

Preussische Gesetzsammlung

Jahrgang 1920

Nr. 17.

(Nr. 11880.) Gesetz, betreffend den Staatsvertrag zwischen Preußen und dem Deutschen Reiche über die Übertragung der preussischen Staatsbahnen auf das Reich. Vom 29. April 1920.

Die verfassunggebende Preussische Landesversammlung hat folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Der nachfolgende Staatsvertrag tritt am 1. April 1920 in Kraft.

Berlin, den 29. April 1920.

Die Preussische Staatsregierung.

Braun.	Fischbeck.	Haenisch.	am Zehnhoff.	Deser.
	Stegerwald.	Severing.	Lüdemann.	

Staatsvertrag.

Die Reichsregierung und die Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg schließen unter Vorbehalt der Zustimmung der gesetzgebenden Versammlungen den nachstehenden Vertrag:

§ 1.

Vertragsgegenstand. Rechtsnachfolge.

1. Die Staats-Eisenbahnen der vertragschließenden Länder (im folgenden „Länder“ genannt) gehen am 1. April 1920 in das Eigentum des Reichs über.

2. Das Reich übernimmt das Eisenbahnunternehmen jedes Landes als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten. Der Eintritt des Reichs in die laufenden Verträge hat Rechtswirkung auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern der Länder.

3. Mit den Eisenbahnen gehen auch ihre Nebenbetriebe, soweit sie nicht schon als Zubehör anzusehen sind, insbesondere die Fähren, die Bodenseedampfschiffahrt, die Häfen und die Kraftwagenbetriebe auf das Reich über. Den Regierungen der Länder bleibt vorbehalten, einzelne solcher Nebenbetriebe von dem Übergang auf das Reich auszuschließen.

§ 2.

Grundeigentum.

1. Alle Grundstücke der Länder, die Eisenbahnzwecken gewidmet oder für solche bestimmt sind, gehen in das Eigentum des Reichs über, gleichviel ob und unter welcher Bezeichnung das Land als Eigentümer im Grundbuch eingetragen ist. Das gleiche gilt von Grundstücken, die Eisenbahnzwecken gewidmet waren und von Eisenbahnbehörden verwaltet werden. Ferner gehen alle der Eisenbahnverwaltung eines Landes zustehenden Rechte an Grundstücken auf das Reich über, auch solche, die durch Rechtsgeschäft nicht übertragbar sind. Grundstücke, die für die Eisenbahnverwaltung eingetragen, aber als für Eisenbahnzwecke dauernd unbehrlich anderen Staatsverwaltungen überwiesen sind, können auf Verlangen eines der Vertragschließenden vom Übergang auf das Reich ausgeschlossen werden.

2. Das Reich kann die Übertragung des Eigentums an Grundstücken, die von der Eisenbahnverwaltung und anderen Staatsverwaltungen gemeinschaftlich benutzt werden und nicht schon nach Abs. 1 auf das Reich übergehen, gegen Entschädigung beanspruchen, wenn sie vorwiegend Eisenbahnzwecken gewidmet sind. Überwiegt die Benutzung durch die Eisenbahnverwaltung nicht, so kann das Reich die Weiterbenutzung gegen eine angemessene jährliche Vergütung, im übrigen unter den bisherigen Bedingungen beanspruchen.

3. Das Eigentum und die Rechte an Grundstücken gehen auf das Reich über, ohne daß es dabei der Beobachtung der für die Übertragung des Eigentums oder des Rechtes vorgeschriebenen Form bedarf. Die Reichseisenbahnbehörden und die mit der Abwicklung der bisherigen Verwaltung in den Ländern beauftragten Stellen werden in gemeinsam ausgestellten öffentlichen Urkunden den Grundbuchämtern die Grundstücke und die Rechte an Grundstücken bezeichnen. Auf Grund dieser Urkunden ist das Grundbuch zu berichtigen.

4. Steuern, Gebühren, Kosten und Auslagen dürfen aus Anlaß des Eigentumswechsels weder durch das Reich noch durch die Länder oder andere Steuerberechtigte in den Ländern erhoben werden.

§ 3.

Abfindung.

1. Als Abfindung für die Übertragung des gesamten Eisenbahnunternehmens gewährt das Reich den Ländern nach Wahl jedes Landes entweder

- a) den Betrag des Anlagekapitals nach dem Stande vom 31. März 1920 oder
- b) den Betrag des Anlagekapitals nach dem Stande vom 31. März 1920, erhöht um die Hälfte des Betrags, um den der nach den Ergebnissen der Rechnungsjahre 1909 bis 1913 ermittelte Ertragswert dieses Anlagekapital übersteigt sowie
- c) in beiden Fällen Ersatz der Fehlbeträge, die bei den Eisenbahnverwaltungen der Länder in der Zeit vom Beginne des Rechnungsjahrs 1914 bis zum 31. März 1920 entstanden sind, abzüglich der in diesen Fehlbeträgen enthaltenen Ausgaben, die auf Grund besonderer gesetzlicher Vorschrift den Ländern vom Reiche erstattet werden.

2. Das Anlagekapital und der Ertragswert sind nach den in der Beilage dargelegten Grundsätzen zu berechnen.

3. Als Fehlbeträge gelten die Beträge, um die im einzelnen Rechnungsjahre die Betriebsausgaben und der Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Aufwendungen für Verzinsung, Tilgung und Verwaltung der Staatsschulden die Betriebseinnahmen überstiegen haben. Ausgaben, die dem Anlagekapital zugerechnet werden, sind aus den Betriebsausgaben auszuschneiden.

§ 4.

Zahlung und Stundung der Abfindung.

1. In Anrechnung auf die Abfindung übernimmt das Reich die schwebenden Schulden der Länder zum Nennwert nach dem Stande vom 31. März 1920 mit Wirkung vom 1. April 1920. Nähere Vereinbarungen bleiben vorbehalten. Die für die Zeit nach dem 31. März 1920 gezahlten Zinsen werden vom Reiche erstattet.

2. Auf Verlangen eines Landes wird das Reich in Anrechnung auf die Abfindung durch Reichsgesetz die fundierten Schulden dieses Landes in der Weise übernehmen, daß nach Wahl des Landes entweder das Reich alleiniger Schuldner wird oder neben dem als Hauptschuldner haftenden Reiche das Land als selbstschuldnerischer Bürge haftet. In beiden Fällen wird das Reich die Tilgung nach den bisherigen Bestimmungen der Länder vornehmen. Die Schulden des Landes werden,

a) wenn die Abfindung nach § 3 Abs. 1a festgesetzt worden ist, zu dem mit $22\frac{2}{9}$,

b) wenn die Abfindung nach § 3 Abs. 1b festgesetzt worden ist, zu dem mit 25 vielfältigten Betrage der Jahreszinsen nach dem Stande vom 31. März 1920 angerechnet.

3. Der durch die Übernahme schwebender oder fundierter Schulden nicht gedeckte Rest der Abfindung wird gestundet und vom Reiche den Ländern, deren Abfindung nach § 3 Abs. 1a festgesetzt worden ist, mit $4\frac{1}{2}$ vom Hundert, den Ländern, deren Abfindung nach § 3 Abs. 1b festgesetzt worden ist, mit 4 vom Hundert verzinst. Die Zinsen sind bis auf anderweite Vereinbarung am Schlusse jedes Kalendervierteljahrs zu zahlen. Über die Tilgung bleibt nähere Vereinbarung vorbehalten.

4. Ein Land, das von dem ihm nach Abs. 2 zustehenden Rechte der Übertragung fundierter Schulden auf das Reich nicht Gebrauch macht, kann verlangen, daß für seine am 31. März 1920 bestehenden Schulden vom Reiche durch Reichsgesetz die selbstschuldnerische Bürgschaft übernommen wird.

5. In den Fällen des Abs. 2 wird bis auf weitere Vereinbarung die Verwaltung der auf das Reich übergehenden Schulden der Länder von diesen auf Kosten des Reichs geführt. Schuldbuchforderungen werden nach näherer Vereinbarung in solche gegen das Reich umgewandelt.

6. Über den nicht durch Übernahme von Schulden gedeckten Rest der Abfindung erteilt das Reich den Ländern Schuldscheine.

§ 5.

Sicherung.

1. Das Reich verpflichtet sich, die Zinsen und Tilgungsbeträge für die übernommenen fundierten Schulden und für den nicht durch Übernahme von Schulden der Länder gedeckten Teil der Abfindung an erster Stelle aus den Rohüberschüssen der Reichseisenbahnverwaltung (Überschüsse der ordentlichen Einnahmen über die fortdauernden Ausgaben) zu bezahlen. Als ordentliche Einnahmen und fortdauernde Ausgaben sind die in Kapitel 3 und 87 des Haushalts der Reichseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1918 enthaltenen Einnahme- und Ausgabeposten anzusehen. Hierdurch wird an der Haftung des Reichs in dem Falle nichts geändert, daß ein Rohüberschuß nicht erzielt wird oder daß der Rohüberschuß zur Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge nicht ausreicht.

2. Das Vermögen und die Einkünfte der Reichseisenbahnverwaltung haften nicht für die vor dem 1. April 1920 entstandenen Schulden des Reichs.

3. Auf Verlangen eines Landes wird das Reich zur Sicherung des gestundeten Teiles der Abfindung den Ländern ein Pfandrecht an den zum Eisenbahnunternehmen des Reichs gehörenden Grundstücken und sonstigen Vermögensgegenständen einräumen.

§ 6.

Feststellung der Abfindung.

1. Die für die endgültige Abfindung maßgebenden Beträge werden gemeinsam festgestellt werden, wenn die Rechnungsergebnisse für die Zeit bis zum 31. März 1920 vorliegen. Vorläufig werden sie durch gemeinsame Schätzung ermittelt.

2. Die Länder haben alsbald nach Abschluß dieses Vertrags zu erklären, ob sie die Abfindung nach § 3 Abs. 1 a oder b wählen und ob sie gemäß § 4 Abs. 2 die Übernahme der fundierten Schulden durch das Reich verlangen. Die Wahl der Abfindung nach § 3 Abs. 1 a oder b kann innerhalb einer vom Reichsverkehrsminister zu bestimmenden Frist von mindestens einem Monat nach endgültiger Feststellung der für die Abfindung maßgebenden Beträge geändert werden.

3. Bis zur endgültigen Feststellung der Abfindung verzinst das Reich den Ländern den Betrag, um den die um 10 vom Hundert verminderte geschätzte Abfindung die Summe der vom Reiche übernommenen Schulden übersteigt. Nach endgültiger Feststellung der Abfindung werden die zuviel oder zuwenig gezahlten Zinsen ausgeglichen.

§ 7.

Befreiung von Reichssteuern.

1. Die nach diesem Vertrag an die Länder zu zahlenden Zinsen und Tilgungsbeträge sind frei von Steuern und Abgaben des Reichs.

2. Das Reich wird aus der Übernahme der Eisenbahnen keinen Anlaß zur Kürzung der den Ländern gewährleisteten Anteile an den Steuereinnahmen entnehmen.

§ 8.

Veräußerung, Verpfändung.

Zu einer Veräußerung oder Verpfändung der durch diesen Vertrag erworbenen Eisenbahnen bedarf das Reich der Zustimmung der Landesregierungen.

§ 9.

Einnahmen und Ausgaben.

Vom 1. April 1920 an fließen alle Einnahmen dem Reiche zu und werden alle Ausgaben vom Reiche bestritten.

§ 10.

Geltung der Landesgesetze.

1. Die Gesetze und Verordnungen der Länder über das Eisenbahnwesen bleiben unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung insoweit in Kraft, als die Voraussetzungen für ihre Anwendung nach dem Übergange der Eisenbahnen auf das Reich noch gegeben sind.

2. Die Länder werden gesetzliche oder sonstige Bestimmungen, die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs betreffen, nur im Benehmen mit der Reichsregierung erlassen.

§ 11.

Eintritt in Staatsverträge.

Das Reich tritt in die Staatsverträge der Länder ein, soweit sie Rechte und Pflichten für die Eisenbahnverwaltung begründen.

§ 12.

Rechtsstellung der Reichseisenbahnbehörden.

Den Reichseisenbahnbehörden stehen alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zu, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben.

§ 13.

Aufsicht über Privateisenbahnen.

Die dem Reiche zustehende Aufsicht über die Privateisenbahnen (Artikel 95 der Reichsverfassung) wird gemäß den Gesetzen (vgl. § 10), Genehmigungsurkunden und Staatsverträgen der Länder ausgeübt.

§ 14.

Bahnen des allgemeinen Verkehrs. Entscheidung über diese Eigenschaft.

1. Der Reichsverkehrsminister kann erklären, daß eine private Nebenbahn, deren Verkehrsbedeutung so gering ist, daß sie nicht als Teil des allgemeinen deutschen Eisenbahnnetzes gelten kann, keine Eisenbahn des allgemeinen Verkehrs ist.

2. Haben Bahnen, die nicht als Bahnen des allgemeinen Verkehrs gebaut sind, nach der Entscheidung des Reichsverkehrsministers eine solche Verkehrsbedeutung gewonnen, daß sie als Bahnen des allgemeinen Verkehrs anzusehen sind, so verpflichten sich die Länder, ein ihnen zustehendes Erwerbsrecht dem Reiche zu übertragen.

3. Vor der Entscheidung sind in beiden Fällen die Landesbehörden zu hören.

§ 15.

Besteuerung der Reichseisenbahnen.

Die Länder werden von den Reichseisenbahnen Staatssteuern nicht erheben.

§ 16.

Einheitliche Verwaltung. Verwaltungsgrundsatz der gleichmäßigen Behandlung.

1. Das Reich wird die Reichseisenbahnen als einheitliche Verkehrsanstalt verwalten.

2. Die Reichseisenbahnverwaltung wird das ganze Reichseisenbahnnetz nach gleichen Gesichtspunkten behandeln, insbesondere die Interessen des Eisenbahnpersonals und die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen aller Länder unter Abwägung der verschiedenen Verhältnisse gleichmäßig berücksichtigen und bei widerstreitenden Interessen auf einen gerechten Ausgleich bedacht sein.

§ 17.

Begonnene Bauten.

1. Das Reich ist verpflichtet, die von den Ländern begonnenen Bauten fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen entgegenstehen. Entstehen hierüber Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragschließenden, so entscheidet auf Antrag der Staatsgerichtshof.

2. Die beim Übergange der Bahnen auf das Reich durch den Haushalt oder durch Gesetze der Länder bewilligten Mittel gelten als vom Reiche bewilligt.

§ 18.

Neue Bauten.

Das Reich wird den Bau neuer, dem allgemeinen Verkehre dienender Bahnen, den Bau zweiter und weiterer Gleise sowie den Um- und Ausbau der bestehenden Anlagen nach Maßgabe der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder und der verfügbaren Mittel ausführen.

§ 19.

Baupläne.

Die Pläne für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den Regierungen der Länder zur Stellungnahme zu übermitteln.

§ 20

Unterstützung des Baues von Kleinbahnen.

Das Reich wird den Bau von Eisenbahnen, die nicht dem allgemeinen Verkehre dienen (Kleinbahnen und Bahnen, die den Kleinbahnen gleichzuachten sind), dem Umfang entsprechend unterstützen, in dem bisher die Kleinbahnen in Preußen unterstützt worden sind. Die Unterstützung ist davon abhängig, daß die Länder für das Unternehmen mindestens den gleichen Staatsbeitrag zur Verfügung stellen wie das Reich. Für Straßenbahnen und straßenbahnähnliche Unternehmungen gilt diese Bestimmung nicht.

§ 21.

Personenzugfahrpläne. Vierte Klasse.

1. Die Entwürfe des Personenzugfahrplans sind regelmäßig alsbald nach Fertigstellung den beteiligten Ländern zur Mitteilung etwaiger Wünsche zu übersenden.

2. Die unterste Klasse der Personenzüge muß zum mindesten entsprechend der bisherigen Übung in den einzelnen Ländern mit Sitzplätzen ausgestattet sein. Neue Wagen dieser Klasse sollen, soweit nicht für Reisende mit Traglasten Vor- sorge zu treffen ist, vollständig mit Sitzplätzen ausgerüstet werden.

§ 22.

Tarife.

Die Reichseisenbahnverwaltung wird die Tarife unter Wahrung der Einheit und mit tüchtigster Schonung bestehender Verhältnisse fortbilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffver- sorgung nach Möglichkeit Rechnung tragen.

§ 23.

Vergabung von Lieferungen.

Das Reich wird bei der Vergabung von Lieferungen und Arbeiten für die Reichseisenbahnen die Unternehmer im gesamten Reichsgebiete nach gleichen Grund- sätzen berücksichtigen und dafür Sorge tragen, daß Industrie, Handwerk und Handel in der gleichen Weise, wie es bisher die Verwaltungen der Länder getan haben, herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert werden.

§ 24.

Neugestaltung des Eisenbahnwesens.

Das Reich wird sich bei der Neugestaltung des Eisenbahnwesens von dem Gesichtspunkt leiten lassen, daß die Verwaltung nur insoweit zentralisiert werden soll, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen als einer ein- heitlichen Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist.

§ 25.

Übernahme des Personals in den Reichsdienst.

1. Das Reich übernimmt zum 1. April 1920 alle planmäßigen und nicht-planmäßigen (diätarischen) Eisenbahnbeamten sowie alle Angestellten und Arbeiter der Länder in seinen Dienst. Das gleiche gilt für die ausschließlich oder überwiegend in Eisenbahnangelegenheiten tätigen Beamten der Landesministerien.

2. Die Beamten im Sinne der Beamtengesetze der Länder werden mit der Übernahme der Staatseisenbahnen Reichsbeamte im Sinne des Artikel 129 der Reichsverfassung und des Reichsbeamtengesetzes vom 18. Mai 1907.

§ 26.

Beamte. Rücktrittsrecht.

1. Die Beamten sind berechtigt, binnen 3 Monaten nach der Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich schriftlich oder zu Protokoll gegenüber der vorgesetzten Dienststelle ihren Rücktritt in den Landesdienst zu erklären. Der Rücktritt wird mit dem Tage der Erklärung wirksam.

2. Die Länder verpflichten sich, auch diese Beamten gegen Erstattung ihres Dienst Einkommens durch das Reich so lange auf ihren Dienstposten zu belassen, bis sie nach der Entscheidung der Reichseisenbahnverwaltung abkömmlich sind. Soll ein Beamter länger als 6 Monate gegen seinen Willen auf seinem Dienstposten belassen werden, so entscheidet auf seinen Antrag ein Schiedsgericht über seine Abkömmlichkeit. Das Schiedsgericht besteht aus einem von der Reichseisenbahnverwaltung ernannten Mitglied, einem Angehörigen einer Organisation, die der Beamte bezeichnet, und aus einem von diesen zu wählenden Obmann. Einigen sich die Schiedsrichter nicht über den Obmann, so wird dieser von dem Präsidenten des für den Dienort des Beamten zuständigen Landgerichts ernannt.

3. Sollte die neue Reichsbefolungsordnung nach dem 1. April 1920 verkündet werden, so beginnt die Rücktrittsfrist mit dem Tage der Verkündung.

§ 27.

Restabwicklung von Landesgeschäften.

1. Auf Antrag der Länder sind in den Reichsdienst übernommene Beamte, die für Zwecke der Restabwicklung in den Ländern benötigt werden, für die Dauer dieser Geschäfte im Dienste der Länder zu belassen. In diesem Falle verlängert sich die im § 26 Abs. 1 vorgesehene Frist für die Ausübung des Rücktrittsrechts um die Dauer dieser Beschäftigung.

2. Die Befolungen dieser Beamten trägt das Reich.

§ 28.

Übernahme der Ruhegehälter durch das Reich.

1. Das Reich übernimmt vom 1. April 1920 an alle auf gesetzlicher Vorschrift oder Verwaltungsanordnung beruhenden Bezüge (einschließlich Sachleistungen) der in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand versetzten Beamten sowie der Hinterbliebenen von Beamten und wird nach den in den Ländern bisher üblichen Grundsätzen Unterstützungen gewähren.

2. Sollte das Reich die Bezüge seiner vor dem 1. April 1920 in den Ruhestand getretenen Beamten oder der Hinterbliebenen der vor diesem Zeitpunkt verstorbenen Beamten aufbessern, so wird es die Mittel bereitstellen, die erforderlich sind, damit den in den Ländern am 31. März 1920 vorhanden gewesenen Berechtigten bei gleichen Voraussetzungen in demselben Ausmaß persönliche Zulagen gewährt werden können.

§ 29.

Bestimmungen über die nicht in den Reichsdienst übertretenden Beamten.

1. Die Länder verpflichten sich, Beamte, die nicht in den Reichsdienst übertreten wollen, tunlichst in ein anderes Amt des Landesdienstes zu versetzen. Soweit dies nicht möglich ist oder von Beamten, die das 60. Lebensjahr vollendet haben, nicht gewünscht wird, sind sie baldigst in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand zu versetzen. Bis zum Zeitpunkt des Eintritts in ein anderes Amt des Landesdienstes oder in den Ruhestand trägt das Reich das Dienst Einkommen. Wegen der Tragung der Bezüge nach Versetzung in den Ruhestand gilt der § 28.

2. Machen auf Kündigung angestellte Beamte, die nicht in den Reichsdienst übertreten wollen, von ihrem Kündigungsrechte Gebrauch, so trägt das Reich ihr Dienst Einkommen bis zum Ablauf der Kündigungsfrist.

§ 30.

Gewährleistung der Rechte der Beamten.

1. Das Reich tritt gegenüber den in seinen Dienst übernommenen Beamten in die Verpflichtungen ein, die den Ländern auf Grund der am 31. März 1920 geltenden Landesgesetze obliegen würden, wenn die Beamten im Landesdienste verblieben wären.

2. Die Voraussetzungen für die Versagung von Dienstalterszulagen richten sich nach Reichsrecht.

3. Verwaltungsanordnungen, die zugunsten der Beamten eines Landes getroffen sind, können bis zur Durchführung eines Reichsgesetzes über Beamten-

vertretungen nur im Benehmen mit der Beamtenvertretung beim Reichsverkehrsministerium geändert oder beseitigt werden. Ihre gesetzliche Regelung wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

§ 31.

Diensteinkommen.

1. An regelmäßigem Diensteinkommen gewährleistet das Reich jedem Beamten den Betrag, den er bezogen haben würde, wenn er in seiner Stelle im Landesdienste verblieben und in diesem nach Maßgabe der am 31. März 1920 geltenden Besoldungsgrundsätze in seinem Diensteinkommen aufgerückt wäre. Hierbei werden jedoch nach dem 31. Dezember 1919 erlassene allgemeine Besoldungsgesetze nicht berücksichtigt. Was als regelmäßiges Diensteinkommen anzusehen ist, richtet sich nach den in den Ländern am 31. März 1920 geltenden Grundsätzen. Erreicht das Diensteinkommen im Reichsdienst die Landesätze nicht, so ist der Unterschied als persönliche Zulage zu gewähren. Diese Zulage ist insoweit für ruhegehaltsfähig zu erklären, als zur Erreichung des nach Landesgrundsätzen ruhegehaltstfähigen Betrags erforderlich ist.

2. Das Recht des Reichs, unter den reichsgesetzlichen Voraussetzungen Dienstalterszulagen zu versagen, wird hierdurch nicht berührt. Insoweit und solange das Reich von diesem Rechte Gebrauch macht, werden weitere nach Landesgrundsätzen erreichbar gewesene Bezüge nicht berücksichtigt.

§ 32.

Ruhegehälter.

Das Reich gewährleistet den Empfängern von Wartegeld, Ruhegehalt sowie Witwen- und Waisengeld mindestens das Gesamteinkommen, das nach den am 31. März 1920 geltenden Bestimmungen und Besoldungsätzen der Länder zu gewähren wäre, wenn der Beamte am Tage der Versetzung in den Ruhestand oder des Todes noch im Landesdienste gestanden hätte. Hierbei werden jedoch nach dem 31. Dezember 1919 in den Ländern erlassene allgemeine Besoldungsgesetze oder Änderungen der Bestimmungen über die Ruhegehalts- und Hinterbliebenenbezüge nicht berücksichtigt.

§ 33.

Beförderungsaussichten.

1. Das Reich gewährleistet den Beamtenanwärtern und den Beamten die in ihren Ländern erworbenen Anstellungs- und Beförderungsaussichten soweit, als es sich um die bei regelmäßiger Gestaltung der bisherigen Laufbahn nach dem bisherigen organisatorischen Aufbau des Beamtenkörpers erreichbaren Eingangs- und Beförderungstellen handelt.

2. Als regelmäßig erreichbare Beförderungsstellen sind nur solche anzusehen, die mindestens die Hälfte der Beamten der Vorstelle erreicht hat.

3. Der Nachweis der Befähigung für die Beförderungsstellen ist, solange und soweit nicht Reichsvorschriften erlassen werden, nach den bisher in den Ländern geltenden Grundsätzen zu führen.

4. Damit die Wartezeiten bis zur Anstellung und Beförderung gegenüber dem Zustand in den Ländern zur Zeit des Überganges auf das Reich keine Verschlechterung erfahren, sollen durch den jeweils nächsten Reichshaushalt genügend planmäßige Stellen zur Verfügung gestellt werden, um die bis zu Beginn des Haushaltsjahrs nach den Anstellungs- und Beförderungsverhältnissen, wie sie in den Ländern nach Ausführung des Haushalts am 1. April 1920 liegen, zur Anstellung oder Beförderung herangerückten Anwärter anstellen oder befördern zu können. Soweit sich dies nicht ermöglichen lassen sollte, erhält der Bedienstete vom Beginne des bezeichneten Haushaltsjahrs an zur Erreichung des Gesamteinkommens im Falle seiner Anstellung oder Beförderung eine persönliche Zulage. Die Zulage ist bei Beamten soweit für ruhegehaltsfähig zu erklären, als zur Erreichung des bei ihrer Beförderung ruhegehaltsfähigen Einkommensbetrags erforderlich ist. Der Beginn des Beförderungsdienstalters wird bei der späteren Stellenverleihung so festgesetzt, wie wenn der Beamte zum bezeichneten Zeitpunkt angestellt oder befördert worden wäre.

5. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reiche und Beamten oder Beamtenanwärtern über die Frage, ob und zu welchem Zeitpunkt sie beim Verbleiben im Landesdienst angestellt oder befördert worden wären, darf das Reich die Entscheidung nur im Einvernehmen mit der Regierung des Landes treffen, in dessen Eisenbahndienst der Anwärter oder Beamte vor der Übernahme gestanden hat. Kommt zwischen dem Reiche und dem Anwärter oder Beamten eine Einigung nicht zustande, so wird die Entscheidung durch ein Schiedsgericht getroffen. Dieses besteht aus zwei von der Reichseisenbahnverwaltung ernannten Mitgliedern, einem von der Regierung des Landes bestimmten Mitglied, einem Angehörigen der von dem Beamten oder Anwärter bezeichneten Organisation und einem von diesen zu wählenden Obmann. Einigen sich die Schiedsrichter nicht über den Obmann, so wird dieser von dem Präsidenten des für den Dienstort des Anwärters oder Beamten zuständigen Landgerichts ernannt.

§ 34.

Wiederanstellung von Beamten im Ruhestande.

Soweit Beamte im Ruhestande nach Gesetz oder Verwaltungsordnung einen Anspruch oder eine Anwartschaft auf Wiederanstellung haben, tritt das Reich in die den Ländern obliegenden Verpflichtungen ein.

§ 35.

Förmliches Disziplinarverfahren.

Ein in den Ländern am 31. März 1920 anhängiges förmliches Disziplinarverfahren ist nach den Landesgesetzen zu erledigen.

§ 36.

Ausgleich der Wartezeiten.

1. Das Reich wird bei der Regelung des Anstellungs-, Beförderungs- und Besoldungsdienstalters der Landesbeamten die infolge der verschiedenen Vorbildungs-, Ausbildungs-, Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse in den einzelnen Ländern bestehenden Ungleichheiten in billiger Weise ausgleichen.

2. Sollten durch die Einrichtung von Anstellungsbezirken in der Folge sich neue Ungleichheiten der angeführten Art ergeben, so wird das Reich sie nach Möglichkeit ausgleichen.

§ 37.

Landsmannschaftlicher Charakter.

Soll ein Beamter gegen seinen Willen außerhalb seines Landes verwendet werden, so entscheidet auf seinen Antrag darüber, ob die Voraussetzungen des Artikel 16 Satz 2 der Reichsverfassung vorliegen, ein Schiedsgericht. Dieses besteht aus einem von der Reichseisenbahnverwaltung ernannten Mitglied, einem Angehörigen einer Organisation, die der Beamte bezeichnet, und aus einem von diesen zu wählenden Obmann. Eintreten sich die Schiedsrichter nicht über den Obmann, so wird dieser von dem Präsidenten des für den Dienstort des Beamten zuständigen Landgerichts ernannt.

§ 38.

Angestellte und Arbeiter. Dienst- und Tarifverträge.

1. Das Reich tritt gegenüber den in seinen Dienst übernommenen Angestellten und Arbeitern in die am 31. März 1920 gültigen Dienst- und Tarifverträge der Länder ein. Das Reich hat jedoch jederzeit das Recht, die Tarifverträge der Länder zum Zwecke der Einführung eines einheitlichen Tarifvertrags für die Reichseisenbahnverwaltung auf den Schluß eines Kalendermonats mit einer Frist von 4 Wochen zu kündigen.

2. Soweit die Dienstverhältnisse der Arbeiter nicht in Tarifverträgen geregelt sind, bleiben die Bestimmungen der Länder so lange in Kraft, als sie nicht durch einen einheitlichen Tarifvertrag zwischen dem Reiche und den berufenen Vertretungen der Arbeitnehmer aller Länder oder durch eine sonstige einheitliche Regelung außer Kraft gesetzt werden.

§ 39.

Ablehnung des Übertritts.

Angestellte und Arbeiter, die durch Erklärung vor dem 1. April 1920 ihre Übernahme in den Reichsdienst ablehnen, bleiben im Dienste der Länder. Soweit die Länder diesen Angestellten und Arbeitern keine angemessene Beschäftigung übertragen können, verpflichten sie sich, den Dienstvertrag zum ersten zulässigen Zeitpunkt zu kündigen. In diesem Falle übernimmt das Reich bis zum Ausscheiden des Angestellten oder Arbeiters die den Ländern ihm gegenüber obliegenden Verbindlichkeiten für die Zeit, in der von dem Angestellten oder Arbeiter dem Lande keine Dienste geleistet werden.

§ 40.

Wohlfahrtseinrichtungen.

1. Das Reich übernimmt die Wohlfahrtseinrichtungen der Länder und führt sie auf Grund der Gesetze, Satzungen und Bestimmungen unter Wahrung der Rechte der Beamten, Angestellten und Arbeiter weiter. Es tritt als Rechtsnachfolger bei den Betriebskrankenkassen und Arbeiterpensionskassen an die Stelle der Länder.

2. Das Reich übernimmt die Verpflichtungen der Länder aus der Bewilligung von Teuerungszulagen an invalide Arbeiter, die aus dem Eisenbahndienst ausgeschieden sind, und an Hinterbliebene von Arbeitern. Sollte das Reich die Bezüge seiner vor dem 1. April 1920 ausgeschiedenen invaliden Arbeiter oder der Hinterbliebenen von Arbeitern, die vor diesem Zeitpunkt verstorben sind, aufbessern, so wird es die Mittel bereitstellen, die erforderlich sind, damit den in den Ländern am 31. März 1920 vorhanden gewesenen Berechtigten bei gleichen Voraussetzungen in demselben Ausmaß Zulagen gewährt werden können.

3. Das Reich wird an invalide Angestellte und Arbeiter sowie an Hinterbliebene von Angestellten und Arbeitern nach den in den Ländern bisher üblichen Grundsätzen Unterstützungen gewähren.

§ 41.

Verwaltungsanordnungen zugunsten der Angestellten und Arbeiter.

Verwaltungsanordnungen zugunsten der Angestellten und Arbeiter eines Landes können bis zur Durchführung des Reichsgesetzes über Betriebsräte nur im Benehmen mit der zuständigen Personalvertretung beim Reichsverkehrsministerium geändert oder beseitigt werden. Ihre gesetzliche Regelung wird dadurch nicht ausgeschlossen.

§ 42.

Anwartschaften auf eine Beamtenlaufbahn.

Das Reich gewährleistet den Angestellten und Arbeitern der Länder die erworbenen Anwartschaften auf eine Beamtenlaufbahn nach Maßgabe des § 33.

§ 43.

Auslegung des Vertrags.

Die beteiligten Regierungen können zur Auslegung und Ergänzung dieses Vertrags Fragen, die sich bei seiner Ausführung ergeben sollten, durch weitere Vereinbarungen regeln. Soweit eine Einigung nicht erfolgt, entscheidet der Staatsgerichtshof.

Berlin, den 31. März 1920.

Die Reichsregierung.

Müller.

Dr. Bell.

Berlin, den 3. April 1920.

Die Preussische Staatsregierung.

Braun. Defer. Lüdemann.

München, den 19. April 1920.

Die Bayerische Staatsregierung.

Dr. v. Kahr. H. v. Frauendorfer.

J. B.: Dr. v. Deybeck.

Dresden, den 12. April 1920.

Die Sächsische Staatsregierung.

Dr. Gradnauer.

Stuttgart, den 21. April 1920.

Die Württembergische Staatsregierung.

Blos. Liesching. Hixler.

Karlsruhe, den 22. April 1920.

Die Badische Staatsregierung.

Geiß. Köhler.

Darmstadt, den 24. April 1920.

Die Hessische Staatsregierung.

Ulrich. Henrich.

Schwerin i. M., den 27. April 1920.

Die Mecklenburg-Schwerinsche Staatsregierung.

Dr. Wendorff. J. Asch.

Oldenburg, den 29. April 1920.

Die Oldenburgische Staatsregierung.

Tanzen. Meyer.

Beilage

zu § 3 des Staatsvertrags über den Übergang
der Staatseisenbahnen auf das Reich.

Grundsätze

für die Berechnung des Anlagekapitals und des Ertragswerts.

Anlagekapital.

Bei der Berechnung des Anlagekapitals auf den 31. März 1920 ist von den Angaben der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands in der Tabelle 20 Spalte 64 und Tabelle 31 Spalte 26 — dem statistischen Anlagekapital — auszugehen.

Soweit darin nicht schon enthalten, sind dem statistischen Anlagekapital zuzurechnen:

1. die Anlagekosten der Nebenanlagen und Nebenbetriebe, die mit den Eisenbahnen auf das Reich übergehen;
2. 5 vom Hundert des seit Beginn des Rechnungsjahrs 1881 bestrittenen eigenen Bauaufwandes der Länder aus Bau- und außerordentlichen Fonds als Bauzinsen;
3. die den Ländern bei Begebung von Eisenbahnanleihen erwachsenen Kursverluste, abzüglich der Kursgewinne;
4. staatsfeittige Bauaufwendungen für Eisenbahnanlagen, die nicht auf Fonds der Eisenbahnverwaltung verrechnet worden sind;
5. die Wertbeträge der der Staatseisenbahnverwaltung von anderen Staatsverwaltungs-zweigen oder von anderer Seite unentgeltlich überlassenen Grundstücke, berechnet für den Zeitpunkt der Übergabe an die Staatseisenbahnverwaltung;
6. die in der Reichsstatistik vom Anlagekapital abgesetzten Aufwendungen aus Beiträgen Dritter mit Ausnahme der aus Reichsfonds und der seit Beginn des Rechnungsjahrs 1880 zu später verstaatlichten Bahnen geleisteten Zuschüsse;
7. die seit Beginn des Rechnungsjahrs 1880 gemachten Aufwendungen aus Betriebseinnahmen für:
 - a) erhebliche Ergänzungen der Bahnanlagen in Einzelbeträgen von mehr als 20 000 Mark;
 - b) Verstärkung des Oberbaues durch schwerere Schienen und Schwellen sowie Verbesserung der Bettung;

- c) sonstige Verbesserungen des Oberbaues durch Vermehrung der Schwelvenzahl, Verwendung von schwereren Taschen, Anbringung von Stemmflaschen usw.;
- d) kleinere Ergänzungen der Bahnanlagen im Einzelbetrage von mehr als 2 000 Mark bis 20 000 Mark;
- e) Verbesserung und Verstärkung der Fahrzeuge;
- f) Vermehrung und Verbesserung der mechanischen und maschinellen Anlagen;
- g) Vermehrung und Verbesserung der Ausstattungsgegenstände;
- h) Ergänzung des Fuhrparks durch Neubeschaffung oder Umbau von Fahrzeugen über den Ersatz ausgemustertter Fahrzeuge hinaus.

Der Berechnung der Aufwendungen nach Ziffer 7 c bis g ist das Verhältnis zwischen den wirklichen Aufwendungen der Rechnungsjahre 1908 bis 1913 und den Verkehrseinnahmen dieser Rechnungsjahre in der Weise zugrunde zu legen, daß die Verkehrseinnahmen der Rechnungsjahre 1880 bis 1919 (für Mecklenburg-Schwerin, dessen Privatbahnen 1890 verstaatlicht sind, der Rechnungsjahre 1890 bis 1919) mit der errechneten Verhältniszahl vervielfältigt werden.

Die Verhältniszahlen betragen für 100 Mark Verkehrseinnahmen:

für Preußen und für Hessen	1,674,
» Bayern	2,275,
» Sachsen	1,808,
» Württemberg	2,802,
» Baden	2,058,
» Mecklenburg-Schwerin	2,216,
» Oldenburg	2,036.

Als Aufwendung für Ergänzung des Fuhrparks durch Neubeschaffung oder Umbau von Fahrzeugen über den Ersatz ausgemustertter Fahrzeuge hinaus gilt der Betrag, um den die fortgeschriebenen Beschaffungskosten der am 31. März 1920 vorhandenen Fahrzeuge die aus Bau- und außerordentlichen Fonds bestrittenen Beschaffungskosten übersteigen.

Soweit bisher, wie z. B. beim Baue neuer Bahnen, die Zuschreibung der gesamten Bauaufwendungen zum Anlagekapital erst nach Fertigstellung der gesamten Bauausführung zu erfolgen hatte, werden abweichend hiervon die bis zum 31. März 1920 entstandenen Aufwendungen für eine Teilausführung bereits zum 31. März 1920 dem Anlagekapitale hinzugerechnet.

Die für die preußisch-hessische Gemeinschaft berechneten Aufwendungen nach Ziffer 7 werden zwischen Preußen und Hessen in der Weise geteilt, daß Hessen das Mittel zwischen den nach der Eigentumslänge der beiderseitigen Netze am 31. März 1920 und dem nach der Teilungsziffer der Artikel 8 bis 11 des Staats-

vertrags zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 berechneten Anteil erhält. Bei der Feststellung der Eigentumslänge werden dem preussischen Nebe die nach dem Friedensvertrag abgetretenen Strecken hinzugerechnet.

Ertragswert.

Der Ertragswert ist in der Weise zu berechnen, daß aus dem nach vorstehendem ermittelten Anlagekapital unter Zugrundelegung eines Hundertsatzes von:

für Preußen und für Hessen	6,16,
» Bayern	5,27,
» Sachsen	4,77,
» Württemberg	3,76,
» Baden	4,51,
» Mecklenburg-Schwerin	3,02,
» Oldenburg	5,78

für jedes Land ein Durchschnittsbetrag berechnet und dieser mit 25 vervielfältigt wird.

Schlußprotokoll.

Die Reichsregierung und die Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg vereinbarten zu dem Staatsvertrag über den Übergang ihrer Staatseisenbahnen auf das Reich noch nachstehendes:

Zu § 1.

Das Reich wird die Bodenseedampfschiffahrt unter den gleichen Gesichtspunkten wie die Eisenbahnen einheitlich betreiben. Falls es die Verwaltung der Bodenseedampfschiffahrt an einer Stelle vereinigt, wird es vor der Bestimmung des Sitzes dieser Stelle den beteiligten Regierungen Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

Zu § 2.

Das Reich wird die Durchführung von Starkstromleitungen für die allgemeine Elektrizitätswirtschaft der Länder durch das Bahngelände gestatten, soweit die Betriebsinteressen der Eisenbahnen es zulassen. Andere Gebühren als Anerkennungsgebühren sollen dafür nicht erhoben werden.

Zu § 6.

Das Reich wird die bisherigen Bankverbindungen der Eisenbahnstellen in den Ländern bis auf weiteres aufrechterhalten.

Zu § 17.

Die in Einrichtung begriffenen Kraftwagenlinien, soweit sie an die Reichseisenbahnverwaltung übergehen, sind den begonnenen Bauten gleichzuachten.

Zu § 18.

Das Reich wird bei der Auswahl der Nebenbahnlinien im Rahmen der allgemeinen Nebenbahnpolitik auf die bisherigen Absichten der Länder möglichst Rücksicht nehmen. Diese Bestimmungen gelten auch für Kraftwagenlinien.

Zu § 22.

1. Das Reich wird den Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften der Länder in dem bisherigen Umfang Freifahrt gewähren.
2. Bei der Zusammensetzung des Reichseisenbahnbeirats und der örtlichen Beiräte sind die wirtschaftlichen Körperschaften und die Vertretungen der Erzeuger- und Verbraucherkreise der Länder nach ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Landes zu berücksichtigen.
3. Den Landesregierungen steht das Recht zu, Vertreter zur Teilnahme an den Verhandlungen dieser Beiräte abzuordnen.

Zu § 24.

a. Grundsätze für die Zeit nach der Neugestaltung des Eisenbahnwesens.

1. Es besteht Einverständnis darüber, daß dem Gesichtspunkt der einheitlichen Verkehrsanstalt dadurch Rechnung getragen werden muß, daß die dem Reichsverkehrsminister unmittelbar unterstellten Behörden in ihrer Zuständigkeit einander gleichgestellt sind.
2. Die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers erstreckt sich auf folgende Angelegenheiten: Aufsicht, oberste Leitung, Festsetzung des Haushalts, Verteilung der Haushaltsmittel, Regelung der allgemeinen Verkehrspolitik, Festsetzung allgemeiner Dienstvorschriften, Erlass einheitlicher Vorschriften für Rechts- und Dienstverhältnisse des Personals, für das Rassen- und Rechnungswesen und für die einzelnen Dienstzweige des Betriebs, Verkehrs und Baues, Vertretung der Verwaltung gegenüber der Reichsregierung, dem Reichsrat und der Nationalversammlung. Zur Erfüllung dieser Aufgaben steht dem Reichsverkehrsminister ein durchgreifendes Anordnungsrecht zu.
3. In jedem Lande wird sich dauernd der Sitz mindestens einer höheren Reichseisenbahnbehörde für die Verwaltung eines Eisenbahnbezirkes befinden. Die nach Übernahme der Staatseisenbahnen durch das Reich beabsichtigte Neuordnung der Reichseisenbahnverwaltung (Verwaltungsordnung) ist nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Grundsätzen vorzunehmen. Sie unterliegt ebenso wie spätere wichtige Änderungen grundsätzlicher Art der Genehmigung des Reichsrats.
4. Bei ihrer Zustimmung zu den organisatorischen Bestimmungen des Übernahmevertrags setzt die Bayerische Regierung das Einverständnis des Reichs zu folgendem voraus:

Auch die Neugestaltung des Eisenbahnwesens darf nur im Sinne einer vollwirksamen Dezentralisation der Reichsverwaltung nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen, was auch im § 24 des Vertrags allgemein ausgesprochen ist. Diesem Grundsatz wird für Bayern nur Rechnung getragen werden können, wenn der Sitz der Bayerischen Landesregierung als Hauptstadt einer größeren politischen Gemeinschaft und Mittelpunkt eines einheitlichen Wirtschaftsgebiets auch ferner der Sitz einer im wesentlichen das bayerische Wirtschaftsgebiet zusammenfassenden Reichseisenbahnbehörde bleibt, deren Zuständigkeiten nach dem Grundsatz einer vollwirksamen Dezentralisation zu bemessen sind. Die Bayerische Regierung geht daher davon aus, daß eine hiervon wesentlich abweichende spätere Bezirksinteilung oder eine Verlegung des Sitzes dieser Behörde von München von ihrer Zustimmung abhängig ist.

5. Die vorstehende Erklärung Bayerns gibt den übrigen Ländern Anlaß, ihrerseits folgendes zu erklären:

Sie gehen davon aus, daß, wenn zwischen die in Ziffer 3 erwähnte höhere Eisenbahnbehörde und das Reichsverkehrsministerium eine neue Behörde eingeschoben werden soll, die Zustimmung der beteiligten Länder einzuholen ist.

b. Grundsätze für die Übergangszeit.

6. Für die Zuständigkeitsregelung und Behördengliederung der Reichseisenbahnverwaltung bis zur Neugestaltung des Eisenbahnwesens (vgl. Ziffer 3) vereinbaren die Vertragschließenden folgendes:
- I. Die Vereinbarungen gemäß Ziffer 1 und 2 zu § 24 des Schlußprotokolls finden Anwendung.
 - II. Mit dem 1. April 1920 übernimmt das Reichsverkehrsministerium die oberste Leitung der Reichseisenbahnen und die Vertretung der Verwaltung gegenüber der Reichsregierung, dem Reichsrat und der Nationalversammlung. Ihm steht hierzu ein durchgreifendes Anordnungsrecht zu.
 - III. Das Reichsverkehrsministerium übernimmt die übrigen Aufgaben (vgl. Ziffer 2) nach und nach für alle Länder gleichmäßig bis zum 1. April 1921. Eine notwendig werdende Verlängerung dieser Frist bestimmt der Reichsverkehrsminister.
 - IV. Die vom Reichsverkehrsministerium hiernach zu übernehmenden Geschäfte werden bis zur tatsächlichen Überleitung von folgenden Stellen weiter behandelt:

- a) für den Bereich der bisherigen vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen von den Eisenbahnabteilungen des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten unter der Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen“. Die Eisenbahnabteilung des Hessischen Finanzministeriums wird im Rahmen ihrer Befugnisse aus dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes (vom 23. Juni 1896) an den Geschäften der Zweigstelle beteiligt werden;
- b) für den Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen von den für Eisenbahnangelegenheiten zuständigen Teilen des Bayerischen Verkehrsministeriums unter der Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern“;
- c) für den Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen von der Eisenbahnabteilung des Sächsischen Finanzministeriums unter der Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Sachsen“;
- d) für den Bezirk der württembergischen Staatseisenbahnen von der Verkehrsabteilung des Württembergischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten unter der Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Württemberg“;
- e) für den Bezirk der badischen Staatseisenbahnen von der Eisenbahnabteilung des Badischen Finanzministeriums unter der Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Baden“;
- f) für die Bezirke der mecklenburgischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen erfolgt die einstweilige Weiterbehandlung der Angelegenheiten durch die Generaldirektion in Schwerin und die Eisenbahndirektion in Oldenburg ohne weitere Bezeichnung. Die Bearbeitung von Eisenbahnangelegenheiten durch die Zentralbehörden dieser Länder fällt vom 1. April 1920 weg.

V. Nach der Beendigung der Bildung des Reichsverkehrsministeriums führen die Zweigstelle Preußen-Hessen und die Zweigstelle Bayern (IV a, b) unter einer noch zu vereinbarenden Bezeichnung diejenigen Geschäfte bis zum Inkrafttreten einer Neuorganisation weiter, die nicht auf das Reichsverkehrsministerium übergegangen sind. In Sachsen, Württemberg und Baden (IV c, d, e) sind sie zu diesem Zeitpunkt auf die Generaldirektionen zu übertragen, soweit dies nicht bereits vorher geschehen sein sollte.

e. Für Übergangszeit und Dauerzustand.

7. Soweit die Länder zur Vermittlung eines unmittelbaren Verkehrs zwischen dem Reichsverkehrsministerium und ihren Regierungen einen Bevollmächtigten bei den Gesandtschaften oder sonstigen Vertretungen der Länder oder bei sonstigen Organen am Sitze der Zentralverwaltungen bestellen, wird das Reichsverkehrsministerium sich diesem zur ständigen Auskunftserteilung zur Verfügung halten.
8. Auf Antrag einer Landesregierung wird das Reich den Reichseisenbahnbehörden oder einzelnen Beamten Geschäfte der Landesverwaltung auf dem Gebiete des Verkehrswesens übertragen. Für die Erledigung dieser Geschäfte sind die Anweisungen der obersten Landesbehörden maßgebend.

Zu § 27.

1. Die Länder werden die Stellen bezeichnen, die mit der Abwicklung der bisherigen Verwaltung beauftragt werden. Die Behörden der Reichseisenbahnverwaltung werden dem Ersuchen dieser Abwicklungsstellen entsprechen.
2. Die obersten Rechnungsbehörden behalten ihre Befugnisse gegenüber den Stellen und dem Personal der Reichseisenbahnverwaltung hinsichtlich der für die Zeit bis zum 31. März 1920 aufgestellten Rechnungen.

Zu § 36.

1. Für die Beamten des höheren Dienstes ist eine für die gesamte Reichseisenbahnverwaltung geltende Anstellungs- und Beförderungsliste aufzustellen. Bei den übrigen Beamten werden Listen für engere Bezirke festgestellt.
2. Die Einreihung der Landesbeamten in die Besoldungsgruppen der neuen Reichsbefoldungsordnung wird das Reich mit den Ländern im einzelnen vereinbaren.

Zu § 37.

1. Entstehen Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reiche und den Ländern über die Frage, ob bei Stellenbesetzungen der landsmannschaftliche Charakter des Beamtenkörpers im Sinne des Artikel 16 der Reichsverfassung gewahrt wird, so entscheidet auf Antrag der Länder der Reichsrät.
2. Die vertragschließenden Teile sind darüber einig, daß Artikel 16 Satz 1 der Reichsverfassung auf alle Beamten Anwendung finden soll. Demgemäß ist der landsmannschaftliche Charakter auch in den einzelnen Gruppen der Beamten

zu wahren. Die Mitglieder der Direktionen müssen in der Regel Landesländer sein. Ihr Vorstand soll ein Landesangehöriger sein. Die Vorstände der höheren Reichseisenbahnbehörden sollen im Einvernehmen mit der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Stelle ernannt werden.

Berlin, den 31. März 1920.

Die Reichsregierung.

Müller.

Dr. Bell.

Berlin, den 3. April 1920.

Die Preussische Staatsregierung.
Braun. Deser. Lüdemann.

München, den 19. April 1920.

Die Bayerische Staatsregierung.
Dr. v. Kahr. H. v. Frauendorfer.
J. W.: Dr. von Deybeck.

Dresden, den 12. April 1920.

Die Sächsische Staatsregierung.
Dr. Gradnauer.

Stuttgart, den 21. April 1920.

Die Württembergische Staatsregierung.
Blos. Liesching. Högler.

Karlsruhe, den 22. April 1920.

Die Badische Staatsregierung.
Geiß. Köhler.

Darmstadt, den 24. April 1920.

Die Hessische Staatsregierung.
Ulrich. Henrich.

Schwerin i. M., den 27. April 1920.

Die Mecklenburg-Schwerinsche Staats-
regierung.
Dr. Wendorff. J. Asch.

Oldenburg, den 29. April 1920.

Die Oldenburgische Staatsregierung.
Langen. Meyer.