbildung würde ein Schiff für die gleiche Fahrtlänge niedriger oder höher belastet sein, je nachdem es eine kostspieligere oder weniger kostspielige Strecke des Wasserstraßennetzes durchläuft; wenn es immer nur eine Strecke der letzteren Kategorie benutzen sollte, würde es bei der kollektiven und einheitlichen Tarifbildung entsprechend höher belastet erscheinen. Ähnliche Vergleiche könnten zwischen den verschiedenen Linien eines Eisenbahnnetzes angestellt werden. In Wirklichkeit besteht aber zwischen den verschiedenen Zweigen eines zusammenhängenden Wasserstraßennetzes und innerhalb der dieses Netz

bedienenden, durch die Gemeinschaft des Frachtenmarktes verbundenen Schiffsflotte ein so enger wirtschaftlicher Zusammenhang, daß hierdurch die Einheitlichkeit in der finanziellen Behandlung des Verkehrs gerechtfertigt wird. Zur Einheitlichkeit in diesem Sinne ist die unbedingte, mechanische Gleichheit der Tarifsätze nicht unter allen Umständen erforderlich; es können auch Staffelungen Platz greifen, die die Verschiedenheit der Verhältnisse in einzelnen Linien oder Streckenabschnitten berücksichtigen; das Wesentliche ist die finanzielle Zusammenfassung bei der Selbstkostenrechnung.

Die praktische Bedeutung solcher Interessengemeinschaft tritt besonders hervor bei der Finanzierung von Bauten, welche die Erweiterung eines vorhandenen Wasserstraßennetzes bezwecken, aus den innerhalb des Gesamtnetzes aufzubringenden Befahrungsabgaben. Die Schifffahrt ist ein produktives Gewerbe, wie andere auch. Sie produziert Transportleistungen oder Tonnenkilometer, und bedarf für diese Produktion einer entsprechenden Nachfrage, eines Absatzgebietes. Das Absatzgebiet ist für die Rheinschifffahrt — um diese als Beispiel zu erwähnen — gegenwärtig der Rhein zwischen Straßburg und Rotterdam mit dem Main unterhalb Offenbach; der Rheinverkehr oberhalb Straßburg ist vorläufig sehr unbedeutend. Dies Absatzgebiet wird erweitert durch den Bau einer Anschlußwasserstraße von Duisburg nach Hannover und später durch die Kanalisierung der Lippe, hoffentlich auch des Maines oberhalb Offenbach und des Neckars, vielleicht auch durch den Ausbau des Obermains von Straßburg bis Konstanz. Hieraus ergibt sich, auch wenn man den letzteren Plan außer Betracht läßt und nur die in greifbare Nähe gerückten Erweiterungen des rheinischen Wasserstraßennetzes berücksichtigt, eine Vermehrung der den Rheinschiffen zugänglichen Schifffahrtswege um etwa 500 km und eine dementsprechende Steigerung sowohl der Nachfrage nach Schiffsräumen, als auch des Absatzes von Transportleistungen. Diese Momente müssen den gesamten Frachtenmarkt beeinflussen, auch zugunsten desjenigen Teiles der Rheinflotte, der die neuen Anschlußwasserstraßen nicht befahren kann oder tatsächlich nicht befährt. Die hierin zutage tretende Tatsache der solidarischen Bevorteilung der ganzen Rheinflotte wird durch die — zu allen Zeiten vorhandene —

Möglichkeit der Wettmachung des Nutzens durch übermäßige Vermehrung des Schiffsparks nicht beseitigt; sie rechtfertigt die Erhebung einer gleichmäßigen Schifffahrtsabgabe im ganzen Wasserstraßennetz.

In ähnlicher Weise ist die kollektive Behandlung des Verkehrs bei der Finanzierung von Hafenbauten notwendig und üblich gewesen. Bei großen Häfen mit einer Mehrzahl von Becken und Kaianlagen sind die wirklichen Herstellungs- und Betriebskosten für einzelne, örtlich getrennte Teile tatsächlich oft sehr verschieden; besonders wenn diese Teile zu verschiedenen Zeiten allmählich hergestellt sind. Gleichwohl werden in solchen Häfen regelmäßig gleiche Abgaben erhoben.

Die wirtschaftlichen Vorteile, welche aus der Zusammenfassung eines ganzen Stromlaufes oder Wasserstraßennetzes zur einheitlichen Finanzierung von Schifffahrtsverbesserungen sich ergeben, erlangen aber eine wesentlich gesteigerte Bedeutung durch die Anwendung dieses Prinzips auf die gemeinsamen Ströme, durch seine Ausdehnung auf die bundesstaatlichen Beziehungen. Hier kommen nicht nur diejenigen Verschiedenheiten in Betracht, welche sich ergeben aus der ungleichen Kostspieligkeit der Wasserbauten auf den einzelnen Stromstrecken und aus der ungleichen Stärke des zur Kostendeckung heranzuziehenden Verkehrs; er kommen noch die starken Verschiedenheiten in der Finanzkraft der beteiligten Staaten und in ihrem Interesse am weiteren Ausbau einzelner Stromabschnitte hinzu. Der dem Hoheitsrechte nach baupflichtige oder bauberechtigte Staat ist nicht immer derjenige, welcher aus der Stromverbesserung überwiegende Vorteile oder überhaupt Vorteile zu erwarten hat. Wie sehr diese Disharmonie zwischen Lasten und Vorteilen geeignet ist, die bauliche Entwicklung eines natürlichen Wasserstraßennetzes aufzuhalten, hat die Erfahrung gezeigt; es braucht nur an die Regulierung des Oberrheins bis Straßburg, an die Neckar- und Mainkanalisierung erinnert zu werden. Die Herstellung einer Finanzgemeinschaft zwischen den beteiligten Bundesstaaten in dem Sinne, daß die Einnahmen aus den Befahrungsabgaben des Gesamtgebietes verfügbar gemacht werden können zur Verwirklichung jedes der ganzen Rheinschifffahrt nützlichen Verkehrsfortschritts, gleichviel ob die dafür erforderlichen Strombauten in diesem oder

jenem Lande auszuführen sind, — die Herstellung einer solchen Finanzgemeinschaft bedeutet eine Konzentration der wirtschaftlichen und finanziellen Kräfte auf dem Gebiete des deutschen Wasserbaues, sie wird die finanziellen und sonstigen partikularen Reibungswiderstände, die die Entwicklung des deutschen Wasserstraßennetzes bisher gehemmt haben, ausschalten oder doch mindern, und sie wird uns auf diesem besonderen Gebiete ähnliche Vorteile verschaffen, wie sie Einheitsstaaten bei der Behandlung von Verkehrsfragen vor Bundesstaaten voraus zu haben pflegen. Die Organisation solcher Finanzgemeinschaften in Einklang zu bringen mit der Rücksichtnahme auf die Stromhoheit der Bundesstaaten war eine nicht leichte Aufgabe; sie ist in der Weise gelöst worden, daß zwar jedem Staate die selbständige Verwaltung seines Stromanteils und damit auch das Recht, ihn im Schifffahrtsinteresse auf Kosten der Steuerzahler zu verbessern, gewahrt bleibt, daß aber die Finanzierung solcher Verbesserungen durch Befahrungsabgaben **nur** im genossenschaftlichen Wege, durch Vermittelung gemeinsamer Stromkassen möglich ist. Die Heranziehung der Schifffahrt zu Kostenbeiträgen, die Ausübung des Tarifhoheitsrechtes im Reichsauftrage, geschieht von gesamter Hand.

Im Rahmen dieser allgemeinen Ideen hat das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 eine Anzahl von besonderen Bestimmungen zum Schutze der Schifffahrt gegen vorzeitige oder übermäßige Belastung mit Befahrungsabgaben getroffen. In den drei Zweckverbänden, die aus den Rhein-, Weser- und Elbuferstaaten für den weiteren Ausbau dieser Ströme gebildet werden sollen, darf die Abgabenerhebung erst beginnen, wenn die erstrebten Stromverbesserungen zu einem genau bezeichneten Teile schon ausgeführt, also gewisse positive Vorteile für den Schiffsverkehr tatsächlich erreicht sind und der weitaus größte Teil der Baukapitalien aufgewendet ist. Auch dann dürfen die Abgaben zunächst nur mit drei Vierteln ihres gesetzlich zugelassenen Betrages erhoben werden, während das letzte Viertel erst nach völliger Durchführung der ebenfalls gesetzlich festgelegten Bauprogramme fällig wird. Die Höhe der Abgaben ist beschränkt auf sehr niedrige Sätze, deren Überschreitung nur mit Zustimmung der Interessenten zulässig ist; die letzteren sind in einem Beirat organisiert, dem eine wirksame Selbst-

verwaltung und Beteiligung bei dem Ausbau der gemeinsamen Stromgebiete eingeräumt wird. Eine Selbstverwaltung auf dem Gebiete des Verkehrswesens, wie sie in Deutschland bisher noch niemals einer Interessentenvertretung gewährt worden ist. Die Erhöhung der Tarifsätze auf das Doppelte oder mehr ist außerdem von einem Akte der Reichsgesetzgebung abhängig gemacht.

Im übrigen ist der Zweck des Gesetzes im allgemeinen auf Vereinheitlichung und Gleichstellung, auf Beseitigung ungerechtfertigter Verschiedenheiten gerichtet. Es werden hinsichtlich der Erhebung von Schiffsabgaben gleichgestellt die regulierten mit den kanalisierten Flüssen, die natürlichen Wasserstraßen mit den künstlichen, die Seeschifffahrt mit der Binnenschifffahrt, die Seehäfen mit den Binnenhäfen, die Häfen an natürlichen Wasserstraßen mit den an künstlichen Wasserstraßen belegenen, die in Privatbesitz befindlichen Wasserstraßen mit den Privathäfen. In diesen Dingen sind bisher rechtliche Verschiedenheiten tatsächlich vorhanden gewesen oder doch behauptet worden.

Für die Verkehrsgebiete der drei großen gemeinsamen Ströme ist der Ausgleich der wirtschaftlichen und finanziellen Interessen durch neue zwischenstaatliche Organisationen ermöglicht. Endlich sind für die Hinterziehung und Überhebung von Verkehrsabgaben einheitliche Strafvorschriften erlassen.

Nach langen und harten Meinungskämpfen haben diese gesetzgeberischen Gedanken schließlich in der deutschen Volksvertretung große Mehrheiten gefunden. Der grundlegende Art. I des Gesetzes, der neue Wortlaut des Art. 54 der Reichsverfassung, wurde im Reichstage mit etwa vier Fünfteln der Stimmen angenommen und der auf die Bildung von Stromverbänden gerichtete Vorschlag fand überhaupt keine Gegner.

Hinsichtlich des Geltungsbereiches bestehen zwischen den einzelnen Teilen des Gesetzes bemerkenswerte Unterschiede, deren Feststellung vorweg erforderlich erscheint.

Die Art. I und IV beziehen sich auf alle Schiffsabgaben, sowohl auf Befahrungsabgaben, als auch auf Hafen- und sonstige örtliche Schiffsabgaben, und zwar gleichviel, ob sie für Rechnung von Strombauverbänden oder für parti-

kulare Rechnung einzelner Bundesstaaten oder sonstiger Interessenten erhoben werden. Die Art. II und V beziehen sich nur auf Befahrungsabgaben für Rechnung von Verbänden. Die Übergangsbestimmungen des Art. III beziehen sich nur auf Befahrungsabgaben, und zwar in Abs. 1 auf Abgaben für Rechnung von Verbänden, in Abs. 2 auf sonstige Abgaben.

Berlin, im April 1912.

Der Verfasser.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und Reichstags, was folgt:

Artikel I.

Im Artikel 54 der Reichsverfassung wird der Abs. 3 Satz 2 gestrichen.¹ Anstatt des Abs. 4 werden folgende Absätze eingerückt:

(4) „Auf natürlichen Wasserstraßen² dürfen Abgaben nur für solche Anstalten³ (Werke und Einrichtungen) erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt⁴ sind. Sie dürfen bei staatlichen und kommunalen Anstalten die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen.⁵ Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für Anstalten, die nicht nur zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch zur Förderung anderer Zwecke und Interessen bestimmt sind, dürfen nur zu einem verhältnismäßigen⁶ Anteil durch Schiffsabgaben aufgebracht werden. Als Kosten der Herstellung gelten die Zinsen und Tilgungsbeträge für die aufgewendeten Kapitalien.

(5) Die Vorschriften des Abs. 4 finden auch Anwendung auf die Abgaben, die für künstliche Wasserstraßen und für Anstalten an solchen sowie in Häfen⁷ erhoben werden.

(6) Der Bemessung von Befahrungsabgaben können im Bereiche der Binnenschifffahrt die Gesamtkosten für eine Wasserstraße, ein Stromgebiet oder ein Wasserstraßennetz zu Grunde gelegt werden.⁸

(7) Auf die Flößerei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als sie auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird.“

A. Allgemeine Bemerkungen.

Die Bestimmungen des Art. I gelten, insoweit die neuen Absätze 4 und 5 des Art. 54 in Betracht kommen, für alle Schifffahrtsabgaben; nicht nur für Befahrungsabgaben, sondern auch für Hafenaufgaben und sonstige örtliche Schifffahrtsgebühren, für Verbandsabgaben im Sinne des Art. II ebenso wie für partikuläre Befahrungsabgaben.

Die beschränkte Geltung der Bestimmungen in Abs. 6 und 7 ergibt sich ohne weiteres aus ihrem Wortlaute.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Durch die Streichung dieses Satzes in Verbindung mit der neuen Fassung des Abs. 4 wird zum Ausdruck gebracht, daß in bezug auf Befahrungsabgaben ein Unterschied zwischen See- und Binnenschifffahrt nicht bestehen soll. Ein solcher Unterschied war aus dem gestrichenen Satze, obwohl er nur von Abgaben in Seehäfen — also von örtlichen Schifffahrtsabgaben — sprach, mehrfach gefolgert worden, und zwar in dem Sinne, daß in der Seeschifffahrt für alle, in der Binnenschifffahrt aber nur für „besondere“ Anstalten Befahrungsabgaben zulässig sein sollten. Diese Auffassung war insbesondere von Laband und Otto Mayer vertreten worden. Im übrigen hatten noch Zweifel darüber bestanden, ob jener Unterschied durch differenzielle Behandlung von See- und Binnenwasserstraßen oder von See- und Binnenschiffen zum Ausdruck kommen müsse. Nach der neuen Fassung des Art. 54 wird die gesamte Schifffahrt gleich behandelt.

2. Eine Begriffsbestimmung für natürliche Wasserstraßen im Sinne des neuen Abs. 4 ist nicht erforderlich, weil durch Abs. 5 die natürlichen und künstlichen Wasserstraßen den gleichen Rechtsvorschriften unterstellt sind. Vom Standpunkt derjenigen, welche die Kostendeckung durch Schifffahrtsabgaben unter der Herrschaft des alten Art. 54 Abs. 4 bei Kanälen unbeschränkt zulassen, bei natürlichen Wasserstraßen aber auf gewisse Arten von schifffahrtsförderlichen Anstalten beschränken wollten, liegt in der Gleichstellung von natürlichen und künstlichen Wasserstraßen eine Verfassungsänderung; von diesem Standpunkte aus hätte eine Legaldefinition in der Vergangenheit als praktisches Bedürfnis erscheinen können, zumal die Begriffe der natürlichen und künstlichen Wasserstraße partikularrechtlich verschieden umgrenzt sind.

Durch die neue Fassung des Art. 54 ist auch der frühere Streit darüber, ob eine natürliche Wasserstraße zu einer künstlichen im Rechtssinne werden könne, gegenstandslos geworden.

Kom.-Ber. S. 55—57, 96—97, 151—154. Verhandlungen (1911), Bd. 268, S. 1908, 1911, 1922, 1942. Vgl. Anm. B 2 zu Art. II § 1 und Anm. B 3 zu Art. III, S. 30 und 65, 66.

3a. Unter Anstalten sind alle im Schifffahrtsinteresse getroffenen Maßregeln zu verstehen, die konstruktiven ebenso wie die administrativen. Die erste Gruppe bezeichnet das Gesetz als „Werke“, die zweite als „Einrichtungen“. Zu den Einrichtungen oder „unkörperlichen Anstalten“

im Sinne der Entwurfsbegründung gehören insbesondere die Strom-, Schifffahrts- und Hafenzolizei, das Lotsenwesen, die Fahrwasserbezeichnung, der Eisbrechdienst; zu den Werken die Bühnen, Grundswellen, Parallel- und Deckwerke, gebaggerte und gesprengte Fahrrinnen, Leinpfade, Durchstiche, Talsperren, Schleusen und Wehre, Schiffshebewerke, Häfen, Lösch- und Ladestellen. Der in der Kommissionsberatung unternommene Versuch einer Minderheit, die Abgabenerhebung auf „Werke“ oder Bauten zu beschränken, ist erfolglos geblieben (Komm. Ber. S. 45/6). In der Praxis sind die „Einrichtungen“ stets als abgabefähig behandelt; schon in Art. 27 der Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 ist die Erhebung von Abgaben zur Deckung der Hafenzolizeikosten als zulässig anerkannt. Die Unterscheidung zwischen körperlichen oder konstruktiven und unkörperlichen oder administrativen Anstalten würde auf sehr große Schwierigkeiten stoßen, weil in Wirklichkeit zahlreiche Kombinationen und Übergangserscheinungen vorkommen. Auch die Beseitigung eines verkehrshinderlichen Bauwerkes, wie z. B. einer Schiffbrücke, ist eine Anstalt im Sinne des Gesetzes Komm. Ber. S. 105/6.

3b. Die Grenzen zwischen Anstalten im Sinne des Art. 54 und gewerblichen Unternehmungen ist nicht überall nach objektiven Merkmalen zu bestimmen. Es gibt Werke und Einrichtungen, die sowohl als Anstalten wie auch als gewerbliche Unternehmungen betrieben werden. Im ersteren Falle stehen sie unter Tarifen, die den Benutzungsgebühren die Eigenschaft öffentlicher Abgaben verleihen. Die Hinterziehung und Überhebung solcher Abgaben unterliegt den Vorschriften des Art. IV, und der Ertrag ist auf Selbstkostendeckung beschränkt, während im letzteren Falle der Unternehmer das ihm angemessen scheinende Entgelt selbst bestimmt oder höchstens an eine gewerbliche Gebührenfestsetzung gebunden ist, die Gewinnerzielung zuläßt. Beispiele sind unter den „Werken“ die Lagerplätze und Lagerhäuser in Häfen, unter den „Einrichtungen“ der Schleppdienst in Häfen und auf Wasserstraßen, der Signaldienst der sogenannten Wahrschauer am Rhein und der Lotsendienst. Lagerplätze und Lagerhäuser werden namentlich insoweit, als es sich um langfristige Niederlegung handelt, als gewerbliche Unternehmungen vielfach behandelt. Die Schlepplöhne sind in einigen Häfen in die Hafentarife einbezogen. Der Schleppdienst auf Wasserstraßen — mit oder ohne Monopol des Staates oder der Gemeinde — kann auch als ein auf Gewinnerzielung berechnetes Unternehmen betrieben werden. Die Monopolschleppbetriebe auf dem Elbe-Travekanal und dem Teltowkanal sind als Anstalten im Sinne des Art. 54 aufgefaßt, während der gleiche Betrieb auf dem Rhein-Weser und Lippekanal als gewerbliches Unternehmen gedacht ist. Für die gewerblichen Lotsendienste gilt § 31 der Reichs-Gewerbeordnung, und partikularrechtlich sind diese Dienste auch tarifiert; andererseits werden die Lotsendienste vielfach von Staat und Gemeinde zur Verfügung gestellt und durch öffentliche Abgaben im Sinne des Art. 54 entgolten. Der private Lotsendienst besteht z. B. auf der Unterems und Unterelbe.

Entscheidend für die Einordnung unter die Kategorie der Anstalten

oder der gewerblichen Unternehmungen ist schließlich — innerhalb des Bereiches solcher Übergangserscheinungen — der Wille der Eigentümer oder Unternehmer und der Entschluß der zuständigen Behörden, sie durch Festsetzung öffentlicher Abgantarife zu Anstalten im Sinne des Art. 54 zu machen.

Dieses gewissermaßen formale Moment ist von besonderer Bedeutung für Anstalten privater Eigentümer oder Unternehmer, die der Beschränkung auf die Selbstkostendeckung nicht unterliegen (vgl. Anm. 5 h).

3c. Bei Werken an natürlichen Wasserstraßen ist es unerheblich, ob sie von diesen örtlich getrennt sind (frühere Auslegung von Mayer und Laband), ob sie besonders hohe Kosten erfordern und eine außergewöhnliche Wirkung haben (Arndt), oder ob sie eine persönliche Bedienung erheischen (Piloty).

Der früher streitige Begriff der „besonderen Anstalt“ ist ebenso beseitigt, wie der im alten Art. 54 vorkommende, wahrscheinlich mit „Anstalt“ synonym gebrauchte Ausdruck „Anlage“.

3d. Nach dem alten Art. 54 war die Abgabepflicht bei natürlichen Wasserstraßen abhängig von der Anstaltsbenutzung, bei künstlichen von der Befahrung. Über den Begriff der Benutzung herrschte Streit; die engere Auslegung ging dahin, daß nur die unmittelbare und individuelle Beanspruchung von Schifffahrtsanstalten unter diesen Begriff fallen sollte, während nach der neueren Auslegung auch die mittelbare, entferntere und allgemeinere Nutzwirkung solcher Anstalten zur Begründung der Abgabepflicht ausreichte. Diese weitere Auslegung ist durch die neue, den Begriff der Benutzung ausschaltende Fassung legalisiert. Gleichzeitig ist die etwa früher vorhandene Verschiedenheit zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen hinsichtlich der Voraussetzungen für die Abgabenerhebung beseitigt; es können Befahrungsabgaben auf allen Wasserstraßen erhoben werden.

Der Grundsatz, daß die mittelbare Nutzwirkung von Schifffahrtsanstalten zur Erhebung von Abgaben berechtigt, steht in naher Beziehung zu dem in Abs. 6 des neuen Art. 54 aufgestellten Grundsatz der kollektiven Selbstkostenberechnung für Wasserstraßen und Wasserstraßennetze; diese Berechnungsweise würde mit einer strikten und mechanischen Auffassung des Verhältnisses von Leistung und Gegenleistung nicht vereinbar sein. Die Praxis hat sich schon früher an eine derartige Auffassung nicht gebunden erachtet; man hat z. B. den Aufwand für Fahrwasser- und Hafenbeleuchtung stets durch die dem Gesamtverkehr auferlegten Abgaben mitgedeckt, obwohl die Beleuchtung unmittelbar nicht benutzt werden kann und von den bei Tage verkehrenden Fahrzeugen überhaupt nicht benutzt wird.

Indessen ist auch im Sinne des neuen Art. 54 immer das Vorhandensein entsprechender Verkehrsvorteile Voraussetzung für die Erhebung von Schifffahrtsabgaben.

4. Die Bestimmung zur Erleichterung des Verkehrs, die Widmung für den Verkehrszweck, ist Sache der Erbauer oder Eigentümer von Werken und der Unternehmer von Einrichtungen.

Ob der Zweck der Verkehrserleichterung tatsächlich erreicht ist, muß von der das Recht der Abgabenerhöhung verleihenden, den Tarif festsetzenden Behörde geprüft werden. Die Abgaben sind so zu bemessen, daß sie die aus dem Vorhandensein der Schiffahrtsanstalten entspringenden wirtschaftlichen Vorteile nicht absorbieren. Die Entwurfsbegründung sagt:

„Die wirtschaftliche Grundlage für die Erhebung solcher (Schiffahrts-) Abgaben ist die Ermäßigung der Beförderungsselbstkosten, die durch Verbesserung des Fahrwassers oder durch Herstellung von Häfen und sonstigen örtlichen Schiffahrtsanstalten erzielt wird. Der Nutzen aus dieser Ermäßigung muß die durch Abgaben eintretende Belastung übersteigen.“

Das Vorhandensein dieser Voraussetzung ist in Preußen lediglich durch die Verwaltung festzustellen, die allerdings hier der parlamentarischen Kontrolle — insbesondere bei der Einnahmewilligung im Rahmen der Staatshaushaltsgesetze — unterliegt. (Vgl. Anm. B 6 zu Art. I und wegen der zu Verkandskassen fließenden Befahrungsabgaben Anm. B 5 zu Art. II § 15).

In dem Reichsgesetze vom 5. April 1886, R.G.Bl. S. 67 war die Erhebung der Befahrungsabgaben ausnahmsweise von der Erreichung einer bestimmten Fahrtiefe in der Unterweser abhängig gemacht, und in ähnlicher Weise ist für die Stromverbesserungen des Art. II § 3 die Abgabenerhebung durch den Eintritt bestimmter Erfolge bedingt (vgl. auch Art. II, § 12).

Unter „Verkehr“ ist Schiffsverkehr, und zwar bei Wasserstraßen die Befahrung in der Längsrichtung, nicht Querverkehr mit Fähren zu verstehen. Fähren gehören nicht zu den Anstalten und Fährgelder nicht zu den Schiffahrtsabgaben im Sinne des Art. 54.

Der Satz „die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“ ist wörtlich aus der alten Fassung des Art. 54 übernommen. Die in der Reichstagskommission gestellten Anträge, ihn zu ersetzen durch die Worte „die eine wesentliche Ermäßigung der Beförderungsselbstkosten zur Folge haben“ oder durch ähnliche den Nachweis des wirtschaftlichen Erfolges fordernde Wendungen, wurden abgelehnt (Komm.-Ber. S. 29).

5a. Im zweiten Satze des Abs. 4 wird das Gebührenprinzip, im Sinne der Beschränkung des Abgabenertrages auf die Selbstkostendeckung, ausgedrückt.

Die Selbstkosten umfassen die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, die Unterhaltungskosten, einschließlich angemessener Rücklagen für größere Ausbesserungen und für Erneuerung abgängig gewordener Bauten oder Geräte, und die Verwaltungskosten. Zum Anlagekapital gehören auch aufgelaufene Bauzinsen, wie in Art. II § 12 in besonderem Zusammenhange deklaratorisch hervorgehoben ist, mit Zinseszinsen (vgl. Anm. 5 zu Art. II § 12). Sie belasten tatsächlich die Unternehmer der abgabepflichtigen Anstalt und bilden einen Bestandteil der Selbstkosten.

In der alten Fassung des Art. 54 war von „gewöhnlichen“ Herstellungskosten die Rede; dies Eigenschaftswort, dessen Bedeutung nicht

mit Sicherheit festzustellen war, ist jetzt beseitigt. Demgemäß sind jetzt alle im Schiffsfahrtsinteresse gemachten Aufwendungen anrechnungsfähig.

Die Deckung von Tilgungsbeträgen durch Abgaben hat wirtschaftlich betrachtet einen wesentlich verschiedenen Charakter bei Anstalten von ewiger, d. h. im Falle ordnungsmäßiger Unterhaltung nie aufhörender Brauchbarkeit und bei Anstalten, die in gewissen Zeiträumen durch Alter oder Abnutzung ihren Wert verlieren und der Erneuerung bedürfen. Zur ersten Klasse gehören die meisten Strom- und Kanalbauten, Baggerinnen, Felssprengungen usw.; zur zweiten Klasse Schiffe, Bagger, Maschinen, Geräte, Hebewerke, Schleusen und ähnliche Bauwerke. Bei der ersten Klasse liegt in der Tilgung des Baukapitals durch Abgaben eine Vorausbelastung der ersten Benutzungsperiode zugunsten späterer Zeiten, in denen die Selbstkosten und demgemäß die Abgaben sich um den Betrag der Zinsen und Tilgungsbeträge ermäßigen. Diese Kapitaltilgung entspricht aber den allgemeinen Wirtschaftsgrundsätzen; sie ist insbesondere auch in dem preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 vorgeschrieben und bei der Beratung des Reichsgesetzes nicht beanstandet worden. Bei nichtewigen Anstalten bedeutet die Tilgung den Ersatz der allmählich in Verlust geratenden Kapitalwerte. Durch Einfügung des vierten Satzes im neuen Abs. 4 des Art. 54: „Als Kosten der Herstellung gelten die Zinsen und Tilgungsbeiträge für die aufgewendeten Kapitalien“ ist festgestellt, daß Tilgungsbeiträge in allen Fällen, also auch bei ewigen Anstalten, durch Abgaben aufgebracht werden dürfen. Die Selbstkostengrenze im Sinne des Art. 54 kann also für dasselbe Objekt zeitlich verschieden sein, d. h. in der zweiten Benutzungsperiode niedriger als in der ersten.

Die Ansammlung eines Erneuerungsfonds ist bei ewigen Anstalten nicht zulässig, weil sie auf eine Kapitalanhäufung hinauslaufen würde, wohl aber bei nicht ewigen Anstalten, und zwar bei diesen auch neben der Tilgung. Alsdann tritt nach Ablauf der ersten Benutzungsperiode ein ähnlicher Zustand ein, wie bei ewigen Anstalten nach der Kapitaltilgung; die Abgaben können für die folgenden Benutzungsperioden auf den Aufwand für Unterhaltung und Ansammlung weiterer Erneuerungsfonds beschränkt werden.

5b. Die Berücksichtigung von Zinsen und Tilgungsbeträgen ist nicht nur dann zulässig, wenn die Mittel für Herstellung von Wasserstraßen oder Schiffsfahrtsanstalten im Anleihewege beschafft sind, sondern auch im Falle der Bereitstellung von Baukosten aus verfügbaren Mitteln, Einnahmeüberschüssen oder Kapitalbeständen. Dasselbe gilt im Falle der Naturalverwendung von Grundstücken oder sonstigen Vermögensobjekten der Unternehmer von Anstalten; alsdann sind die Zinsen und Tilgungsbeträge vom Werte solcher Objekte zu berechnen. Bei den neueren preußischen Kanalbauten sind Staatsländereien in erheblichem Umfange verwendet worden.

5c. Zu den Unterhaltungs- und Verwaltungskosten gehören auch die Betriebskosten einschließlich der Löhne und Gehälter des erforderlichen Personals nebst den Aufwendungen für Ruhegehälter und Ver-

sorgung von Hinterbliebenen. Es handelt sich hierbei um die Arbeiter des Unterhaltungsdienstes, um die Mannschaften und Beamten des Schleusendienstes, der Strom- und Kanalaufsicht, des Hafensbetriebes, der Leuchtfeuer, Eisbrecher usw., einschließlich der Oberleitung. Die Gemeinden pflegen in die der Tarifbildung zugrunde liegenden Selbstkostenrechnungen auch Gehälter oder Gehaltsanteile von Magistratsmitgliedern, Beigeordneten und Bürgermeistern aufzunehmen.

Zu den Verwaltungskosten gehören ferner die Kosten der Erhebung; sie dürfen neben den sonstigen Aufwendungen aus dem Bruttoertrage der Abgaben gedeckt werden.

5d. Die in einzelnen Jahren erzielten Überschüsse über die Selbstkostendeckung dürfen auf frühere Unterbilanzen verrechnet und insbesondere auch zur nachträglichen Verzinsung derjenigen Beträge verwendet werden, welche von dem Unterhaltungspflichtigen oder von Dritten etwa zur Deckung solcher Unterbilanzen gezahlt worden sind. Auch die Zinsen dieser Zubeußen dürfen berücksichtigt werden (Entwurfsbegründung S. 21 und Preuß. Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905, Ges.S. S. 179). Dieser zeitliche Ausgleich in der Selbstkostenrechnung ist ebenso durch die Natur der Dinge geboten und praktisch notwendig, wie der örtliche nach Art. 54 Abs. 6. Die Begrenzung des Begriffs der Selbstkostendeckung auf das einzelne Wirtschaftsjahr würde weder der Billigkeit noch der in privaten Betrieben maßgebenden Berechnungsweise entsprechen. Der Zeitraum, innerhalb dessen der finanzielle Ausgleich sich vollziehen soll, ist rechtlich nicht begrenzt; seine übermäßige Ausdehnung wird sich aus wirtschaftlichen Gründen von selbst verbieten, vgl. Anm. zu Art. II § 10.

Bei den aus Anleihemitteln hergestellten Werken und Einrichtungen sind nicht die festgesetzten und tatsächlich zur Tilgung verwendeten, sondern nur die aus dem Betriebe, insbesondere aus Abgaben erzielten Tilgungsbeiträge zu berechnen. Es kann deshalb eine kommunale Hafenanleihe aus Mitteln der Steuerzahler getilgt und gleichwohl die Einstellung von Tilgungsbeiträgen in die Selbstkostenrechnung des Hafens im Sinne des § 54 zulässig sein.

5e. Bei der Selbstkostenrechnung sind alle Einnahmen, nicht nur die aus Abgaben im Sinne des Art. 54 fließenden, zu berücksichtigen, soweit sie in wirtschaftlichem Zusammenhange mit abgabepflichtigen Anstalten stehen und unmittelbar oder mittelbar aus ihnen stammen; also bei einem Hafen die Einnahmen aus Mieten und Pächten, bei Flüssen die Einnahmen aus Anschüttungen und aus den durch Strombauten entstandenen Anlandungen usw.

5f. Bei Häfen gilt die Beschränkung auf Deckung der Selbstkosten nur für die Gesamtanlage, nicht für die einzelnen Hafenanstalten wie Kräne, Kipper, Lagerplätze, Lagerhäuser, Hafengleise. Die für solche Hafenanstalten einkommenden Gebühren können Überschüsse abwerfen, sofern nur für die Gesamteinnahme des Hafens die Selbstkostengrenze gewahrt bleibt.

Dasselbe gilt für örtlich getrennte Teile einer größeren Hafenanlage,

die oft zu sehr verschiedenen Zeiten entstanden sind und sehr verschiedene Kosten erfordert haben, vgl. Einleitung S. 9.

Nach richtiger Gesetzesauslegung und nach alter Praxis findet hier die kollektive Berechnung der Selbstkosten und die gleichmäßige Festsetzung der Gebühren in allen Hafenteilen statt.

5g. Für Fährgelder gilt die Grenze der Selbstkosten nicht, vgl. Anm. 4. Zwar sollen nach Art. 25 des Zollvereinsvertrages vom 8. Juli 1867 in Verbindung mit Art. 40 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 auch Fährgeldder keine Überschüsse bringen. Es ist aber nicht anzunehmen und seit 1867 niemals angenommen worden, daß die Absicht dieser Vertragsbestimmung gewesen sei, das staatliche Fährregal und die privaten, meist auf Privileg beruhenden Fährberechtigungen zu beseitigen. Da sowohl die Fährregale der Bundesstaaten als auch die Privatfährrechte die Eigenschaft von Gewerbsprivilegien haben und der Zweck der ersteren auf Erzielung von Einnahmen für den Staat gerichtet ist, so würde ihre Fortdauer mit der Anwendung des Gebührenprinzips — des Prinzips der Selbstkostendeckung — unvereinbar sein. Eine solche Enteignung der Staaten und der Privatberechtigten ohne Entschädigung würde dem Geiste der Gesetzgebung widersprechen.

5h. In der neuen Gesetzesfassung ist das Verbot der Gewinnerzielung auf staatliche und kommunale Anstalten beschränkt. Private Schiffahrtsanstalten können allgemein nach dem Erwerbsprinzip betrieben werden. Nach der alten Fassung war die Gewinnerzielung nur für private Kanäle zugelassen, denen die kommunalen gleichstanden; für private Häfen und sonstige Schiffahrtsanstalten aber ausgeschlossen. Die letztere Verbotsvorschrift wurde allerdings in der Praxis nicht befolgt, weil sie undurchführbar war; sie hätte den Bau derartiger Anstalten unmöglich gemacht.

In Preußen gibt es eine Reihe von kommunalen Schiffahrtskanälen. Dem Kreise Teltow gehört der Teltowkanal, der Stadt Neukölln der Rixdorfer Kanal, der Stadt Elbing der Kraffohlkanal, dem Kreise Znin der Follusch-Pturek Seekanal; unter Schiffahrtsabgaben steht nur der erstgenannte. Kommunale Häfen gibt es in sehr großer Zahl; Landgemeinden, Städte und Kreiskommunalverbände — z. B. die Kreise Mörs und Rendsburg — haben auf dem Gebiete des Hafenbaues eine rege Tätigkeit entfaltet.

Auch die Zahl der in Privatbesitz befindlichen, dem öffentlichen Verkehr gewidmeten, abgabepflichtigen Schiffahrtsanstalten ist bedeutend; sie beträgt in Preußen etwa 100. Darunter befinden sich einige Kanäle — der Nottekanal, der Emsterkanal und eine Anzahl von Moorkanälen, von welchen die beiden ersteren in Brandenburg und die letzteren in Hannover belegen sind — und zahlreiche Häfen, Lösch- und Ladestellen oder sonstige örtliche Schiffahrtsanstalten.

6. Die Frage, nach welchem Verhältnisse die Kosten zu verteilen sind, läßt sich allgemein überhaupt nicht, sondern nur von Fall zu Fall beantworten. An sich könnten zwei Teilungsmaßstäbe in Betracht kommen: derjenige der angewandten finanziellen Mittel und derjenige der erzielten wirtschaftlichen Erfolge. Der scheinbar nächstliegende

Maßstab, der Maßstab der für konkurrierende wirtschaftliche Zwecke aufgewendeten Teilbeträge, ist aus verschiedenen Gründen nicht immer anwendbar.

Zunächst liegt in zahlreichen, vielleicht in den meisten Fällen die Sache so, daß die gleichzeitige Erreichung eines konkurrierenden Zweckes überhaupt keine besonderen oder zusätzlichen Aufwendungen bedingt, sondern bei Verfolgung des primären Zweckes ohne weiteres eintritt. Ein Schiffahrtskanal durch moorige oder sonst entwässerungsbedürftige Ländereien kann und wird in der Regel auch landwirtschaftliche Vorteile bringen, ohne daß um der letzteren Willen eine Erhöhung des Kostenaufwandes einzutreten braucht; umgekehrt können auch Vorflutkanäle gleichzeitig dem Verkehr nutzen. Bauten an natürlichen Wasserstraßen die zur Verbesserung des Schiffahrtsweges vorgenommen werden, können immanente Vorteile für den Uferschutz und die Vorflut der Stromniederung zur Folge haben (vergl. u. a. Franzius, Projekt zur Korrektur der Unterweser, Leipzig. Engelmann 1882 S. 19 bis 21 und 39. Franzius und Bücking. Die Korrektur der Unterweser, Leipzig, Engelmann 1895, S. 52/53.) Hier versagt der Maßstab der Kostenanteile in der Regel völlig.

In einer Reihe von Fällen wird man allerdings nachweisen können, daß die Verwirklichung einer konkurrierenden wirtschaftlichen Aufgabe Mehrkosten in gewisser Höhe erfordert. Solche Mehrkosten können beispielsweise dann entstehen, wenn ein zunächst für den Uferschutz notwendiges Deckwerk zugleich für den Ausbau der Schiffahrtsrinne, eine für die Flußkanalisierung gebaute Stauanlage zugleich für die Gewinnung von Wasserkraften, ein zunächst im Vorflutinteresse geplanter Kanal zugleich für die Schiffahrt nutzbar gemacht werden soll. Ein Beispiel der letzteren Art bietet der Teltowkannal bei Berlin, der ursprünglich nur zur Entwässerung der südlichen Vororte dienen sollte, dann aber zum Schiffahrtwege — schon im Stadium der Projektierung — erweitert wurde; hier könnte man den fingierten Kostenaufwand des Vorfluters aus den Gesamtkosten ausscheiden und diesen Kostenanteil den Vorflutinteressenten, den Rest der Schiffahrt zur Last legen. Die Ermittlung der Mehrkosten, die für konkurrierende wirtschaftliche Zwecke aufzuwenden sind, stößt aber auf erhebliche Zweifel und Schwierigkeiten in den zahlreichen Fällen, wo die Ermittlung der Mehrkosten zu verschiedenen Ergebnissen führt, je nachdem man den einen oder den anderen der zusammenfallenden Zwecke als den primären ansieht. Wenn bei einem Deckwerke, das gleichzeitig dem Uferschutz und der Ausbildung oder Erhaltung des Schiffahrtsweges dienen soll, der erste Zweck als der primäre gedacht wird, läßt sich unter Umständen ein im Schiffahrtinteresse liegender Mehraufwand nachweisen, weil das Werk als bloße Schutzanlage mit steileren Böschungen und geringerer Flächenentwicklung ausgeführt werden könnte, während die im Schiffahrtinteresse liegende Einwirkung auf die Fahrrinne eine flachere, weiter in das Flußbett hineinreichende Abschrägung erfordert. Sieht man umgekehrt den Schiffahrtzweck als den in erster Reihe zu verfolgenden und unbedingt zu erreichenden an,

so entstehen in dem angenommenen Falle für den Schutz der Uferländereien vielleicht gar keine oder nur sehr geringe Mehrkosten. Aber auch da, wo in jedem Falle Mehrkosten für einen Nebenzweck nachweisbar sind, etwa durch Ausnützung eines Schiffahrtskanals zur Bewässerung von Ländereien oder einer Stauanlage im kanalisiertem Flusse zur Kraftgewinnung, wird man doch nicht allgemein die Belastung der Nebeninteressenten auf die für solche Zwecke dem Unternehmer des Kanalbaues oder der Flußkanalisierung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten beschränken wollen; man wird ihnen unter Umständen einen Teil der Kosten des Hauptunternehmens auferlegen, weil erst durch dieses die Möglichkeit der Erreichung jener Nebenvorteile geschaffen worden ist. Eine solche Regelung wird dem Billigkeitsempfinden auch dann entsprechen, wenn die Ausführung der Nebenanlagen von der des Hauptunternehmens durch einen größeren oder geringeren Zeitraum getrennt sein sollte.

Ebenso schwierig wie die angemessene Teilung der Herstellungskosten, ist die Feststellung entsprechender Zahlenwerte für den Unterhaltungsaufwand. Es bedarf keiner Erläuterung, daß das Anteilsverhältnis der durch Wasserbauten geförderten wirtschaftlichen Zwecke bei den Herstellungs- und Unterhaltungskosten ganz verschieden sein kann.

Wenn hiernach der Maßstab der angewandten Mittel keinen Anspruch auf allgemeine Gültigkeit erheben kann, so gilt dasselbe von dem Maßstabe der erzielten wirtschaftlichen Ergebnisse, der tatsächlich eingetretenen Erfolge. Für die zahlenmäßige Bewertung der Interessen, die durch Anstalten im Sinne des Art. 54 gleichzeitig und nebeneinander gefördert werden, sind einigermaßen sichere Unterlagen im allgemeinen noch viel weniger zu finden als für die Feststellung von Anteilen der Herstellungs- und Unterhaltungskosten. Zunächst liegt eine große Schwierigkeit darin, daß durch Strom- und Kanalbauten im allgemeinen nicht unmittelbar neue, fertige Werte, sondern nur Wertmöglichkeiten entstehen, deren Realisierung weitere Entschließungen und Kapitalaufwendungen Dritter voraussetzt. Wenn ein Moorgebiet durch einen Schiffahrtskanal gleichzeitig entwässert wird, so steigert sich hierdurch nicht ohne weiteres der landwirtschaftliche Ertrag. Dazu gehören außer der Vorflutbeschaffung in der Regel noch bedeutende Aufwendungen für die Urbarmachung. So lange die Ertragsteigerung nicht eintritt, kann aber — wenn man die wirtschaftlichen Erfolge der Wertverteilung zugrunde legen will — das Schiffahrtskonto nicht durch Übertragung entsprechender Kostenanteile auf das landwirtschaftliche entlastet werden. Ebenso würde die Sache liegen, wenn ein gleichzeitig für die Schiffahrt eingerichteter Entwässerungskanal von der Schiffahrt nicht oder nicht in dem erwarteten Maße benutzt wird, oder wenn eine im Schiffahrtsinteresse errichtete und gleichzeitig zur Kraftgewinnung geeignete Stauanlage demnächst für diesen Zweck wider Erwarten nicht ausgenutzt wird. Sind in derartigen Fällen für den konkurrierenden oder sekundären Zweck Mehrkosten aufgewendet, so würde die Verteilung der Gesamtkosten lediglich nach dem Erfolge Konsequenzen haben, die von den Beteiligten als unbillig empfunden werden dürften.

Es kommt hinzu, daß der Erfolg für konkurrierende Interessen zeitlich schwanken, sich in verschiedener Weise entwickeln kann. Die tatsächliche Ausnutzung kann z. B. für Landwirtschaft und Kraftgewinnung anfänglich fehlen oder gering sein und später bedeutender werden; anderseits kann auch der Verkehrsnutzen im Laufe der Zeit fallen oder steigen. Die Verteilung müßte also, wenn und soweit der Maßstab des praktischen Erfolges hierbei maßgebend sein soll, einer periodischen Nachprüfung unterzogen werden.

Aber auch abgesehen hiervon kommt in Betracht, daß der tatsächliche Erfolg für das weitaus am meisten beteiligte Gebiet der landwirtschaftlichen Interessen sehr schwer festzustellen ist. Man wird wohl im allgemeinen sagen können, daß die Bodenerträge für eine größere oder kleinere Gruppe von Grundstücken oder für einen ganzen Landstrich gesteigert sind; die Höhe der Wertsteigerung wird sich aber mit auch nur annähernder Sicherheit schwer feststellen lassen. Günstiger liegt die Sache in solchen Fällen, wo Grundstücke durch Strombauten vor der sonst drohenden Zerstörung geschützt sind, und in den Fällen der Gewinnung von Wasserkraften, die tatsächlich genutzt werden.

Es bleibt deshalb nichts anderes übrig, als den Akt der „Bestimmung zur Erleichterung des Verkehrs“ und zur Förderung anderer Zwecke und Interessen im Sinne des neuen Art. 54, Abs. 4, unter Verzichtleistung auf allgemein gültige Regeln, von Fall zu Fall nach billigem Ermessen vorzunehmen und nach Bewandnis der Umstände in gewissen Zeitabschnitten zu wiederholen, um den inzwischen etwa eingetretenen veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Zuständig für diesen Akt sind die nach partikularem Staatsrecht berufenen Behörden, in Preußen die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, bei Häfen unter Mitwirkung des Handelsministers; im Falle der Beteiligung landwirtschaftlicher, hygienischer oder sonstiger Interessen würden außerdem die Ministerien für Landwirtschaft, des Innern usw. mitzuwirken haben.

Bei der parlamentarischen Beratung des Reichsgesetzes wurde wiederholt versucht, Spruchkollegien zu schaffen, denen die Kostenverteilung im Sinne des Art. 54, Abs. 4, Satz 3 obliegen sollte. Diese Versuche scheiterten aber an der Unmöglichkeit, ein solches Kollegium in sachgemäßer Zusammensetzung zu konstruieren; die maßgebenden technischen — nicht nur wasserbautechnischen, sondern auch kulturtechnischen usw. — und wirtschaftlichen Fragen können nicht auf Grund allgemeiner Kenntnisse, sondern nur auf Grund genauer Bekanntheit und Vertrautheit mit den örtlich ganz verschiedenen Verhältnissen zutreffend beurteilt werden, und diese besondere Urteilsfähigkeit ist der Natur der Sache nach nur bei einem örtlich begrenzten Kreise von Personen und bei den mit dem Gegenstand befaßten Beamten vorhanden. Außerdem würde das Urteil eines solchen Spruchkollegiums den Finanzierungsplan, der der Bewilligung von Baumitteln durch die Landtage zugrunde gelegt wird, völlig umwerfen können, ohne nachher der parlamentarischen Kontrolle und Verantwortung zu unterliegen, wie das bei

den zuständigen Staatsbehörden der Fall ist (vgl. Komm.-Ber. S. 26—29, 157—159 und Reichstagsverhandlung vom 28. November 1911, stenographische Berichte S. 8066—8074).

In einigen Fällen hat die Gesetzgebung bei der Bewilligung von Strombaukosten die Verteilung bestimmt oder doch für die Verteilung Richtlinien gegeben. In Preußen ist dies geschehen durch das Gesetz vom 4. August 1904, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder usw. und in der Begründung des Gesetzes über die Vorausleistungen für den Kaiser-Wilhelm-Kanal vom 16. Juli 1886. Ges.-S. S. 209.

Die Frage, ob und wie die Träger der Nichtschiffahrtsinteressen zur Tragung der auf sie entfallenden Kostenanteile herangezogen werden, ist Sache der Landesgesetzgebung und für die Auslegung und Anwendung des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 ohne Bedeutung.

7. Hiermit ist ausgesprochen, daß alle Häfen im Sinne des Art. 54 gleichbehandelt und den gleichen Rechtsregeln unterworfen sein sollen wie Wasserstraßen und Anstalten. In der alten Fassung waren Seehäfen in Abs. 3 besonders erwähnt; für die Häfen an künstlichen Wasserstraßen fehlte es überhaupt an einer Regelung.

8. Der hier aufgestellte Rechtssatz entspricht einer alten Praxis, deren wirtschaftliche Begründung sich aus S. 6 bis 10 der Einleitung ergibt. Es handelt sich um eine Erscheinungsform des Grundsatzes der kollektiven Selbstkostendeckung. Wenn letzterer Begriff auf die außerordentlich wechselnden Verhältnisse der einzelnen Strom- und Kanalabschnitte individuell angewendet werden mußte, so käme man zu einer sehr großen Mannigfaltigkeit örtlich wechselnder Abgabtarife, die weder dem Interesse des Verkehrs, noch demjenigen der Verwaltung entspräche.

Der Begriff des Stromgebietes unterscheidet sich von dem des Wasserstraßennetzes dadurch, daß ersteres nur aus natürlichen Wasserstraßen besteht, während letzteres aus natürlichen und künstlichen Wasserstraßen zusammengesetzt sein kann. Beispiele für den letzteren Fall sind die märkischen Wasserstraßen und der sogenannte Dortmund-Ems-Kanal. Rechtliche Folgen werden in Art. I an jene Unterscheidung nicht geknüpft. Die Vereinigung mehrerer Wasserstraßen zu einem gemeinsamen Netz im Sinne des Abs. 6 würde, soweit es sich um Schiffahrtswege verschiedener Bundesstaaten handeln sollte, ohne deren Einwilligung nicht möglich sein. Eine besondere Regelung wird in Art. II für die natürlichen Wasserstraßen dreier Stromgebiete getroffen. Die Vorschrift in Abs. 6 hat nach den maßgebenden geographischen Verhältnissen in Deutschland nur für Binnenwasserstraßen praktische Bedeutung. Die Seewasserstraßen werden im allgemeinen nur in ihrer ganzen Längenausdehnung von abgabepflichtigen Schiffen durchfahren, so daß die verschiedene Kostspieligkeit der Teilstrecken kaum zur tarifarischen Geltung kommen könnte. Die Vereinigung von Seewasserstraßen in zusammenhängende Verkehrsnetze ist nicht möglich.

Es empfiehlt sich, der Übersichtlichkeit halber, hier den neuen Art. 54 mit den aus Art. I des Gesetzes vom 24. Dezember 1911 sich ergebenden Änderungen und Zusätzen im Zusammenhange folgen zu lassen.

Artikel 54.

(1) Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

(2) Das Reich hat das Verfahren zur Ermittlung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen¹, die Ausstellung der Meßbriefe sowie der Schiffszertifikate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von denen die Erlaubnis zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist.

(3) In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt.

(4) Auf natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für solche Anstalten (Werke und Einrichtungen) erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind. Sie dürfen bei staatlichen und kommunalen Anstalten die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für Anstalten, die nicht nur zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch zur Förderung anderer Zwecke und Interessen bestimmt sind, dürfen nur zu einem verhältnismäßigen Anteil durch Schiffsabgaben aufgebracht werden. Als Kosten der Herstellung gelten die Zinsen und Tilgungsbeträge für die aufgewendeten Kapitalien.

(5) Die Vorschriften des Abs. 4 finden auch Anwendung auf die Abgaben, die für künstliche Wasserstraßen und für Anstalten an solchen sowie in Häfen erhoben werden.

(6) Die Bemessung von Befahrungsabgaben können im Bereiche der Binnenschifffahrt die Gesamtkosten für eine Wasserstraße, ein Stromgebiet oder ein Wasserstraßennetz zugrunde gelegt werden.

(7) Auf die Flößerei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als sie auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird.

(8) Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere² oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu.

A. Allgemeine Bemerkung.

Hinsichtlich der unverändert gebliebenen Bestimmungen in Abs. 1, 2, 3 und 8 — früher 5 — wird auf die vorhandenen Kommentare zur Reichsverfassung verwiesen. Im Zusammenhange mit den Erörterungen über das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 ist aber folgendes zu bemerken.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Die geltende Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 regelt nicht „das Verfahren zur Ermittlung der Ladungsfähigkeit“ der Seeschiffe, und liegt insofern formell nicht im Rahmen des Art. 54. Die Ladungsfähigkeit wird bei Seeschiffen überhaupt nicht ermittelt, sondern der davon sehr verschiedene Raumgehalt. Der letztere wird für die Berechnung und Erhebung der Seeschiffahrtsabgaben zugrunde gelegt.

2. Bei der Beratung des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 wurde durch übereinstimmende Erklärungen der Kommission und der Regierung festgestellt, daß auch die Erhebung niedrigerer Abgaben von fremden Schiffen und ihren Ladungen in die Zuständigkeit des Reiches falle. Komm.-Ber. S. 126.

Artikel II.

§ 1.

Zur Aufbringung von Mitteln für die Verbesserung und Unterhaltung¹ der nachbezeichneten natürlichen Wasserstraßen² in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und der Elbe im Interesse der Binnenschifffahrt³ bilden die beteiligten Staaten je einen Strombauverband. Es gehören

zum Rheinverbände

die Staaten Preußen, Bayern, Württemberg, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen mit dem Rhein von Konstanz bis zur niederländischen Grenze, mit dem Neckar von Eßlingen bis zum Rhein, mit dem Main von Bamberg bis zum Rhein, mit der Lahn von Gießen bis zum Rhein, mit der Mosel von Metz bis zum Rhein und mit der Saar von Brebach bis zur Mosel.

zum Weserverbände

die Staaten Preußen, Oldenburg,⁴ Braunschweig, Lippe und Bremen mit der Weser von Münden bis zur Kaiserbrücke in Bremen, mit der Fulda von Cassel bis Münden, mit der Werra von der preußisch-weimarischen Grenze bei Falken bis Münden und mit der Aller von der Leinemündung bis zur Weser,

zum Elbverbände

die Staaten Preußen, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt und Hamburg mit der Elbe von der österreichischen Grenze bis zu den Eisenbahnbrücken bei Hamburg und Harburg und mit der Saale von Weißenfels bis zur Elbe.

A. Allgemeine Bemerkungen.

Der Art. II schafft hinsichtlich der Finanzierung von Verkehrsverbesserungen durch Schiffsabgaben einen besonderen Rechtszustand für die Stromgebiete des Rheins, der Weser und der Elbe; im Gegensatz zu Art. I gilt er nur für natürliche Wasserstraßen, und nur für Befahrungsabgaben, nicht für Hafengelder und sonstige örtliche Gebühren. Er regelt die gemeinsamen, zwischenstaatlichen Interessen an dem planmäßig fortschreitendem Ausbau dieser Stromgebiete durch materielle und formelle Vorschriften. In materieller Hinsicht wird die Finanzhoheit der Bundesstaaten dadurch beschränkt, daß die Bemessung der Schiffsabgaben und die Verfügung über deren Ertrag den Einzelstaaten entzogen und auf genossenschaftliche Organisationen der an jedem Stromgebiet beteiligten Staaten, auf die neu gebildeten Strombauverbände übertragen wird. In formeller Beziehung werden über die Einrichtung dieser Verbände die erforderlichen Bestimmungen getroffen. Die innere Begründung solcher Organisationen liegt in der Solidarität der Interessen an der Entwicklung der natürlichen Wasserstraßen innerhalb eines zusammenhängenden Stromgebietes; ohne diese Voraussetzung würden die Strombauverbände der sachlichen Berechtigung entbehren und eine fruchtbare Wirkung nicht entfalten können. Komm.-Ber. S. 33, 70, 85 bis 87, 90, 91. Die Gemeinsamkeit der Tariffestsetzung ergibt sich als logische Folgen aus der Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen und in gewissen Maße auch finanziellen Interessen; partikuläre Tarife könnten ungleichmäßig sein und nicht nur den Verkehr erschweren, sondern auch als Instrument zur Geltendmachung von Sonderinteressen dienen.

Ähnliche Verbände mit wirtschaftlich-finanziellen Zwecken hat es in der deutschen Wirtschaftsgeschichte schon früher gegeben: die Zollverbände und Steuervereine in der Zeit vor Begründung des deutschen Reiches. Sie hatten mit den Strombauverbänden die sozietäre Grund-

lage gemeinsam; sie waren keine Korporationen, sondern nur Verwaltungsgemeinschaften. Auch darin waren sie den Strombauverbänden ähnlich, daß sie die gemeinsame Gewinnung und Erhebung öffentlicher Abgaben auf Grund gemeinsamer Tarife bezweckten. Aber während die Zoll- und Steuervereine auf Staatsverträgen beruhten und auf Zeit geschlossen waren, sind die Strombauverbände staatsrechtliche Organisationen von unbegrenzter Dauer. Ein weiterer, sehr einschneidender Unterschied liegt darin, daß die Zollverbände und Steuervereine die erzielten Einnahmen an die Mitgliedstaaten zur freien Verwendung verteilten, während den Strombauverbänden bestimmte, gemeinsame Verwendungszwecke vorgeschrieben sind, und ihnen außerdem die Befugnis beigelegt ist, diese Verwendungszwecke durch autonome Entschließung zu erweitern. Sie können und sollen positive Ziele auf dem Gebiete der Wasserstraßenpolitik verfolgen; sie können Mehrheitsbeschlüsse fassen und auf diesem Wege namentlich auch ihre Einnahmen durch Tarifierhöhung vermehren. Sie haben einen quasikorporativen Charakter.

Die Institution der Strombauverbände ist nicht für alle gemeinsamen Wasserstraßen, sondern nur für die drei Stromgebiete des Rheins, der Weser und Elbe, und auch nur für die in § 1 ausdrücklich genannten, in diesen Stromgebieten belegenen Wasserstraßen errichtet. Die übrigen gemeinsamen Wasserstraßen fallen nicht unter Art. II; sie sind vielmehr der partikularen Zuständigkeit uneingeschränkt in derselben Weise unterstellt, wie die ausschließlich einem Bundesstaate zugehörigen Schifffahrtswege. Das gilt z. B. für die Preußen und Lippe gemeinsame Lippe, für die Preußen und Mecklenburg gemeinsame Havel, für die Preußen und Lübeck gemeinsame Trave und für eine Anzahl von kleineren gemeinsamen Flüssen. Hier würde also die gleichmäßige Tarifierung und die gemeinsame Finanzierung von Stromverbesserungen aus dem Ertrage von Schifffahrtsabgaben, ebenso wie vor dem Gesetz vom 24. Dezember 1911 bei allen gemeinsamen Flüssen, nur durch Staatsverträge zu erreichen sein.

In der territorialen Gestaltung der Strombauverbände sind drei Bezirke zu unterscheiden. Der weiteste umfaßt die Gesamtheit der nach § 1 unter die Zuständigkeit eines Verbandes fallenden Flußstrecken, der engere die durch § 2 für abgabepflichtig erklärten und der engste diejenigen, für die der Verband nach § 3 seine Mittel zur Verfügung stellen muß. Die nicht im engsten Bezirk liegenden Wasserstraßen der beiden weiteren Zonen sind Gegenstände der fakultativen Betätigung der Verbände, in dem Sinne, daß die Verbände durch autonome Beschlußfassung die Finanzierung von Stromverbesserungen für solche Flußstrecken beschließen können. Diese autonome Befugnis besteht außerdem hinsichtlich weiterer über das Programm des § 3 hinausgehenden Verbesserungen an den dort genannten Flußstrecken. Im Falle der Ablehnung von Anträgen, die die Finanzierung von Schifffahrtsverbesserungen für die weiteste oder äußerste Zone zum Gegenstande haben, erwächst nach § 5 der Anspruch auf Überweisung des Wertzuwachses aus Verbandsmitteln. Für die Wasserstraßen dieser äußersten Zone bedeutet also die territoriale

Zugehörigkeit zum Verbandsverband zwar kein Recht, aber doch eine Anwartschaft auf die Finanzierung von Schiffahrtsverbesserungen.

Das Hinausgreifen des Bezirks der abgabepflichtigen Wasserstraßen über den der obligatorischen Verbandsaufgaben erklärt sich dadurch, daß die Nutzwirkungen einer Stromverbesserung nicht auf die verbesserte Strecke sich beschränken, sondern auf die anschließenden Strecken und auf die Gesamtschiffahrt eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes ausstrahlen. Dieselbe Erscheinung zeigt sich bei Verbesserungen in zusammenhängenden Eisenbahn- und Wegenetzen. Auch bei Wegeneubauten oder Wegeverbesserungen werden nicht nur die Anliegen oder die örtlich unmittelbar Beteiligten, sondern die Beitragspflichtigen des Gesamtnetzes herangezogen.

Im Rheingebiet z. B. gehört die Mosel zur äußersten, der Rhein zur mittleren, die Rheinstrecken Straßburg—Sondernheim und Mannheim—St. Goar zur innersten Zone.

B. Besondere Bemerkungen.

1. In dem Worte „Verbesserung“ in Verbindung mit dem Bauprogramm des § 3 kommt der Grundsatz zum Ausdruck, daß Abgaben auf Verbandswasserstraßen nur für künftig auszuführende Anstalten erhoben werden dürfen; demgemäß bezieht sich auch das Wort Unterhaltung nur auf künftige Werke und Einrichtungen. Die Entwurfsbestimmung, wonach auch die bisherigen Unterhaltungskosten durch Abgaben gedeckt werden sollten, wurde vom Reichstage abgelehnt.

Eine Ausnahme von jenem Grundsatz ist nur für die in § 3 Abs. 1 unter a 2 erwähnte Rheinverbesserung zwischen Straßburg und Sondernheim insofern zugelassen, als deren Gesamtkosten aus Abgaben gedeckt werden sollen, obwohl ein Teil dieser Kosten bei Emanation des Gesetzes schon aufgewendet war. Die Verbesserung ist seit 1907 in der Ausführung begriffen.

Für die Nichtverbandswasserstraßen sind ähnliche Bestimmungen, allerdings mit zahlreichen Ausnahmen, in Art. III Abs. 2 getroffen.

Die Unterscheidung zwischen den Unterhaltungskosten der bisherigen und künftigen Anstalten kann in der Praxis zu Schwierigkeiten führen, weil die Verbesserungen häufig in Umbauten oder Ergänzungen vorhandener Anstalten bestehen. Neue Werke können unter Umständen die Wirkung haben, den Unterhaltungsaufwand für vorhandene zu verringern. Die Verteilung der Personal- und Materialkosten auf alte und neue Werke oder Einrichtungen würde zu umständlichen Rechnungen führen. Diese Weiterungen lassen sich aber vermeiden, wenn man den bisherigen Unterhaltungsaufwand für die Verbandswasserstraßen in Pauschalsummen feststellt und alle überschießenden Beträge — ohne Rücksicht auf ihre örtlichen Verwendungszwecke im einzelnen — als zulässigen Mehraufwand im Sinne des Art. II § 1 behandelt. Diese Lösung der Frage ist auch in der Kommissionsberatung in Aussicht genommen, Komm.-Ber. S. 98, 99.

2. Der Begriff der natürlichen Wasserstraße bedarf hier keiner Definition, weil er nur auf die besonders genannten Flüsse und Flußstrecken angewendet wird. Damit sind die sonst möglichen Zweifel über die Verkehrsbrauchbarkeit einzelner Flußstrecken in ihrem natürlichen Zustande erledigt. Der Rhein zwischen Schaffhausen und Basel und die Werra unterhalb Falken sind im Sinne des Sprachgebrauchs nicht oder nicht überall natürliche Wasserstraßen; im Sinne des Gesetzes sind sie es.

Seitenkanäle von geringer Längenausdehnung, wie sie beim Ausbau von natürlichen Wasserstraßen zur Umgehung schwieriger Punkte, zur Anlage von Schleusen oder aus ähnlichen Veranlassungen notwendig werden, sind im Sinne des § 1 als Bestandteile der natürlichen Wasserstraße anzusehen; nicht aber Stichkanäle zum Anschluß seitwärts liegender Orte an einen Strom. Komm.-Ber. S. 66, 97.

3. Die in § 1 genannten Flußstrecken umfassen keineswegs alle natürlichen Wasserstraßen der drei Stromgebiete. Die hier abgegrenzte territoriale Grundlage der Strombauverbände ist weniger ausgedehnt. Es fehlt namentlich im Rheingebiet die Lippe, deren Ausbau anderweit nach dem preußischen Gesetz vom 1. April 1905 unter Garantie öffentlicher Verbände finanziert wird, und die Ruhr; im Wesergebiet die Aller von Celle bis zur Leinemündung und im Elbgebiet die zu den „märkischen Wasserstraßen“ gehörige Havel, abgesehen von einer Anzahl kleinerer Nebenflüsse. Es fehlen die Unterläufe der Weser und Elbe, auf welchen die Seeschifffahrt überwiegt. Diese Strecken können schon nach dem neuen Abs. 6 des Art. 54 nicht in den Bereich der Verbände einbezogen werden.

Aber auch auf dem Unterlaufe des Rheins würden Verbesserungen, die der Seeschifffahrt zugute kommen, an und für sich nicht aus Verbandsmitteln zu finanzieren sein. Nur insoweit würde das geschehen können, als durch solche Verbesserungen gleichzeitig die Binnenschifffahrt eine Förderung erfährt. Diese Voraussetzung wird allerdings in der Regel zutreffen, weil bei niedrigen Wasserständen auch die Binnenschiffe von der für Seefahrzeuge hergestellten tieferen Fahrrinne Nutzen ziehen werden. Begründung S. 25.

4. Im allgemeinen sind nur diejenigen Bundesstaaten Verbandsmitglieder, die an den zum Verbandsgebiet gehörigen Flußstrecken Hoheitsrechte haben. Von diesem Grundsatz ist aber zugunsten des Großherzogtums Oldenburg, das unterhalb Bremen das linke und teilweise auch das rechte Weserufer besitzt, eine Ausnahme gemacht; sie rechtfertigt sich durch das Interesse, das die oldenburgischen See- und Flußhäfen Elsfleth, Brake und Nordenhamm an der Entwicklung des Verkehrs und am Ausbau des Fahrwassers oberhalb Bremen haben.

§ 2.

Von den Strombauverbänden werden für ihre Zwecke Befahrungsabgaben erhoben

im Rheinverbände

auf dem Rhein von Konstanz bis zur niederländischen Grenze, auf dem Neckar von Heilbronn bis zum Rhein und auf dem Main von Aschaffenburg bis zum Rhein,

im Weserverbände

auf der Weser von Münden bis zur Kaiserbrücke in Bremen, auf der Fulda von Cassel bis Münden und auf der Aller von der Leinemündung bis zur Weser,

im Elbverbände

auf der Elbe von der österreichischen Grenze bis zu den Eisenbahnbrücken bei Hamburg und Harburg und auf der Saale von der Abzweigung des Leipziger Anschlußkanals bis zur Elbe.

Während der alte und neue Art. 54 der Verfassung die Bundesstaaten zur Erhebung von Abgaben nur ermächtigte, aber nicht verpflichtete, wird hier eine solche Verpflichtung ausgesprochen. Der Eintritt dieser Verpflichtung ist davon abhängig, daß die Ausführung der in § 3 genannten Schiffahrtsverbesserungen von den beteiligten Bundesstaaten beschlossen oder zugelassen wird; insofern bleibt also die autonome Grundlage hinsichtlich der Erhebung von Schiffahrtsabgaben gewahrt. In vollem Maße trifft das allerdings nur für das Rhein- und Elbegebiet zu, weil dort alle Verbandsstaaten auf ihren Stromanteilen Verbesserungen ausführen oder dulden, mit anderen Worten: zur Erreichung der Ziele des § 3 zusammenwirken müssen. Im Wesergebiet besteht hinsichtlich des Großherzogtums Oldenburg eine Ausnahme, weil es die Erhebung von Schiffahrtsabgaben nicht hindern kann, wenn die Ziele des § 3 durch die Bauten der anderen Staaten verwirklicht sind; freilich hat Oldenburg an den Verbandswasserstraßen auch keine Hoheitsrechte. Vgl. Anm. 4 zu § 1. Im Rheingebiet würde Elsaß-Lothringen die Abgabenerhebung nur hindern können, wenn es die bereits begonnenen Strombauten auf der Strecke Straßburg—Sondernheim einstellen wollte, während für Baden außerdem noch die Entschließung über die Kanalisierung des Neckars zu treffen wäre.

Die Erklärungen, die die badische und hessische Regierung über ihre grundsätzliche Zustimmung zur Kanalisierung des Neckars abgegeben haben, sind im Komm.-Ber. S. 79 abgedruckt.

§ 3.

(1) Die Mittel der Strombauverbände sind vorbehaltlich der Vorschriften der §§ 4 und 5¹ zur Herstellung und Unterhaltung der nachstehend genannten Anstalten² zu verwenden:

a) im Rheinverbände

1. zur Herstellung einer Schiffahrtsstraße im Rhein zwischen Konstanz und Straßburg nach Maßgabe von Staats-

verträgen, die zwischen den an dieser Stromstrecke und am Bodensee beteiligten Verbandsstaaten abzuschließen sind,³

2. zur Herstellung von Fahrwassertiefen im Rhein unterhalb Straßburg, die bei dem gleichwertigen Wasserstande⁴ des Jahres 1908 zwischen Straßburg und Sondernheim 2 m sowie zwischen Mannheim und St. Goar 2,50 m betragen sollen,
 3. zur Kanalisierung des Neckars von Heilbronn bis zum Rhein auf 2,50 m Fahrwassertiefe,
 4. zur Kanalisierung des Mains zwischen Aschaffenburg und Offenbach auf 2,50 m Fahrwassertiefe sowie zur Verbesserung und Vervollständigung der Kanalisierungswerke zwischen Offenbach und dem Rhein;⁵
- b) im Weserverbände zur Herstellung von Fahrwassertiefen in der Weser und Aller, die betragen sollen
1. in der Weser bei erhöhtem Mittelkleinwasser⁶ zwischen
 - Münden und Karlshafen 1,10 m,
 - Karlshafen und Minden 1,25 m,
 - Minden und der Allermündung 1,50 m,
 - der Allermündung und Bremen 1,75 m,
 2. in der Aller bei Mittelkleinwasser für die Strecke von der Leinemündung bis zur Weser 1,50 m;
- c) im Elbverbände
1. zur Herstellung von Fahrwassertiefen in der Elbe, die bei dem niedrigsten Wasserstande des Jahres 1904 1,10 m oberhalb und mindestens 1,25 m unterhalb der Saalemündung betragen sollen,
 2. zum Ausbau der Saale von der Einmündung des geplanten Verbindungskanals mit Leipzig in der Nähe von Kreykau bis Halle für Schiffe von mindestens 400 t Tragfähigkeit sowie⁷ zur Verbesserung des Fahrwassers von Halle bis zur Elbe.

(2) Für den Beginn der Verpflichtung des Rheinverbandes zur Aufwendung von Mitteln für die Schifffahrtsstraße zwischen Konstanz und Straßburg sind die im Abs. 1 unter a 1 erwähnten Verträge maßgebend.⁸

A. Allgemeine Bemerkungen.

a) In § 3 wird zwischen zwei gegnerischen Auffassungen ein Mittelweg eingeschlagen. Nach dem ersten preußischen Gesetzentwurf von 1909 sollte die Frage der Schiffsabgaben durch Gleichstellung der regulierten Flüsse mit den kanalisierten grundsätzlich geregelt werden. Der im alten Art. 54 unstreitig enthaltenen allgemeinen Ermächtigung zur Abgabenerhebung auf kanalisierten Flüssen sollte eine ebenso allgemeine Ermächtigung für regulierte Flüsse zur Seite treten. Die Opposition wollte dagegen für regulierte Flüsse die Regierung auf den Weg der Spezialgesetzgebung nach dem Vorbilde des Reichsgesetzes vom 6. April 1886 betr. die Erhebung einer Schiffsabgabe auf der Unterweser, RG.Bl. S. 67 verweisen, um die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Regulierung sowohl als auch der Abgabenerhebung von Fall zu Fall der Prüfung im Reichstage zu unterwerfen. Diesem Bestreben kommt das Gesetz insofern entgegen, als es die primären Verwendungszwecke der Verbandsabgaben durch Bezeichnung der zu verbessernden Wasserstraßen, der Verbesserungsmethoden und der herzustellenden Fahrwassertiefen festlegt; und zwar tritt diese Festlegung nicht nur für Regulierungen, sondern auch für Kanalisierungen ein, obwohl für Fälle der letzteren Art die Regierungen bisher reichsgesetzlich keinesfalls gebunden waren (Komm.-Ber. S. 9 u. 10).

b) Über die Finanzierung der einzelnen Stromverbesserungen geben die Kommission mitgeteilten Regierungsdenschriften Auskunft. Drucksachen Nr. 17 bis 21 mit Nachträgen. Denschriften über die bayerische Mainkanalisierung, die Kanalisierung des Neckars und die Vertiefung des Rheins von St. Goar bis zur Mainmündung.

Die Arbeiten im Rheinverbände erfordern, abgesehen von den nicht ermittelten Kosten für den Schiffsahrtsweg Konstanz—Straßburg und den Verbesserungen am Main unterhalb Offenbach, nach den vorliegenden Berechnungen und Schätzungen ein Anlagekapital von 80,4 Mill. M. Nach einer zwischen den Verbandsstaaten erzielten Verständigung sollen die Anlagekosten für den Neckar nur mit 70% und die für den Main nur mit 75% dem Verbandsstaat zur Last gelegt werden; die hieraus sich ergebende Vorausbelastung der Bundesstaaten ist bei jener Summe schon abgesetzt. Andererseits kommen etwa 3 Millionen Abschlagsüberschreitung für Straßburg—Sondernheim hinzu, so daß mit einem Gesamtkapital von rund 83,4 Mill. M. zu rechnen ist. Die vierprozentige Verzinsung mit halbrozentiger Tilgung dieser Summe würde 3743000 M. und die Unterhaltung außerdem noch etwa 1389000 M. erfordern. Es handelt sich also um einen Gesamtaufwand von 5142000 M., dem eine Einnahme von 5655000 M. im Jahre 1920 gegenüberstehen würde. Die in der Drucksache 21 auf S. 7 angegebene Zahl von 5957000 M. vermindert sich durch Freilassung der 200 t Schiffe um 298000 M.

Im Weserverbände steht einem Anlagekapital von 13,5 Mill. M. mit einer Jahreslast von 607500 M. eine Einnahme von 298000 M., und im Elbverbände — ohne den Ausbau der Saale unterhalb Halle — ein Anlagekapital von 88,6 Mill. M. mit einer Jahreslast von 3987000 M.

eine Einnahme von 4273000 M. gegenüber. Die Unterhaltungskosten sind im Weser- und Elbgebiet nicht in Rechnung gestellt, weil sie auch nicht annähernd zu ermitteln sind; die Einnahmen sind für 1920 berechnet. Nennenswerte Einnahmeausfälle sind durch die Freilassung der 150 t Schiffe nicht zu erwarten.

Die für die Belastung der drei Verbände hier angegebenen Zahlen haben indessen nur die Bedeutung von Höchstwerten, sie lassen die Gesamtheit der für den Ausbau der Flüsse erforderlichen Geldbeträge erkennen, während aus Schiffsabgaben nur die im Schiffsinteresse aufgewandten Kosten zu decken sind. Die Entscheidung über die Höhe dieser Kosten steht den Verwaltungsausschüssen nach Anhörung der Strombeiräte zu (§§ 7 u. 8). Im Rheinverbande muß auch für die Main- und Neckarkanalisation über den Anteil der Schiffsinteressen an den übernommenen Kostenbeiträgen von 75 und 70% noch entschieden werden. Die von den Bundesstaaten vorab zu tragenden Kostenanteile stellen keineswegs eine Bewertung der Nichtschiffsinteressen dar; die Vorausbelastung ist nur deshalb erfolgt, weil bei jenen beiden Nebenflüssen die Interessengemeinschaft der Verbandsstaaten nicht so vollständig ist wie beim Hauptstrom.

Die Unterhaltungskosten der Nebenflüsse werden ungeteilt auf den Verband übernommen.

c) Die in § 3 genannten Schiffsverbesserungen haben eine Priorität vor denjenigen, welche die Verbände nach § 5 freiwillig auf die Stromkassen übernehmen können. Die Übernahme der letzteren ist erst dann zulässig, wenn die Strombauten des § 3 finanziert sind. Unter welchen Voraussetzungen die Finanzierung als geschehen oder gesichert gelten kann, muß von Fall zu Fall beurteilt und schließlich durch die Verbandsorgane entschieden werden. Es ist jedenfalls nicht die Meinung, daß an weitere Verbesserungen erst herangetreten werden darf, wenn die Baukapitalien der in § 3 genannten getilgt sind.

Die Schiffsverbesserungen des § 3 sind für die Verbände obligatorisch in dem Sinne, daß sie von ihnen auf Verlangen der die Bauherrnrolle übernehmenden Staaten finanziert werden müssen, während die des § 5 nur finanziert werden können. Komm.-Ber. S. 71. Erklärung des Preußischen Arbeitsministers.

Für die Schiffsstraße Konstanz—Straßburg ist die Obligation des Rheinverbandes außerdem suspensiv bedingt durch die abzuschließenden Staatsverträge.

d) Die Schiffsverbesserungen des § 3 umfassen nicht nur den Ausbau der Fahrrinne in den Strömen, sondern auch die Herstellung oder den Ausbau von Sicherheitshäfen. Diese sind stets als Zubehör der Schiffswege angesehen worden in dem Sinne, daß der Staat sie zu bauen und zu unterhalten hat, während hinsichtlich der Verkehrshäfen eine solche Verpflichtung nicht anerkannt wird. Sie kann hinsichtlich der Verkehrshäfen nur insoweit in Betracht kommen, als sie gleichzeitig dem Schutze der Fahrzeuge gegen Hochwasser und Eisgang dienen. Komm.-Ber. S. 78.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Der Vorbehalt bezieht sich darauf, daß die Erhebungs- und Verwaltungskosten vorweg bestritten werden, daß nach autonomer Beschlußfassung der Verbände Mittel auch für andere Schifffahrtsverbesserungen verwendet werden können, und daß der Wertzuwachs für solche Verbesserungen auf Anschlußwasserstraßen zur Verfügung gestellt werden muß.

2. Mit dem Wort „Anstalten“ sind in § 3 nicht wie in Art. I die Werke und Einrichtungen, sondern die Zwecke und die erstrebten Verbesserungsziele bezeichnet. In bezug auf die praktische Bedeutung und die rechtliche Wirkung ist diese Ausdrucksweise ohne Einfluß.

3. Der Vorbehalt der Staatsverträge war durch die internationalen Verhältnisse geboten. Der Umstand, daß bei der Wasserstraße Konstanz—Straßburg nichtdeutsche Staaten beteiligt sind, hatte die verbündeten Regierungen, abgesehen von dem Mangel an technischen und wirtschaftlichen Unterlagen, von der Aufnahme dieser Stromstrecke in das gesetzliche Bauprogramm abgehalten; sie ist durch den Reichstag hinzugefügt worden. Die Verpflichtung des Verbandes zur Finanzierung von Stromverbesserungen ist hier suspensiv bedingt durch die Staatsverträge. Hinsichtlich des Abschlusses solcher Verträge konnte selbstverständlich eine Verpflichtung weder auferlegt noch übernommen werden; aus dem Umstande, daß die Regierungen dem Gesetze zugestimmt haben, ist aber zu entnehmen, daß sie grundsätzlich zum Abschlusse solcher Verträge bereit sind, sofern es unter angemessenen Bedingungen möglich ist. Die nach § 3 Abs. 1 a 1 erforderlichen Verträge müssen auch von Bayern und Württemberg gutgeheißen werden, wenn diese Staaten auch an der Rheinstrecke unterhalb Konstanz kein Hoheitsrecht haben, werden sie doch als Bodenseestaaten in ihren Interessen stark berührt.

Die Verpflichtung des Rheinstrombauverbandes zur Verwendung von Mitteln für die Wasserstraße zwischen Konstanz und Straßburg bezieht sich nur auf den Gesamtplan, nicht auf Teilstrecken. Der Verband kann also aus Art. II § 3 nicht etwa wegen Finanzierung einer Stromverbesserung, die auf die Strecke Basel—Straßburg oder auf einen Teil dieser Strecke sich beschränken würde, in Anspruch genommen werden. Den Uferstaaten bleibt es selbstverständlich überlassen, ob sie eine solche Stromverbesserung aus eigenen Mitteln ausführen wollen.

4. Der Begriff „gleichwertiger Wasserstand des Jahres 1908“ ist; in der Begründung S. 25/26 und im Komm.-Ber. S. 75/76 erläutert.

5. Diese Bauten unterhalb Offenbach sind gesetzlich nicht näher bestimmt und auch sonst nach Art, Umfang und Kostenaufwand nicht festgestellt. Es würde sich insbesondere um Tieferlegung der Schiffsdurchlässe in den Mainwehren und um Verbesserung von Flößereianlagen an der Mainmündung handeln.

6. Der Begriff des „erhöhten Mittelkleinwassers“ ist in der Begründung Seite 26/27 dargelegt. „Mittelkleinwasser“ der Weser bezeichnet

den Durchschnitt der in jedem Jahre des Zeitraums 1891 bis 1900 beobachteten geringsten Abflußmengen. „Erhöhtes Mittelkleinwasser“ bezeichnet dieselben Mengen, wenn sie um den planmäßigen Zuschuß aus den Talsperren an der Eder und Diemel vermehrt sein werden.

7. Für die Verbesserung des Fahrwassers unterhalb Halle besteht kein festes Programm und keine Vereinbarung zwischen den beteiligten Staaten Preußen und Anhalt. Die Denkschrift Drucks. 19 beschränkt sich darauf, verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten zu erörtern. Schiffe von 400 t Tragfähigkeit können zwischen Halle und der Elbe schon jetzt verkehren, wenn gleich sie diese Tragfähigkeit nicht immer ausnützen können. Auf der Elbe verkehren Schiffe mit Tragfähigkeiten von weit über 1200 t, die aber bei niedrigen Wasserständen auch nicht entfernt nutzbar sind.

8. Eine selbstverständliche Folge des hypothetischen Charakters der Verbandspflicht bezüglich dieser Schifffahrtsstraße.

§ 4.

(1) Die Verwaltungs- und Erhebungskosten werden aus dem Ertrage der Abgaben vorweg bestritten.

(2) Soweit die hiernach verbleibenden Einnahmen zur Deckung der nach § 3 zu bestreitenden Ausgaben nicht ausreichen, werden diese verhältnismäßig und in gleichem Range untereinander gedeckt.

Keinen der in § 3 genannten Schifffahrtsverbesserungen soll in finanzieller Hinsicht eine Priorität vor der anderen haben; Unterbilanzen werden auf die einzelnen Projekte pro rata ihrer Gesamtkosten verteilt. Zu den Gesamtkosten gehören Zinsen, Tilgungsbeträge und Unterhaltungsaufwand; aus der Summe dieser Jahresleistungen ergibt sich der Verteilungsschlüssel.

Ob derartige Unterbilanzen im Wege der Tarifierhöhung zu beseitigen oder zu vermindern sind, ist von den Verbandsorganen oder durch die Reichsgesetzgebung (§ 9) zu entscheiden.

§ 5.

(1) Die Verwaltungsausschüsse und Strombeiräte (§§ 7 und 8) können durch übereinstimmende Beschlüsse, die mit einer Mehrheit von je zwei Dritteln der Stimmen gefaßt sind, beschließen, daß die Mittel der Verbände verwendet werden

- a) zur Herstellung und Unterhaltung von weiteren im § 3 nicht bezeichneten Anstalten an den im § 2 genannten Flußstrecken,

b) zur Herstellung und Unterhaltung von Anstalten an weiteren, im § 2 nicht genannten Flußstrecken, die zu dem Stromgebiete des Verbandes (§ 1) gehören.¹

(2) Im letzteren Falle finden auf die einbezogenen Flußstrecken die Vorschriften des Art. II Anwendung.

(3) Für die Herstellung und Unterhaltung von Anstalten an den im § 2 nicht genannten, zum Stromgebiet eines Strombauverbandes gehörenden Flußstrecken haben die Strombauverbände, wenn sie nicht nach Abs. 1 b mit den beteiligten Staaten über ihre Mitwirkung bei der Herstellung und Unterhaltung der Anstalten sich verständigen, Jahresbeiträge in Höhe der den Stromkassen erwachsenden Mehreinnahmen² zu leisten. Die Mehreinnahmen sind nach dem Verkehre zu berechnen, der sich zwischen der verbesserten Flußstrecke und dem für die Stromkasse abgabepflichtigen Wasserstraßennetz entwickelt.³ Die Höhe der hiernach zu gewährenden Beiträge wird durch den Verwaltungsausschuß unter Zustimmung des Strombeirats festgesetzt.⁴

(4) Die Befahrungsabgaben, die auf den ohne Mitwirkung des Strombauverbandes verbesserten Flußstrecken erhoben werden, fließen nicht zur Stromkasse.

1. In Abs. 1 ist die autonome Erweiterung der Verbandsaufgaben geregelt. Sie kann zu einer intensiveren, über die Ziele des § 3 hinausgehenden Verbesserung der Flußstrecken des § 3 und zu einer territorialen Ausdehnung des Bauprogramms auf andere Flußstrecken führen. Diese Ausdehnung kann aber nicht über die Grenzen des § 1 hinausgehen.

Demgemäß würde die von beteiligten Kreisen erstrebte Schiffbarmachung der Werra bis Wernshausen aus Mitteln des Weserverbandes nicht finanziert werden können. Zur Aufnahme der Werrastrecke Falken—Wernshausen in den Weserstrombauverband wäre ein Reichsgesetz notwendig, das gleichzeitig das Stimmverhältnis im Verbande derart neu zu regeln hätte, daß den an jener Strecke beteiligten Staaten Sachsen-Koburg und Gotha, Sachsen-Weimar und Meiningen eine entsprechende Mitwirkung eingeräumt würde. Durch ein solches Gesetz müßte ferner das Hindernis beseitigt werden, welches in dem Umstande liegt, daß die Werrastrecke Falken—Wernshausen keine natürliche Wasserstraße im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauches ist.

2. Während Abs. 1 und 2 die organische Erweiterung der Verbandsfürsorge über den obligatorischen Rahmen hinaus ermöglichen, wird in Abs. 3 die anorganische Förderung von Schifffahrtsverbesserungen außerhalb des Verbandes auf der Grundlage des unverdienten Wertzuwachses geregelt. Wer außerhalb der territorialen Grenzen des § 2, aber inner-

halb derjenigen des § 1 Schiffahrtsverbesserungen ohne Mitwirkung von Verbänden ausführt, kann diese auf den Betrag der Bereicherung, der entstehenden Mehreinnahme in Anspruch nehmen. Auf diesem Wege würde auch die Werrakanalisierung bis Wernshausen aufwärts eine Beihilfe vom Wehrstrombauverbände erlangen. Denn für die Höhe der Beihilfe würde der bei Münden von der Werra auf die Weser und umgekehrt übergehende Verkehr entscheidend sein; der Werraverkehr würde aber auf der unteren Flußstrecke Falken—Münden um so stärker werden, je weiter der Fluß aufwärts über Falken hinaus schiffbar gemacht werden sollte. Der Umstand, daß nach dem Gesetze die Beihilfe nur für die Strecke Falken—Münden zu geben ist, wird schon deshalb schwerlich eine praktische Bedeutung haben, weil der Wertzuwachs für die Weserstromkasse die Bau- und Unterhaltungskosten jener Strecken in absehbarer Zeit nicht übersteigen wird.

3. Die Leistungen jener Verbände bestehen in Jahreszahlungen, deren Höhe sich mit der Verkehrsbewegung ändern kann. Für die Berechnung dieser Leistungen kann der zwischen der Anschlußwasserstraße und dem Verbandsnetz sich entwickelnde Schiffsverkehr allein nicht entscheidend sein; es muß vielmehr derjenige Verkehr abgezogen werden, der aus dem Gebiet der Anschlußwasserstraßen schon vorher nach Häfen des Verbandsnetzes ging oder in umgekehrter Richtung sich bewegte. Im Falle der Werrakanalisierung würden z. B. Gütersendungen, die jetzt mit der Bahn nach Münden befördert und dort auf Weserschiffe umgeladen, künftig aber auf einem nähergelegenen Platze an der Werra der Schifffahrt übergeben werden, für den Weserverband keinen Neuverkehr und deshalb auch keine Mehreinnahme darstellen.

Wenn an einem solchen Übergangspunkte schon vor dem Ausbau der Anschlußwasserstraße ein Wechselverkehr mit Schiffen bestanden hat, muß dessen Umfang derartig festgestellt werden, daß für die Ermittlung der Verkehrszunahme eine sichere Grundlage genommen wird.

4. Eine Instanz gegen die Entscheidung der Zweckverbandsorgane ist im Gesetz nicht angeordnet. Da indessen den Bundesstaaten, die eine Anschlußwasserstraße ohne Mitwirkung des Verbandes ausbauen, nach § 5 ein Recht auf Überlassung des Wertzuwachses gegeben ist, so würden Streitigkeiten darüber, ob und in welcher Höhe Leistungen aus § 5 Abs. 3 zu gewähren sind, gemäß Art. 76 Abs. 1 der Verfassung gegebenenfalls durch den Bundesrat zu erledigen sein. Der Tatbestand einer „Streitigkeit zwischen verschiedenen Bundesstaaten“ über einen öffentlich rechtlichen Anspruch ist gegeben, weil die Verbände keine Rechtssubjekte sind.

Die Staaten, die als Träger solcher Ansprüche in Betracht kommen, sind übrigens sämtlich zugleich Mitglieder der in Anspruch zu nehmenden Verbände.

§ 6.

Die Selbständigkeit der Staaten auf dem Gebiete des Strombaues bleibt unberührt. Eine Verpflichtung der Staaten

zur Aufwendung von Mitteln für die Verbesserung und Unterhaltung von Wasserstraßen wird durch dieses Gesetz nicht begründet.

a. Jeder Staat kann nach wie vor auf Kosten der Steuerzahler seine Flußstrecken regulieren oder unreguliert lassen, soweit er nicht durch bestehende Verträge anderweit verpflichtet ist. Eine solche Verpflichtung besteht für die Elbuferstaaten nach § 53 der Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom 13. April 1844 Preuß. Ges. S. 458, ist aber insofern hier ohne praktische Bedeutung, als die dort vorgeschriebenen Fahrtiefen erreicht sind; es handelt sich also nur noch um Unterhaltung. Für Rhein und Weser besteht eine allgemeine Stromverbesserungspflicht überhaupt nicht; nur für einige Stromabschnitte, insbesondere für die Rheinstrecken Straßburg—Sondernheim und Mainz—Bingen sind Staatsanträge über den Ausbau der Fahrstraße geschlossen.

Nicht für die Strombauten, sondern für deren Finanzierung durch Befahrungsabgaben sind neue Rechtsgrundlagen gegeben. Diese Finanzierung soll nur zu gesamer Hand und zugunsten großer, gemeinsamer Interessen möglich sein. Es ist allerdings richtig, daß jeder Bundesstaat, wie bisher, die Verbesserungen und damit auch die Abgabenerhebung hindern kann, indem er seine Mitwirkung versagt.

Die hierin liegende Erschwerung des Ausbaues der deutschen Wasserstraßen könnte nur dadurch beseitigt werden, daß den Bundesstaaten eine Strombaupflicht reichsgesetzlich auferlegt, oder die Fürsorge für den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen ihnen abgenommen und auf andere Schultern übertragen würde. Aus staatsrechtlichen und wirtschaftlichen Gründen ist jedoch keiner dieser Wege gangbar. In staatsrechtlicher Hinsicht würde in jedem Falle ein starker Eingriff in die Selbständigkeit der Bundesstaaten stattfinden, der politisch sehr bedenklich wäre und erheblichen Widerstand finden würde. Die Begründung einer staatlichen Strombaulast im Rahmen des § 3 würde aber auch vom wirtschaftlich finanziellen Standpunkte aus zu Unbilligkeiten führen, weil die territoriale Beteiligung der Bundesstaaten an den deutschen Strömen nicht immer — man braucht nur an den Neckar und an die Rheinstrecken oberhalb Mannheim zu denken — mit dem wirtschaftlichen Interesse am Ausbau des Fahrwassers oder an der Verlängerung der Schifffahrtswege über die vorhandenen Endpunkte hinaus im Einklang steht. Durch die Erhebung von Schifffahrtsabgaben sollen die aus solchen Inkongruenzen sich ergebenden Widerstände gegen den Ausbau der Ströme beseitigt werden, weil dann die territoriale Strombaulast der Staaten sich in eine Interessentenlast ganz oder teilweise verwandelt. Immerhin würde aber die reichsgesetzliche Verpflichtung zum Ausbau der Ströme die Wirkung haben, daß das Risiko der unvollständigen Kostendeckung aus Abgaben auf die Bundesstaaten nach einem der Billigkeit nicht entsprechendem Maßstabe verteilt wird.

Wenn es darauf ankäme, einen neuen Träger der Strombaulast zu finden, so könnten doch nur das Reich oder die Strombauverbände in Betracht kommen. Beide Lösungen haben das entscheidende Bedenken

gegen sich, daß jede Trennung der Fürsorge für die Schifffahrtsrinne von der Fürsorge für die Vorflut, für den Schutz der Niederungen gegen Überschwemmung und für die sonstigen Zweige der Wasserwirtschaft eines Stromes praktisch undurchführbar wäre oder doch zu den schwersten Reibungen und Unzuträglichkeiten aller Art führen müßte. Diese Sachlage ist schon bei den Beratungen über die Reichsverfassung von 1849 in der Nationalversammlung zu Frankfurt richtig erkannt worden, als damals die Frage der Übernahme von Strombaulasten auf das Reich erörtert wurde.

Die Strombauverbände sind als Träger von Strombaulasten im Rahmen des § 3 ganz besonders ungeeignet, weil sie nicht imstande sein würden, auch wenn man ihnen Rechtspersönlichkeit verleihen wollte, die für den Ausbau der Ströme erforderlichen Mittel im Wege der Anleihe zu beschaffen. Ihnen stehen als einzige Einnahmequelle die Befahrungsabgaben zur Verfügung und auch diese nur zur Deckung des im Schifffahrtsinteresse verwendeten Teils der Baukosten. Eine sichere Gewähr für volle Selbstkostendeckung kann selbst für diesen Kostenanteil nicht übernommen werden, weil etwaige Tarifierhöhungen vom Beschlusse der Verbandsorgane oder von Akten der Reichsgesetzgebung abhängig sind. Es bleibt daher nur die Geldbeschaffung durch die Bundesstaaten übrig, deren Kredit auf die gesamte Steuerkraft gegründet ist.

Bei der Beratung im Reichstage wurde geltend gemacht, daß der Mangel einer positiven Verpflichtung des Reiches oder der Bundesstaaten oder eines sonstigen Verbandes zur Ausführung von Schifffahrtsverbesserungen dem Gesetze jede praktische Bedeutung für die Entwicklung des deutschen Wasserstraßennetzes nehme und seine Überschrift nicht gerechtfertigt erscheinen lasse.

Demgegenüber ist zu berücksichtigen, daß die Bildung der Verbände mit ihren Stromkassen einen starken Anreiz für die freiwillige Übernahme von Strombaulasten durch die Bundesstaaten bietet. Die den Bundesstaaten formell verbleibende Möglichkeit, durch Unterlassung von Schifffahrtsverbesserungen die Durchführung des genossenschaftlichen Bauprogramms und damit auch die Erhebung der Abgaben hintanzuhalten, findet vielfach ihr Gegengewicht im Eigeninteresse, daß durch solche Unterlassungen Schaden leiden würde. Auch der Wettbewerb anderer Schifffahrtswege wird solche Unterlassungen vielfach unthunlich machen; als Beispiel mag die Wasserstraße Hamburg—Berlin—Breslau—Kosel erwähnt sein, deren weitere Vervollkommnung eine Rückwirkung auf die Interessen der oberen Elbe üben könnte, wenn diese nicht in der Fahrwasserverbesserung Schritt hält. Wenn auch das Reichsgesetz keine Verpflichtungen der Bundesstaaten zur Ausführung der Stromverbesserungen des § 3 begründet hat, so haben doch die beteiligten Bundesregierungen durch ihre Zustimmung zum Gesetzentwurf und zum Gesetze eine Verpflichtung übernommen, diese Stromverbesserungen zu betreiben und den Landtagen vorzulegen. Eine solche Verpflichtung ist von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten in der Reichtags-

kommission und in der Vollsitzung am 17. November 1911 ausdrücklich festgestellt worden. Verhandlung S. 7963 und 7974. Komm.-Ber. S. 49.

Auch der alte Art. 54 begründet keine Baupflicht sondern nur die Möglichkeit der Finanzierung von Schiffahrtsverbesserungen und hat gleichwohl eine bedeutende Wirkung auf die Entwicklung der deutschen Wasserstraßen geübt; viele von ihnen wären ohne Erhebung von Schiffahrtsabgaben nicht gebaut worden.

Schließlich spricht doch der lebhafte Kampf, der von der Opposition gegen das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 geführt wurde, gegen die Annahme seiner praktischen Bedeutungslosigkeit. Um eine bloße *lex imperfecta* hätte man ihn nicht nötig gehabt.

§ 7.

(1) Die Angelegenheiten der Strombauverbände werden durch Ausschüsse verwaltet, die aus Vertretern der Staaten zusammengesetzt sind. Im Rheinverbände haben Preußen 8, Baden 5, Bayern und Hessen je 4, Württemberg und Elsaß-Lothringen je 3 Stimmen, im Weserverbände Preußen 4, Bremen 3, Braunschweig 2 Stimmen, Oldenburg und Lippe je 1 Stimme, im Elbverbände Preußen 5, Sachsen 4, Hamburg 3, Anhalt 2 Stimmen und Mecklenburg-Schwerin 1 Stimme. Den Vorsitz führt in allen Ausschüssen Preußen.

(2) Die Verwaltungsausschüsse beschließen mit einfacher Mehrheit der Stimmen, soweit in diesem Gesetze keine abweichenden Vorschriften erlassen sind. Nicht vertretene oder nicht instruierte Stimmen werden nicht gezählt. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

(3) Die Verwaltungsausschüsse beschließen insbesondere über

1. die Höhe der anzurechnenden Strombau- und Unterhaltungskosten (Art. 54 Abs. 4 der Reichsverfassung) sowie der Zins- und Tilgungsbeträge,¹
2. die Verwendung der Mittel der Strombauverbände für andere als die im § 3 bezeichneten Schiffahrtsverbesserungen und die Einbeziehung neuer Flußstrecken (§ 5),²
3. die Tarife für die Befahrungsabgaben (§ 9) sowie über die dazu erforderlichen Ausführungsbestimmungen, Erhebungs- und Kontrollvorschriften,³
4. den Zeitpunkt des Beginns der Abgabenerhebung (§ 12) und der Kostendeckung,⁴

5. die weiteren Beschwerden wegen unrichtiger Anwendung des gemeinsamen Tarifs (§§ 9 und 15),
6. die aus Billigkeits- und Zweckmäßigkeitserwägungen gewährten Ausnahmen von der Anwendung des Tarifs, insbesondere durch Bewilligung von Abfindungen, Ermäßigungen oder Befreiungen,⁵
7. die Vergütungen für die Festsetzung und Einziehung der Abgaben (§§ 13 und 14),⁶
8. die Verteilung der in die gemeinsamen Stromkassen fließenden Abgaben (§ 10), die vorübergehende Anlegung von Einnahmeüberschüssen und die Bildung von Ausgleichsbeständen,⁷
9. die den Strombeiräten (§ 8) zu machenden Vorlagen.

A. Allgemeine Bemerkungen.

Die Bestimmungen der beiden ersten Absätze lehnen sich in wesentlichen Punkten an die den Bundesrat betreffenden Bestimmungen der Reichsverfassung an (Komm.-Ber. S. 104). Das zeigt sich insbesondere in der verhältnismäßig geringen Zahl der preußischen Stimmen, die hinter dem Anteile Preußens an den Schifffahrtsinteressen und an den Strombaulasten zurückbleibt, um die Majorisierung der anderen Bundesstaaten zu verhindern oder zu erschweren, in den Bestimmungen über den Vorsitz Preußens und sein ausschlaggebendes Votum bei Stimmengleichheit. Die Stimmen in den Verwaltungsausschüssen können, weil es sich um Staatsvertretungen handelt, für jede Regierung nur einheitlich abgegeben werden. Die Einflußnahme auf die Abstimmung der Regierungen im Verwaltungsausschuß ist den Volksvertretungen in gleichem Maße möglich wie die Einflußnahme auf Abstimmungen im Bundesrate. Die Verhandlungen sind nicht öffentlich.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Die Beschlußfassung erfolgt auf Grund der von den Bundesregierungen vorzulegenden Pläne und Kostenanschläge, die nach technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkten zu prüfen sind. Es muß festgestellt werden, ob die in Art. 54 der Verfassung und in Art. II § 3 bezeichneten allgemeinen und besonderen Voraussetzungen der Abgabenerhebung gegeben sind. Komm.-Ber. S. 65.

Im übrigen bewegt sich die Prüfung in verschiedenen Grenzen:

- a) bei den Plänen, für die Art. II § 3 bestimmte Tiefenziele vorschreibt,
- b) bei den übrigen Plänen des § 3 und
- c) bei den in Art. II § 3 nicht erwähnten, unter § 5 a. a. O. fallenden Plänen.

Bei den Plänen mit gesetzlich festgelegten Tiefenzielen muß zunächst festgestellt werden, ob die Erreichung dieser Ziele gesichert ist; denn hiervon ist die Kostendeckung durch Abgaben, also auch die Anrechnung irgendwelcher Aufwendungen eines Bundesstaates abhängig. Die Pläne sind aber auch sonst auf ihre Zweckmäßigkeit, z. B. hinsichtlich der Breite der Fahrbahn, der Krümmungshalbmesser, der Schleusenabmessungen usw. und die Kostenanschläge auf ihre Angemessenheit zu untersuchen, weil nur notwendige und nützliche Aufwendungen auf die gemeinsamen Stromkassen zu übernehmen sind. Diese Prüfung wird sich aber nicht auf alle Einzelheiten zu erstrecken brauchen, sondern sich auf die vom Standpunkte der gemeinsamen Verkehrs- und Finanz-Interessen wesentlichen Momente beschränken können, insbesondere auf eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Einrichtung der Schiffahrtswege und in der Kostenveranschlagung.

Nur in diesem Rahmen können die Verwaltungsausschüsse die Pläne und Kostenanschläge der Bundesregierungen prüfen; sie können die Frage, ob die geplanten Stromverbesserungen eine angemessene oder eine zu hohe finanzielle Belastung mit sich bringen, ebensowenig aufwerfen, wie die Frage nach ihrer wirtschaftlichen Berechtigung, nach dem Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen. Die Entscheidung hierüber ist für den Fall, daß die Bundesstaaten die Verbandsmittel in Anspruch nehmen sollten, vorweg durch das Reichsgesetz getroffen und bleibt weiterhin dem nach diesem Gesetz berechtigten, die Bauherrnrolle übernehmenden Staaten überlassen.

Bei den in § 3 erwähnten Plänen ohne gesetzlich festgelegte Ziele ist die Frage, in welcher Art und in welchem Maße Fahrwasserverbesserungen als angemessen zu erachten sind, der Beschlußfassung des Verwaltungsausschusses ohne Einschränkung unterworfen; denn von der Beantwortung dieser Frage hängt die Feststellung der anzurechnenden Strombau- und Unterhaltungskosten wesentlich ab. Im übrigen gilt für die Stromverbesserungen dieser Gruppe grundsätzlich dasselbe wie für die anderen Stromverbesserungen des Art. II, § 3. Der Anspruch der baulustigen Staaten ist freilich infolge des Umstandes, daß die Beschlußfassung des Ausschusses über alle wesentlichen Teile der Verbesserungspläne notwendig ist, weniger fundiert und praktisch weniger gesichert; hierdurch wird aber die staatsrechtliche Verpflichtung der Verbände zur Finanzierung solcher Pläne unter angemessenen Bedingungen nicht berührt. Bezüglich des Schiffahrtsweges Konstanz—Straßburg ist diese Verpflichtung freilich durch die Vertragsschlüsse suspensiv bedingt (II, § 3).

Bei den in § 3 nicht genannten, fakultativen Stromverbesserungen haben die Verwaltungsausschüsse völlig freie Entscheidung, nicht nur über das Ob, sondern auch über das Wie, unter Berücksichtigung aller technischen finanziellen und wirtschaftlichen Momente. Da sie die Finanzierung solcher Pläne überhaupt ablehnen können, sind sie selbstverständlich auch befugt, sie auf Teile des Kostenanschlag zu beschränken. Bei den Stromverbesserungen des § 3 ist eine solche Be-

schränkung — abgesehen von der gesetzlich notwendigen Ausscheidung der Nichtschiffahrtsinteressen (Anm. B 6 zu Art. I) — gegen den Willen des bauenden Staates nicht möglich.

An die hiernach vorzunehmende Feststellung der Gesamtkosten eines Stromverbesserungsplanes muß sich die Beschlußfassung darüber anschließen, ob diese Kosten ganz oder nur teilweise und gegebenenfalls zu welchem Anteile der Schifffahrt zur Last zu legen sind. Bei den unter Art. II, § 5 fallenden Plänen wird die Beantwortung der letzteren Frage allerdings mit der Beschlußfassung darüber, ob und in welchem Maße die Beteiligung der Verbände überhaupt angezeigt ist, regelmäßig zusammenfallen.

Der Beschlußfassung über die Zinsbeträge sind die tatsächlichen Zinsleistungen der bauenden Staaten, bei Naturalhergabe von Land oder sonstigen Wertgegenständen sowie bei Verwendung von etatsmäßigen Mitteln die dem jeweiligen Stande des Anleihemarktes entsprechenden Beträge zugrunde zu legen; auch für die Tilgungsbeträge muß eine gemeinsame Regelung getroffen werden, weil sie in den beteiligten Bundesstaaten aus Gründen der inneren Finanzpolitik verschieden bemessen sein können.

Über die sehr wichtigen, nach Nr. 1 zu entscheidenden Fragen wird mit einfacher Stimmenmehrheit und ohne maßgebende Mitwirkung der Strombeiräte entschieden.

2. Hier gilt Zweidrittelmehrheit.

3. Während in den Tarifen die Höhe der zu zahlenden Abgaben und die materiellen Voraussetzungen ihrer Fälligkeit geregelt sind, wird in den Ausführungsbestimmungen, Erhebungs- und Kontrollvorschriften das Verfahren geordnet. Dabei wird von den Zahlungspflichtigen eine gewisse Mitwirkung durch Vorlage von Erklärungen über Größe und Zusammensetzung der Schiffsladung, über Abgangs- und Bestimmungsort gefordert, es werden für solche Erklärungen bestimmte Muster vorgeschrieben, es wird den Schiffsführern die Verpflichtung zur Aufbewahrung und Vorzeigung von Ausweisen (Abgabequittungen) auferlegt; es wird ferner der Erhebungs- und Abfertigungsdienst, das Zahlungs- und Verrechnungswesen, die Stundung der Abgaben nach Analogie der Stundung von Eisenbahnfrachten, geregelt. Diese Verfahrensvorschriften sind einerseits von erheblicher praktischer Bedeutung für den Verkehr, anderseits der Änderung nach Maßgabe wechselnder Verhältnisse mehr ausgesetzt, als die Tarife, von welchen sie deshalb getrennt gehalten werden.

4. Die Beschlußfassung ist abhängig von der Feststellung, daß gewisse Strombauten vollendet, gewisse vorläufige Tiefenziele erreicht und gewisse Baukostenanteile verausgabt sind, vgl. Art. II § 12.

5. Die Abfindung, d. h. die Festsetzung runder Summen für bestimmte Zeiträume, ist zuweilen zweckmäßig, um einen regelmäßig stattfindenden Verkehr — im Interesse des Zahlungspflichtigen sowohl als auch des Erhebungspersonals — von der Notwendigkeit der Zahlung kleinerer Einzelbeträge zu befreien. Ermäßigungen und Befreiungen können aus

Billigkeits- oder Zweckmäßigkeitgründen in zahlreichen Fällen angezeigt sein, z. B. für besonders schonungsbedürftige Gewerbebezüge oder Frachtgegenstände oder im Falle des Unterganges eines Schiffes für die bereits zurückgelegte Strecke des Wasserweges. Die Bestimmung unter 6 ist nachgebildet einer für Preußen bestehenden Vorschrift, die in dem unveröffentlichtem Allerhöchsten Erlasse vom 10. April 1841 enthalten ist und dem zuständigen Minister eine entsprechende Ermächtigung gibt. Komm.-Ber. S. 109.

6. Auch hier muß dafür gesorgt werden, daß nach gleichmäßigen Grundsätzen verfahren wird.

7. Der Zweck der Ausgleichsbestände ist die Ansammlung von Reserven mit der Zweckbestimmung, die Schwankungen in den Jahreserträgen der Stromkassen auszugleichen und sie zur Deckung der auf die Verbände übernommenen Kosten, also zur Verteilung entsprechender Renten an die Bundesstaaten, möglichst in den Stand zu setzen.

§ 8.

(1) Den Verwaltungsausschüssen stehen Strombeiräte zur Seite, die aus den am Ausbau der natürlichen Wasserstraßen und am Schiffsverkehre der einzelnen Strombauverbände beteiligten Kreisen nach Maßgabe ihres Interesses zu wählen sind, und zwar durch die berufenen¹ Vertretungen von Handel, Industrie und Landwirtschaft, die Hafenstädte² und die Organisationen der Schifffahrttreibenden. Sie sollen bestehen:

- a) im Rheinverband aus 92 Mitgliedern, von denen 40 auf Preußen, 16 auf Baden, je 10 auf Bayern und Hessen und je 8 auf Württemberg und Elsaß-Lothringen entfallen,
- b) im Weserverband aus 24 Mitgliedern, von denen 9 auf Preußen, 6 auf Bremen, 4 auf Braunschweig, 2 auf Oldenburg, je 1 auf Lippe und Schaumburg-Lippe und 1 auf die thüringischen Staaten (Sachsen-Weimar, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Koburg und Gotha, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuß älterer und jüngerer Linie) zusammen entfallen,
- c) im Elbverband aus 56 Mitgliedern, von denen 20 auf Preußen, 14 auf Sachsen, 10 auf Hamburg, 4 auf Anhalt, je 2 auf Mecklenburg-Schwerin, Braunschweig und Lübeck und 2 auf die Gesamtheit der unter b genannten thüringischen Staaten entfallen.

(2) Für die Mitglieder der Strombeiräte sind Stellvertreter zu wählen. Die Mitglieder und ihre Stellvertreter werden auf je fünf Jahre gewählt.³

(3) Jede Landesregierung bestimmt⁴ gemäß Abs. 1 die Körperschaften oder Vereinigungen, denen das Recht zur Entsendung von Vertretern zustehen soll. Den thüringischen Staaten bleibt die Verständigung hinsichtlich der Entsendung gemeinsamer Vertreter überlassen.

(4) Die Strombeiräte wählen ihren Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden selbst; sie fassen ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, soweit in diesem Gesetze keine abweichenden Bestimmungen getroffen sind. Zur Gültigkeit der Beschlußfassung ist die Anwesenheit der Mehrheit der gesetzlichen Mitgliederzahl erforderlich. Die Verhandlungen und Beschlußfassungen finden in öffentlicher Sitzung statt.⁵ Die Strombeiräte können in besonderen Fällen den Ausschluß der Öffentlichkeit mit einfacher Mehrheit beschließen.

(5) Die Strombeiräte sind befugt zur Bildung ständiger Ausschüsse, denen sie die Vorbereitung ihrer Beschlüsse und die Wahrnehmung eines Teiles ihrer Aufgaben übertragen können.

(6) Die von den Strombeiräten zu beschließenden Geschäftsordnungen bedürfen der Zustimmung des Bundesrats. Im übrigen erläßt der Bundesrat die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Bestimmungen über die Strombeiräte.⁶

(7) Die Strombeiräte haben bei Verwaltung der Angelegenheiten der Verbände mitzuwirken, und zwar in den durch diesen Artikel besonders bezeichneten Fällen (§§ 5 und 9) mit beschließender, im übrigen mit beratender Stimme. Sie sind zu hören vor der Entschließung der Verwaltungsausschüsse über

1. die Höhe der anzurechnenden Strombau- und Unterhaltungskosten (Art. 54 Abs. 4 der Reichsverfassung) sowie der Zins- und Tilgungsbeträge,
2. die Tarife für Befahrungsabgaben sowie über die dazu erforderlichen Ausführungsbestimmungen, Erhebungs- und Kontrollvorschriften,
3. den Zeitpunkt des Beginns der Abgabenerhebung und der Kostendeckung,

4. die Verteilung der in die gemeinsamen Stromkassen fließenden Abgaben (§ 10) und über die Bildung von Ausgleichsbeständen,
5. die allgemeinen Ausnahmen, Befreiungen, Ermäßigungen und Abfindungen von Befahrungsabgaben,
6. die Vergütungen für die Festsetzung und Einziehung der Abgaben,
7. die Baupläne und Kostenanschläge über die innerhalb des Strombauverbandes auszuführenden Bauten.⁷

(8) Den Strombeiräten ist bei ihrem jedesmaligen Zusammen treten eine Nachweisung der aus Billigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründen gewährten Ausnahmen (§ 7 Abs. 3 Nr. 6) vorzulegen.

(9) Ferner ist den Strombeiräten fortlaufend, und zwar mindestens einmal jährlich, von dem Fortgang der auf die Strombauverbände übernommenen Bauten Mitteilung zu machen.

(10) Die Jahresrechnungen sind ihnen vorzulegen.⁸

(11) Durch Beschluß der Verwaltungsausschüsse kann den Strombeiräten die beratende Mitwirkung auch in anderen als den in diesem Gesetze genannten Angelegenheiten, soweit sie auf den Ausbau, die Unterhaltung und den Verkehr des gemeinsamen Wasserstraßennetzes Bezug haben, übertragen werden.⁹

(12) Die Verwaltungsausschüsse haben das Recht, Vertreter in die Strombeiräte zu entsenden, und diese sind befugt, die Entsendung zu verlangen.

A. Allgemeine Bemerkungen.

Die Einrichtung der Beiräte für die Verwaltung der staatlichen Verkehrsanstalten besteht im Eisenbahnwesen — und in loserer Form auch bei den Wasserstraßen — in Deutschland seit Jahrzehnten. In Preußen wurden dann 1907 für die Wasserstraßen des Gesetzes vom 1. April 1905 durch königliche Verordnung zwei Gruppen von Beiräten, Finanzbeiräte und Wasserstraßenbeiräte, geschaffen. Die Beiräte des Reichsgesetzes vereinigen die Aufgaben und Zuständigkeiten beider Gruppen in sich. Sie unterscheiden sich ferner von den preußischen Beiräten sehr wesentlich dadurch, daß sie nicht wie diese zu ausschließlich beratender, sondern in gewissen besonders wichtigen Fragen (Art. II, § 5 u. 9) zu entscheidender Mitwirkung berufen sind. Aber auch abgesehen hier-

von haben sie ein weit größeres Maß von Selbständigkeit; sie bestehen insbesondere ausschließlich aus gewählten — nicht wie die preußischen teilweise aus ernannten — Mitgliedern und tagen getrennt vom Verwaltungsausschusse unter einem selbstgewählten Vorsitzenden, während in den preußischen Beiräten ein Staatsbeamter den Vorsitz führt.

Die Strombeiräte sollen, ebenso wie die preußischen, die in den Kreisen der Strombau- und Schifffahrtsbeteiligten vorhandene Sachkunde und Erfahrung für die Verbandsangelegenheiten nutzbar machen. Dieser Zweck könnte schließlich auch durch bundesstaatliche Beiräte in gewissem Maße erreicht werden, deren Gutachten die Mitglieder der Verwaltungsausschüsse berücksichtigen könnten oder müßten. Das für den zwischenstaatlichen Organismus der Verbände wesentliche Ziel des Ausgleichs der Interessen zwischen verschiedenen Territorien desselben Stromgebietes, des Austrages etwaiger Gegensätze zwischen Oberliegern und Unterliegern oder zwischen sonstigen staatlich getrennten Interessengruppen, der einheitlichen Vertretung gemeinsamer Forderungen und Wünsche, konnte auf einem anderen, als dem in § 8 eingeschlagenen Wege nicht erreicht werden (Komm.-Ber. S. 147). Außerdem hat man in manchen Kreisen in den Beiräten eine weitere Bürgschaft gegen das Überwiegen des preußischen Einflusses insofern erblickt, als dieser Einfluß auf Strombeiratsmitglieder in wichtigen Fragen mit weniger Aussicht auf Erfolg ausgeübt werden könne, als auf die im Verwaltungsausschuß vertretenen Staaten.

Eine bemerkenswerte Neuerung liegt darin, daß eine Interessentenvertretung im Beirat und damit ein mittelbarer Einfluß auf die Verwaltung der Wasserstraße auch denjenigen Staaten eingeräumt ist, die zwar durch den Umschlags- und Anschlußverkehr an einer Wasserstraße beteiligt sind, aber weder Hoheitsrechte an ihr besitzen, noch an den Strombaulasten teilnehmen. Dieser Gedanke ist gesetzgeberisch durchgeführt zugunsten der thüringischen Staaten, Schaumburg-Lippe, Braunschweig und Lübeck bei der Weser und Elbe.

Die Meinung, daß durch die Strombeiräte in Verbindung mit den Verwaltungsausschüssen ein wesentlicher Kostenaufwand entstehen würde, den nach § 4 die Verbände, am letzten Ende also die Schifffahrt zu tragen hätte, erscheint kaum begründet. Die Gesamtkosten der 8 preußischen Beiräte mit zusammen 158 Mitgliedern sind im preußischen Etat zu 15000 Mk. angesetzt. Davon wurden im Durchschnitt der Jahre 1907 bis 1910 nur 4450 Mk. tatsächlich aufgewendet.

Die Mitgliederzahlen sind für den Rhein- und Elbeverband gegen den Entwurf verdoppelt und infolgedessen so groß geworden, daß voraussichtlich das Bedürfnis sich herausstellen wird, wichtige Bestandteile der Verbandstätigkeit auf Ausschüsse zu übertragen.

Bei der Verteilung der Mitgliederzahlen auf die Bundesstaaten ist nicht nur auf die obligatorische Zuständigkeit der Verbände nach § 3, sondern auch auf die fakultative im Rahmen des § 1 Rücksicht genommen; „am Ausbau“ der natürlichen Wasserstraßen sind auch die Interessenten der in § 3 nicht genannten Flußstrecken beteiligt.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Das Wort „berufenen“ soll die öffentlich-rechtlich organisierten Vertretungen in Handels- und Landwirtschaftskammern — im Gegensatz zu freien Vereinigungen — bezeichnen.

2. Unter Hafenstädten sind nicht diejenigen Städte, in denen sich Häfen befinden, sondern diejenigen mit kommunalen Hafenanstalten gemeint. Weil die Absicht dahin ging, den kommunalen Häfen als solchen eine Vertretung zu ermöglichen, würden trotz des etwas zu eng gefaßten Wortlautes, auch weitere Kommunalverbände wie Kreise und Provinzen mit ihren Häfen Berücksichtigung finden können.

Selbstverständlich ist nicht gemeint, daß kommunale Häfen unter allen Umständen vertreten sein müssen; es wird darauf ankommen, ob den vorhandenen Häfen dieser Art eine entsprechende Bedeutung für den Stromverkehr beizumessen ist.

3. Ersatzwahlen sind nur für den Rest der Wahlzeit eines Mitgliedes oder stellvertretenden Mitgliedes vorzunehmen.

4. Unter „Landesregierungen“ sind nach S. 29 der Begründung, ebenso wie in den §§ 14 und 15, die Landeszentralbehörden, d. h. die obersten Verwaltungsbehörden der Bundesstaaten, verstanden.

Die Ausstattung einer Körperschaft oder Vereinigung mit dem Wahlrecht zum Strombeirat kann der Natur der Sache nach nicht unwiderruflich sein; schon deshalb nicht, weil Vereinigungen aufhören oder sich in ihrer Bedeutung für die Strom- und Schifffahrtsinteressen wesentlich ändern können. Auch bei Körperschaften ist dies nicht ausgeschlossen. Der Widerruf kann aber nur mit dem Ablauf einer fünfjährigen Wahlperiode ausgesprochen werden.

5. Diese Bestimmung ist durch den Reichstag hinzugefügt worden. Nach der Absicht des Entwurfs sollten die Sitzungen, ebenso wie die der bundesstaatlichen Beiräte und in Preußen auch der Handelskammern, grundsätzlich nicht öffentlich sein.

6. In diesen Bestimmungen würde insbesondere auch die Frage zu regeln sein, ob und in welchem Umfange die Mitglieder der Strombeiräte Tagegelder und Reisekosten aus Mitteln der Verbände erhalten sollen.

7. Die Baupläne und Kostenanschläge für die aus Verbandsmitteln zu finanzierenden Bauten müssen den Strombeiräten schon nach Nr. 1 vorgelegt werden, weil sie die Grundlage bilden für die Beurteilung der Frage, ob und in welcher Höhe Strombau- und Unterhaltungskosten anzurechnen sind. Nach Nr. 7 sind aber auch diejenigen Pläne und Anschläge vorzulegen, die sich auf andere Bauten im gemeinsamen Stromgebiet beziehen; sinngemäß kann dies allerdings nur für Bauten von größerer Bedeutung gelten.

8. D. h. die Rechnungen über die Einnahme der Stromkasse und die Nachweise über die an die Bundesstaaten abgeführten Beträge, nicht die Rechnungen über die auf Kosten und Gefahr der Bundesstaaten aus-

zuführenden Bauten, für deren Prüfung und Entlastung die innere Gesetzgebung dieser Staaten maßgebend ist.

9. Hier ist namentlich an solche Geschäfte gedacht, wie sie von den für die einzelnen Ströme bestehenden sog. Schifffahrts- oder Befahrungskommissionen jetzt wahrgenommen werden. In den für die preußischen Anteile der gemeinsamen Ströme gebildeten Kommissionen dieser Art sind schon jetzt Vertreter nicht preußischer Interessenten in gewissem Umfange beteiligt.

§ 9.

(1) In den Strombauverbänden werden Befahrungsabgaben¹ für Güter² nach einheitlichen Tarifen in fünf Klassen mit tonnenkilometrischen Einheitssätzen erhoben, die nach Stromabschnitten, unter Berücksichtigung der verschiedenen Leistungsfähigkeit dieser Abschnitte für den Verkehr, abgestuft werden und für die einzelnen Klassen höchstens 0,02, 0,04, 0,06, 0,08 und 0,1 Pf. betragen sollen. Zu Änderungen des Tarifs, wodurch diese Einheitssätze überschritten werden, sind übereinstimmende Beschlüsse der Verwaltungsausschüsse und Strombeiräte erforderlich, die mit einer Mehrheit von je zwei Dritteln der Stimmen gefaßt sind. Eine Erhöhung der vorstehenden³ Einheitssätze auf das Doppelte oder mehr kann nur durch Reichsgesetz erfolgen.

(2) Kohlen und Erze gehören stets in die niedrigste Tarifklasse.⁴

(3) Versetzungen von Gütern in eine höhere Klasse bedürfen einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen in den Verwaltungsausschüssen und den Strombeiräten, Änderungen in bezug auf die Abgrenzung der Stromabschnitte und die Abstufung der für sie geltenden Sätze mit dem Ziele einer höheren Belastung des Verkehrs einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen in den Verwaltungsausschüssen.

(4) Für die Herstellung und Unterhaltung von weiteren im § 3 nicht bezeichneten Anstalten an den im § 2 genannten Flußstrecken, für die Herstellung und Unterhaltung von Anstalten an weiteren, im § 2 nicht genannten Flußstrecken (§ 5 Abs. 1) und für den Ausbau der Schifffahrtsstraße im Oberrhein zwischen Konstanz und Straßburg können Zuschläge⁵ zu den allgemeinen Tarifen von den Verwaltungsausschüssen unter Zustimmung der Strombeiräte beschlossen werden.

(5) Güter in Schiffen ohne eigene Triebkraft sind abgabefrei⁶ bis zu einer Tragfähigkeit der Schiffe von

200 t auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen,

150 t auf der Weser, Aller und Elbe und

100 t auf den übrigen Verbandsflüssen.

(6) Güter in Schiffen mit eigener Triebkraft sind abgabefrei bis zu einer Tragfähigkeit der Schiffe von 50 t.

(7) Personenverkehr und Reisegepäck sowie Flößerei sind abgabefrei.⁷

A. Allgemeine Bemerkungen.

In § 9 hat das Reich von seiner durch Art. 4 Nr. 9 der Reichsverfassung begründeten Zuständigkeit zur gesetzlichen Regelung des Tarifwesens für die gemeinsamen Ströme Gebrauch gemacht, indem es für die Verbandsabgaben eine Reihe von wichtigen Vorschriften materieller und formeller Art erließ. Komm.-Ber. S. 107—109. Die materiellen Vorschriften enthalten teils positive Normen, teils bloße Direktiven für die ausführenden, d. h. zur Tariffestsetzung berufenen Organe. Zur ersten Klasse gehören die Bestimmungen über die Zahl der Güterklassen, über die zunächst maßgebenden Höchstsätze und über die Befreiungen; zur zweiten diejenigen über die Staffelung der Tarifsätze nach Stromabschnitten. Der letztere Gegenstand ist durch Vereinbarungen unter den Bundesregierungen, also durch einstimmigen Beschluß der künftigen Verwaltungsausschüsse, dahin geregelt, daß

am Rhein die vollen Sätze von der niederländischen Grenze bis Köln,

von dort bis St. Goar 70% und

oberhalb St. Goar auf dem Rhein, Main und Neckar 50%;

auf der Weser die vollen Sätze von Bremen bis zur Allermündung,

von dort bis Hameln und auf der Aller 85% und

oberhalb Hameln 70%;

auf der Elbe die vollen Sätze von Hamburg und Harburg bis zur Havelmündung,

von dort bis zur Saalemündung 70% und

oberhalb der Saalemündung 55%

erhoben werden sollen.

Die Abgrenzung dieser Stromabschnitte beruht auf der Berücksichtigung aller für die Schifffahrt maßgebenden und ihre Selbstkosten beeinflussenden Verhältnisse, insbesondere der Wassermengen, der Fahrtiefen, der Fahrwasserbreiten und des Gefälles. Im Rheingebiet entspricht die Einteilung den bei dem gleichwertigen Wasserstande 1908 vorhandenen Tiefen, die unterhalb Köln 3 m, von Köln bis St. Goar 2,50 m und oberhalb 2 m betragen.

Der fünfklassige Tarif beruht auf der durch die Verhältnisse bedingten ungefähren Anlehnung an die Eisenbahntarife, wobei davon aus-

gegangen ist, daß Stückgut- und Wagenladungsklassen der ersten Klasse des Schifffahrtstarifs, die drei Spezialtarifklassen den Klassen 2, 3, 4, und die Ausnahmetarife der letzten Klasse im allgemeinen entsprechen werden.

Die Tariffestsetzung wird dem Verwaltungsausschuß für das ganze Verbandsgebiet übertragen. Das partikulare Recht der Tariffestsetzung, das in Ermangelung einer abweichenden reichsgesetzlichen Regelung allgemein bestand und außerhalb der Verbandswasserstraßen auch künftig bis auf weiteres fortbesteht, wird für diese Wasserstraßen beseitigt. Hiermit bringen die Bundesstaaten ein Opfer an ihren bisherigen autonomen Befugnissen; denn im Falle der Kanalisierung konnte unbestritten jeder Staat auf seiner Flußstrecke nach eigenem Ermessen, unabhängig von anderen Staaten, die Befahrungsabgaben festsetzen, wie es z. B. bei der Havel von Preußen und Mecklenburg, bei der Saale von Preußen und Anhalt, beim Main von Preußen tatsächlich geschehen ist. Auch heute könnte Preußen mit der Kanalisierung seiner Elbstrecke selbständig vorgehen und ebenso selbständig die Frage der Schifffahrtsabgaben regeln, während nach der Inkraftsetzung des Art. II für das Elbgebiet diese Befugnisse aufhören und die Tariffestsetzung auf das gemeinsame Organ des Verwaltungsausschusses übergehen würde. Komm.-Ber. S. 119, 120.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Die Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses und die materiellen Vorschriften beziehen sich nur auf Abgaben von der Längsfahrt, nicht auf Fährabgaben, Hafenabgaben und Abgaben für sonstige örtliche Schifffahrtsanstalten. Hier bleibt die Zuständigkeit der Landesbehörden aufrechterhalten. Komm.-Ber. S. 110.

2. Unter Gütern sind hier Frachtgüter zu verstehen; nicht die von den Schiffen mitgeführten Betriebsstoffe, insbesondere Kohlen.

3. Durch das Wort „vorstehenden“ soll ausgedrückt werden, daß für den Begriff der Verdoppelung nicht die jeweilig erhobenen Sätze, die niedriger oder auch höher als die in § 9 genannten sein können, sondern diese einstweiligen Höchstsätze selbst maßgebend sein sollen. Die Zuständigkeit der Reichsgesetzgebung beginnt also bei den Sätzen 0,04, 0,08, 0,12, 0,16 und 0,2 Pf. Komm.-Ber. S. 130.

4. Die besondere Erwähnung von Kohlen und Erzen beruht nicht nur auf dem Wunsche, die niedrige Belastung dieser beiden, für die Binnenschifffahrt außerordentlich wichtigen Güter sicherzustellen, sondern auch auf der Absicht der Erteilung einer Direktive für die Tarifbildung überhaupt. Komm.-Ber. S. 123. Der Satz ist durch den Reichstag ein gefügt.

5. Für diese Zuschläge gelten keine Höchstsätze. Wenn also bei spielsweise für die Weser später eine Kanalisierung mit höheren als den in § 3 gesteckten Tiefenzielen beschlossen werden sollte, so können die Verbandsorgane auch Abgaben von mehr als doppelter Höhe der Normalsätze des § 9 Abs. 1 festsetzen. Dasselbe wäre auf der Werr

von Falken abwärts möglich, wenn der Verband die Kanalisierung dieser Flußstrecke in sein Programm aufnehmen würde. In beiden Fällen würde es sich um fakultative Aufgaben handeln.

Die Möglichkeit der Erhebung von Zuschlägen auf der Strecke Konstanz—Straßburg mußte, obwohl der Ausbau dieser Strecke zu den obligatorischen Verbandsaufgaben gehört, deshalb vorbehalten werden, weil die Bau- und Unterhaltungskosten bei Verabschiedung des Gesetzes nicht zu übersehen waren. Tatsächlich wird der Vorbehalt kaum eine praktische Bedeutung haben, weil das Unternehmen überhaupt von Staatsverträgen abhängig ist, die ohne eine Abrede über die Höhe der Abgaben schwerlich zustande kommen werden.

Die Höhe der Zuschläge ist entscheidend für die Regelung des finanziellen Verhältnisses zwischen den älteren, durch die Stromkasse finanzierten, und den später hinzutretenden Bauten. Die Zuschläge können so bemessen sein, daß der später ausgebaute Wasserweg einen Zuschuß von den übrigen Verbandswasserstraßen erhält, oder so, daß er aus den normalen Abgaben und den Zuschlägen seine eigenen Selbstkosten deckt, oder auch derartig, daß er nach Deckung seiner Selbstkosten noch Zuschüsse an die übrigen Wasserstraßen des Verbandsnetzes abgibt. Die Niveauunterschiede in der Höhe der Abgaben sind — in Verbindung mit den tatsächlich vorhandenen oder für die Zukunft erwarteten Verkehrsmengen — bestimmend für den Ab- und Zufluß von Mitteln zwischen den verschiedenen Teilen des Stromsystems.

6. Die Befreiung kleiner Schiffe beruht auf sozialpolitischen und Zweckmäßigkeitsgründen. Man geht einerseits von der — freilich nicht immer zutreffenden — Annahme aus, daß die kleinen Schiffe in den Händen unbemittelter und wirtschaftlich schwacher Personen sind, und man berücksichtigt andererseits die verhältnismäßig große Mühewaltung bei der Abgabenerhebung von ganz kleinen Transportmengen. Daß die kleinen Schiffe keinen Nutzen von den Fahrwasserverbesserungen hätten, kann nicht allgemein zugegeben werden und ist auch in der Praxis regelmäßig nicht anerkannt worden. Der Nutzen der kleinen Schiffe beruht nicht lediglich auf der Ausnutzung der Fahrtiefe, sondern auch auf sonstigen Momenten, insbesondere auf Momenten wirtschaftlicher Natur. Komm.-Ber. S. 33, 128. Es gibt z. B. keine Befreiungsvorschrift für kleine Schiffe auf der Saar, Ems, Fulda, Saale, Havel, Spree, Oder, Netze, Brahe und Deime.

Der Umstand, daß die Befreiungsgrenze für Schiffe mit eigener Triebkraft niedriger gezogen ist als für andere Fahrzeuge, rechtfertigt sich durch die größere Beanspruchung der Fahrwasseranstalten seitens der ersteren Gruppe. Die Schiffe mit eigener Triebkraft haben, weil sie mit Maschinen und Betriebsstoffen belastet sind, einen größeren Tiefgang als andere Fahrzeuge gleicher Tragfähigkeit; außerdem verursachen sie durch die Bewegung des Wassers einen höheren Unterhaltungsaufwand.

7. Der Personenverkehr spielt auf den Wasserstraßen — im Vergleich zum Güterverkehr — eine sehr geringe Rolle und konnte ohne

nennenswerte Beeinträchtigung der finanziellen Erträge, aber zur großen Erleichterung des Verkehrs und des Erhebungsdienstes freigestellt werden.

Die Befreiung der Flößerei ist eine Sondervorschrift, die sich für die Verbandswasserstraßen dadurch rechtfertigt, daß die Stromverbesserungen des § 3 der Flößerei keinen oder doch keinen irgend nennenswerten Vorteil bringen werden. Auf anderen natürlichen Wasserstraßen wird sie mit Befahrungsabgaben herangezogen.

§ 10.

(1) Der Ertrag der Abgaben fließt, abgesehen von dem Falle des § 5 Abs. 4, in gemeinsame Stromkassen und wird von diesen an die Verbandsstaaten im Verhältnis ihrer nach den §§ 3 und 5 zu deckenden Aufwendungen verteilt.

(2) Die Verbandsstaaten haben keinen Anspruch auf vollen Ersatz ihrer im Schiffahrtsinteresse aufgewandten Strombaukosten; ihr Anspruch geht nur auf die Zuwendung eines diesen Kosten entsprechenden Anteils an den Einnahmen der Strombaukassen.

Diese Bestimmung besagt nur, daß die Staaten keine Tarifierhöhung beanspruchen können, um die Einnahmen der Stromkasse im Falle ihrer Unzulänglichkeit bis zur vollen Selbstkostendeckung zu steigern. Es steht in der Hand des Strombeirats, eine solche Tarifierhöhung über die einstweiligen Höchstsätze hinaus zu hindern. Die Stromkasse als solche hat keine Verpflichtungen.

Der § 10 nötigt die Staaten aber nicht, die aus der Stromkasse in einem Jahre nicht gedeckten Teile ihrer Selbstkosten endgültig zu übernehmen; er hindert keineswegs die nachträgliche Deckung solcher Ausfälle aus Überschüssen späterer Jahre, sei es, daß diese Überschüsse aus der Verkehrsentwicklung oder aus Tarifmaßnahmen entspringen. Der Grundsatz, daß ein zeitlicher Ausgleich zwischen Unterbilanzen und Überschüssen verschiedener Wirtschaftsjahre stattfindet, ist in jahrzehntelanger Praxis zur unangefochtenen Geltung gekommen und in der Begründung zu Art. I des Reichsgesetzes nochmals ausdrücklich ausgesprochen. In § 10 handelt es sich nur um die Anwendung dieses Grundsatzes auf den besonderen Fall der Stromkassen. Wenn die Meinung des Gesetzes gewesen wäre, ihn für den Regelfall der partikularen Abgabenerhebung zuzulassen, für den Ausnahmefall der genossenschaftlichen Erhebung in den Verbänden aber auszuschließen, so hätte eine derartige Ausnahmebestimmung deutlich ausgedrückt werden müssen. Hier fehlt es nicht nur an einem solchen Ausdrucke, sondern es fehlt vor allem an einem erkennbaren sachlichen Anlasse, die Verbandsstaaten hinsichtlich der zeitlichen Übertragung zwischen guten und schlechten Jahren anders zu stellen, als jeden staatlichen, kommunalen oder privaten Unternehmer einer abgabepflichtigen Wasserstraße oder örtlichen Schiffahrtsanstalt.

Mit einer die Zulässigkeit dieser Übertragung verneinenden Auslegung des § 10 würde insbesondere aber die Bestimmung des § 7 über die Bildung von Ausgleichsfonds unvereinbar sein; denn für einen solchen Fonds wäre offenbar keine Daseinsmöglichkeit vorhanden, wenn die bei den Stromkassen beteiligten Staaten die ungedeckten Selbstkosten aus einzelnen Wirtschaftsjahren als verloren und nicht mehr einbringlich ansehen müßten. Eine abweichende Meinung würde auch aus dem vom Reichstage eingefügten zweiten Absatze des § 10 nicht herzuleiten sein. Denn dieser Absatz ist fast wörtlich aus der Entwurfsbegründung zu § 9 S. 29 entnommen, wo er keineswegs den Sinn und die Bedeutung hat, daß Ausfälle früherer Jahre durch spätere Überschüsse nicht gedeckt werden dürfen; in dem Schlußsatz der Entwurfsbegründung zu jenem Paragraphen ist solche Deckung ausdrücklich für zulässig erklärt worden.

Die hier vertretene Auffassung ist auch in dem Kommissionsbericht S. 134 und 135 mit voller Klarheit dargelegt.

Hinsichtlich der Zeitdauer, innerhalb deren der Ausgleich von Überschüssen und Ausfällen zulässig ist, enthält das Gesetz keine Beschränkung.

Vgl. Anm. B 5 d zu Art. I, S. 19.

§ 11.

Die von den Strombauverbänden beschlossenen Tarife und Ausführungsbestimmungen (§ 7 Abs. 3 Nr. 3) erhalten verbindliche Kraft durch ihre Verkündung im Zentralblatt für das Deutsche Reich mit der Wirkung, daß die beteiligten Staaten ermächtigt und verpflichtet sind, die festgesetzten Abgaben zu erheben.

Die Frist für das Inkrafttreten muß im Tarife oder in der Ausführungsbestimmung von Fall zu Fall bestimmt sein. Die Fristen sind so zu wählen, daß sie mit den aus § 12 sich ergebenden Zeitpunkten übereinstimmen.

§ 12.

- (1) Die Abgabenerhebung beginnt¹
 - a) für den Rheinverband, wenn die Regulierung zwischen Straßburg und Sondernheim, die Neckarkanalisation von Heilbronn bis zum Rhein und die Mainkanalisation von Aschaffenburg bis zum Rhein (§ 3 Abs. 1 unter a 2 bis 4) fertiggestellt sind.² Außerdem ist der Beginn der Abgabenerhebung auf dem Rhein oberhalb Straßburg, dem Neckar oberhalb Heilbronn, dem Main oberhalb Aschaffenburg, der Lahn und der Mosel mit

der Saar abhängig von der bergwärts fortschreitenden Vollendung der Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten.³ Für den Beginn der Abgabenerhebung auf der Rheinstrecke zwischen Konstanz und Basel sind die im § 3 Abs. 1 unter a 1 erwähnten Verträge maßgebend;⁴

- b) für den Weserverband, wenn einschließlich der Bauzinsen⁵ drei Viertel der veranschlagten Gesamtkosten für die im § 3 Abs. 1 unter b genannten Bauten verausgabt sind, der Weser aus dem Waldecker Sammelbecken⁶ Wasser im regelmäßigen Betriebe zugeführt wird und von den im § 3 Abs. 1 unter b vorgesehenen Fahrwassertiefen erreicht sind

1. in der Weser bei erhöhtem Mittelkleinwasser zwischen

Münden und Karlshafen	0,95 m
Karlshafen und Minden	1,10 „
Minden und der Allermündung	1,35 „
der Allermündung und Bremen	1,50 „
2. in der Aller bei Mittelkleinwasser für die Strecke von der Leinemündung bis zur Weser 1,25 m;⁷

- c) für den Elbverband, wenn einschließlich der Bauzinsen drei Viertel der veranschlagten Gesamtkosten für die im § 3 Abs. 1 unter c genannten Bauten verausgabt sind, von der dort vorgesehenen Fahrwassertiefe unterhalb der Saalemündung mindestens 1,10 m, oberhalb der Saalemündung mindestens 1 m auf der ganzen Strecke erreicht und der im § 3 Abs. 1 unter c 2 vorgesehene Ausbau⁸ der Saale vollendet ist.

(2) Für den Rheinverband sollen bis zur Herstellung einer Fahrwassertiefe von 2,50 m zwischen Mannheim und St. Goar (§ 3 Abs. 1 unter a 2), für den Weserverband bis zur Herstellung der vollen im § 3 Abs. 1 unter b vorgesehenen Fahrwassertiefen und für den Elbverband bis zur Herstellung der vollen im § 3 Abs. 1 unter c 1 vorgesehenen Fahrwassertiefen die Abgaben höchstens drei Viertel der im § 9 angegebenen Sätze betragen.⁹

1. Die Abgabenerhebung beginnt nach Erfüllung der reichsgesetzlichen Bedingungen, ohne daß die Verwaltung und Gesetzgebung der

Bundesstaaten hierbei in Betracht käme. Auch die Verbandsorgane haben nach §§ 7 und 8 die Erfüllung nur zu konstatieren.

2. a) Im Rheinverbände ist der Beginn der Abgabenerhebung abhängig gemacht von der Vollendung geographischer Teile des Gesamtbauprogramms, während hierfür in den beiden anderen Verbänden die teilweise Erreichung der Tiefziele für den ganzen Bereich der geplanten Stromverbesserungen — in Verbindung mit der Aufwendung von Bruchteilen der Gesamtbaukosten — maßgebend ist.

Die abweichende Regelung für den Rheinverband ergab sich aus dem Umstande, daß hier das Bauprogramm weniger einheitlich ist, sich in seiner Ausführung leichter in einzelne Abschnitte trennen läßt und vor allen Dingen in seinen einzelnen Teilen verschiedene wirtschaftliche Wirkungen hat. Die Kanalisierungen des Mains und Neckars und die Regulierung des Rheins von Straßburg bis Sondernheim erweitern den Bereich der Rheinschifffahrt durch Eröffnung neuer Linien ohne Vergrößerung der nutzbaren Tauchtiefe für die durchgehende Schifffahrt von und nach dem Mittelrhein; sie steigern also die Nachfrage nach Schiffsräumen und verbessern den Frachtenmarkt für die Schiffseigner. Dagegen erhöht die Rheinvertiefung von Mannheim nach St. Goar die nutzbare Tauchtiefe; sie steigert die Ausnutzung der vorhandenen Fahrzeuge, vermehrt das Angebot an Schiffsräumen und verbessert insofern den Frachtenmarkt für die Wareninteressenten, die Verloader und Empfänger; das wird nicht nur für die Strecke Mannheim—St. Goar, sondern auch für den anschließenden kanalisierten Main der Fall sein, da dieser die für jene Rheinstrecke herzustellende größere Fahrtiefe schon hat.

Die Absicht ist dahin gegangen, den Schiffseignern in der Ausnutzung der veränderten Frachtkonjunktoren einen Vorsprung zu lassen und deshalb die im ersten Satze unter a) genannten Stromverbesserungen vorweg zu nehmen.

Die Vorwegnahme erreicht oder befördert man dadurch, daß man die Abgabenerhebung schon nach Vollendung der jenen drei Bauten beginnen läßt.

b) Zu den Bauten, die beim Beginn der Abgabenerhebung vollendet sein müssen, gehört nicht die in § 3 Abs. 1 lit. a) unter 4 erwähnte „Verbesserung und Vervollständigung der Kanalisierungswerke zwischen Offenbach und dem Rhein“. Das ergibt sich schon äußerlich aus dem Umstande, daß in § 12 Abs. 1 lit. a) nur „die Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis zum Rhein“, nicht der oben zitierte Textabschnitt aus § 3, aufgenommen ist, aber auch innerlich aus der Erwägung, daß es sich um Maßregeln handelt, die nach Art, Umfang und Kostenhöhe bei Erlaß des Gesetzes unbestimmt waren.

3. Hier sind die Bedingungen für den Beginn der Abgabenerhebung auch hinsichtlich der fakultativen Verbandsaufgaben festgelegt, soweit das Rheingebiet in Betracht kommt, während das für die anderen Stromgebiete nicht geschehen ist. Bei den in Betracht kommenden Stromverbesserungen sind die ausgebauten Teilstrecken nur in soweit für die

Schiffahrt nutzbar, als sie talwärts Anschluß haben; es entspricht deshalb der Billigkeit, sie auch nur in soweit unter Abgaben zu setzen.

Die Strecke Basel—Straßburg bleibt also, soweit und solange sie nicht ausgebaut ist, abgabefrei.

4. Während in § 3 der Ausbau der Strecke Konstanz—Straßburg als einheitliches Unternehmen behandelt ist, das hinsichtlich der Finanzierung aus Verbandsmitteln nicht in einzelne Strecken zerlegt werden darf, ist in bezug auf den Beginn der Abgabenerhebung zwischen den Strecken unterhalb und oberhalb Basel unterschieden. Hierin liegt kein Widerspruch, sondern es ist nur den Tatsachen Rechnung getragen, daß der Ausbau der Rheinstrecke zwischen der deutsch-schweizerischen Grenze und Straßburg ebenso wie die Erhebung von Befahrungsabgaben auf diesem Stromabschnitt an sich eine innerdeutsche Angelegenheit sein würde. Nur für den Beginn der Abgabenerhebung auf der Strecke Konstanz—Basel muß durch die Verträge Bestimmung getroffen werden.

5. Unter den Begriff der Bauzinsen fallen auch Zinseszinsen. Das ergibt sich aus dem für die Frage der Schiffsabgaben maßgebenden Grundsatz der Selbstkostendeckung; die Zinseszinsen bilden einen Teil der Aufwendungen des bauenden Bundesstaates.

Auch im preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905, Ges. S. S. 179 werden die Zinsen der Bauzinsen als Bestandteil der (aus Abgaben zu deckenden) Baukosten behandelt. §§ 2, 3, 4, 5 a a. O.

6. Das Waldecker Sammelbecken an der Eder bei Hemfurt ist — ebenso wie ein zweites kleineres Becken an der Diemel bei Helminghausen — im Bau; das erstere wird voraussichtlich schon 1914 in Betrieb kommen. Die Kosten dieser Sammelbecken fallen nicht der Weserstromkasse, sondern dem Rhein-Weserkanal zur Last.

7. Es fehlt an einer Bestimmung über den Beginn der Abgabenerhebung für den Fall der — fakultativ etwa vom Verband zu übernehmenden — Werra-, Aller- oder Weserkanalisierung, ähnlich der unter a für den Fall der Lahn- und Moselkanalisierung usw. erlassenen Vorschrift; die letztere würde aber gegebenenfalls analog anzumelden sein.

8. Unter „Ausbau der Saale“ ist hier nur der Ausbau von einem Punkte bei Kreypau bis Halle zu verstehen, nicht auch die in § 3 Abs. 1c unter 2 im Anschluß an diesen Ausbau miterwähnte „Verbesserung des Fahrwassers von Halle bis zur Elbe“.

Die Gründe sind denjenigen ähnlich, die in Anm. 2, b für die Nichtberücksichtigung der „Verbesserung und Vervollständigung der Kanalisierungswerke zwischen Offenbach und dem Rhein“ geltend gemacht sind. Auch hier hätte, wenn die Verbesserung der Strecke unterhalb Halle zu den Bedingungen für den Beginn der Abgabenerhebung gehören sollte, der ganze Text aus § 3 Abs. 1, c. 2 nach § 12 übernommen werden müssen, und auch hier spricht die Vermutung oder die ratio legis dagegen, daß die Durchführung eines nach Inhalt, Umfang und Kostenhöhe völlig unsicheren Unternehmens als Bedingung für den Beginn der Abgabenerhebung gedacht ist.

Die Strecke oberhalb Halle würde zu kanalisieren sein. Abweichend von der Bestimmung unter a wird hier die Abgabenerhebung erst nach Kanalisierung der ganzen Strecke zugelassen, also nicht „nach Maßgabe der bergwärts fortschreitenden Kanalisierung“. Die Abweichung ist zwar sachlich nicht gerechtfertigt, aber bei der Kürze des Flußabschnittes — es handelt sich nur um etwa 25 km — praktisch ohne große Bedeutung.

Für den Fall der Elbkanalisierung findet das in Anm. 7 Gesagte entsprechende Anwendung.

9. Die Beschränkung auf drei Vierteile der Abgabensätze des § 9 für die Zeit vom Beginne der Abgabenerhebung bis zur Ausführung aller Stromverbesserungen des § 3 — abgesehen von dem Ausbau der Strecke von Konstanz bis Straßburg — beruht im allgemeinen auf der Erwägung, daß bis dahin die vollen Sätze nicht gebraucht würden. Diese Erwägung hat freilich insofern wenig praktische Bedeutung, als die Selbstkostendeckung ohnehin den Ansprüchen der Staaten an die Stromkassen eine unübersteigliche Schranke setzt. Die Bestimmung des § 12 Abs. 2 könnte nur dahin wirksam werden, daß die Staaten einstweilen gehindert würden, die Grenze der Selbstkosten zu erreichen.

Es ist aber noch für den Rheinverband ein weiterer Gesichtspunkt — für einen Teil des Reichstags wenigstens — bei Einfügung der Bestimmungen des Abs. 2 in die Regierungsvorlage maßgebend gewesen, nämlich die Absicht, durch einstweilige Vorenthaltung des letzten Viertels der Abgaben einen Druck auf die Bundesstaaten dahin auszuüben, daß sie die Rheinvertiefung von Mannheim bis St. Goar nach Vollendung der Regulierung von Straßburg bis Sondernheim, der Neckarkanalisation und der Mainkanalisation nicht unausgeführt lassen sollten (Komm.-Ber. S. 136). Dieser Gedanke ist allerdings aus verschiedenen Gründen gegenstandslos. Die letzteren 3 Stromverbesserungen würden voraussichtlich durch $\frac{3}{4}$ der Abgabensätze des § 9 vollständig zu finanzieren sein; die finanzielle Lage der Bundesstaaten und der Stromkasse wird also dadurch nicht besser, daß sie auch die Verfügung über das letzte Viertel nach Vollendung der Rheinvertiefung zwischen Mannheim und St. Goar erlangen. Außerdem haben die beteiligten Bundesstaaten ohnehin an der Durchführung des letzteren Projekts ein wesentliches Interesse, weil von ihm die Ausnutzung der vollen Fahrtiefe auf dem preußischen, hessischen und bayrischen Main abhängt und weil nach Vollendung der drei Stromverbesserungen der ersten Gruppe die hessischen, badischen und bayrischen Rheinplätze Mainz, Gustavsburg, Worms, Mannheim und Ludwigshafen mit ihrem Verkehr unter Abgaben kommen würden, ohne für diesen Verkehr auf dem Hauptstrom eine Verbesserung des Fahrwassers zu erhalten.

Sie werden dann an der baldigen Vertiefung des Rheins zwischen Mannheim und St. Goar ein starkes Interesse haben, weil die aus einer leistungsfähigeren Wasserstraße entspringenden Frachtvorteile die Mehrbelastung mit dem letzten Vierteile der Schiffsabgaben weitaus überwiegen. Endlich könnte das Gelingen der Stromverbesserung von

Straßburg nach Sondernheim in beteiligten Kreisen den Wunsch erwecken, durch Vertiefung des Fahrwassers unterhalb Mannheim—Ludwigshafen die merkantile Stellung dieser beiden Plätze zu stärken.

§ 13.

Jeder Verbandsstaat hat bei der Abgabenerhebung und Beitreibung für gemeinsame Rechnung gegen Erstattung der Kosten mitzuwirken.

Die Erstattung der Erhebungskosten an die Verbandsstaaten ist vorgeschrieben, weil diese in sehr ungleichem Maße an der Erhebungstätigkeit beteiligt sein würden. Das Verhältnis an der Beteiligung der Erhebungskosten kann stark verschieden sein von dem der Anteilnahme an den Erträgen der Schiffsabgaben. Es wäre deshalb nicht gerechtfertigt, die Staaten zur kostenlosen Mitwirkung zu verpflichten. Die Mitwirkung wird in der Hauptsache durch die Zollbehörden, durch die Beamten in den Staatshäfen und durch das ambulante Personal an den Wasserstraßen und durch die Kasseneinrichtungen der Bundesstaaten stattzufinden haben.

Das die Erhebungskosten einen irgendwie nennenswerten Teil der Bruttoeinnahme absorbieren könnten, ist nicht anzunehmen, weil die Erhebung in der Hauptsache durch vorhandene Behörden und Beamte mitbesorgt werden wird. Nähere Ausführungen hierüber finden sich in der Drucksache 9 der Reichstagskommission, in dem Nachtrage zu dieser Drucksache und auf S. 34, 35, 36 des Kommissionsberichtes.

§ 14.

(1) Die Ufergemeinden¹ können durch die Landesregierung² zur Mitwirkung³ bei der Abgabenerhebung gegen ein die Erhebungskosten deckendes Entgelt⁴ verpflichtet werden.

(2) Die Abgaben sind nach den für staatliche Verwaltungsgebühren maßgebenden Bestimmungen⁵ beizutreiben. Die erhebende Dienststelle hat die Gesamtheit der Befahrungsabgaben⁶ beizutreiben, die auf die abgabepflichtige Strombefahrung entfallen, auch wenn diese Befahrung sich auf die Stromanteile mehrerer Staaten erstreckt.

(3) Zur Entrichtung der Abgaben ist der Schiffer verpflichtet. Neben ihm haftet als Gesamtschuldner der Schiffseigner.⁷

1. Unter „Ufergemeinden“ sind nur die Ortsgemeinden zu verstehen, nicht auch die weiteren Kommunalverbände.

2. Unter „Landesregierungen“ sind die zuständigen Landeszentralbehörden zu verstehen.

3. Die Erhebung muß so eingerichtet werden, daß sie den Verkehr

nicht belästigt und ihm insbesondere keinen Zeitverlust verursacht. Das kann im allgemeinen nur dadurch geschehen, daß die Abgaben an den Ein- und Ausladeorten entrichtet werden, wo die Schiffe ohnehin kürzere oder längere Zeit still liegen müssen. Im Falle des Durchganges durch Stauwerke kann der bei den Schleusen eintretende Aufenthalt in ähnlicher Weise zur Erhebung von Schifffahrtsabgaben benutzt werden; der Regel nach werden aber die Gemeinden der Ein- und Ausladeorte zur Mitwirkung bei der Erhebung herangezogen werden müssen. In solchen Gemeinden, welche eigene Hafenanlagen besitzen, ist diese Heranziehung um so unbedenklicher, als dort ohnehin kommunale Hafenabgaben erhoben zu werden pflegen; die örtlichen Schifffahrtsabgaben für Rechnung der Gemeinden und die Befahrungsabgaben für Rechnung der Verbände können gleichzeitig und von derselben Dienststelle eingezogen werden; sie sind nur gesondert zu verrechnen. Die Gemeinden haben selbst ein Interesse daran, daß die Abgabenerhebung in ihren Häfen leicht und einfach vor sich geht. Schon jetzt sind in Preußen mehrfach mit Gemeinden Vereinbarungen getroffen, wonach die staatlichen Befahrungsabgaben mit den kommunalen Hafenabgaben zusammen durch Gemeindeorgane erhoben werden, z. B. in Frankfurt a. M. und in Dortmund. Komm.-Ber. S. 142.

4. Das Entgelt soll vollständig sein und auch die mittelbaren Aufwendungen der Gemeinden ersetzen Komm.-Ber. S. 142.

5. Diese Bestimmungen sind für die einzelnen Staaten verschieden. In Preußen gilt zurzeit die Kgl. Verordnung betreffend das Verwaltungs-zwangsverfahren wegen Beitreibung von Geldbeträgen Ges.-S. S. 545.

6. Ohne eine solche Bestimmung könnte die Zuständigkeit der Dienststelle des Ein- oder Ausladeortes oder des Grenzüberganges für die Beitreibung zweifelhaft sein. Die Bestimmung gilt für alle Dienststellen, nicht nur für kommunale, also insbesondere auch für die Grenzbehörden, die für den Verkehr mit dem Auslande als Einziehungsbehörden in Betracht kommen würden. Sie würden, wenn der Bestimmungsort im Auslande liegt und die Abgaben grundsätzlich bei der Ausladung zu entrichten wären, an die Stelle der Behörde des Bestimmungsortes treten.

7. In Abs. 3 ist die persönliche Haftung des Schiffers und Schiffseigners geregelt; die dingliche Haftung des Fahrzeugs für die Abgaben ergibt sich aus § 102 des Binnenschifffahrtsgesetzes vom 15. 6. 1895.

Unter Schiffer ist der Führer des Schiffes zu verstehen (§ 7 des Binnenschifffahrtsgesetzes).

Über die Frage, wer schließlich die Schifffahrtsabgaben zu tragen haben wird, ist im Reichstage viel verhandelt worden; sie läßt sich nicht gesetzlich regeln, sondern nur wirtschaftlich beurteilen. Die überwiegende Meinung ging anscheinend dahin, daß die Abgaben als Bestandteil der Fracht behandelt werden und demjenigen zur Last fallen, der die Frachtkosten trägt. Komm.-Ber. S. 30—34. Reichstags-Verhdl. vom 28. 11. 1910. Stenograph. Verhdl. S. 3215 vom 17. 11. und 1. 12. 1911. Stenograph. Verhdl. S. 7963, 7968, 8207. Abg. Frank-Mannheim, Ministerialdirektor Peters.

§ 15.

(1) Gegen die Festsetzung der Befahrungsabgaben ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten vom Tage der Erhebung¹ an gerechnet der Einspruch bei der Hebestelle zulässig. Gegen deren Bescheid² findet innerhalb einer Frist von einem Monat nach der Zustellung Beschwerde an die von der Landesregierung³ zu bezeichnende höhere Verwaltungsbehörde des Verbandsstaats und gegen deren Bescheid in gleicher Frist die weitere Beschwerde an den Verwaltungsausschuß des Strombauverbandes statt, der endgültig entscheidet.⁴

(2) Die Beschwerden sind bei der Stelle anzubringen, gegen deren Bescheid sie sich richten.

A. Allgemeine Bemerkungen.

Die Gemeinsamkeit des Interesses an der Beitreibung und Vereinhaltung der Verbandsabgaben ließ die einheitliche Regelung der Fristen für Rückforderung zuviel erhobener Beiträge und des Beschwerdeverfahrens zweckmäßig erscheinen: Für alle Schifffahrtsabgaben, die nicht für Rechnung von Strombauverbänden erhoben werden, also für Befahrungsabgaben auf Nichtverbandswasserstraßen und für alle örtlichen Schifffahrtsabgaben einschließlich der an Verbandswasserstraßen zu erhebenden Hafengebühren, bleiben die bisherigen landesrechtlichen Bestimmungen in Geltung.

Die Bestimmungen des § 15 sind den für den Kaiser Wilhelmkanal geltenden (Reichs-Ges. betreffend die Gebühren für Benutzung des Kaiser Wilhelmkanals vom 20. 6. 1899 RGes. Bl. 315) im Allgemeinen nachgebildet mit der Maßgabe, daß die höhere Verwaltungsbehörde als Zwischeninstanz eingeschaltet ist, um den nur von Zeit zu Zeit zusammentretenden Verwaltungsausschuß möglichst wenig zu belasten. Als höchste Instanz kann der Verwaltungsausschuß nicht entbehrt werden, weil sonst eine gleichmäßige Verwaltungsübung nicht gesichert wäre. Die Inanspruchnahme der Verwaltungsausschüsse mit Beschwerden wird wahrscheinlich sehr gering sein. In Preußen, wo etwa 10 Millionen Mark an Schifffahrtsabgaben aller Art nach sehr verschiedenen Tarifen erhoben werden, hat die zuständige Zentralstelle nur sehr selten — in jahrelangen Zwischenräumen — Veranlassung zur Entscheidung über die streitige Anwendung solcher Tarife. Die Merkmale und Voraussetzungen für die Anwendung tariflicher Vorschriften sind im allgemeinen so einfach, daß für Auslegungszweifel wenig Spielraum bleibt.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Es liegt in der Eigenart der Verkehrsabgaben begründet, daß bei ihnen die Veranlagung, d. h. die Festsetzung des geschuldeten Be-

trages, regelmäßig mit der Erhebung zeitlich zusammenfällt oder ihr unmittelbar vorangeht, und daß die Zahlung durch Meinungsverschiedenheiten über die richtige Anwendung des Tarifs nicht aufgehalten werden kann. Hierdurch erklärt sich der Fristverlauf vom Erhebungstage an; die Zahlung der Abgabe soll durch Einspruch und Beschwerde nicht aufgehalten werden.

2. Der Bescheid soll, wie aus der die Zustellung betreffenden Bestimmung hervorgeht, schriftlich erteilt werden

3. d. h. von den zuständigen Landeszentralbehörden.

4. Hiernach ist über die Verpflichtung zur Zahlung von Befahrungsabgaben der Rechtsweg ausgeschlossen. Begründung S. 31. Für Preußen bedeutet das keine Gesetzesänderung, weil dort der Rechtsweg für Streitigkeiten über die Erhebung von Verkehrsabgaben jeder Art schon vorher unzulässig war (§ 78 Teil II, Titel 14 A. L. R.). In anderen Bundesstaaten ist aber eine Gesetzesänderung eingetreten, insofern für Befahrungsabgaben im Sinne des Art. II des Reichsgesetzes vom 24. 12. 1911, d. h. für die Befahrungsabgaben, die auf Verbandswasserstraßen erhoben werden und in Stromkassen fließen, der Rechtsweg ausgeschlossen ist, während er für alle anderen Befahrungsabgaben und für alle örtlichen Schifffahrtsabgaben, insbesondere für Hafengebühren zulässig bleibt. Das trifft z. B. für Hamburg und Bremen zu.

Der Ausschluß des Rechtsweges gilt auch für solche Fälle, in denen die Zahlung oder Verjährung der Abgabenerhebung geltend gemacht wird; insofern unterscheidet sich der § 15 von den Bestimmungen im § 4 des Reichsgesetzes vom 20. 6. 1899.

Artikel III.

(1) Auf den im Art. II § 2 bezeichneten Flußstrecken dürfen von den Staaten Befahrungsabgaben nur so lange erhoben werden, bis auf solchen Flußstrecken die Abgabenerhebung für die Strombauverbände beginnt, und auch innerhalb dieses Zeitraums nur für die Befahrung kanalisierter Flußstrecken.¹

(2) Zur Deckung der Kosten für die Herstellung und Unterhaltung älterer Anstalten, die vor der Verkündung² dieses Gesetzes auf anderen als den im Art. II § 2 bezeichneten natürlichen Wasserstraßen³ ausgeführt sind, dürfen Befahrungsabgaben nicht erhoben werden. Diese Vorschrift findet keine Anwendung:

a) auf die Kosten der nachstehend bezeichneten Stromverbesserungen, die bei der Verkündung dieses Gesetzes noch in der Ausführung begriffen sind:

1. der Kanalisierung der Lippe von Lippstadt bis Wesel,

2. der Begradigung der Ems zwischen Papenburg und Leerort,
 3. der Kanalisierung der Aller von Celle bis zur Leinemündung,
 4. des Ausbaues der Havel unterhalb Brandenburg und im Zuge des Großschiffahrtswegs Berlin—Stettin oberhalb Spandau,
 5. der Kanalisierung der Oder von der Neissemündung bis Breslau,
 6. der Verbesserung der Warthe von Posen abwärts,
 7. des Ausbaues der Netze unterhalb der Einmündung des Bromberger Kanals;⁴
- b) auf die bei dem Inkrafttreten des Art. I bestehenden Befahrungsabgaben.⁵

A. Allgemeine Bemerkungen.

Der Art. III enthält die Übergangsbestimmungen, die notwendig sind, um die alten Verhältnisse in die neuen — unter weitgehender Berücksichtigung von Billigkeitsmomenten — überzuleiten.

Die neuen Verhältnisse weichen von den alten darin ab, daß die Unterscheidung zwischen kanalisierten und regulierten Flüssen, die zwar tatsächlich nicht allgemein durchgeführt war, aber vielfach als zu Recht bestehend angesehen wurde, für die Zukunft beseitigt, und daß bei den zu einem Strombauverbande gehörigen Flußstrecken die partikuläre Kostendeckung durch die genossenschaftliche oder kollektive ersetzt wird.

Dabei wird, vorbehaltlich gewisser Ausnahmen, von dem Grundsatz der Erhaltung des status quo ausgegangen. Dieser Grundsatz äußert seine praktische Wirkung nach zwei Richtungen, nämlich erstens insofern, als die nachträgliche Kostendeckung durch Abgaben für bisher abgabefreie natürliche Wasserstraßen ausgeschlossen sein soll, und zweitens insofern, als für bisher abgabepflichtige Schiffahrtswege diese Kostendeckung gewahrt bleibt.

B. Besondere Bemerkungen.

1. Der Absatz 1 gilt nur für Verbandswasserstraßen in den Grenzen des Art. II § 2. Er gestattet nicht nur die Forterhebung bestehender, sondern auch die Einführung neuer Befahrungsabgaben; beides aber nur für kanalisierte Flußstrecken. Diese Beschränkung ist angeordnet worden, um dem Umstande Rechnung zu tragen, daß unter dem alten Rechtszustande nur die Zulässigkeit der Befahrungsabgaben auf kanalisierten Flußstrecken allgemein anerkannt war. Demnach kann z. B. Hessen auf der kanalisierten hessischen Mainstrecke auch nach der Inkraftsetzung des Art. II Befahrungsabgaben einführen; ebenso Preußen

und Bayern auf der Mainstrecke zwischen Offenbach und Aschaffenburg, falls beide Staaten diese Strecke kanalisieren sollten. Bis zur Inkraftsetzung des Reichsgesetzes vom 24. 12. 1911 und in Sonderheit des Art. II können die 3 Staaten solche Abgaben ohnehin auf Grund des alten Rechtszustandes unstreitig erheben.

Nach der Inkraftsetzung dürfen diese partikularen Abgaben nur bis zum Beginn der Erhebung von Verbandsabgaben nach Art. II §§ 2 und 12 weiterbestehen; sie werden dann mit den Verbandsabgaben verschmolzen, d. h. sie gehen in ihnen auf. Alsdann erhält jeder Staat nur noch den Anteil aus den Einnahmen der Stromkasse, der seinem Anteil an den nach Art. II § 3 zu machenden Aufwendungen (Zinsen, Tilgungsbeträgen und Unterhaltungskosten) entspricht. Infolgedessen verliert Preußen, sobald die Erhebung der Verbandsabgaben beginnt, seine bisherigen Einnahmen aus den Befahrungsabgaben für die Mainstrecke von Frankfurt abwärts; denn die Kostendeckung aus Verbandsabgaben für ältere Schiffahrtsverbesserungen, und zwar sowohl für Kapitalzinsen und Tilgungsbeträge als auch für den Unterhaltungsaufwand, ist im Gesetze ausgeschlossen.

Dasselbe wird beim Beginn der Abgabenerhebung im Weser- und Elbverbände für die preußischen Fulda- und Saaleschiffahrtsabgaben sowie für die anhaltischen Saaleschiffahrtsabgaben eintreten.

Bei den Verbandswasserstraßen im Rahmen des Art. II § 2 ist der Schnitt zwischen Vergangenheit und Zukunft in bezug auf die Möglichkeit der Finanzierung von Stromverbesserungen aus Schiffahrtsabgaben durch die Bestimmung in Art. II § 3 gemacht. Die Finanzierung ist — abgesehen von der im Bau begriffenen Rheinregulierung zwischen Straßburg und Sondernheim — nur für künftige Bauten zugelassen.

2. Für die nicht durch Art. II § 2 unter Verbandsabgaben gestellten natürlichen Wasserstraßen liegt der Schnitt zwischen Vergangenheit und Zukunft bei dem Zeitpunkte der Verkündung des Gesetzes, also bei dem 30. Dezember 1911. Die Kosten älterer Schiffahrtsverbesserungen sollen im allgemeinen nicht nachträglich aus Befahrungsabgaben gedeckt werden, und zwar wird hierbei zwischen Kanalisierungen und anderen Verbesserungsmethoden nicht unterschieden. Für die Unterscheidung zwischen alten und neuen Unterhaltungskosten gilt das in Anm. B. 1 zu Art. II § 1 S. 29 Gesagte. Wenn als Zeitgrenze die Verkündung und nicht das Inkrafttreten des Gesetzes gewählt ist, so beruht das auf der Erwägung, daß nach Lage der Umstände das Inkrafttreten des ganzen Gesetzes für das gesamte Reichsgebiet sich längere Zeit verzögern könnte, und daß die Bundesstaaten vielleicht von der Ausführung von Stromverbesserungen in der Zwischenzeit abgehalten werden würden, wenn sie nur für den nach dem Inkrafttreten verwendeten Anteil ihrer Strombaukosten auf Deckung durch Befahrungsabgaben zu rechnen hätten.

3. Der Begriff der natürlichen Wasserstraßen ist hier nicht, wie in Art. I, rechtlich bedeutungslos, weil im Sinne dieses Artikels ein Unterschied zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen nicht besteht, und er ist auch nicht wie in Art. II § 1 durch Aufzählung der vom

Gesetzgeber gemeinten Schiffahrtswege jedem Auslegungszweifel entrückt. Solche Zweifel würden vielmehr in thesi möglich sein, weil der Grundsatz, daß die Kosten älterer Schiffahrtsverbesserungen nicht durch Abgaben nachträglich gedeckt werden dürfen, nur für natürliche, nicht für künstliche Wasserstraßen gelten soll. Im Reichstage ist deshalb der Versuch einer Legaldefinition für diese Begriffe gemacht, aber schließlich mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Schwierigkeiten und in Ermangelung eines wesentlichen Bedürfnisses aufgegeben worden.

Bei den Kanälen, die ohne Benutzung natürlicher Gewässer in das Land eingegraben sind, wie z. B. bei dem Kanal von Hannover nach Duisburg und bei einem großen Teile des Dortmund—Ems-Kanals, kann ein Zweifel über ihre Eigenschaft als künstliche Wasserstraßen nicht entstehen. Ein solcher Zweifel ist nur in den Fällen möglich, wo natürliche Gewässer beim Bau einer Wasserstraße, sei es durch Verbreiterung, Vertiefung, Anstauung oder in anderer Weise benutzt worden sind. In diesen Fällen wird aber in der Regel bekannt sein, ob die benutzten Gewässer schon vor ihrem Ausbau „Wasserstraßen“, d. h. schiffbar gewesen sind oder nicht. Wenn sie es waren, so bleiben sie auch nach ihrem Ausbau natürliche Wasserstraßen im Sinne des Gesetzes; hierüber kann nach den Erläuterungen S. 22 der Entwurfsbegründung keine Unklarheit herrschen. Es bleiben also nur die Fälle als Objekte von Zweifeln übrig, in denen nicht festzustellen ist, ob ein früher ausgebautes oder künftig auszubauendes natürliches Gewässer die Eigenschaft einer Wasserstraße vor dem Ausbau besessen hat. Die einer solchen Feststellung entgegenstehenden Schwierigkeiten können entweder darin liegen, daß der Ausbau vor sehr langer Zeit erfolgt und eine sichere Überlieferung über den früheren Zustand nicht vorhanden ist, oder darin, daß ein tatsächlich der Schifffahrt nicht dienendes natürliches Gewässer, dessen Ausbau für die Schifffahrt stattfinden soll, als schiffbar und insofern als Wasserstraße angesehen werden könnte. Nach preußischem Landrechte (§ 38, Teil II, Tit. 15 A. L.-R) ist bei Strömen die Schiffbarkeit, nicht die tatsächliche Benutzung zur Schifffahrt entscheidend für die Eigenschaft als Staatswasserstraße. Das Merkmal der Schiffbarkeit ist nicht ohne weiteres äußerlich erkennbar; es kann bei tatsächlich nicht befahrenen Flüssen zuweilen zweifelhaft sein, ob sie schiffbar sind, zumal die Eignung eines Gewässers als Verkehrsstraße nicht nur von technischen, sondern auch von wirtschaftlichen Voraussetzungen bedingt ist. Vgl. Peters, Schiffahrtsabgaben Bd. I S. 43—45.

Diese an sich möglichen Zweifel über die Wasserstraßeneigenschaft eines tatsächlich nicht befahrenen natürlichen Gewässers haben aber — für die hier in Frage kommende Anwendung des Art. III Abs. 2 — kaum irgendwelche praktische Bedeutung, weil an solchen Gewässern irgendwelche „Anstalten“, deren Kosten einer später sich entwickelnden Schifffahrt auferlegt werden könnten, regelmäßig nicht vorhanden sein werden. Frachtvorteile gegenüber der Eisenbahnbeförderung können heute nur noch durch Wasserstraßen mit großen Abmessungen geboten werden; die Herstellung solcher Schiffahrtswege erfordert bedeutende

Aufwendungen. Die in Deutschland vorhandenen tatsächlich nicht befahrenen Flüsse und Seen, deren Wasserstraßeneigenschaft zweifelhaft sein könnte, kommen demgegenüber nicht in Betracht. Die nur flößbaren Gewässer sind keinesfalls natürliche Wasserstraßen im Sinne des Art. III Abs. 2.

Endlich ist zu berücksichtigen, daß alle Verbandswasserstraßen und alle diejenigen Wasserstraßen, die unter die Ausnahmen zu a) und b) des Abs. 2 fallen, aus dem Gebiete der Zweifelsmöglichkeit ausscheiden.

Während der erste Absatz des Art. III nur für Binnenwasserstraßen Bedeutung hat, weil nur solche in Art. II § 2 aufgezählt sind, gilt der zweite Absatz auch für Seewasserstraßen.

4. Auch bei den nicht in Art. II § 2 genannten Wasserstraßen sind die in der Ausführung begriffenen Stromverbesserungen ausgenommen von der Regel, daß Abgaben für ältere, vor Verkündung des Gesetzes ausgeführte Anstalten nicht erhoben werden dürfen. Es wäre sachlich nicht gerechtfertigt, den Gesamtaufwand für eine planmäßige, nach einheitlichem Entwurfe auszuführende Stromverbesserung, deren verkehrsfördernde Wirkung erst nach ihrer Vollendung, also nach Investierung des gesamten Baukapitals, zur Geltung kommen kann, in zwei verschiedene Teile zu zerlegen und diese hinsichtlich der Kostendeckung aus Schiffsabgaben verschieden zu behandeln.

Um etwaige Zweifel für die Zukunft auszuschließen, sind die unter diese Ausnahmevorschrift fallenden Stromverbesserungen erschöpfend aufgezählt. Da der Unterschied zwischen regulierten und kanalisierten Flüssen künftig keine Rolle spielt, sind auch die letzteren in das Verzeichnis aufgenommen.

Bei den unter a) nicht genannten, am Tage der Gesetzesverkündung, also am 30. Dezember 1911 in der Ausführung begriffenen Bauten scheidet nur die vorher verausgabten Teilbeträge aus der Kostendeckung durch Abgaben aus; für die späteren Aufwendungen ist diese Kostendeckung zulässig. Das trifft z. B. für die nach dem preußischen Gesetz vom 20. Juli 1910, Ges.-S. S. 131, auszuführende Nogatkanalisierung zu, die in das Verzeichnis unter a) deshalb nicht aufgenommen worden ist, weil bei der Verabschiedung des Reichsgesetzes nur ein ganz geringer Teilbetrag der Baukosten verausgabt war.

5. Eine weitere Ausnahme von der Regel des Abs. 2 soll Platz greifen zugunsten der bei dem Inkrafttreten des Art. I bestehenden Befahrungsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen. Ein großer Teil der nicht unter Art. II § 2 fallenden natürlichen Wasserstraßen steht unter Befahrungsabgaben, die einen größeren oder geringeren Teil der Unterhaltungskosten, der Zins- und Tilgungsbeträge decken. Hieran soll nichts geändert werden; den beteiligten Staaten kann ein Verzicht auf die bisherige Deckung oder Deckungsmöglichkeit für ihre im Schiffsinteresse gemachten Aufwendungen nicht zugemutet werden. Die Bundesstaaten bleiben hier in der Tarifbemessung — abgesehen von den Vorschriften des Art. 54 der Reichsverfassung — unbeschränkt; sie können also die

Abgaben nach wie vor in den Grenzen des Art. 54 erhöhen oder sonst anderweit regeln. Entwurfsbegründung S. 31/32.

Unter diesen Vorbehalt fallen insbesondere die nachstehend erwähnten preußischen Wasserstraßen, auf denen Befahrungsabgaben erhoben werden:

- Die regulierte Deime;
- die regulierte Wasserstraße zwischen Königsberg und Pillau;
- die regulierte Elbinger Weichsel;
- die regulierte Wasserstraße zwischen Stettin und Swinemünde;
- die regulierte alte Oder zwischen Wriezen und Hohensaathen;
- die kanalisierte Brahe, Netze, Oder, Spree, Havel, Dahme, Saar.

Unter Befahrungsabgaben im Sinne des Art. III sind auch die Flößereiabgaben zu verstehen, die auf den unter Abs. 2 a) und b) fallenden Wasserstraßen erhoben werden.

Artikel IV.

Allgemeine Bemerkungen.

Die durch Art. II vorgesehene Erhebung von Befahrungsabgaben für gemeinsame Rechnung mehrerer Staaten in den Zweckverbänden bringt das Bedürfnis mit sich, durch reichsgesetzliche Vorschriften einen gleichmäßigen Schutz gegen Hinterziehung dieser Abgaben durch entsprechende Strafandrohungen zu schaffen. In Preußen, wo seit langer Zeit Befahrungs- und sonstige Schifffahrtsabgaben in erheblichem Umfang erhoben werden, hat die Erfahrung gelehrt, daß solche Strafvorschriften um so weniger entbehrt werden können, als man dem Wunsche der Schifffahrttreibenden entsprechend von dem leicht zu kontrollierenden Erhebungsmaßstabe der Tragfähigkeit zu demjenigen der Ladung übergegangen ist, der zwar der Billigkeit und Zweckmäßigkeit weit mehr entspricht, aber auch für die praktische Handhabung erheblich größere Schwierigkeiten bietet. Die Verwaltung ist bei der Erhebung nach der Ladung in beträchtlichem Maße auf die Angaben des Schiffers und die in seinen Händen befindlichen Ladungspapiere angewiesen. Dies zeigt sich besonders bei der Behandlung der Mischladungen, d. h. der aus Gütern verschiedener Tarifklassen zusammengesetzten Ladungen. Denn wenn auch das Gesamtgewicht einer im Schiffe befindlichen oder an einem Orte ein- oder ausgeladenen Gütermenge durch die Ablesung der Eiche ermittelt werden kann, so ist doch die Zusammensetzung einer Schiffladung aus Gütern verschiedener Klassen nur schwer festzustellen. Andererseits kann auf die Unterscheidung nach Güterklassen bei der Tarifbildung aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht verzichtet werden. Für die Verbandsabgaben ist in Art. II § 9 ein fünf-klassiger Ladungstarif vorgeschrieben.

Je mehr infolgedessen die Verwaltung bei Erhebung der Abgaben den Erklärungen der Beteiligten vertrauen muß, um so größer ist der Spielraum für Hinterziehungen und der entsprechende Anreiz, so daß ein Gegengewicht in Gestalt einer wirksamen Strafandrohung notwendig war.

Die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs reichen für diesen Zweck nicht aus, wie das insbesondere auch die praktischen Erfahrungen gezeigt haben, die bei Anwendung des § 263 a. a. O. über die Bestrafung des Betrugs auf die Hinterziehung von Schiffsabgaben seinerzeit in Preußen gemacht worden sind. Einer solchen Hinterziehung gegenüber müssen vielmehr, wenn sie strafgesetzlich wirksam bekämpft werden soll, besondere Strafvorschriften getroffen werden, und zwar in der Weise, daß die Bestrafung auch in solchen Fällen erfolgen kann, wo der Nachweis einer rechtswidrigen Absicht nicht zu führen ist. Ist die Absicht der Hinterziehung vorhanden, so muß eine höhere Strafe, entsprechend einem mehrfachen der hinterzogenen Summe, eintreten, während die auf Fahrlässigkeit und Unachtsamkeit beruhenden Hinterziehungen mehr aus dem Gesichtspunkt des Ordnungsstrafrechts zu behandeln und nach Bewandnis der Umstände in ähnlicher Weise wie zahlreiche auf polizeilichem Gebiete liegende Handlungen zu ahnden sind. Übrigens ist auch sonst die Hinterziehung von Abgaben häufig in der Gesetzgebung als Straftat behandelt worden, um den Eingang der Abgaben zu sichern und die Erhebungstätigkeit zu erleichtern.

Auf Grund solcher Erwägungen sind in Preußen Strafbestimmungen, die dem Art. IV entsprechen, durch Landesgesetz vom 2. Mai 1900, Ges.-S. S. 123 betreffend die Hinterziehung und Überhebung von Verkehrsabgaben, getroffen worden. Diese Strafbestimmungen hatten sich bewährt und sind deshalb auf die Reichsgesetzgebung im wesentlichen übertragen. Ihre Aufnahme in das Gesetz hat die praktische Bedeutung, daß in allen Teilen eines Zweckverbandes (Art. II) dieselben Bürgschaften für den tatsächlichen Eingang der tarifmäßig zu leistenden Abgaben vorhanden sind.

Für die nicht im Bereiche von Strombauverbänden liegenden und nicht unter Verbandstarifen stehenden Wasserstraßen war zwar das Bedürfnis nach reichsgesetzlichen Strafvorschriften gegen Hinterziehung von Befahrungsabgaben weniger dringlich, aber doch auch insofern vorhanden, als die Verschiedenheit des Rechtszustandes für Wasserstraßen innerhalb und außerhalb jener Verbände nicht nur aus grundsätzlichen, sondern auch aus praktischen Erwägungen unerwünscht gewesen wäre, zumal beide Gruppen von Wasserstraßen oft unmittelbar miteinander zusammenhängen.

Ähnliche Gründe sprachen für die übereinstimmende Regelung hinsichtlich der Hinterziehung von Befahrungsabgaben und Abgaben für die Benutzung von Häfen und sonstigen örtlichen Schiffsanstalten. Es handelt sich demgemäß im Art. IV um Schiffsabgaben im weitesten Sinne des Wortes, gleichviel ob sie auf natürlichen oder künstlichen, auf See- oder Binnenwasserstraßen und für welche Art von Schiffsanstalten sie erhoben werden.

Wenn hierdurch dem Erhebungsberechtigten ein strafrechtlicher Schutz gegen Hinterziehungen gewährt wird, so lag es nahe und erschien zweckmäßig, auch die Abgabepflichtigen in derselben Weise gegen unberechtigte Forderungen der Erheber zu schützen. Soweit mit der Er-

hebung der Abgaben Beamte betraut sind, ist die wissentliche Überhebung von Abgaben zwar schon durch § 353 des Reichsstrafgesetzbuches unter Strafe (Gefängnis nicht unter 3 Monaten) gestellt. Es werden aber in nicht seltenen Fällen Abgaben auch durch nicht beamtete Personen erhoben; insbesondere Abgaben für die Benutzung privater Schiffsahrtsanstalten, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind (Anm. 5h, zu Art. I, S. 20) und Abgaben für die Benutzung staatlicher oder kommunaler Anstalten, wenn — was zuweilen zweckmäßig ist — die Erhebung verpachtet wird. Um auch für solche Fälle eine Strafvorschrift gegen Überhebung zu haben, ist der § 3 eingefügt.

Der die fahrlässige Überhebung behandelnde zweite Absatz des § 3 ist aus dem § 3 des preußischen Gesetzes vom 2. Mai 1900 übernommen.

Was das Verfahren anbetrifft, so hat die Reichsstrafprozeßordnung in den §§ 459 bis 469 eine Reihe von Bestimmungen über das Verfahren bei Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Erhebung öffentlicher Abgaben und Gefälle getroffen. Dagegen bleiben nach § 6 des Einführungsgesetzes zur Strafprozeßordnung die landesgesetzlichen Bestimmungen über das Verfahren im Verwaltungswege bei solchen Zuwiderhandlungen unberührt, insoweit nicht die §§ 459 bis 463 der Strafprozeßordnung abändernde Bestimmungen treffen. Damit sind die Grenzlinien gezogen, innerhalb deren die Landesgesetzgebung das Verwaltungsstrafverfahren für derartige Angelegenheiten regeln kann. Preußen hat von dieser Befugnis hinsichtlich der Verkehrsabgaben in dem Gesetze vom 2. Mai 1900 Gebrauch gemacht. Die Verfahrensvorschriften dieses Gesetzes finden auch auf die für Rechnung eines Strombauverbandes in Preußen zu erhebenden Schiffsahrtsabgaben Anwendung. Im übrigen konnte es den beteiligten Bundesstaaten überlassen bleiben, wie weit sie besondere Bestimmungen über ein Verwaltungsstrafverfahren für erforderlich halten. Die reichsgesetzliche Einführung eines Verwaltungsstrafverfahrens für das verhältnismäßig kleine Gebiet der Schiffsahrtsabgaben erschien nicht gerechtfertigt.

Die in Landesgesetzen enthaltenen materiellen Strafbestimmungen, betreffend die Hinterziehung und Überhebung von Schiffsahrtsabgaben sind — nicht nur soweit sie mit dem Art. IV des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 in Widerspruch stehen, sondern überhaupt — außer Kraft gesetzt. Das gilt insbesondere auch von den Bestimmungen des preußischen Gesetzes vom 2. Mai 1900 betreffend die Hinterziehung und Überhebung von Verkehrsabgaben (Ges.-S., S. 123), soweit die Schiffsahrtsabgaben in Betracht kommen, während dieses Gesetz für andere Verkehrsabgaben noch in Kraft geblieben ist; ferner von dem bremischen Gesetz vom 29. März 1895 Ges.-Bl. S. 47.

Auch die Flößereiabgaben auf schiffbaren Gewässern fallen unter die Bestimmungen des Art. IV, weil sie Schiffsahrtsabgaben im Sinne des Art. I und überhaupt im Sinne des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 sind. Die Bestimmung in Art. II, § 9, Abs. 7, wonach die Flößerei von den für Rechnung von Strombauverbänden erhobenen Schiffsahrts-

abgaben befreit sein soll, läßt deutlich erkennen, daß das Gesetz die Flößereiabgaben an sich als eine Art von Schiffsabgaben ansieht. Eine Regelung des Gegenstandes, die für die auf derselben Wasserstraße nebeneinander bestehender Schiffs- und Flößereiabgaben kein einheitliches Recht schüfe, würde auch den praktischen Bedürfnissen nicht entsprechen.

Für die Hinterziehung kommunaler Schiffsabgaben kommen nur die Vorschriften dieses Gesetzes, also in Preußen nicht diejenigen des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 Ges.-S., S. 152 zur Anwendung; es können daher wegen solcher Hinterziehungen weder gemäß §§ 79, 81 des letzteren Gesetzes Bestrafungen herbeigeführt, noch auf Grund des § 82 a. a. O. Strafen angedroht werden.

Der Art. IV. bezieht sich auf Schiffsabgaben im Sinne des Art. I, d. h. auf solche Abgaben, die Kraft öffentlichen Rechts für die Befahrung von Wasserstraßen und die Benutzung von Schiffsanstalten erhoben werden, auf Abgaben mit öffentlich-rechtlicher Eigenschaft. Diese Eigenschaft zeigt sich, soweit Preußen in Betracht kommt, insbesondere in der Zulässigkeit der Beitreibung durch Verwaltungszwangsverfahren, in der Ausschließung des Rechtsweges hinsichtlich der Verpflichtung zur Abgabenzahlung und in der Geltung besonderer abgekürzter Verjährungsfristen.

Der Art. IV gilt insbesondere nicht für Schiffsgebühren, die den Gegenwert gewerblicher Leistungen bilden, also nicht für gewerbliche Lootsengebühren oder für Schleppgebühren des Monopolbetriebes auf dem Kanal von Duisburg nach Hannover. Der Umstand, daß diese gewerblichen Schiffsgebühren durch Tarife festgesetzt und bemessen sind, macht sie nicht zu Schiffsabgaben im Sinne des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911; vgl. Anm. B 3b zu Art. I, S. 15, 16.

§ 1.

(1) Wer es unternimmt,¹ Schiffsabgaben, die nach den von der zuständigen Behörde erlassenen Tarifen² zu entrichten sind, ganz oder teilweise zu hinterziehen, insbesondere³ dadurch, daß er

- a) Wasserstraßen oder Schiffsanstalten heimlich oder unter Umgehung der Hebestelle oder mit Unterlassung einer ihm obliegenden Meldung benutzt,
- b) der Leistung der Abgabe sich durch Flucht oder, abgesehen von den Fällen des § 113 des Strafgesetzbuchs,⁴ durch Widerstand entzieht,
- c) die nach den Tarifen oder den dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen⁵ ihm obliegenden Erklärungen über Art, Beschaffenheit und Menge von Gegenständen oder über die Zahl oder Eigenschaften von Personen⁶ unterläßt oder unrichtig abgibt,

- d) die nach den Tarifen oder den dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen vorzuzeigenden Ladungspapiere, Schiffspapiere oder sonstigen Ausweise nicht oder nicht vollständig vorzeigt,
- e) Fragen der mit Erhebung der Abgaben oder Sicherung ihres Einganges betrauten Personen über Tatsachen, die für die Anwendung der Tarifbestimmungen erheblich sind, unbeantwortet läßt oder unrichtig beantwortet,

wird mit einer Geldstrafe, die dem vier- bis zwanzigfachen Betrage der hinterzogenen Abgabe gleichkommt und mindestens eine Mark beträgt, bestraft.

(2) Soweit der hinterzogene Betrag nicht zu ermitteln ist, tritt Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark ein.

(3) Die hinterzogene Abgabe ist neben der Strafe zu entrichten.⁷

1. Der Begriff des Unternehmens im Sinne des § 1 Abs. 1 umfaßt sowohl die vollendete als auch die versuchte Hinterziehung; er wird insbesondere durch den Umstand, daß eine finanzielle Schädigung des Hebungsberechtigten nicht stattgefunden hat, nicht ausgeschlossen. Es ist jedoch erforderlich, daß es zu Handlungen gekommen ist, durch die das Vorhaben unmittelbar zur Ausführung gebracht werden sollte. Nur vorbereitende Handlungen genügen nicht.

2. Maßgebend für die Verpflichtung zur Zahlung von Schiffsabgaben sind die von den zuständigen Behörden erlassenen Tarife. Die Zuständigkeit ist geregelt für Verbandsabgaben durch Art. II § 7 des Reichsgesetzes vom 24. Juni 1911, für partikulare Abgaben — Befahrungsabgaben und örtliche Schiffsabgaben — durch die landesrechtlichen Vorschriften; in Preußen durch den Königlichen Erlaß vom 4. September 1882 Ges.-S. S. 360 und die Ministerialerlasse vom 25. Juni 1909 und 16. Dezember 1910 Min.-Bl. der innern Verwaltung 1909, S. 172 und 1911 S. 43. Hiernach sind für Befahrungsabgaben stets die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen zuständig, während für Hafensabgaben die Tarife von diesen beiden Ministern zusammen mit dem Minister für Handel und Gewerbe erlassen werden. Für die weniger wichtigen nicht [staatlichen Häfen ist die Tarifzuständigkeit von der Ministerialinstanz auf die Provinzialbehörden übertragen.

3. Das strafbare Unternehmen ist jedenfalls dann als vollendet anzusehen, wenn einer der in § 1 Abs. 1 besonders angeführten Tatbestände in der Absicht der Hinterziehung erfüllt ist. Bei den in anderer Weise begangenen Hinterziehungen muß nach den Umständen des einzelnen Falles entschieden werden, ob noch Vorbereitung vorliegt oder die unmittelbare Ausführung des Vorhabens begonnen hat. Auf erschöpfende Aufzählung der Möglichkeiten des Hinterziehungstatbestandes

mußte verzichtet werden, weil die für seinen Eintritt maßgebenden Voraussetzungen nach der besonderen Art des einzelnen Falles zu sehr entschieden sind.

4. Der Vorbehalt bezüglich des § 113 des Strafgesetzbuchs bezweckt die Offenhaltung der Möglichkeit, diese Strafvorschrift auf die bei der Hinterziehung der Verkehrsabgaben vorkommenden Fälle des Widerstandes gegen die Staatsgewalt anzuwenden.

5. Zuständig zum Erlaß von Ausführungsbestimmungen sind für Verbandsabgaben die Verwaltungsausschüsse (Art. II § 7 des Reichsgesetzes) und für partikulare Abgaben in Preußen bezüglich der von Zentralbehörden erlassenen Tarife der Minister der öffentlichen Arbeiten, bezüglich der von Provinzialbehörden erlassenen Tarife diese Behörden.

6. Wenn auch die Personenschiffahrt in den Strombauverbänden von Befahrungsabgaben frei ist, mußte doch hier auf den Fall gerücksichtigt werden, daß auch vom Personenverkehr auf künstlichen und natürlichen Wasserstraßen Abgaben erhoben werden, wie es tatsächlich auch geschieht. Komm.-Ber. S. 166.

7. Die Beitreibung hinterzogener Schiffahrtsabgaben ist so lange zulässig, bis ihre Nachforderung verjährt ist. Dieser Zeitpunkt tritt ein für Seeschiffahrts-, Binnenschiffahrts- und Flößereiabgaben in einem Jahre vom Ablaufe des Jahres an gerechnet, in dem die Forderung fällig wurde. Handelsgesetzbuch §§ 754, 901, 903; Reichsgesetz vom 15. Juni 1895; R.-G.-Bl. 1898 S. 868 § 117/18; Reichsgesetz vom 15. Juni 1895; R.-G.-Bl. S. 341 § 30.

Die Einziehung der nicht freiwillig gezahlten Schiffahrtsabgaben und der im Verwaltungswege nach Art. IV § 6 festgesetzten Hinterziehungs- oder Überhebungsstrafen erfolgt in Preußen nach der Verordnung betreffend das Verwaltungszwangsverfahren wegen Beitreibung von Geldbeträgen vom 15. November 1899, Ges.-S. S. 545.

Muß die Einziehung in einem anderen Bundesstaate geschehen, so kommt das Reichsgesetz vom 9. Juni 1895 über den Beistand bei Einziehung von Abgaben und Vollstreckung von Vermögensstrafen, R.-G.-Bl. S. 256, zur Anwendung.

§ 2.

Abgesehen von den Fällen des § 1 werden Zuwiderhandlungen gegen die in den Tarifen und Ausführungsbestimmungen getroffenen Anordnungen über die Erhebung der Schiffahrtsabgaben und die Sicherung ihres Einganges mit Geldstrafen bis zu einhundertfünfzig Mark bestraft.

Im Gegensatz zu § 1 setzt der § 2 das Vorhandensein der Hinterziehungsabsicht nicht voraus, so daß auch die unbeabsichtigte oder fahrlässige Hinterziehung durch ihn getroffen wird. Er hat den Charakter einer sog. Blankettstrafandrohung, wie solche im 29. Abschnitt des Reichsstrafgesetzbuches vielfach sich finden.

Ein weiterer Unterschied gegen den § 1 liegt darin, daß die durch § 2 mit Strafe bedrohten Zuwiderhandlungen gegen tarifarische Vorschriften überhaupt nicht notwendig mit Abgahenhinterziehungen zu-

sammenfallen. Es handelt sich dabei vielfach um solche Vorschriften, die dazu dienen, die Erhebung der Abgaben zu erleichtern und ihren Eingang zu sichern, deren Verletzung aber auch dann möglich und für die Verwaltungsinteressen nachteilig ist, wenn die Abgabe im Einzelfalle tatsächlich gezahlt wird. Das gilt beispielsweise hinsichtlich der Verpflichtung zur Aufbewahrung und Vorzeigung von Kontrollausweisen und Abgabe von Frachterklärungen. Die Vorzeigung jener Ausweise muß stets erzwingbar sein, auch gegenüber denjenigen Personen, die ihrer Abgabepflicht genügt haben. Der nicht deklarierende Schiffer wird möglicherweise richtig zur Verkehrsabgabe herangezogen, weil der auf Ermittlungen und Schätzungen angewiesene Erheber gleichwohl zu einem zutreffenden Ergebnis gelangt; möglicherweise stellt sich auch heraus, daß die Ladung aus irgendeinem Grunde, z. B. wegen ihrer Beschaffenheit, ihrer Zweckbestimmung, ihres Bestimmungsortes, abgabefrei ist. Nichtsdestoweniger bedarf sein passiver Widerstand gegen die im öffentlichen Interesse ergangenen Anordnungen der Ahndung. Diese Anordnungen und Vorschriften sind nach den maßgebenden Verkehrsverhältnissen so verschieden, daß es nicht möglich ist, sie im voraus unter eine allgemeine Fassung zu bringen und in dieser in das Gesetz aufzunehmen.

§ 3.

(1) Wer wissentlich bei Erhebung von Schifffahrtsabgaben Beträge einzieht, die der Zahlende nicht¹ oder in geringerer Höhe schuldet, wird, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist,² mit einer Geldstrafe, die dem zehn- bis zwanzigfachen Betrage des zuviel Erhobenen entspricht, mindestens aber zehn Mark beträgt, bestraft. Soweit der unbefugt erhobene Betrag nicht zu ermitteln ist, tritt Geldstrafe von zehn bis einhundertfünfzig Mark ein.

(2) Wird die Zuwiderhandlung aus Fahrlässigkeit begangen, so verfällt der Zuwiderhandelnde in eine Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark.

1. Die Anwendung des § 3, der wörtlich aus dem preußischen Gesetz vom 2. Mai 1900 übernommen ist, hat das Bestehen eines Tarifes zur Voraussetzung; der Erheber muß tarifarische Vorschriften verletzt oder überschritten haben.

In Preußen hat die Auffassung bestanden, daß die Strafandrohung auch gegen denjenigen sich richte, der die Erhebung von Abgaben sich anmaße, ohne hierzu durch einen von der zuständigen Behörde erlassenen Tarif befugt zu sein. Diese Auffassung, die in den Ausführungsvorschriften vom 12. September 1900 Preuß. Minist.-Blatt der inneren Verwaltung. 1900 S. 274 vertreten war, ist jedoch von der Rechtsprechung nicht gutgeheißen worden.

2. Zuwiderhandlungen gegen § 353 des Strafgesetzbuches bleiben daneben als Amtsvergehen strafbar.

§ 4.

Ist die Art, Beschaffenheit und Menge von Frachtgütern für die Abgabepflicht oder für die Höhe der Abgabe maßgebend, so sind die mit der Erhebung der Abgabe und der Sicherung ihres Einganges betrauten Beamten befugt, den Sachverhalt in geeigneter Weise festzustellen, die über Art, Beschaffenheit und Menge von Frachtgütern gemachten Angaben auf ihre Richtigkeit zu prüfen und zu diesem Zwecke die Transportgefäße sowie die auf dem Transporte befindlichen Güter, letztere sowohl innerhalb wie außerhalb der Transportgefäße, zu durchsuchen. Der Abgabepflichtige kann die Ausübung dieser Befugnisse dadurch abwenden, daß er sich bereit erklärt, die höchste Abgabe zu entrichten, die nach Lage des Falles in Betracht kommen kann. Eine Unterbrechung der Fahrt und eine Ausladung zum Zwecke der Durchsuchung dürfen nicht angeordnet werden. Die Vorschriften im Satz 2, 3 finden keine Anwendung, wenn Tatsachen vorliegen, die den Verdacht einer Hinterziehung begründen.

§ 4 regelt nicht die Durchsuchung im Sinne der Reichsstrafprozeßordnung, sondern die aus der Finanzhoheit der Bundesstaaten fließende Befugnis der Verwaltungen, diejenigen tatsächlichen Verhältnisse festzustellen, deren Kenntnis für die richtige Bemessung der Schiffsabgaben und zugleich für die Ermittlung von Hinterziehungen notwendig ist. Diese administrative Durchsuchungsbefugnis ist sowohl zur Verfolgung wie auch zur Verhütung von Hinterziehungen geeignet.

§ 5.

(1) Die in den Fällen der §§ 1 bis 3 gezahlten Strafen fließen, sofern es sich um Hinterziehung oder Überhebung von Abgaben, die für Rechnung eines Strombauverbandes zu erheben sind, oder um Zuwiderhandlungen gegen Tarife und Ausführungsbestimmungen eines solchen Verbandes handelt, in die beteiligte Stromkasse.

(2) Im übrigen fließen sie, vorbehaltlich abweichender landesgesetzlicher Vorschriften über die Bestrafung der Hinterziehung von Schiffsabgaben, zur Kasse desjenigen Staates, in welchem die Bestrafung erfolgt ist.

Die hier getroffene Bestimmung beruht auf der Erwägung, daß die Strafe der Regel nach demjenigen zufließen soll, dessen Interessen durch die Zuwiderhandlung bedroht waren. In Preußen ist dieser Gedanke

noch weiter in der Weise durchgeführt, daß die Strafen bei Zuwiderhandlungen gegen kommunale Abgabentarife und Ausführungsbestimmungen den beteiligten Gemeindeverbänden zufallen.

§ 6.

Besteht in einem Staate ein Verwaltungsstrafverfahren für Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über die Erhebung von Schiffsabgaben oder in Ermangelung eines solchen ein Verwaltungsstrafverfahren für Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über die Erhebung öffentlicher Abgaben und Gefälle, so findet das Verfahren auch auf die Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes Anwendung. Die landesgesetzlich zur Entscheidung berufene Behörde ist in den Fällen des § 5 Abs. 1 auch für die Bestrafung derjenigen Zuwiderhandlungen zuständig, die bei derselben Strombefahrung auf dem Gebiet eines anderen Staates begangen worden sind.

In bezug auf den Schlußsatz vgl. Anm. 6 zu Art. II § 14.

§ 7.

Die Strafverfolgung wegen Hinterziehung und Überhebung von Schiffsabgaben verjährt in drei Jahren, wegen Zuwiderhandlungen im Sinne des § 2 in drei Monaten.

Es war zweckmäßig, auch die Frage der Strafverjährung einheitlich zu regeln; die Verjährungsfrist entspricht derjenigen, die in den reichsgesetzlichen Vorschriften über Hinterziehung von Zöllen und Verbrauchssteuern vorgesehen ist, abgesehen von den Zuwiderhandlungen im Sinne des § 2, für welche die im Gesetzentwurf vorgeschlagene einjährige Frist vom Reichstage auf drei Monate verkürzt worden ist. Begründ. S. 35.

§ 8.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden auf die nach dem Gesetze vom 16. März 1886 (Reichs-Gesetzbl. S. 58) zu erhebenden Abgaben für die Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals keine Anwendung.

Der § 8 ist durch den Reichstag eingefügt worden. Man wollte an den für den Kaiser-Wilhelm-Kanal bestehenden, in dem Reichsgesetz vom 20. 6. 1899 RGes.-Bl. S. 315 enthaltenen Bestimmungen, die den besonderen Verhältnissen dieser Wasserstraße angepaßt sind, keine Änderung vornehmen. Komm.-Ber. 162/63.

Artikel V.

Landesrechtliche Vorschriften, einschließlich der zwischen Bundesstaaten bestehenden Vertragsrechte treten, insoweit sie der Erhebung von Befahrungsabgaben auf Binnenwasserstraßen in den Stromgebieten des Rheines, der Weser und Elbe entgegenstehen, außer Kraft.

Die älteren der Erhebung von Schifffahrtsabgaben entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere auch die zwischen einzelnen Bundesstaaten geschlossenen Staatsverträge, sind aufgehoben worden, weil sonst die Verwirklichung der mit dem Gesetze verfolgten verkehrspolitischen Zwecke unmöglich oder doch sehr erschwert wäre.

Als Vorgang kann hierbei in gewissem Sinne das Reichsgesetz vom 5. April 1886 über die Erhebung einer bremischen Schifffahrtsabgabe auf der Unterweser in Betracht kommen. Durch dieses Gesetz wurde Bremen ein Erhebungsrecht von Reichs wegen gewährt, das mit einem im § 15 der Weserschifffahrtsakte vom 10. September 1823 begründeten ausdrücklichen Untersagungsrechte der Weseruferstaaten kollidierte.

Die Befugnis der Reichsgesetzgebung, Verträge zwischen Bundesstaaten außer Kraft zu setzen, wurde in der Reichstagskommission zwar von Gegnern des Gesetzentwurfs angezweifelt, von der Kommissionsmehrheit aber anerkannt. Komm.-Ber. S. 163/64.

Artikel VI.

Den für Österreich, die Niederlande und die Schweiz aus dem Verträge zwischen dem Norddeutschen Bunde und Österreich vom 22. Juni 1870, der Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und dem Verträge zwischen dem Großherzogtume Baden und der Schweiz vom 10. Mai 1879 hervorgehenden Rechten wird durch dieses Gesetz nicht vorgegriffen.

Der Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Österreich wegen Aufhebung des Elbzolls vom 22. Juni 1870 und die Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 enthalten, ersterer im Artikel 1, letztere im Artikel 3, in bezug auf die Erhebung von Schifffahrtsabgaben Bestimmungen wesentlich gleichen Inhalts wie der jetzige Artikel 54 der Reichsverfassung. Da mit Rücksicht auf die Fassung des Artikel II § 1 des vorliegenden Gesetzes Zweifel darüber entstehen könnten, ob die dort gegebenen Vorschriften mit den aus jenen Verträgen für die beteiligten auswärtigen Staaten hervorgehenden Rechten im Einklang stehen, so empfiehlt es sich, im Gesetze selbst auszusprechen, daß diesen Rechten durch das Gesetz nicht vorgegriffen werden soll. Ähnlich liegen die Verhältnisse bezüglich des badisch-schweizerischen Vertrages vom 10. Mai 1879, vgl. Bundesgesetzblatt 1870 S. 417 Preuß. Ges.-Samml. 1869 S. 798 und Bad. G. u. V.-Bl. S. 866.

Artikel VII.

Der Zeitpunkt, mit dem dieses Gesetz in Kraft tritt, wird durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt.

Dieser Zeitpunkt kann hinsichtlich der Bestimmungen des Artikel II abweichend¹ von dem nach Abs. 1 gewählten Zeitpunkt und für die einzelnen Stromgebiete verschieden² festgesetzt werden.

Urkundlich unter Unserer Höchststeigenhändigen Unterschrift und begedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, Heiligabend, 24. Dezember 1911.

(L. S.)

Wilhelm.

von Bethmann Hollweg.

1. Durch kaiserliche Verordnung vom 29. April 1912 ist das Gesetz zum 1. Mai 1912 mit Art. I und III bis VII für das ganze Reichsgebiet und mit Art. II für das Stromgebiet der Weser in Kraft gesetzt worden. Für die Stromgebiete des Rheins und der Elbe ist Art. II vorläufig noch nicht in Kraft getreten; hierdurch wird für die internationale Regelung der im Gesetz behandelten wirtschaftlichen Frage Zeit gewonnen. Im Wesergebiet brauchte auf internationale Verhältnisse keine Rücksicht genommen zu werden, weil es sich um rein deutsche Ströme handelt. Die alsbaldige Bildung des Weserstrombauverbandes wird wahrscheinlich die Folgen haben, daß die Schifffahrtswege dieses Verbandes, die Weser, die Aller und vielleicht auch die Werra, in ihrer technischen und wirtschaftlichen Entwicklung einen Vorsprung vor den Wasserstraßen des Rhein- und Elbgebietes erhalten werden.

2. Die Wirkungen des Gesetzes treten im allgemeinen mit drei verschiedenen Zeitpunkten ein, nämlich mit dem der Verkündung, mit dem der Inkraftsetzung und mit dem des Beginns der Abgabenerhebung (vgl. Art. III). Dazu treten noch die zeitlichen Verschiedenheiten, die sich für die Stromgebiete des Rheins, der Weser und der Elbe aus den erwähnten internationalen Verhältnissen ergeben.

Sachregister.

(Die römischen Zahlen geben die Artikel an. S. = Seitenzahl.)

- Abfindungen** II § 7 Anm. B 5, § 8, S. 42, 44, 45, 47.
Aller II §§ 1, 2, 3, 9, 12, III, S. 27, 31, 32, 51, 64.
Anhalt II §§ 1, 7, 8, S. 27, 41, 45.
Anstalt I Anm. B 3 a, b, II § 3 Anm. B 2, S. 14, 15, 16, 35.
Anteil (der Schifffahrt an Strombaukosten usw.) I Anm. B 6, II § 3 Anm. A b, S. 20—24, 34.
Aschaffenburg II §§ 2, 3, 12, S. 31, 32, 55.
Ausbesserungen I Anm. B 5 a, S. 17.
Ausführungsbestimmungen II § 7 Anm. B 3, § 8, IV § 1 Anm. 5, S. 41, 44, 46, 71, 73.
Ausgleichsbestände II § 7 Anm. B 7, §§ 8, 10 Anm., S. 42, 45, 47, 54, 55.
Ausländische Schifffahrt, S. 26.
Ausnahmen II §§ 7 8, S. 42, 47.
Baden II §§ 1, 7, 8, S. 26, 41, 45.
Bagger I Anm. B 5 a, S. 18.
Bamberg II § 1, S. 26.
Basel II § 12 Anm. 4, S. 56, 58.
Baupläne II § 7 Anm. B 1, § 8 Anm. B 7, S. 42, 43, 49.
Bauzinsen I Anm. B 5 a, II § 12 Anm. 5, S. 17, 56, 58.
Bayern II §§ 1, 7, 8, S. 26, 41, 45.
Befahrungsabgaben I Anm. B 1, 3 d, II §§ 2, 5, 7, 8, 9, 15, Anm. B 4, III, S. 14, 16, 30, 37, 41, 46, 50, 52, 61—63.
Befreiungen II § 7 Anm. B 5, §§ 8 u. 9 Anm. B. 6, S. 42, 44, 45, 47, 51, 53.
Beiräte (s. auch Strombeiräte) II § 8 Anm. A, S. 47, 48.
Benutzung I Anm. B 3 d, S. 16.
Beschlußfähigkeit II § 8, S. 46.
Beschwerde II §§ 7, 15, S. 42, 62.
Betriebskosten I Anm. B 5 c, S. 18, 19.
Bewässerung I Anm. B 6, S. 20—24.
Bodensee II § 3 Anm. B 3, S. 32, 35.
Brandenburg III, S. 64.
Braunschweig II §§ 1, 7, 8, S. 27, 41, 45.
Brebach II § 1, S. 26.
Bremen II §§ 1, 2, 3, 7, 8, 12, S. 27, 31, 32, 41, 45, 56.
Breslau III, S. 64.
Bromberger Kanal III, S. 64.
Brücken I Anm. B 3 a, S. 15.
Bühnen I Anm. B 3 a, S. 15.
Bundesrat II § 5 Anm. 4, § 8, VII, S. 38, 46, 78.
Cassel II §§ 1, 2, S. 27, 31.
Celle III, S. 64.
Deckwerke I Anm. B 3 a, S. 15.
Durchstiche I Anm. B 3 a, S. 15.
Durchsuchung IV § 4, S. 75.
Einrichtungen I Anm. B 3 a, S. 13 bis 15.
Einspruch II § 15, S. 62.
Eisbrechdienst I Anm. B 3 a, S. 15.
Elbe II §§ 1, 2, 3, 12 Anm. 8, S. 27, 31, 32, 56, 59.
Elbe-Travekanal I Anm. B 3 b, S. 15.
Elsaß-Lothringen II §§ 1, 7, 8, S. 26 41, 45.
Ems III, S. 64.
Entwässerung I Anm. B 6, S. 20—24.
Erhebungskosten II §§ 4, 7, 13, 14, S. 36, 42, 60, 61.

- Ermäßigung (von Abgaben) II §§ 7, 8, S. 42, 47.
 Erze II § 9, S. 50.
 Eßlingen II § 1, S. 26.
- Fährabgaben** I Anm. B 4, 5 g, II § 9 Anm. B 1, S. 17, 20, 52.
Fahrerinne I Anm. B 3 a, S. 15.
Fahrlässigkeit IV § 2, S. 69, 73.
Fahrwasserbezeichnung I Anm. B 3 a und d, S. 15, 16.
Falken II §§ 1, 5 Anm. 1, 2, S. 27, 37, 38.
Festsetzung (der Abgaben) II §§ 7, 8, 15, S. 42, 47, 61.
Flößereiabgaben III Anm. B 5, IV, S. 25, 68, 70, 71.
Frachtenmarkt, S. 8.
Fulda II § 1, III Anm. B 1, S. 27, 65.
- Gehälter** I Anm. B 5 c, S. 18.
Geldstrafen IV §§ 1, 2, 3, 5, S. 72, 73, 74, 75.
Geltungsbereich I Anm. A, S. 11, 12, 14.
Gemeindekasse IV § 5 Anm., S. 76.
Geräte I Anm. B 5 a, S. 18.
Gewerbliche Unternehmungen I Anm. B 3 b, IV, S. 15, 16, 71.
Gleichwertiger Wasserstand 1908 II § 2 Anm. B 4, S. 32, 35.
Großschiffahrtsweg (Berlin-Stettin) III, S. 64.
Grundschwellen I Anm. B 3 a, S. 15.
Güterklassen II § 9 Anm. A, S. 50 bis 52.
- Hafenabgaben** I Anm. B 3 a, 5 f, 7, S. 9, 13, 15, 19, 20, 24.
Hafenpolizei I Anm. B 3 a, S. 15.
Hafenstädte II § 8 Anm. B 2, S. 45, 49.
Halle II § 3, S. 32.
Hamburg II §§ 1, 2, 7, 8, S. 27, 31, 41, 45.
Hameln II § 9 Anm. A, S. 51.
Harburg II §§ 1, 2, S. 27, 31.
- Havel** II § 1 Anm. A u. B 3, § 9 Anm. A, III, S. 28, 30, 51, 64.
Hebestelle II § 15, IV § 1, S. 62, 71.
Heilbronn II §§ 2, 3, 12, S. 31, 32, 55.
Herstellungskosten I Anm. B. 5, II §§ 7, 8, III, S. 13, 17, 18, 41, 46, 63.
Hessen II §§ 1, 7, 8, S. 26, 41, 45.
Hinterbliebenenversorgung I Anmerkung B 5 c, S. 18.
Hinterziehung IV §§ 1, 5, 7, S. 71, 75, 76.
Hochwasserschutz, S. 6.
- Jahresrechnungen** II § 8 Anm. B 8, S. 47, 49, 50.
- Kaiser Wilhelmkanal** II § 15 Anm. A u. B 4, IV § 8, S. 62, 63, 76.
Karlshafen II §§ 3, 12, S. 32, 56.
Kipper I Anm. B 5 f., S. 19.
Köln II § 9, Anm. A, S. 51.
Kohlen II § 9, S. 50.
Kollektive Selbstkostendeckung I Anm. B 3 d u. 5 f., 8, S. 6—10, 13, 16, 24.
Kommunale Schiffahrtsanstalten I Anm. B 5 h, S. 13, 20.
Konkurrierende Interessen (bei Strombauten) I Anm. B 6, S. 13, 20—24.
Konstanz II §§ 1, 2, 3, 12, S. 26, 31, 56.
Kontrollvorschriften II §§ 7, 8, S. 41, 46.
Kostenanschläge II § 7 Anm. B 1, § 8 Anm. B 7, S. 42—44, 49.
Krähne I Anm. B 5 f., S. 19.
Kreypau II §§ 3, 12 Anm. 8, S. 32, 58.
Künstliche Wasserstraßen I Anm. B 2, II § 1 Anm. B. 2, III Anm. B. 3, S. 11, 13, 14, 30, 65, 66.
- Ladungspapiere** IV § 1, S. 72.
Lagerhäuser, Lagerplätze I Anm. B 3 b, 5 f, S. 15, 19.
Lahn II §§ 1, 12, S. 26, 55.

- Landesregierung II §§ 8 Anm. B 4,
14, 15, *S. 46, 49, 60, 63.*
- Landwirtschaftliche Interessen I
Anm. B 6, *S. 20—24.*
- Leerort III, *S. 64.*
- Leinemündung II §§ 1, 2, 3, 12, III,
S. 27, 31, 32, 56, 64.
- Leinpfade I Anm. B 3a, *S. 15.*
- Leipzig II §§ 2, 3, *S. 31, 32.*
- Lippe (Fluß) II § 1 Anm. B 3, III,
S. 30, 63.
- Lippe (Fürstentum) II §§ 1, 7, 8,
S. 27, 41, 45.
- Lippstadt III, *S. 63.*
- Löhne I Anm. B 5c, *S. 18, 19.*
- Lotsenwesen I Anm. B 3b, *S. 15.*
- Lösch- und Ladestellen I Anm. B 3a,
S. 15.
- Lübeck II § 8, *S. 45.*
- Main** II §§ 1, 2, 3, 12 Anm. 2b,
S. 26, 31, 32, 55, 57.
- Mannheim II §§ 3, 12, *S. 32, 56.*
- Mecklenburg-Schwerin II §§ 1, 7, 8,
S. 27, 41, 45.
- Mehreinnahme (Wertzuwachs) II § 5
Anm. 2, *S. 37, 38.*
- Metz II § 1, *S. 26.*
- Minden II §§ 3, 12, *S. 32, 56.*
- Mittelkleinwasser II §§ 3, 12, *S. 32,*
56.
- Mosel II §§ 1, 12, *S. 26, 55.*
- Münden II §§ 1, 2, 3, 12, *S. 27, 31,*
32, 56.
- Nachforderung (von Abgaben) IV
§ 1 Anm. 7, *S. 73.*
- Natürliche Wasserstraßen I Anm. B 2,
II § 1 Anm. B 2, III Anm. B 3,
S. 11, 30, 65, 66.
- Nebenvorteile, Nebenanlagen I
Anm. B 6, *S. 20—24.*
- Neckar II §§ 1, 2, 3, 12, *S. 26, 31,*
32, 55.
- Neißemündung III, *S. 64.*
- Niederland VI, *S. 77.*
- Nogat III Anm. B 4, *S. 67.*
- Oder** III, *S. 64.*
- Offenbach II §§ 3, 12 Anm. 2b,
S. 32, 57.
- Oldenburg II §§ 1, 7, 8, *S. 27,*
41, 45.
- Örtliche Schiffsabgaben II § 9
Anm. B 1, *S. 11, 14, 52.*
- Österreich, österreichische Grenze
II §§ 1 u. 2, VI, *S. 27, 31, 77.*
- Papenburg** III, *S. 64.*
- Parallelwerke I Anm. B 3a, *S. 15.*
- Personenverkehr II § 9, IV § 1
Anm. 6, *S. 51, 73.*
- Posen III, *S. 64.*
- Preußen II §§ 1, 7, 8, *S. 26, 27, 41, 45.*
- Privathäfen, Privatkanäle I Anm. B
5h, *S. 20.*
- Raumgehalt** (bei Seeschiffen), *S. 26.*
- Rechtsweg II § 15 Anm. B 4, *S. 63.*
- Reisegepäck II § 9, *S. 51.*
- Rhein II §§ 1, 2, 3, 12, *S. 26, 31,*
32, 55.
- Rücklagen I Anm. B 5a, *S. 17.*
- Ruhegehälter I Anm. B 5c, *S. 18.*
- Ruhr II § 1 Anm. B 3, *S. 30.*
- Saale** II §§ 1, 2, 3, 12, Anm. 8, *S. 27,*
31, 32, 56, 58.
- Saar II § 1, 12, *S. 26, 56.*
- Sachsen II §§ 1, 7, 8, *S. 27, 41, 45.*
- Schiffsabgaben (s. Befahrungs-
abgaben, Hafengebühren, örtliche
Schiffsabgaben).
- Schiffahrtspolizei I Anm. B 3a, *S. 15.*
- Schiffbrücken I Anm. B 3a, *S. 15.*
- Schiffer II § 14, *S. 60.*
- Schiffseigner II § 14, *S. 60.*
- Schiffshebewerke I Anm. B 3a, 5a,
S. 15, 18.
- Schiffspapiere IV § 1, *S. 72.*
- Schiffsvermessungsordnung, *S. 26.*
- Schleppdienst, Schleppmonopol I
Anm. B 3b, *S. 15.*
- Schleusen I Anm. B 3a, 5a, *S. 15, 18.*
- Schweiz VI, *S. 77.*

- Seeschiffahrt I Anm. B 1, II § 1 Anm. B 3, IV § 1 Anm. 7, S. 11, 14, 30, 73.
- Seewasserstraßen I Anm. B 8, III Anm. B 3, S. 24, 67.
- Selbstkostendeckung I Anm. B 5, S. 17—20.
- Seitenkanäle II § 1 Anm. B 2, S. 30.
- Signaldienst I Anm. B 3b, S. 15.
- Sondernheim II §§ 3, 12, S. 32, 55.
- Spandau III, S. 64.
- Staatsverträge II §§ 3, 12, V, VI, S. 31, 32, 56, 77.
- Staffelung (der Tarife) II § 9 Anm. A, S. 50—52.
- St. Goar II §§ 3, 12, S. 32, 56.
- Stichkanäle II § 1 Anm. B 2, S. 30.
- Strafverfolgung, Strafverjährung IV § 7, S. 76.
- Straßburg II §§ 3, 12, S. 32, 55.
- Streitigkeiten zwischen Bundesstaaten II § 5 Anm. 4, S. 38.
- Strombaulast II § 6, S. 38—41.
- Strombauverbände II § 1, S. 9—11, 26—29.
- Strombeiräte II §§ 5, 8, 9, S. 36, 45—50.
- Stromgebiet I Anm. B 8, II § 1 u. 5, VII, S. 24, 26, 30, 37, 78.
- Stromkasse II §§ 5, 10, IV § 5, S. 37, 54, 75.
- Strompolizei I Anm. B 3a, S. 15.
- Tarife (öffentliche und gewerbliche) I Anm. B 3b, II §§ 7, 8, 9, Anm. A, § 11, IV §§ 1, 2, S. 15, 41, 46, 50 bis 52, 55, 71, 73.
- Talsperren (Sammelbecken) I Anm. B 3a, II § 12 Anm. 6, S. 15, 56, 58.
- Teltowkanal I Anm. B 3b, 5h, S. 15, 20.
- Tilgungsbeträge I Anm. B 5a, b, d, II § 7, Anm. B 1, S. 18, 19, 44.
- Thüringische Staaten II § 5 Anm. 1, § 8, S. 37, 45.
- Trave II § 1 Anm. A, S. 28.
- Überhebung IV §§ 3, 5, 7, S. 74, 75, 76.
- Ufergemeinden II § 14, S. 60.
- Unterhaltungskosten I Anm. B 5c, II § 1 Anm. B 1 §§ 5, 7, 8, III Anm. B 1, S. 18, 19, 29, 36, 37, 41, 46, 65, 66.
- Verwaltungsausschüsse II §§ 5, 7, 8, 9, S. 36, 41, 42, 45, 47, 50.
- Verwaltungsgebühren II § 14, S. 60.
- Verwaltungskosten I Anm. B 5a, II § 4, S. 17, 36.
- Verwaltungsstrafverfahren IV § 6, S. 70, 76.
- Vorflutinteressen I Anm. B 6, S. 6, 20—24.
- Wahrschau I Anm. B 3b, S. 15.
- Waldecker Sammelbecken II § 12 Anm. 6, S. 56, 58.
- Warthe III, S. 64.
- Wasserstraßen (s. künstliche und natürliche Wasserstraßen).
- Wasserstraßennetz I Anm. B 8, II §§ 5, 8, S. 13, 24, 37, 47.
- Wehre I Anm. B 3a, S. 15.
- Weißfels II § 1, S. 27.
- Werke I Anm. B 3a, S. 13—15.
- Wernshausen II § 5 Anm. 1, S. 37.
- Werra II §§ 1, 5 Anm. 1—3, § 9 Anm. B 5, § 12 Anm. 7, S. 27, 37, 38, 52, 53, 58.
- Wertzuwachs II § 5 Anm. 2—4, S. 37, 38.
- Wesel III, S. 63.
- Weser II §§ 1, 2, 3, 9 Anm. A. u. B 5, § 12 Anm. 6, S. 27, 31, 32, 51, 52, 56, 58.
- Zeitlicher Selbstkostenausgleich I Anm. B 5d, II § 10, S. 19, 54, 55.
- Zentralblatt II § 11, S. 55.
- Zinsen, Zinseszinsen I Anm. B 5a, II § 7, Anm. B 1, § 8, S. 17, 18, 44, 46.
- Zuschläge II § 9 Anm. B 5, S. 50, 52, 53.
- Zweidrittelmehrheit II §§ 5, 9, S. 36, 50.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Von Graf **Hue de Grais**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Kgl. Regierungspräsidenten a. D. Einundzwanzigste Auflage.
In Leinwand gebunden Preis M. 8.—;
in Leinwand gebunden und mit Schreibpapier durchschossen M. 9.50.

Grundriß der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Von Graf **Hue de Grais**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Kgl. Regierungspräsidenten a. D. Zehnte Auflage.
Kartonierte Preis M. 1.—.

Handbuch des geltenden Öffentlichen und Bürgerlichen Rechts. Von **R. Zelle**, weiland Oberbürgermeister in Berlin. Sechste Auflage, neu bearbeitet und herausgegeben von **R. Korn**, Regierungsrat, **Dr. K. Gordan**, Magistratsrat und **Dr. W. Lehmann**, Magistratsassessor.
In Leinwand gebunden Preis M. 9.—.

Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Allgemeine Bestimmungen — Verwaltung der Staatsbahnen, Staatsaufsicht über Privateisenbahnen — Beamte und Arbeiter — Finanzen, Steuern — Eisenbahnbau, Grunderwerb und Rechtsverhältnisse des Grundeigentums — Eisenbahnbetrieb — Eisenbahnverkehr — Verpflichtungen der Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung — Post- und Telegraphenwesen — Zollwesen, Handelsverträge. Von **K. Fritsch**, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat und Dirigenten im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Zweite, umgearbeitete Auflage. Preis M. 18.—; in Leinwand gebunden M. 20.—.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Änderungen und Ergänzungen in der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und vom 19. September 1906 und Zusatzklärung vom 20. September 1893, vereinbart zwischen Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich und Ungarn, Rumänien, Rußland, Schweden und der Schweiz. Vom 22. Dezember 1908 an gültiger deutscher Text in der vom Zentralamt in Bern veröffentlichten Fassung mit Bemerkungen und Sachregister herausgegeben von **Dr. jur. Ernst Blume**, Regierungsassessor in Breslau.
In Leinwand gebunden Preis M. 4.80.

Probleme der Verwaltung im Industriebezirk mit besonderer Berücksichtigung des rheinisch-westfälischen Kohlendistrikts. Eine verwaltungspolitische Studie von **Alfred Wilke**, Regierungsrat.
Preis M. 1.—.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Handel und Gewerbe. Erster Band: **Der Handel.** Von **F. Lusensky**,
Geh. Oberregierungsrat und vortragendem Rat im Ministerium für Handel
und Gewerbe. In Leinwand gebunden Preis M. 10.—.

Das Reichsstempelgesetz vom 15. Juli 1909 in der durch
das Zuwachssteuergesetz vom 14. Februar 1911 geänderten Fassung nebst
den Ausführungsbestimmungen des Bundesrats vom 25. Januar 1912.
Textausgabe mit Einleitung und Sachregister.
In Leinwand gebunden Preis M. 2.—.

Das Zigarettensteuergesetz vom 3. Juni 1906 mit den
Anderungen vom 15. Juli 1909 und den Ausführungsbestimmungen
vom 17. November 1911. Handausgabe, bearbeitet im Reichs-
schatzamt. Preis M. —.60.

**Das Reichsgesetz betr. die Gesellschaften mit be-
schränkter Haftung vom 20. April 1892** in der am
1. Januar 1900 in Kraft getretenen neuen Fassung erläutert von **Robert
Esser**, Geheimer Justizrat in Köln. Vierte, verbesserte Auflage.
Kartonierte Preis M. 2.40.

Die Aktiengesellschaft nach den Vorschriften des Handelsgesetz-
buches vom 10. Mai 1897. Dargestellt und erläutert unter Anfügung
eines Normalstatuts von **Robert Esser**, Geh. Justizrat und **Dr. Ferd. Esser**,
Rechtsanwalt in Köln. Dritte, vermehrte Auflage.
In Leinwand gebunden Preis M. 4.—.

Die Besteuerung nach dem Wertzuwachs insbesondere die
direkte Wertzuwachssteuer. Von Bürgermeister **H. Weissenborn**, Halber-
stadt. Preis M. 3.60.

Reform des Zivilprozesses. Von **Dr. Ernst Springer**, Justizrat
in Berlin. Preis M. 1.—.

Vorentwurf eines neuen Zivilprozeß-Gesetzes. Das Ver-
fahren vor den Landgerichten nebst allgemeinem Teil und einer Studie
zur Berufung. Von **Dr. Ernst Springer**, Justizrat in Berlin. Preis M. 3.—.

Freie Advokatur. Die erste Forderung aller Justizreform in Preußen.
Von **Dr. Rudolf Gneist**. Unveränderter Abdruck der 1867 erschienenen
Auflage. Preis M. 3.—.
