

Mitteilung des Senats

vom 17. Juni 1930.

Vergleich mit dem Reich und der Reichsbahn wegen der staatlichen Hafenbahnen.

Bremen-Stadt ist der einzige deutsche Nordseehafen, in dem die Hafenbahn von der Hafenverwaltung selbst betrieben wird. Überall sonst, an der Elbe (Hamburg, Harburg, Altona, Cuxhaven), an der Weser (Brake, Nordenham, Wesermünde, bremische Häfen Vegesack und Bremerhaven), an der Ems (Emden) wird der Betrieb der Hafenbahn von der Reichsbahn geführt. Entsprechendes gilt für die holländischen und belgischen Seehäfen. Die nachteilige Ausnahmestellung Stadt-Bremens, wo lediglich der Betrieb am Weserbahnhof und am Neustadtsbahnhof von der Reichsbahn wahrgenommen wird, erklärt sich daraus, daß der stadtbremische Freihafen und seine Hafenbahn erst Ende der achtziger Jahre, d. h. nach der Verstaatlichung der preussischen Bahnen, entstanden sind, während die übrigen Hafenbahnen entweder zur Zeit der Verstaatlichung bereits vorhanden waren (so auch die in Bremerhaven, Vegesack und am Weserbahnhof) oder später von den Eisenbahnverwaltungen selbst angelegt worden sind. Bremen sah sich bei der Anlage der Hafenbahn für den neuen Freihafen in der schwierigen Lage, daß es seit der erzwungenen Auflösung der früher hannoversch-bremischen, später preussisch-bremischen Eisenbahngemeinschaft kein zusammenhängendes eigenes Eisenbahnnetz mehr besaß und sich den Bedingungen der preussischen Staatsbahn fügen mußte. Diese konnte zwar auf Grund der bestehenden Verträge den Anschluß der neuen bremischen Hafenbahn an ihr Eisenbahnnetz nicht verweigern, stellte sich aber auf den Standpunkt, daß sich die Hafenbahn rechtlich von einem Privatananschluß nicht unterscheide. An dieser Auffassung, die Bremen von Anfang an bekämpft hat, haben die preussische Staatsbahn und später die Reichsbahn festgehalten, obgleich sich die Hafenbahn inzwischen zu einem wichtigen Instrument des internationalen Handelsverkehrs und zu einem Gleiskörper von über 100 km Gleislänge entwickelt hatte. Die nachteiligen Folgen dieser der tatsächlichen Bedeutung der Hafenbahn widersprechenden Behandlung waren teils finanzieller, teils betrieblich-verkehrlicher Art. Bremen war genötigt, den Betrieb selbst zu führen und nicht nur die Gleise, sondern auch die gesamten Baulichkeiten, Betriebsmittel und Geräte sowie das gesamte Personal auf seine Kosten vorzuhalten, obgleich es an den tarifmäßigen Abfertigungsgebühren keinen Anteil erhielt.

In den preussischen und oldenburgischen Häfen wurden die Hafenbahnen von den zuständigen Staatsbahnen ohne besonderes Entgelt d. h. ohne Erhebung einer besonderen Hafenbahnfracht betrieben. In Hamburg wurde zwar ebenso wie in Bremen-Stadt eine Hafenbahnfracht erhoben. Da aber dort die preussische Staatsbahn den Betrieb führte, war Hamburg von der Vorhaltung des Geräts und des Personals (einschließlich der Ruhegehaltslast) befreit; es erhielt ferner in gewissem Umfange von der preussischen Staatsbahn eine Gleisbenutzungsgebühr und das Risiko für den Fall, daß das Erträgnis der Hafenbahnfracht die Betriebskosten nicht deckte, traf die betriebsführende preussische Staatsbahn, nicht Hamburg. Bremen dagegen mußte in diesem leider die Regel bildenden Falle aus allgemeinen Staatsmitteln zuschießen, was u. a. zur Folge hatte, daß in der Inflationszeit das wachsende Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben in Bremen ganz dem Bremischen Staat, in Hamburg aber der Reichsbahn zur Last fiel. Dabei ist es nicht zweifelhaft, daß ein kleiner Betrieb wie der bremische Hafenbahnbetrieb teurer arbeiten muß als ein großer

Betrieb wie der der Reichsbahn. Schwerer als die finanziellen fielen die betrieblichen und verkehrlichen Nachteile ins Gewicht, die sich aus der Zwischenschaltung des als Privatananschluß behandelten selbständigen Hafenbahnbetriebes ergaben. Diese hat zur Folge, daß jeder Zug eingehend und ausgehend an der Grenze des Hafengebiets von der einen Verwaltung an die andere Verwaltung übergeben werden muß und hieraus wiederum folgt eine ungünstigere Behandlung hinsichtlich der wichtigen Ladefristen, die zu beständigen Klagen der Verkehrsbeteiligten geführt hat.

Der Kampf um die rechtliche Stellung der Hafenbahn und die Versuche Bremens, aus den unerquicklichen Verhältnissen herauszukommen, haben sich durch die ganze Zeit von 40 Jahren hingezogen. Im Jahre 1908 standen die mit dem Ziele der Übernahme des Betriebes durch die preußische Staatsbahn geführten Verhandlungen nahe vor dem Abschluß. Leider zerschlugen sie sich im letzten Augenblick, weil man sich über die rechnerischen Unterlagen nicht verständigen konnte.

Mit der neuen Reichsverfassung und dem in Artikel 82 und 171 vorgeesehenen Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich schien auch für die bremischen Hafenbahnen eine neue Lage gegeben. Der Standpunkt jedoch, den Bremen, von Anfang an einnahm, daß nämlich auch die bremischen Hafenbahnen als Staatseisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung zu gelten hätten und Bremen an den Verhandlungen über die Verreichlichung der Staatsbahnen zu beteiligen sei, wurde von der Reichsregierung mit der Begründung zurückgewiesen, daß unter Staatseisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung nur die zusammenhängenden Eisenbahnnetze der großen Eisenbahnländer (Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Oldenburg und Mecklenburg) zu verstehen seien. Das Reichsverkehrsministerium fand sich jedoch im weiteren Verlauf bereit

1) durch das sogenannte Überseeabkommen Bremen und Hamburg hinsichtlich der Beförderung des Überseegutes zwischen Hauptbahnhof und Kai endlich den anderen deutschen Nordseehäfen und den großen ausländischen Wettbewerbshäfen Antwerpen und Rotterdam gleichzustellen,

2) wegen Übernahme des Betriebes durch die Reichsbahn erneut zu verhandeln.

Im Verlauf dieser Verhandlungen erfuhr im Jahre 1926 die rechtliche Beurteilung der Lage eine wesentliche Veränderung. Während die Strecke zwischen Bremen Hauptbahnhof und Oldenburg im übrigen der oldenburgischen Staatsbahn gehörte, befand sich die einen Teil dieser Strecke bildende Eisenbahnbrücke über die Weser nebst den anschließenden Anlagen (Neustadtbahnhof) im Eigentum Bremens, mit der Maßgabe, daß die oldenburgische Staatsbahn für die Benutzung eine jährliche Pacht von rd. 80 000.— R.M. zu zahlen hatte. Die nach der Wiederbefestigung der Währung von Bremen geforderte volle Aufwertung dieser Pacht wurde von der Reichsbahn, der Rechtsnachfolgerin der oldenburgischen Staatsbahn, abgelehnt. Bremen rief das nach dem Vertrage zuständige Schiedsgericht an, dessen Obmann vom Reichskanzler zu ernennen war. Auf den deshalb an den Reichskanzler gestellten Antrag wurde mitgeteilt, daß sich das Verfahren erübrige, da die vorerwähnten Anlagen auf Grund der Reichsverfassung als verreichlicht anzusehen seien, folglich eine Pachtzahlung nicht mehr in Frage komme. Dieser Standpunkt wurde mit einer Entscheidung des Staatsgerichtshofs begründet, die in einem Rechtsstreit des Landes Thüringen gegen das Reich ergangen war und zwar dahin, daß die Auffassung, Staatseisenbahnen im Sinne der Verfassung seien nur die zusammenhängenden Netze der großen Eisenbahnländer, nicht zutrefte, und daß auch die den Gegenstand des Rechtsstreits bildende im Staatseigentum Thüringens stehende einzelne Eisenbahnstrecke, weil dem allgemeinen Verkehr dienend, als verreichlicht zu gelten habe. Es war für Bremen nicht angängig und im übrigen auch aussichtslos, sich nun etwa selbst mit der von ihm von Anfang an eingenommenen und festgehaltenen Rechtsauffassung in Widerspruch zu setzen. So blieb nichts anderes übrig, als die Verreichlichung der Brücke und der anschließenden Anlagen anzuerkennen, jedoch

mit der Maßgabe, daß nicht nur diese, sondern zugleich die gesamten bremischen Hafenbahnen als verreichlicht zu gelten hätten. Da dies letztere vom Reich nach wie vor bestritten wurde, sah Bremen sich genötigt, die Angelegenheit beim Staatsgerichtshof anhängig zu machen, wenn anders es nicht diese letzte Gelegenheit für eine günstige Lösung der Hafenbahnfrage versäumen wollte. Nachdem im Frühjahr 1929 der Schriftsatzwechsel abgeschlossen war, richtete der Reichsgerichtspräsident als Vorsitzender des Staatsgerichtshofs an die Parteien die Frage, ob sie zu Vergleichsverhandlungen bereit seien. Die Frage wurde von beiden Seiten bejaht. In dem in Bremen abgehaltenen Vergleichstermin sprach sich der Reichsgerichtspräsident dahin aus, daß sich die Angelegenheit nach seiner Ansicht für eine nach rein rechtlichen Gesichtspunkten zu fällende richterliche Entscheidung wenig eigne, daß es ihm vielmehr im Vorteil beider Teile zu liegen scheine, sich zu vergleichen. Der Reichsgerichtspräsident hat selbst die Grundlagen eines ihm angemessen scheinenden Vergleichs umrissen.

Auf dieser von ihm umrissenen Grundlage ist zwischen Bremen einerseits, dem Reichsverkehrsministerium und der Reichsbahn andererseits verhandelt worden. Der in der Anlage beigefügte Vergleich ist das sich im Rahmen des Vorschlages des Reichsgerichtspräsidenten haltende Ergebnis dieser Verhandlungen.

Als Hauptergebnis ist anzusehen, daß mit Abschluß des Vergleichs der vierzigjährige Streit um die rechtliche Stellung der stadtbremischen Hafenbahn sein Ende findet und die Hafenbahn endlich den Hafenbahnen der übrigen Nordseehäfen und zwar insbesondere derjenigen Hamburgs gleichgestellt wird. Die Reichsbahn wird künftig die bremische Hafenbahn nach denselben Grundsätzen betreiben wie die hamburgische Hafenbahn. Der kürzlich zwischen Hamburg und der Reichsbahn abgeschlossene neue Betriebsvertrag ist durchweg dem jetzt zwischen Bremen und der Reichsbahn abzuschließenden Vertrage zu Grunde gelegt. Damit werden alle Nachteile beseitigt, die sich bisher aus der Zwischenschaltung eines Zwergbetriebes, aus der Notwendigkeit der Übergabe jedes einzelnen Zuges, aus der unterschiedlichen Bemessung der Ladefristen usw. ergaben. Nur in folgenden Punkten unterscheidet sich der bremische Vertrag von dem hamburgischen.

- a. Für die Berechnung der Kosten des Betriebes wird in Hamburg ein Pauschalbetrag für die beförderte Gewichtseinheit zu Grunde gelegt, während in Bremen zunächst nur die Lokomotivstunden pauschaliert werden, im übrigen aber für die Berechnung die tatsächlich entstehenden Kosten maßgebend sind. Das bedeutet einen Nachteil gegen Hamburg, der sich aber nicht vermeiden ließ, weil es der Reichsbahn in Bremen an den erforderlichen Erfahrungen fehlt und bei sofortiger Gesamtpauschalierung für Bremen die Gefahr einer zu hohen Bemessung bestanden hätte. Es ist ausdrücklich vorbehalten, daß, wenn nach einer Reihe von Jahren die erforderlichen Erfahrungen vorliegen, auch Bremen die Einführung einer Pauschale verlangen kann.
- b. Während in Hamburg nur der Betrieb von der Reichsbahn geführt, die Unterhaltung dagegen von Hamburg selbst wahrgenommen wird, soll in Bremen auch die Unterhaltung übergehen. Nach dem übereinstimmenden Urteil sowohl der bremischen Sachverständigen wie der Vertreter der Reichsbahn ist die Vereinigung von Betrieb und Unterhaltung in einer Hand wirtschaftlicher und die von dem Übergang auf die Reichsbahn zu erwartenden Ersparnisse würden bei einer Trennung von Betrieb und Unterhaltung eine wesentliche Einschränkung erfahren, weil insbesondere die jetzt gegebene Möglichkeit des Zurückgreifens auf die Unterhaltungskolonnen bei starkem Betrieb und umgekehrt der Verstärkung der Unterhaltungsarbeiten bei schwachem Betrieb wegfallen würde.

Der bremische Klageantrag ging auf Verreichlichtung der gesamten Hafenbahnen mit Ausnahme der Kaje- und Schuppengleise. Nach dem Vergleich wird die Verreichlichtung beschränkt in Bremen auf die Eisenbahnbrücke nebst den anschließenden Anlagen, in Bremerhaven auf die Gleise von der Landesgrenze bis zum Verschiebebahnhof K einschließlich desselben und einschließlich des Fischgleises. Das bedeutet einen Vorteil, insofern im übrigen das Eigentum der Bahn, wie in Hamburg, bei

Bremen bleibt und Bremen damit zugleich die Tarishoheit im Hafen behält, während die Reichsbahn zwar Betrieb und Unterhaltung übernimmt, aber im Auftrage Bremens. Andererseits schließt dies den Nachteil ein, daß sowohl Betrieb wie Unterhaltung von der Reichsbahn nicht für eigene Rechnung, sondern für Rechnung Bremens geführt werden. Dies ist bei dem Betrieb ohne finanzielle Bedeutung, weil die Reichsbahn die Kosten des Überseeverkehrs Bremen bei der Verrechnung gutbringt und der auf den Ortsverkehr entfallende Teil der Kosten durch die im Hafenbahnbetrieb erhobenen Gebühren gedeckt wird. Dagegen werden die Kosten der Unterhaltung wie bisher zu einem erheblichen Teil von Bremen zuzuschießen sein, wobei jedoch zu hoffen ist, daß durch den Übergang auf die Reichsbahn sich im Laufe der Jahre Ersparnisse und damit eine Verringerung des Fehlbetrages werden erzielen lassen.

Als finanzielle Vorteile des Vergleichs sind zu nennen:

- a) Eine bare Zahlung von 3 000 000 *RM* durch die Reichsbahn,
- b) Übernahme eines noch festzusetzenden Teils der bremischen Ablösungsanleihe durch das Reich,
- c) Entlastung von den Unterhaltungskosten für die in Bremerhaven verreichlichten Strecken,
- d) Entlastung hinsichtlich der Ruhegehälter der Beamten der Hafenbahn, womit ein wichtiger Punkt entfällt, in dem Bremen bisher schlechter stand als Hamburg,
- e) Die durch Vereinigung des Hafenbahnbetriebes mit dem Betrieb der Reichsbahn zu erwartenden Ersparnisse, die sich allerdings erst nach einigen Jahren voll auswirken werden und zunächst durch die den Arbeitern zu gewährenden Ausgleichszulagen eine Einschränkung erfahren,
- f) Beseitigung folgender Verpflichtungen Bremens aus § 16 des preussisch-bremischen Vertrages von 1904/1905:
 1. Beitragspflicht zu Erweiterungen des Verschiebebahnhofes Speckenbüttel,
 2. Verpflichtung zur Übernahme des Ladegeschäfts,
 3. Verpflichtung zur Zahlung eines Rangierkostenbeitrags.

Bei den früheren Verhandlungen war die Regelung der Übernahme der Beamten und Arbeiter auf besondere Schwierigkeiten gestoßen. Der Reichsgerichtspräsident hat gerade in diesem Punkte Gewicht darauf gelegt, daß die Reichsbahn Entgegenkommen zeige. Dies ist auch geschehen insofern sich die Reichsbahn, entgegen ihrer früheren ablehnenden Haltung, verpflichtet hat, ausnahmslos alle Beamten und Arbeiter der Hafenbahn zu übernehmen und sie ohne ihre Zustimmung nicht außerhalb Bremens und seiner nächsten Umgebung zu beschäftigen. Den Beamten hat sie außerdem die Anerkennung aller Prüfungen und die volle Höhe ihrer bisherigen Bezüge einschl. Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung gewährleistet. Die Bedingungen für die Beamten entsprechen daher den Anforderungen, die man billigerweise erheben kann. Im übrigen ist im Wege der Verständigung mit den Beamten eine Form gefunden, die ihnen ihre wohlverworbenen Rechte auch bremischerseits gewährleistet. Bei den Arbeitern liegen insofern Schwierigkeiten vor, als die Reichsbahn sich zwar einverstanden erklärt hat, daß die Arbeiter in der bremischen Ruhelohnklasse bleiben, dagegen die zusätzliche Zahlung des Unterschiedes zwischen den höheren bremischen Staatsarbeiterlöhnen und den zur Zeit niedrigeren Reichsbahnarbeiterlöhnen abgelehnt hat. Da dieser Unterschied zum Teil erheblich ist, so entspricht es der Billigkeit, daß Bremen, obgleich eine rechtliche Verpflichtung nicht besteht, es auf sich nimmt, für eine angemessene Übergangszeit Ausgleichszulagen zu zahlen. Über die Einzelheiten hat eine Verständigung mit den Arbeitern stattgefunden, wobei das Hauptgewicht darauf gelegt ist, daß längstens im Laufe der nächsten fünf Jahre diejenigen Hafenbahnarbeiter, die dies wünschen, in andere bremische Staatsbetriebe überführt werden sollen.

Da es sich bei den Vereinbarungen mit dem Reich und der Reichsbahn um einen Vergleich in einem schwebenden Rechtsstreit handelt, so ist der Abschluß an sich Sache des Senats. Mit Rücksicht jedoch auf die Bedeutung der Angelegenheit bringt der Senat das Vergleichswerk vor der Unterschrift zur Kenntnis der Bürgerschaft.

In der verfassungsrechtlichen Streitigkeit zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem Deutschen Reich wegen Übernahme der staatlichen bremischen Hafenanlagen schließen das Deutsche Reich, vertreten durch und die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senat, unter Beitritt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nachstehenden Vergleich:

Artikel 1.

Es besteht Übereinstimmung zwischen den Parteien, daß von den staatlichen bremischen Eisenbahnanlagen folgende Strecken und Bahnanlagen gemäß Artikel 171 der Reichsverfassung als auf das Reich übergegangen gelten sollen

- a) in Bremen von der Hafenstraße bei km 124,050 (ab Hannover) bis zur Woltmershauserstraße und darüber hinaus bis zum Übernachtungsgebäude bei km 41,045 (ab Oldenburg);
- b) in Bremerhaven
 - 1) von Bahnhof Speckenbüttel bei km 192,965 einschließlich des Bahnhofes Kaiserhafen nach Richtung Freihafen bis km 196,740 und in Richtung Columbusbahnhof bis km 196,460,
 - 2) das Fischgleis von km 194,820 bis km 197,630.

Diese Strecken und Gleisanlagen sind auf den beiden anliegenden Bahnhofsplänen, die einen Bestandteil des Vergleichs bilden sollen, gelb umrandet.

Artikel 2.

Als Tag des Überganges der im Artikel 1 aufgeführten Eisenbahnstrecken und -anlagen auf das Reich gilt der 1. April 1921.

Artikel 3.

Hinsichtlich der Abfindung Bremens für die nach Artikel 1 auf das Reich übergegangenen Strecken und Bahnanlagen wird das Reich Bremen entsprechend behandeln wie die am Staatsvertrage über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (Reichs-Gesetzbl. 1920 S. 773 Nr. 95) beteiligten Länder.

Artikel 4.

Wegen der Erstattung der in Bremen und in Bremerhaven für die auf das Reich übergegangenen Strecken von Bremen nach dem 1. April 1921 gemachten Aufwendungen und wegen der Übernahme des Betriebes und der Unterhaltung der staatlichen bremischen Hafeneisenbahn in Bremen durch die Reichsbahn schließen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die Freie Hansestadt Bremen die anliegenden Verträge, die einen Teil dieses Vergleichs bilden. Jedoch werden durch diesen Vergleich die Kündigungsbestimmungen des Vertrages über Betrieb und Unterhaltung der bremischen Hafeneisenbahn nicht berührt.

Der Anspruch Bremens auf Erstattung der genannten Aufwendungen durch das Reich und auf Übernahme auch der staatlichen bremischen Hafeneisenbahn gelten hiermit als erledigt.

Artikel 5.

Die Freie Hansestadt Bremen nimmt die Klage gegen das Deutsche Reich beim Staatsgerichtshof wegen Übernahme der staatlichen bremischen Hafeneisenbahnanlagen zurück.

Bremen, den

Vertrag.

Zwischen der Freien Hansestadt Bremen, nachstehend Bremen genannt, vertreten durch den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, nachstehend Reichsbahn genannt, vertreten durch die Reichsbahndirektion Hannover, wird der nachstehende Vertrag abgeschlossen:

§ 1.

Nachdem in Bremerhaven folgende, bislang bremische Eisenbahnstrecken

- a) vom Bahnhof Speckenbüttel bei km 192,965 einschließlich des Bahnhofes Kaiserhafen nach Richtung Freihafen bis km 196,740 und in Richtung Columbusbahnhof bis km 196,460,
- b) das Fischgleis von km 194,820 bis km 197,630

auf das Reich übergegangen sind, soll die Reichsbahn berechtigt sein, das Fischgleis aufzuheben und als Ersatz dafür den Bahnhof Kaiserhafen zu erweitern. Den durch Aufhebung des Fischgleises freiverdenden Grund und Boden erhält Bremen und stellt dafür eine Geländefläche von 25 000 m² auf der Ostseite des Bahnhofes Kaiserhafen der Reichsbahn zur Verfügung.

§ 2.

Alle nach dem 1. April 1921 für die Bahnanlagen des § 1 von Bremen gemachten Aufwendungen erhält Bremen von der Reichsbahn erstattet.

§ 3.

Die Reichsbahn verzichtet Bremen gegenüber auf folgende Rechte aus dem Artikel 16 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Bremen wegen einer Erweiterung der Hafen- und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven und eines aus diesem Anlasse vorzunehmenden Austausches von Gebieten bei Bremerhaven und bei Fischerhude Kreis Achim vom 21. Mai 1904, und zwar

- a) auf eine durch den Hafenverkehr bedingte Erweiterung des Verschiebebahnhofes Speckenbüttel; auch soll Bremen nicht verpflichtet sein, zu den Kosten beizutragen, die durch eine spätere Erweiterung des an die Stelle von Speckenbüttel tretenden Bahnhofes Kaiserhafen verursacht werden,
- b) auf die Übernahme der Fürsorge für das Ladegeschäft,
- c) auf Zahlung eines Betrages von 1,50 M für jeden Wagen als Beitrag zu den Rangierkosten.

Dagegen verzichtet Bremen gegenüber der Reichsbahn auf die Rückgabe des Verschiebebahnhofes Speckenbüttel einschließlich des Grund und Bodens, sodaß die Reichsbahn volle Freiheit in Verwendung des Materials erhält.

§ 4.

Zur Abgeltung aller vorstehenden Ansprüche Bremens zahlt die Reichsbahn Bremen den Betrag von 2,5 Millionen RM, in Worten: Zweimillionenfünfhunderttausend Reichsmark, in bar am Tage des Inkrafttretens dieses Vertrages.

Die Reichsbahn verzichtet auf Rückzahlung der Zinsbeträge, die sie auf Grund des Vertrages vom 20./25. März 1924 (siehe § 7) an Bremen gezahlt hat.

§ 5.

Die Umschreibung des Eigentums auf das Reich — Reichseisenbahnvermögen — wird Bremen nach Abschluß des Vertrages bewirken.

§ 6.

Die durch die Vermessung und Versteinung der auf das Reich übergehenden Geländeflächen entstehenden Kosten tragen beide Vertragsteile je zur Hälfte.

§ 7.

Dieser Vertrag tritt drei Monate nach dem auf seine Vollziehung folgenden Monatsersten in Kraft. Gleichzeitig tritt der zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Freien Hansestadt Bremen abgeschlossene Vertrag vom 20./25. März 1924 über die Erweiterung des Bahnhofes Bremerhaven Kaiserhafen für Zwecke der Reichsbahn außer Kraft.

Bremen, den 1. August 1930.

Für die Freie Hansestadt Bremen:	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Der Kommissar des Senats	Reichsbahndirektion Hannover.
in Eisenbahnangelegenheiten.	

Vertrag

über den Betrieb und die Unterhaltung der staatlichen bremischen Hafeneisenbahn.

Zwischen der Freien Hansestadt Bremen, nachstehend Bremen genannt, vertreten durch den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, nachstehend Reichsbahn genannt, vertreten durch die Reichsbahndirektionen Hannover und Oldenburg, wird, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Senat einerseits und die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft andererseits, der nachstehende Vertrag abgeschlossen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Umfang und Zweck der Hafeneisenbahn.

(1) Zur staatlichen bremischen Hafeneisenbahn im Sinne dieses Vertrages — im folgenden Hafenbahn genannt — gehören die im bremischen Staatseigentum befindlichen, auf dem rechten und linken Weserufer unterhalb der Reichsbahnstrecke Bremen—Oldenburg gelegenen stadtbremischen Hafenbahnanlagen nebst ihren künftigen Erweiterungen (vergl. auch § 4 (?)).

(2) Diese Anlagen dienen zur Beförderung:

- a) der Güter zwischen den Lösch- und Ladeplätzen der Schiffe einerseits und der Reichsbahn andererseits,
- b) der Güter zwischen den Privatgleisanschlüssen oder den Ladestellen der Hafenbahn einerseits und der Reichsbahn andererseits,
- c) der Güter zwischen den Lösch- und Ladeplätzen der Schiffe, den einzelnen Privatgleisanschlüssen oder den Ladestellen untereinander (Innenverkehr) in der im § 5 (1) o umschriebenen Einschränkung,
- d) von Baugütern für die bremische staatliche Bauverwaltung.

§ 2.

Anschlußverpflichtung.

Die Reichsbahn ist verpflichtet, die unmittelbare Verbindung der Hafenbahn mit dem Reichsbahnnetz und den Übergang der Wagen von und nach der Hafenbahn dauernd zuzulassen. Es bleibt der Vereinbarung vorbehalten, die vorhandenen Verbindungen abzuändern und neue Verbindungen einzurichten.

§ 3.

Bahnunterhaltung.

(1) Hinsichtlich des Bahnhofes Bremen-Weserbj. bleibt es bei den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 30. November 1883, betreffend den Übergang der bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat.

(2) Im übrigen Vertragsgebiet und hinsichtlich der Verbindungsgleise und der Einführungsanlagen übernimmt die Reichsbahn auf Kosten Bremens die Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der dem Eisenbahnbetriebe dienenden Anlagen. Was zu den Unterhaltungs-, Ergänzungs- und Erneuerungskosten zu rechnen ist, richtet sich nach den Grundsätzen der Reichsbahn. Die Vorhaltung der Geräte ist Sache Bremens.

(3) Ausgeschlossen von der baulichen Unterhaltung durch die Reichsbahn bleiben die Kajemauern, Wege (befestigte und unbefestigte), Pflasterflächen außerhalb der Wege, Einfriedigungen, ferner Brücken, Unter- und Überführungen, Durchlässe und Kanäle, auch wenn auf ihnen Gleise liegen, alle Beleuchtungs- und Starkstromanlagen einschließlich der zugehörigen Leitungen sowie auch die Spillanlagen.

(4) Die für die Bahnunterhaltung erforderlichen Diensträume und sonstigen Räumlichkeiten (Büros, Aufenthaltsräume, Werkstattsräume, Lagerschuppen und Lagerplätze) hat Bremen vorzuhalten. Es trägt auch die Kosten der Unterhaltung, Heizung, Reinigung und Beleuchtung sowie die der Ausstattungsgegenstände.

(5) Die Reichsbahn wird Bremen rechtzeitig vor Beginn des bremischen Haushaltsjahres einen Voranschlag über die Unterhaltungs-, Ergänzungs- und Erneuerungskosten vorlegen. Über den betriebsfähigeren Zustand der von ihr zu unterhaltenden Bahnanlagen ist das Urteil der Reichsbahn maßgebend.

(6) Die von der Reichsbahn zu unterhaltenden Anlagen und Einrichtungen sind ihr von Bremen auf Grund von Plänen oder Verzeichnissen zu übergeben. Dasselbe gilt bei künftigen Erweiterungen.

§ 4.

Betriebsdienst.

(1) Im Bahnhof Bremen Weserbhf. führt die Reichsbahn den Betrieb, soweit er bisher mit Dampflokomotiven ausgeführt wird, auf eigene Kosten (Art. 3 des Staatsvertrages vom 30. November 1883, betreffend den Übergang der bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat). Sie führt ihn auch auf dem Verbindungsgleis von Bremen Hbf. nach dem Bahnhof Bremen Zollauschluß bis zum Zollgittertor und auf dem Verbindungsgleis von Bremen Vschbh. nach dem Bahnhofs Bremen Inlandshafen bis zur Grambler Heerstraße.

(2) In dem übrigen Vertragsgebiet liegt der Betrieb Bremen ob. Die Reichsbahn verpflichtet sich, den Fahr- und Rangierbetrieb für Rechnung und Gefahr Bremens nach Anforderung der zuständigen bremischen Stellen auszuführen und die hierfür erforderlichen Bediensteten, Lokomotiven, Geräte und Betriebsstoffe zur Verfügung zu halten.

(3) Zur Ausführung des Fahr- und Rangierdienstes gehört auch die Bedienung, Beleuchtung und das Schmieren der Anschlußweichen zwischen der Reichsbahn und der Hafenbahn sowie der Weichen innerhalb des Kaje- und Hafengebiets. Das Vorhalten der Beleuchtungsanlagen und die Lieferung des elektrischen Stromes ist Sache Bremens.

(4) Außerdem stellt die Reichsbahn Bremen für den Hafenverkehr die Güterwagen im Rahmen der allgemeinen Wagengestellung. Der Reichsbahn ist gestattet, im Benehmen mit der Bremischen Verwaltung einen Bestand von leeren Wagen auf der Hafenbahn zu halten, soweit die Betriebsverhältnisse dies erlauben.

(5) Bremen hält alle Anlagen, Gebäude und deren Einrichtungen vor, die für die Ausführung des Rangier- und Zugbildungsdienstes, des Bahnhofszug- und Maschinenendienstes erforderlich sind, soweit diese Notwendigkeit sich aus der Verkehrslage innerhalb des Hafengebiets und den betrieblichen Erfordernissen des Hafenverkehrs ergibt. Unter Anlagen für den Zugbildungsdienst sind nur solche Anlagen zu verstehen, die für den Zugdienst auf der Hafenbahn selbst und für die Überführungszüge zwischen der Hafenbahn und den nächsten Reichsbahn-Güterbahnhöfen dienen, unter Anlagen für den Maschinenendienst nur solche Anlagen, die für den Zugdienst und für den Rangierdienst auf der Hafenbahn erforderlich sind. Im übrigen ist § 3 (4) sinngemäß anzuwenden.

(6) Bei Eintritt eines dienstlichen Bedürfnisses wird Bremen bei der Beschaffung von Dienstwohnungen für Dienstvorsteher, die zur Annahme einer Dienstwohnung verpflichtet sind, der Reichsbahn seine guten Dienste zur Verfügung stellen.

(7) Bremen wird sich vor wesentlichen Erweiterungen und Änderungen der Hafenbahnanlagen mit der Reichsbahn ins Benehmen setzen. Über die aus Eisenbahnbetriebsrücksichten von der Reichsbahn gewünschten Änderungen der bestehenden Anlagen und über die Entwürfe solcher Neuanlagen sind besondere Vereinbarungen zu treffen.

§ 5.

Begrenzung der Betriebsleistungen der Reichsbahn.

(1) Die Reichsbahn befördert die beladenen und die leeren Güterwagen:

- a) im öffentlichen Kajeverkehr an die Schuppen sowie an die Lösch- und Ladeplätze (Ladestellen),
- b) im Verkehr mit den Privatgleisanschlüssen bis zu den jeweiligen Übergabegleisen

und umgekehrt.

- c) im Innenverkehr (§ 10 ⁽⁵⁾), soweit nach ihrem Ermessen die Betriebsverhältnisse dies zulassen.

(2) Zur Beförderung von Stückgütern ist die Reichsbahn nur verpflichtet, wenn mindestens die nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bildung von geschlossenen Stückgutwagen jeweils festgesetzten Gewichtsmengen erreicht oder wenn die Wagen räumlich ausgenutzt werden.

§ 6.

Haftpflicht.

A. Bremen Weserbh. und Verbindungsgleise.

Soweit die Reichsbahn nach § 4 ⁽¹⁾ Betriebsführerin ist, trägt sie die Haftpflicht nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen.

B. Das übrige Vertragsgebiet.

I. Haftung für Tötung und Verletzung von Personen und Beschädigung von Sachen.

(1) Bremen hat im Falle der Tötung oder Verletzung von Personen oder der Beschädigung von Sachen im Hafenbahnbetrieb die dadurch entstehenden Ausgaben zu tragen. Die Reichsbahn hat Bremen jedoch diese Ausgaben zu erstatten, soweit die Tötung, Verletzung oder Beschädigung durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit der Reichsbahn oder ihrer Leute herbeigeführt ist.

(2) Die Reichsbahn verzichtet auf Ersatz der im Hafengebiet eintretenden Beschädigungen von Fahrzeugen. Dagegen verzichtet Bremen auf Ersatz aller Schäden, die die Reichsbahn bei Ausübung des Fahr- und Rangierdienstes an den bremischen, im Hafengebiet gelegenen Anlagen verursacht. Diese Bestimmung gilt nicht für Privatgleisanschlüsse.

II. Austausch der Untersuchungsverhandlungen.

Die Parteien verpflichten sich gegenseitig, die abgeschlossenen Untersuchungsverhandlungen einander auf Wunsch zur Einsicht vorzulegen.

§ 7.

Bahnpolizei.

Die Ausübung der Bahnpolizei wird in dem Umfange, in dem sie auf den im bremischen Gebiet gelegenen Reichsbahnstrecken bereits durch Organe der Reichsbahn ausgeübt wird, von Bremen auch für das Vertragsgebiet den Organen der Reichsbahn übertragen.

II. Verkehr mit den staatlichen Löss- und Ladeplätzen.

§ 8.

Öffentlicher Kajeverkehr.

Im öffentlichen Kajeverkehr liegt Bremen das Verschieben der Wagen vor einem und demselben Schuppen und auf einem und demselben Löss- und Ladeplatz ob. Hierbei wird die Reichsbahn, ohne eine Verpflichtung hierzu zu übernehmen, durch Lokomotivkraft Hilfe leisten, wenn eine Lokomotive an Ort und Stelle verfügbar ist und gleichzeitig mehrere Wagen oder einzelne mit Schwergut beladene Wagen verschoben werden sollen. Sind darüber hinaus bereits laderecht gestellte leere oder beladene Wagen — mögen sie teilweise entladen oder beladen sein oder nicht — von einem Schuppen zum andern zu bewegen, so sind die im bremischen Eisenbahngütertarif vorgesehenen Gebühren zu erheben. Schuppenanlagen, die durch Vermittlung von Drehscheiben oder Schiebebühnen zugänglich sind, werden nur bis zu diesen durch Lokomotiven bedient.

§ 9.

Abgeltung der Unterhaltungs- und Betriebsleistung der Reichsbahn.

(1) Bremen erstattet der Reichsbahn die Selbstkosten der Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung, soweit diese Leistungen nach § 3 (2) Nr. von der Reichsbahn für Bremen ausgeführt werden. Soweit Einführungsanlagen auf Gelände der Reichsbahn liegen und von ihr vorgehalten werden, hat Bremen die Anlagelkosten zu verzinsen.

(2) Für die Ausführung des Fahr- und Rangierdienstes trägt Bremen die der Reichsbahn erwachsenden Selbstkosten, soweit sie nicht durch den bremischen Anteil an der im Reichsbahn-Gütertarif festgesetzten Zuschlagsfracht (bisher Anstoßfracht) und durch die im bremischen Eisenbahngütertarif festgesetzten Gebühren gedeckt werden. Solange die überseeische Ein- und Ausfuhr von der Zahlung der Zuschlagsfracht befreit ist, werden die der Reichsbahn aus diesem Verkehr erwachsenden Beförderungskosten Bremen wie bisher gutgebracht. Ergibt sich dabei ein Überschuß zugunsten Bremens, so ist er auf die Unterhaltungskosten anzurechnen.

(3) Die Selbstkosten der Unterhaltung und des Betriebes werden auf der Grundlage einheitlicher, zwischen den Parteien vereinbarter Grundsätze ermittelt.

§ 10.

Tarifbestimmungen.

(1) In dem Reichsbahn-Gütertarif sind die Bahnhöfe Bremen Hohentorshafen, Bremen Inlandshafen, Bremen Weserbhf. und Bremen Zollausschluß als besondere Tariffstationen mit den für Bremen Hbf. geltenden Entfernungen und Frachtsätzen aufgeführt.

(2) Für die Beförderung der seewärts aus- und eingehenden Güter nach und von den Lade- und Übergabestellen des Vertragsgebietes wird neben der Fracht für die in Absatz (1) genannten Tariffstationen für die Dauer der darüber getroffenen besonderen Vereinbarung eine besondere Gebühr nicht erhoben.

(3) Für die Beförderung der nicht seewärts aus- und eingehenden Güter nach und von den Lade- und Übergabestellen des Vertragsgebietes wird neben der Fracht für die Tariffstationen eine Zuschlagsfracht erhoben, die in dem Reichsbahn-Gütertarif veröffentlicht, den Frachtsätzen der Reichsbahn zugeschlagen und mit diesen zusammen in einem Betrage erhoben wird.

(4) Die Beförderung von Sendungen zwischen den Bahnhöfen Bremen Hbf., Bremen Hohentorshafen, Bremen Inlandshafen, Bremen Neustadt Gbf., Bremen Weserbhf. und Bremen Zollausschluß übernimmt die Reichsbahn zu den in ihrem

Gütertarif vorgesehenen Sätzen. Dazu tritt die bremische Ortsfracht. Wird die Beförderung der Sendungen ausschließlich auf der bremischen Hafenbahn beantragt, dann gelten die Sätze des bremischen Eisenbahngütertarifs.

(5) Für die Beförderung der Bahnhofsendungen und für die Umstellung schon ladebereitgestellter leerer oder beladener oder teilweise ent- oder beladener Wagen innerhalb derselben Tarifstation des Vertragsgebietes werden die im bremischen Eisenbahngütertarif festgesetzten Gebühren erhoben.

(6) Änderungen der Tarifbestimmungen allgemeiner Art, insbesondere auch neue Gebührenfestsetzungen, gelten ohne weiteres auch im Verkehr mit den öffentlichen Kaje- und Hafengleisen, wenn die Reichsbahn diese neuen Bestimmungen und Änderungen bei den anderen Seehäfen durchführt, soweit nicht der bremische Eisenbahngütertarif etwas anderes bestimmt.

§ 11.

Übergabe und Übernahme der Wagen und Güter.

(1) Eine förmliche Übergabe und Übernahme der nach und von den staatlichen Schuppen, Lössch- und Ladeplätzen zu befördernden Wagen findet nicht statt.

(2) Ebenjowenig findet eine förmliche Übergabe und Übernahme der Güter an den Ver- und Entladestellen statt.

(3) Die Annahme und Ablieferung der Güter durch die Reichsbahn im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung vollzieht sich unbeschadet der Bestimmungen im § 12 auf den Ein- und Ausfahrgleisen, und zwar gilt das Gut als angenommen, sobald der das Gut enthaltende Wagen nach Fertigstellung des Abgangszuges in den Güterwagenzettel eingetragen ist, und als abgeliefert, sobald der das Gut enthaltende Wagen nach Ankunft des Zuges von dem Zugpersonal an den Zugabfertiger übergeben ist.

(4) Dies gilt nicht für Stückgüter, die auf dem Stückgutschuppen in Bremen Zollauschluß angenommen oder abgeliefert werden; hier beginnt und endigt der Eisenbahnfrachtvertrag mit Annahme und Ablieferung des Gutes auf dem Stückgutschuppen.

§ 12.

Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter.

(1) Die Bremen als Frachtführer der Hafenbahn obliegende Haftung für die auf der Hafenbahn beförderten Güter wird von der Reichsbahn gegen eine von Bremen monatlich zu zahlende Ablösungssumme von $\frac{1}{2}$ Reichspfennig für jede Gewichtstonne übernommen. Die Reichsbahn übernimmt auch die Regelung dieser Ersatzansprüche.

(2) Beiden Parteien bleibt vorbehalten, nach Ablauf eines Jahres jederzeit die Angemessenheit der Ablösungssumme nachzuprüfen und deren Neu festsetzung zu verlangen.

(3) Die Haftung der Reichsbahn beginnt im Versand nach beendeter Verladung und Anlegung der Bleiverschlüsse und endigt im Empfang mit der Abnahme der Bleiverschlüsse; im übrigen haftet Bremen.

(4) Wird in Wagen, die mit unverletzten Bleiverschlüssen der Bremischen Verwaltung dem Empfänger, oder in Wagen, die mit unverletzten Bleiverschlüssen der Reichsbahn oder anderer Eisenbahnverwaltungen der Bremischen Verwaltung übergeben worden sind, gänzlicher oder teilweiser Verlust des Gutes festgestellt, so wird vermutet, daß der Schaden vor Anlegung der Bleiverschlüsse entstanden ist.

(5) Bremen wird für eine den jeweiligen Verhältnissen entsprechende ausreichende Bewachung der auf der Hafenbahn befindlichen Wagen Sorge tragen.

(6) Diese Bestimmungen gelten nicht für den Bahnhof Bremen Weserbf. auf dem die Reichsbahn nach Artikel 3 des Staatsvertrages vom 30. November 1883, betreffend den Übergang der bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat, den Betrieb für ihre eigene Rechnung führt.

§ 13.

Besondere Maßnahmen.

In Zeiten außergewöhnlichen Verkehrs werden sich die Vertragschließenden über besondere Maßnahmen verständigen, wie es das Verkehrsinteresse des Hafens erfordert.

§ 14.

Wagendienst.

(1) Die Ausübung des örtlichen Wagendienstes einschließlich der Wagenkontrolle und des Beschreibens der leeren und beladenen Wagen liegt im Gebiete der Güterabfertigungen Bremen Inlandshafen, Bremen Weserbf. und Bremen Hohentorshafen in den Händen der Reichsbahn. Sie ermittelt den Wagenbestand und -bedarf.

(2) Im Gebiete der Güterabfertigung Bremen Zollauschluß liegt die Ausübung des örtlichen Wagendienstes einschließlich der Wagenkontrolle und des Beschreibens der beladenen und leeren Wagen der Bremischen Verwaltung ob, die den Bestand und Bedarf ermittelt und der Reichsbahn anmeldet.

(3) Von der Bremischen Verwaltung beladene Wagen werden im Gebiete der Güterabfertigungen Bremen Zollauschluß, Bremen Inlandshafen und Bremen Weserbf. von ihr auch bahnamtlich verbleit und mit den von der Reichsbahn zu liefernden Wagenzetteln versehen. Bei allen anderen Wagen nimmt die Reichsbahn die bahnamtliche Verbleiung und Bezettelung selbst vor. Sie kann jedoch von den Verladern auf Privatgleisanschlüssen und anderen privaten Ladestellen verlangen, daß sie ihre Wagen nach Fertigstellung der Ladung mit Bleiverschluß und Bezettelung versehen. Die leer ausgehenden Wagen werden sämtlich von der Reichsbahn bezettelt.

(4) Im Gebiet der Güterabfertigungen Bremen Zollauschluß, Bremen Inlandshafen und Bremen Weserbf. reinigt die Bremische Verwaltung die von ihr be- oder entladene Wagen von alten Anschriften und Bezettelungen. Im übrigen geschieht dies durch die Reichsbahn selbst. Sie kann jedoch von den Inhabern der Privatgleisanschlüsse und anderer privater Ladestellen verlangen, daß sie ihre Wagen nach der Beladung oder Entladung von alten Anschriften und Bezettelungen reinigen.

§ 15.

Ladefristen.

(1) Die Ladefristen beginnen mit dem Zeitpunkte der Bereitstellung der Wagen an der Verwendungsstelle, bei den Privatgleisanschlüssen an der Übergabestelle. Bei Wagen, die an verschiedenen Stellen be- oder entladen werden sollen, beginnt der Lauf der Frist an der ersten Stelle.

(2) Allgemein beträgt die Ladefrist für die Entladung und für die Beladung je 24 Stunden. Bei Wagen, die aus Gründen, die die Reichsbahn nicht zu vertreten hat, nicht laderecht gestellt werden, beginnt die Ladefrist mit der Abstellung der Wagen in den Abstellgleisen. In diesem Falle beträgt sie 72 Stunden.

(3) Für die Privatgleisanschlüsse und für sonstige private Ladestellen im Vertragsgebiet gelten Ladefristen von 24 Stunden, beginnend mit dem Zeitpunkte der Übergabe der Wagen an den Privatgleisanschluß oder die Ladestelle, soweit nicht die Reichsbahn in den Bedienstungsverträgen andere Fristen vereinbart.

(4) Bei Überschreitung der Ladefrist wird das tarifmäßige Wagenstandgeld der Reichsbahn erhoben.

§ 16.

Wagenstandgeld.

(1) Die Berechnung und Einziehung des Wagenstandgeldes ist im Gebiet der Güterabfertigungen Bremen Inlandshafen, Bremen Weserbf. und Bremen Hohentors-

hafen Sache der Reichsbahn; im übrigen Vertragsgebiet erhebt Bremen für Rechnung der Reichsbahn das Wagenstandgeld nach den Bestimmungen, die für den allgemeinen Verkehr gelten.

(2) Bremen kann auf Antrag unter Vorbehalt der Zustimmung der Reichsbahn das Wagenstandgeld in folgenden Fällen erstatten:

- a) im unmittelbaren Überladeverkehr, wenn die Fristen durch von der Bremischen Verwaltung zu vertretende Umstände überschritten werden,
- b) bei der Verladung von solchen Gütern, die nur mit schwerem Kran entladen werden können,
- c) bei der Entladung von schweren und sperrigen Gütern, deren Übernahme in den Schuppen nicht angängig ist und die daher unmittelbar von den Eisenbahnwagen in das Schiff übernommen werden müssen, solange eine unmittelbare Überladung in das Schiff nicht möglich ist,
- d) bei der Entladung von feuergefährlichen oder ägenden Gütern, die nicht über den Schuppen verladen werden dürfen und infolgedessen bis zur Übernahme in das Schiff in den Eisenbahnwagen verbleiben müssen, solange eine unmittelbare Überladung in das Schiff nicht möglich ist,
- e) wenn im übrigen die Erhebung des Wagenstandgeldes im Einzelfalle unter den vorliegenden Umständen eine besondere Härte für die Beteiligten bedeuten würde.

Die näheren Voraussetzungen, unter denen die Zustimmung der Reichsbahn im allgemeinen angenommen werden kann, werden durch besondere Vereinbarung festgelegt.

§ 17.

Ladegeschäft.

(1) Für das Verladen und das Ausladen der Stückgüter im Gebiet der Güterabfertigungen Bremen Zollauschluß und Bremen Weserb. stellt Bremen unentgeltlich die erforderlichen Arbeitskräfte.

(2) Das Verladen und das Ausladen der Wagenladungsgüter, soweit nicht Freiladegleise, Privatgleisanschlüsse und private Ladestellen in Frage kommen, besorgt Bremen.

(3) Für die Ausführung des Lade- und Ermittlungsdienstes sind die bei der Reichsbahn geltenden Vorschriften maßgebend, die der Bremischen Verwaltung bekannt gegeben werden.

(4) Die Zuführung von Stückgütern nach den einzelnen Kajeschuppen bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

§ 18.

Güter- und Zollabfertigung.

(1) Alle von dem Vertragsgebiete ausgehenden Sendungen müssen vor ihrem Abgang eisenbahn- und zollmäßig abgefertigt sein.

(2) Um die eisenbahnmäßige Abfertigung der Güter innerhalb des Vertragsgebietes zu ermöglichen, hat die Reichsbahn für die Bahnhöfe Bremen Zollauschluß, Bremen Inlandshafen und Bremen Weserb. je eine Güterabfertigung eingerichtet. Bremen stellt für diese Güterabfertigungen die Diensträume auf seine Kosten unentgeltlich zur Verfügung und unterhält aus eigenen Mitteln diese Räume mit Zubehör in gutem baulichen Zustande. Bremen sorgt auch dafür, daß die Diensträume für das vorhandene Bedürfnis ausreichen.

(3) Die zum Dienstgebrauch der Güterabfertigungen Bremen Zollauschluß und Bremen Inlandshafen bisher von Bremen für die Reichsbahn beschafften Ausstattungsgegenstände gehen in das Eigentum des Deutschen Reiches (Reichseisenbahn-

vermögen) über. In Zukunft hat die Reichsbahn die Ausstattungsgegenstände aus eigenen Mitteln zu beschaffen. Sie trägt auch die Kosten für die Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Diensträume der Güterabfertigungen.

(4) Die Reichsbahn stellt das Abfertigungspersonal und trägt die Kosten hierfür sowie für den Bürobedarf.

(5) Bei den innerhalb des Vertragsgebietes eingerichteten Zollabfertigungsstellen übernimmt Bremen die im § 5 Ziff. 1 der Eisenbahnzollordnung den Eisenbahnverwaltungen der Zollbehörde gegenüber auferlegten Verpflichtungen.

(6) Die im Vertragsgebiete aufgelieferten Stückgüter dürfen mit Begleitzettel und Ladungsverzeichnis (im Ansageverfahren) einem anderen Zollamte zur Abfertigung nur dann überwiesen werden, wenn mindestens 2000 kg auf dieselbe Zollabfertigungsstelle angefragt werden können und in einem Wagen verladen sind.

III. Verkehr mit Privatgleisanschlüssen und sonstigen privaten Ladestellen (Lagerplätzen).

§ 19.

(1) Bremen kann für Wagenladungen Privatgleisanschlüsse an seine Hafenbahn gewähren und sonstige private Ladestellen (Lagerplätze) einrichten. Vor der Zulassung neuer Privatgleisanschlüsse und sonstiger neuer privater Ladestellen wird Bremen der Reichsbahn zur Äußerung etwaiger Bedenken unter Beifügung der Pläne rechtzeitig Mitteilung machen. Bei der Ausführung sind die Vorschläge der Reichsbahn, die sich auf eine für die Betriebsführung zweckmäßige Gestaltung der Gleisanlagen beziehen, soweit irgend möglich zu berücksichtigen.

(2) Über die Bedienung und, soweit sie übernommen wird, über die Unterhaltung der an die Hafenbahn angeschlossenen Privatgleisanschlüsse schließt die Reichsbahn mit den einzelnen Anschließern besondere Verträge, für die nach Möglichkeit ein einheitliches Vertragsmuster zwischen dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten und der Reichsbahndirektion Hannover vereinbart wird. Vor Vereinbarungen mit den Anschließern, die von dem Vertragsmuster wesentlich abweichen, wird sich die Reichsbahndirektion mit dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten ins Benehmen setzen.

(3) In der Zuschlagsfracht liegt auch das Entgelt für die Zustellung und Abholung der Wagen im Verkehr mit den Privatgleisanschlüssen und sonstigen privaten Ladestellen.

(4) Die Reichsbahn kann die Bedienung eines Privatgleisanschlusses oder einer sonstigen privaten Ladestelle nur im Einvernehmen mit dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten ablehnen, es sei denn, daß bei etwaigen Veränderungen oder Erweiterungen der Gleisanlagen nicht gemäß Absatz (1) Satz 2 verfahren ist. Zu einer vorübergehenden Sperrung des Wagenzulaufs bei vertragswidrigem Verhalten des Anschließers oder Lagerplatzpächters oder bei Überfüllung des Anschlusses ist die Zustimmung des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten nicht erforderlich.

(5) Bezüglich der Haftung für Güter während der Beförderung auf der Hafenbahn finden die Bestimmungen im § 12 entsprechende Anwendung. Die Haftung beginnt im Verband mit dem Abholen der Wagen von den Übergabegleisen der Privatgleisanschlüsse und endet im Empfang mit der Bereitstellung der Wagen auf den Übergabegleisen.

(6) Bezüglich des Wagendienstes und der Ladefristen wird auf § 14⁽³⁾ u. ⁽⁴⁾ und § 15⁽³⁾ u. ⁽⁴⁾ verwiesen.

IV. Rechtsverhältnisse der in den Dienst der Reichsbahn übernommenen bremischen Beamten, Angestellten und Arbeiter.

§ 20.

Übernahme der Beamten in den Reichsbahndienst.

Die Reichsbahn übernimmt mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages die in den auf die Reichsbahn übergehenden Dienstzweigen beschäftigten Beamten in ihre Dienste, sofern die Beamten sich bis zu diesem Zeitpunkt bereit erklären, aus dem bremischen Staatsdienst auszuscheiden und sich als Reichsbahnbeamte anstellen zu lassen.

§ 21.

Übernahme der Ruhegehälter durch die Reichsbahn.

(1) Die Reichsbahn wird von dem Zeitpunkt ab, in dem dieser Vertrag in Kraft tritt, die Mittel bereitstellen, die erforderlich sind, um alle auf gesetzlicher Vorschrift oder Verwaltungsanordnung Bremens beruhenden Ansprüche der zu diesem Zeitpunkt im dauernden Ruhestand befindlichen bremischen Staatseisenbahnbeamten sowie der zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Hinterbliebenen von bremischen Staatseisenbahnbeamten zu befriedigen, soweit die Beamten im Zeitpunkt ihrer Versetzung in den Ruhestand oder ihres Todes in den später auf die Reichsbahn übergegangenen Dienstzweigen beschäftigt waren.

(2) Sollte das Reich die Bezüge seiner vor dem Inkrafttreten dieses Vertrages in den Ruhestand getretenen Beamten oder der Hinterbliebenen der vor diesem Zeitpunkt verstorbenen Beamten ändern, so ändert sich die Verpflichtung der Reichsbahn zur Bereitstellung von Mitteln für die in Absatz (1) genannten Personen in dem entsprechenden Ausmaß. Dagegen wird der Umfang der Verpflichtungen der Reichsbahn durch eine spätere Änderung der bremischen Gesetze oder Verwaltungsanordnungen nicht berührt.

§ 22.

Bestimmungen über die nicht in den Reichsbahndienst übertretenden Beamten.

(1) Falls Bremen die Beamten, die mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages nicht in den Reichsbahndienst übertreten wollen, in den einstweiligen Ruhestand versetzen wird, trägt es die nach der Versetzung in den Ruhestand entstehenden Kosten selbst.

(2) Die Reichsbahn ist bereit, diese Beamten als Reichsbahnbeamte anzustellen, sofern ihre Anstellung einen Monat nach ihrer Versetzung in den einstweiligen Ruhestand, spätestens jedoch 3 Monate nach dem Inkrafttreten dieses Vertrages schriftlich bei der Reichsbahndirektion Hannover beantragt wird.

§ 23.

Rechtsstellung der übertretenden Beamten.

Für die Rechts- und Dienstverhältnisse der übertretenden Beamten gelten vom Tage ihrer Anstellung als Reichsbahnbeamte an alle für die Reichsbahnbeamten geltenden Bestimmungen mit den in den nachfolgenden Vereinbarungen enthaltenen Ergänzungen.

§ 24.

Dienst Einkommen der übertretenden Beamten.

(1) Die Beamten werden nach den Grundsätzen der Reichsbahn in die Reichsbahn-Besoldungsgruppen eingereiht. Sie behalten mindestens ihr im bremischen Dienst erworbenes Besoldungsdienstalter in der neuen Reichsbahn-Besoldungsgruppe bei. Den Beamten wird diejenige Besoldung gewährleistet, die sie bezogen hätten, wenn sie im bremischen Landesdienst verblieben und in diesem nach Maßgabe der

am Tage der Übernahme geltenden bremischen Besoldungsgrundsätze in der Besoldungsgruppe, in der sie sich am Tage der Übernahme befanden, geblieben wären.

(2) Erreicht die Reichsbahn-Besoldung diese Sätze nicht, so wird Bremen den Beamten den Unterschied als persönliche Ausgleichszulage zahlen. Die Reichsbahn beteiligt sich an der Aufbringung der Gesamtkosten für die Ausgleichszulagen durch Einrechnung dieses Postens in die Betriebskosten in dem Verhältnis, in dem sie die Betriebskosten im Hafenbahngebiet nach dem Überseeabkommen trägt.

(3) Die Ausgleichszulage ist in der Höhe ruhegehaltsfähig, in der sie bei der Versetzung des Beamten in den Ruhestand oder bei seinem Tode besteht.

§ 25.

Ruhegehälter der übertretenden Beamten.

(1) Die Reichsbahn gewährleistet den übertretenden Beamten mindestens das Wartegeld, Ruhegehalt und die Hinterbliebenenbezüge, die nach den beim Inkrafttreten dieses Vertrages geltenden Bestimmungen und Besoldungsätzen Bremens zu gewähren wären, wenn die Beamten am Tage ihres Übertritts zur Reichsbahn in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand versetzt worden oder gestorben wären.

(2) Haben die Beamten bei ihrer Zuruhesetzung durch die Reichsbahn oder im Falle ihres vorherigen Todes im Reichsbahndienst nach den Reichsbahnvorschriften einen Anspruch auf höhere als die nach Absatz (1) gewährten Ruhegehälter oder Hinterbliebenenbezüge erworben, so erhalten sie die höheren Bezüge.

§ 26.

Anwärterdienstalter der übertretenden Beamten.

Das Anwärterdienstalter der übertretenden Beamten wird auf Grund der Reichsbahnvorschriften unter Berücksichtigung der bremischen Eisenbahndienstzeiten und sonstiger Vordienstzeiten im Eisenbahndienst festgesetzt. Zum Eisenbahndienst in diesem Sinne gehört nicht der Dienst bei Straßenbahnen.

§ 27.

Anerkennung von Prüfungen der übertretenden Beamten.

Die von den übertretenden Beamten und Hilfsbeamten abgelegten Prüfungen werden anerkannt.

§ 28.

Förmliches Dienststrafverfahren.

Ein in Bremen beim Inkrafttreten dieses Vertrages anhängiges förmliches Dienststrafverfahren ist von den zuständigen bremischen Stellen nach bremischem Recht zu erledigen.

§ 29.

Landsmannschaftlicher Charakter.

Die beim Inkrafttreten dieses Vertrages vorhandenen Beamten werden ohne ihre Zustimmung nicht außerhalb des bremischen Staatsgebiets (ausschließlich Bremerhaven) und der Orte Hemelingen, Sebaldsbrück, Oberneuland, Huchting, Burg-Dezum, St. Magnus und Grohn-Begejact verwendet.

§ 30.

Sonderbestimmungen für kündbare Beamte.

Die vom bremischen Staat kündbar angestellten Beamten werden auch von der Reichsbahn nur als kündbare Beamte mit der Maßgabe übernommen, daß auf die Bewährungsfristen im Sinne des § 6 der Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die im bremischen Beamtenverhältnis zurückgelegte Zeit angerechnet wird.

§ 31.

Übernahme der Arbeiter.

(1) Bremen wird den Arbeitern, die in den auf die Reichsbahn übergehenden Dienstzweigen beschäftigt sind, kündigen. Diese Arbeiter werden, soweit sie dazu bereit sind, von der Reichsbahn als Arbeiter eingestellt und allen für die Reichsbahnarbeiter geltenden Vereinbarungen und Bestimmungen unterstellt.

(2) Sie werden jedoch nicht Mitglieder der Reichsbahnarbeiter-Pensionskassen I, Abteilung B, oder VII, sondern bleiben weiterhin bei der bremischen Ruhelohnkasse versichert. Die Reichsbahn wird der bremischen Ruhelohnkasse ohne Rücksicht auf die Genialung der Beiträge und die sonstige finanzielle Entwicklung dieser Kasse die Arbeitgeberbeiträge zahlen, die sie anwenden müßte, wenn die in Frage kommenden Bediensteten Mitglieder der Reichsbahnarbeiter-Pensionskassen I, Abteilung B, oder VII geworden wären.

V. Sonstige Bestimmungen.

§ 32.

Inkrafttreten des Vertrages.

Der Vertrag tritt drei Monate nach Unterzeichnung, und zwar zu dem folgenden Monatsersten, in Kraft.

§ 33.

Kündigung.

(1) Der Vertrag wird mit Ausnahme des § 2 auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen. Nach dieser Frist kann er von jeder Partei mit einjähriger Frist jederzeit zu einem Monatsersten gekündigt werden.

(2) Bei einer Wiederübernahme des Hafenbahnbetriebes wird Bremen das zur Betriebsführung erforderliche Personal aus dem Personalbestand der Reichsbahn entnehmen, soweit die Bediensteten zum Übertritt in bremischen Dienst bereit sind.

§ 34.

Übernahme der Lokomotiven, Geräte und Stoffe.

Die Reichsbahn verpflichtet sich, Bremen 21 Lokomotiven gegen eine Varentschädigung von 500 000 *RM*, in Worten: fünfhunderttausend Reichsmark, und auf Verlangen auch die Geräte und Stoffe für den Betriebsdienst ebenfalls gegen eine Varentschädigung abzunehmen.

§ 35.

Zahlungen.

(1) Die Kosten des Betriebes und der Unterhaltung zahlt Bremen spätestens 8 Tage nach Empfang der ihm von der Reichsbahn zugestellten monatlichen Abrechnungen. Unstimmigkeiten in der Abrechnung werden bei der nächsten Monatsrechnung ausgeglichen. Auf Wunsch der Reichsbahn wird Bremen Vorschußzahlungen leisten.

(2) Die nach § 34 zu leistende Entschädigung ist spätestens 8 Tage nach Inkrafttreten des Vertrages an die Staatshauptkasse in Bremen, Stintbrücke 5, zu zahlen.

§ 36.

Übertragung von Rechten und Pflichten an Dritte.

Die aus diesem Vertrage erwachsenden Rechte und Pflichten können von jeder Partei nur mit Zustimmung der anderen Partei ganz oder teilweise auf einen Dritten übertragen werden.

§ 37.

Aufhebung früherer Verträge.

Die Verträge Bremens vom 9./29. März 1905 mit der Eisenbahndirektion in Oldenburg, betreffend Übernahme des Betriebes auf dem Neustadtbahnhofe zu Bremen, und vom 13. Februar/10. März 1928 mit der Reichsbahndirektion Hannover über die Kosten für die Einführungsanlagen der staatlichen bremischen Hafeneisenbahn in Bremen in die Anlagen der Reichsbahn werden aufgehoben.

§ 38.

Schiedsgericht.

(1) Über Streitigkeiten, die über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrages entstehen, entscheiden — unbeschadet der Zuständigkeit des Staatsgerichtshofes bei Meinungsverschiedenheiten über die Eisenbahnherrschaft des Reiches (Art. 19 und 90 der Reichsverfassung vom 11. August 1919) — die ordentlichen Gerichte, sofern sich die Parteien nicht auf die Anrufung eines Schiedsgerichts einigen. Kommt eine solche Einigung zustande, dann soll das Schiedsgericht aus zwei Beisitzern und einem Obmann, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, bestehen. Es wird in der Weise gebildet, daß die betreibende Partei der anderen Partei den Schiedsrichter schriftlich mit der Aufforderung bezeichnet, binnen 4 Wochen, vom Tage der Zustellung der Aufforderung an gerechnet, auch ihrerseits einen Schiedsrichter zu ernennen. Kommt die andere Partei dieser Aufforderung nicht nach, so ernimmt die betreibende Partei auch den zweiten Schiedsrichter. Um die Ernennung des dritten Schiedsrichters (Obmannes) soll, wenn die beiden Schiedsrichter sich nicht über den Obmann einigen, der Präsident des Reichsgerichts ersucht werden.

(2) Wenn einer der Schiedsrichter stirbt oder aus einem anderen Grunde wegfällt, wird das Schiedsgericht nach Maßgabe der vorstehenden Festsetzungen ergänzt.

(3) Auf das Verfahren vor dem Schiedsgericht finden die Vorschriften des zehnten Buches der Zivilprozeßordnung Anwendung.

Bremen, den

Der Kommissar des Senats in Eisenbahn- angelegenheiten.	Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft Reichsbahndirektion Hannover.	Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft Reichsbahndirektion Oldenburg.
---	--	---

Schlußprotokoll

zu dem Vertrage über den Betrieb und die Unterhaltung der staatlichen bremischen Hafeneisenbahn.

Zu § 1 ⁽¹⁾.

(1) Wenn Bremen auf dem linken Weserufer neue Hafenbecken und Gleisanlagen herstellt, erklärt sich die Reichsbahn grundsätzlich bereit, dieses Hafengebiet hinsichtlich der in diesem Vertrage geregelten Verhältnisse in gleicher Weise zu behandeln, wie die im § 1 ⁽¹⁾ des Vertrages bezeichneten Gebiete.

(2) Bedingung hierfür ist, daß für die Reichsbahn die gleichen betriebstechnischen Voraussetzungen geschaffen werden, wie sie im Vertragsgebiete bestehen.

(3) Sollte sich eine Einigung hierüber nicht erzielen lassen, so erhält Bremen das Recht, den Vertrag, auch unabhängig von der Bestimmung des § 33, mit halbjähriger Frist jederzeit zu einem Monatsersten zu kündigen.

Zu § 3 ⁽³⁾.

(1) Bei Brücken, Über- oder Unterführungen ist der Oberbau von der Reichsbahn zu unterhalten; die hölzernen Brückenbalken und die Brückenbelege gehören jedoch nicht zum Oberbau, sondern zur Brücke usw.

(2) Die Unterhaltung der im Hafengebiet vorhandenen Gestänge für Fernspreche und Telegraphenleitungen, an denen Leitungen für den Hafenbahnbetrieb und solche für bremische Stellen gemeinsam untergebracht sind, liegt Bremen ob. Gestänge, die nur Leitungen für den Hafenbahnbetrieb tragen, und die dem Hafenbahnbetrieb dienenden Leitungen selbst einschließlich der Isolatoren und Stützen unterhält die Reichsbahn auf Kosten Bremens.

Zu § 11 ⁽³⁾.

Im Hohentorshafen, wo besondere Ein- und Ausfahrtsgleise nicht vorhanden sind, gelten die Güter als angenommen und abgeliefert mit dem Übergang der Wagen über die Anschlußweichen.

Zu § 13.

Falls Störungen infolge der besonderen Verhältnisse des Hafenbetriebes eintreten, die für die Reichsbahn die Gefahr einer Lieferfristüberschreitung nach sich ziehen, wird Bremen der Reichsbahn, soweit nötig, wie bisher seine guten Dienste zur Verfügung stellen, um die Verkehrtreibenden von der Geltendmachung etwaiger Ansprüche hierans abzuhalten.

Zu § 14.

Die lediglich dem Bahnhofsverkehr dienenden Privatgüterwagen der Privatgleisanschließer und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft dürfen auch weiter wie bisher benutzt werden. Die Reichsbahn behält sich jedoch die technische Prüfung über die Zulassung solcher Privatgüterwagen und ihre technische Überwachung vor. Die Kosten der technischen Prüfung über die Zulassung und die Kosten für die technische Überwachung dieser Wagen tragen die Eigentümer. Künftig ist die Zulassung solcher Privatgüterwagen Sache der Reichsbahn.

Zu § 16.

(1) Von dem im Gebiet der Güterabfertigung Bremen Zollauschluß aufkommenden Wagenstandgeld fließt zum Ausgleich für die entstehenden Aufwendungen ein Viertel Bremen zu.

(2) Die Reichsbahn hat nichts dagegen einzuwenden, wenn Bremen von der Erhebung des Wagenstandgeldes von vornherein Abstand nimmt, falls es der Überzeugung ist, daß die Reichsbahn der Erstattung zustimmen wird. Der Anspruch der Reichsbahn gegen Bremen auf das Wagenstandgeld bleibt jedoch für den Fall, daß sie der Auffassung Bremens nicht zustimmt, bestehen.

(3) Bremen kann seine Befugnisse mit Zustimmung der Reichsbahn der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft übertragen.

(4) Bei der Erstattung des Standgeldes ist daran festzuhalten, daß eine Besserstellung gegenüber Hamburg insofern nicht erfolgen darf, als ein dem Lagergeld der Reichsverwaltung in Hamburg entsprechender Betrag in jedem Falle zurückzuhalten ist.

Zu § 18 (2).

Zu den von Bremen vorzuhaltenden Anlagen für die Erledigung des Güterabfertigungsdienstes gehören nicht Schuppenanlagen für den Ortsverkehr.

Zu § 34.

Bremen verzichtet auf Erstattung der Aufwendungen, die von ihm für die Unterhaltung der auf das Reich übergegangenen Eisenbahnanlagen von der Hafenstraße bis zur Woltmershäuser Straße in Bremen seit dem 1. April 1921 gemacht sind. Ebenso verzichtet die Reichsbahn auf Erstattung der Zinsen für das Anlagekapital, die nach dem 1. April 1921 noch an Bremen gezahlt sind.

Bremen, den

Der Kommissar des
Senats in Eisenbahn-
angelegenheiten.

Deutsche Reichsbahn-
Gesellschaft
Reichsbahndirektion
Hannover

Deutsche Reichsbahn-
Gesellschaft
Reichsbahndirektion
Oldenburg

