

(Nr. 9764.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Lippe wegen Herstellung einer Eisenbahn von Schieder nach Blomberg. Vom 16. Januar 1894.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Schieder nach Blomberg zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. jur. Paul Wike,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Friedrich Lehmann,

Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe:

Höchstihren Regierungsrath Eduard Pustkuchen,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preussische Regierung erklärt sich bereit, eine Eisenbahn von Schieder nach Blomberg für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird, und zu betreiben.

Die Fürstlich Lippische Regierung gestattet der Königlich Preussischen Regierung den Bau und Betrieb dieser ausschließlich in ihr Staatsgebiet entfallenden Bahn.

Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn soll ebenso, wie die Prüfung der Betriebsmittel, lediglich der Königlich Preussischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen etwaige besondere Wünsche der Fürstlichen Regierung thunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrekturen, Vorstuhnanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der bau-polizeilichen Prüfung der Stationsanlagen der Fürstlich Lippischen Regierung vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Wechsellagen die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats-, Kommunal- oder Wajinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von der Fürstlichen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preussischerseits gegen die Ausführung berartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Fürstliche Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preussische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Die Fürstlich Sippische Regierung übernimmt für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahn — in Anerkennung der für die betreffenden Theile ihres Staatsgebietes hiermit verknüpften Vortheile — die Verpflichtung:

- 1) den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Königlich Preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;
- 2) die Mitbenutzung der Chaussees und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn zu gestatten;
- 3) zu den Baukosten der Linie einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 280 000 Mark, in Worten: „Zweihundertachtzigtausend Mark“, zu gewähren.

Artikel V.

Die in Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Aenderungen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuergefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfenen Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen binglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses, in die Benutzung des Preussischen Staates übergehen. Letzterem sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Geländes zur Last fallen.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplanes und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen

für jede Geldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Winnen drei Monaten nach Vorlage dieses Auszuges ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zweck die Fürstlich Sippische Regierung der Königlich Preussischen Regierung das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen wird. Der in Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Der Fürstlichen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser, sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 und 3 übernommenen Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preussischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragsschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Von dem nach Artikel IV Nr. 3 zu leistenden Baarzuschuß ist ein Betrag von 100 000 Mark drei Monate nach der Ratifikation des Vertrages, der Rest vier Wochen nach der Betriebseröffnung seitens der Fürstlich Sippischen Regierung an die Königlich Preussische Regierung zu zahlen.

Sollte die Königlich Preussische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Ausführung des zweiten Gleises, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so wird die Fürstlich Sippische Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrages nicht bezieht, daß Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittlung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem Fürstlich Sippischen Gebiete zur Zeit der Ratifikation des Vertrages Geltung haben. Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preussischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preussische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Fürstlich Sippischen Regierung.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt der Fürstlichen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an der Bahn zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Fürstlich Sippischen Regierung sein.

Der Fürstlichen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr über die Bahn zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf der neuen Linie erfolgt durch die Königlich Preussischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preussischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Fürstlichen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahn den betreffenden Fürstlichen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preussische Staatsangehörige, welche in dem Fürstlich Sippischen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preussischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Befehlen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten soll auf Angehörige des Fürstlich Sippischen Staatsgebietes vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militärämter, unter welchen die Fürstlich Sippischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Befetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der Bahn gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den Fürstlich Sippischen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Sippischen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Die Fürstlich Sippische Regierung verpflichtet sich, von der im Artikel I benannten Bahn und dem zu derselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen, so lange sich diese Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preussischen Staates oder demnächst etwa des Reiches befindet.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der Bahn wird die Fürstliche Staatsregierung, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preussischen Staates oder demnächst etwa des Reichs sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigenthum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, so bleibt der Fürstlichen Staatsregierung das Recht vorbehalten, die Bahn nach Maßgabe des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen.

Die Königlich Preussische Regierung wird Eigenthum und Betrieb der Bahn ohne Zustimmung der Fürstlich Sippischen Regierung nicht an einen Privatunternehmer abtreten, es sei denn, daß derselbe zugleich Eigenthum und Betrieb der Strecke Hannover—Allensbeken übernehme.

Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden soll im Wege des Schriftwechsels erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 16. Januar 1894.

(L. S.) Dr. Mücke.

(L. S.) Justkuchen.

(L. S.) Lehmann.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden, und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden hat am 25. Juni 1895 stattgefunden.