

Anlage 18.

(Drucksachen-Nr. 17.)

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Beteiligung an dem Hilfswerk für notleidende Kleinbahnen.

In der gleichen ungünstigen finanziellen Lage wie die Reichseisenbahnen, die in den letzten Jahren bekanntlich sehr hohe Zuschüsse erfordert haben, befinden sich auch die meisten Kleinbahnen. Durch die außerordentlich hohe Steigerung der Löhne und der Preise sämtlicher Betriebsmaterialien, sowie durch die Vergrößerung der Zahl der Angestellten und Arbeiter infolge der Einführung der achtstündigen Arbeitszeit sind die Betriebsausgaben in einem solchen Maße in die Höhe geschwollen, daß bei den meisten Kleinbahnen durch Tarifierhöhungen der nötige Ausgleich nicht mehr geschaffen werden kann.

Insbepondere sind die Kosten der seit den letzten Kriegsjahren aus Mangel an ausgebildeten Arbeitern und gutem Material zurückgestellten, jetzt aber bei allen Bahnen dringlich gewordenen größeren Unterhaltungsarbeiten so maßlos gestiegen, daß die Bestände des Erneuerungsfonds und der anderen Rücklagen nur ausreichen, um einen Teil dieser Kosten zu bestreiten. Die oft recht erheblichen Mittel zur Deckung der übrigen Kosten müssen anderweitig beschafft werden.

Da jedoch die Aufbringung dieser Mittel manchen Bahneigentümern (Kreisen, Gemeinden und Privatbahn-Gesellschaften) große Schwierigkeiten bereitet und daher die Gefahr vorliegt, daß viele für den öffentlichen Verkehr wichtige Linien ihren Betrieb einstellen müssen, haben sich der Staat Preußen und das Reich vereinigt, um den notleidenden Kleinbahnen Hilfe zu bringen.

Zu diesem Zwecke hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in Gegenwart von Vertretern der übrigen in Frage kommenden Reichs- und Preussischen Ministerien eingehende Verhandlungen mit den Preussischen Provinzen, sowie mit Vertretern der Privatkleinbahn-Gesellschaften und der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter gepflogen. Hierbei sind die in der Anlage A beigefügten „Grundsätze für die Gewährung von Darlehen an notleidende nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen“ aufgestellt und vereinbart.

Die Preussische Landesversammlung hat sodann durch Gesetz vom 21. Januar 1921 den Betrag von 40 Millionen Mark für die Gewährung solcher Darlehen zur Verfügung gestellt. Das Reich hat für denselben Zweck 20 Millionen Mark bewilligt.

Nach Ziffer I der „Grundsätze“ können aus diesen Mitteln Darlehen an solche nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen in Preußen gewährt werden, die ohne diese Hilfe zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes nicht in der Lage sind, aber in absehbarer Zeit über ihre Notlage hinwegkommen werden.

Voraussetzung für die Gewährung der Mittel ist in jedem Falle, daß die beteiligte Provinzialverwaltung sich an dem zu gewährenden Darlehen in Höhe des Anteils der Preussischen

Staatsregierung beteiligt. Darnach würden $\frac{2}{5}$ des Betrages der bewilligten Darlehen vom Staate, $\frac{1}{5}$ vom Reiche und $\frac{2}{5}$ von der betreffenden Provinz aufzubringen sein.

Bei der Entscheidung der Frage, ob der Provinzialverband sich an dem vorliegenden Hilfswerk beteiligen soll, ist auf der einen Seite die außerordentlich bedenkliche Finanzlage des Provinzialverbandes zu würdigen, wodurch besonders die Inangriffnahme weittragender, über viele Jahre sich erstreckender finanzieller Maßnahmen erschwert wird. Dieses Bedenken wird allerdings dadurch abgeschwächt, daß von vornherein die Belastung, die dem Provinzialverbande entstehen kann, auf eine bestimmte Höchstsumme begrenzt wird und daß über jeden Einzelfall dem Provinzialausschuß die entscheidende Beschlussfassung zusteht, ob und mit welchem Betrage der Provinzialverband sich beteiligt; denn der Beschluß des Hauptausschusses auf Bewilligung eines Darlehens kann erst in Kraft treten, wenn der Provinzialausschuß seinerseits den auf den Provinzialverband entfallenden Betrag ebenfalls bewilligt hat. Auf der anderen Seite fällt für eine Beteiligung des Provinzialverbandes an der Hilfsaktion entscheidend in die Waagschale, daß ohne eine solche Beteiligung die Mittel des Staates und des Reiches der Rheinprovinz nicht zugute kommen würden. Auch würde bei vielen Kleinbahnen die Einstellung des Betriebes mit so weitgehenden volkswirtschaftlichen Nachteilen verknüpft sein, daß jedes nur in etwa Erfolg versprechende Mittel angewendet werden muß, um die Existenz der Kleinbahnen zu retten.

Die nach den „Grundsätzen“ erfolgende Zusammenfassung des Kleinbahndarlehens-Ausschusses und des Kleinbahndarlehens-Hauptausschusses bietet auch einige Gewähr dafür, daß die eingehenden Anträge gründlich geprüft und Darlehen nur an wirklich unterstützungsbedürftige und unterstützungswürdige Kleinbahnen gewährt werden, bei denen anzunehmen ist, daß sie mit Hilfe des Darlehens und bei Durchführung der bei Gewährung derselben aufzuerlegenden Bedingungen über die augenblicklichen Schwierigkeiten hinwegkommen werden.

Um eine noch größere Sicherheit für die Beschränkung der Darlehensgewährung auf die dringlichsten Fälle herbeizuführen, soll der Provinzialverband ferner nur dann eintreten, wenn vorerst die zunächst Beteiligten, also Kreise, Gemeinden und Private, zusammen mindestens denselben Betrag, der auf die Provinz entfällt, aufbringen.

Die auf die Provinz entfallenden Anteile der beantragten und bewilligten Darlehen werden durch eine Anleihe zu beschaffen sein. Ein Betrag von 5 Millionen Mark wird voraussichtlich für die nächste Zeit ausreichen. Es wird daher zunächst dieser Betrag bereitzustellen sein, der in entsprechenden Teilbeträgen bei der Landesbank (Kommunalbank) zu den für die Kommunaldarlehen üblichen Bedingungen anzuleihen und mit mindestens 1% zu tilgen ist. Wieweit das Kleinbahnunternehmen selbst Zinsen und Tilgungsatz für das Darlehen zu tragen hat, wird vom Kleinbahndarlehens-Hauptausschuß festgesetzt. Es ist wohl anzunehmen, daß die von dem Unternehmen zu übernehmenden Zins- und Tilgungsbeträge in den nächsten Jahren sehr gering sein werden, so daß der Provinzialverband die Verzinsung und Tilgung der Darlehen für die nächsten Jahre fast in ganzer Höhe selbst wird tragen müssen. Da etwaige Bewilligungen erst im Laufe dieses Jahres erfolgen, werden im laufenden Jahre diese Beträge noch verhältnismäßig gering sein und daher aus dem Darlehensfonds selbst genommen werden können. Im nächsten Jahre wird ein entsprechender Betrag in den Haushaltsplan einzustellen sein.

Der Provinzialausschuß schlägt demnach folgenden Beschluß vor:

„Der Provinziallandtag erklärt sich grundsätzlich zu einer Beteiligung an dem Hilfswerk für notleidende Kleinbahnen unter der Bedingung bereit, daß die zunächst Beteiligten: Kreise, Gemeinden und Private, in jedem Einzelfalle mindestens denselben

Betrag aufbringen, der auf die Provinz entfällt. Der Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß, eine Anleihe von fünf Millionen Mark aufzunehmen und aus dieser Anleihe die auf die Provinz entfallenden Anteile der zur Unterstützung der notleidenden Kleinbahnen bestimmten Darlehen zu bewilligen“.

Düsseldorf, den 16. Juni 1921.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Udenauer,
Vorsitzender.

Dr. von Henvers,
Landeshauptmann.

Anlage A.

Grundsätze

für die Gewährung von Darlehen an notleidende nebenbahnähnliche Kleinbahnen.

I. Verwendung der bereiten Mittel.

1. Aus den von der Reichsregierung und der Preussischen Regierung zur Unterstützung notleidender Kleinbahnen bereitgestellten Mitteln können Darlehen an solche nebenbahnähnliche Kleinbahnen in Preußen gewährt werden, die ohne diese Hilfe zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes nicht in der Lage wären, aber in absehbarer Zeit über ihre Notlage hinwegkommen werden.

2. Voraussetzung für die Gewährung der Mittel ist in jedem Falle, daß die beteiligte Provinzialverwaltung oder, wenn die notleidende Kleinbahn mehrere Provinzen berührt, die beteiligten Provinzialverwaltungen zusammen sich an dem zu gewährenden Darlehen in Höhe des Anteils der Preussischen Regierung beteiligen.

3. Darlehen aus obigen Mitteln dürfen weder bewilligt noch verwendet werden zu Aufwendungen, die eine Bestandsvermehrung oder eine Erhöhung des Anlagewertes der Kleinbahnen darstellen (Erweiterungen, Verbesserungen der Anlagen, Vermehrung der Fahrzeuge usw.).

II. Behandlung der Unterstützungsanträge.

Die von den notleidenden Kleinbahnen gestellten Anträge auf Gewährung von Darlehen unterliegen

- a) der Vorprüfung und Begutachtung in einem Kleinbahndarlehnsausschuß (abgekürzt Darlehnsausschuß, Kl. D. A.) und
- b) der Entscheidung in einem Kleinbahndarlehnshauptausschuß (abgekürzt Hauptausschuß, Kl. D. H. A.).

Die Darlehnsanträge nebst allen zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen sind beim Darlehnsausschuß und gleichzeitig ohne Unterlagen abgeschrieben auch beim Hauptausschuß einzureichen.

III. Kleinbahndarlehnsausschuß.

1. Der Darlehnsausschuß wird vom Hauptausschuß, und zwar in der Regel für jede Provinz, bestellt. Er setzt sich zusammen aus

- a) einem vom Provinzialverbande selbst namhaft gemachten Beamten,
- b) einem sachverständigen Beamten einer anderen Provinz,
- c) drei, den Kleinbahnaufsichtsbehörden angehörenden, von dem für die Kleinbahnaufsicht zuständigen Minister auszuwählenden Beamten,
- d) einem Sachverständigen aus Kreisen der privaten Kleinbahnunternehmen und
- e) einem von der Personalvertretung der notleidenden Kleinbahn ausgewählten Bediensteten

In der Regel führt der vom Provinzialverbande namhaft gemachte Beamte (a) den Vorsitz und den Schriftwechsel. Wenn dieser Beamte indessen den Betrieb der zu unterstützenden Kleinbahn leitet, geht der Vorsitz auf den unbeteiligten Provinzialbeamten (b) über.

2. Für die Auswahl der Sachverständigen zu 1b und 1d sind Vorschlagslisten der Provinzialverwaltungen beziehungsweise Vorschläge des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen heranzuziehen.

3. Berührt eine notleidende Kleinbahn mehrere Provinzen, so ist für die Vorprüfung eines Darlehnsantrags der Darlehnsausschuß der Provinz zuständig, in der der größere Teil der Kleinbahn gelegen ist.

4. Der Darlehnsausschuß stellt fest,

- a) ob die Aufrechterhaltung des Kleinbahnbetriebes im öffentlichen Nutzen unbedingt geboten erscheint,
- b) ob und welche Anstände gegen die Verwaltung, die Unterhaltung und den Betrieb der Kleinbahn zu erheben sind,
- c) welche Maßnahmen möglich und notwendig sind, um den Betrieb der Kleinbahn wirtschaftlich zu gestalten,
- d) ob unter der Voraussetzung der Durchführung dieser Maßregeln sich die Gewährung des erbetenen oder eines Darlehns in geringerer Höhe rechtfertigen läßt,
- e) ob und inwieweit Dritte (z. B. Bürger, Zunächstbeteiligte — Kreise, Gemeinden, Private, Betriebsführer —) zu Zuschüssen als Vorausleistungen heranzuziehen sind,
- f) welche Bedingungen für das Darlehn und die Verzinsung und Tilgung bei Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse vorgeschlagen werden.

5. Der Darlehnsausschuß hat die zur ausreichenden Beurteilung eines Darlehnsantrags erforderlichen Unterlagen zu beschaffen und dem Hauptausschuß mit dem begründeten Vorschlage auf Bewilligung oder Ablehnung zu übersenden.

IV. Kleinbahndarlehns-Hauptausschuß.

1. Der Hauptausschuß setzt sich zusammen aus

- a) einem von dem für die Kleinbahnaufsicht zuständigen Minister zu bestellenden Vertreter als Vorsitzenden,
- b) einem vom Preussischen Finanzminister,
- c) einem vom Reichsverkehrsminister und
- d) einem vom Reichsminister der Finanzen zu bestellenden Vertreter,
- e) zwei von dem Landesverbande der Provinz Brandenburg als der Geschäftsstelle der vereinigten Provinzialverbände zu bestellenden Vertretern dieser Verbände.

Die Vertreter zu e) dürfen nicht bei der Vorprüfung des zur Entscheidung stehenden Darlehnsantrages im Darlehnsausschuß mitgewirkt haben.

2. Der Hauptausschuß hat seinen Sitz in Berlin. Er hat nach den Gutachten der Darlehnsausschüsse über die Bewilligung oder Ablehnung der Darlehnsanträge zu entscheiden und im Falle der Bewilligung die Darlehnsbedingungen festzusetzen. Hierbei sind die aus der Anlage B ersichtlichen Bedingungen als Richtschnur zu nehmen.

3. Von der Entscheidung ist der Kleinbahn schriftlich Mitteilung zu machen, und zwar im Falle der Herabsetzung oder Ablehnung des Darlehns unter kurzer Begründung.

4. Gegen eine ablehnende Entscheidung kann die Antragstellerin beim Hauptausschuß schriftlich innerhalb drei Wochen begründeten Einspruch erheben. In diesem Fall wird über den Darlehnsantrag noch einmal verhandelt und Beschluß gefaßt. Hierzu ist die Antragstellerin, der unter III 1e bezeichnete Personalvertreter der Kleinbahn und der Vorsitzende des Darlehnsausschusses einzuladen.

V. Geschäftsführung des Kleinbahndarlehns-Hauptausschusses, Verwaltung der Mittel.

1. Bis auf weiteres werden von dem Landesdirektor der Provinz Brandenburg (Preußische Kleinbahngesellschaft) die bereitgestellten Mittel und die Rückeinnahmen verwaltet.

2. Der Landesdirektor führt unter dieser Firma auch den Schriftwechsel mit den Kleinbahnunternehmern, der sich aus der Entscheidung des Hauptausschusses ergibt (vgl. unter IV. 3), und spricht die Bewilligung eines Darlehns unter Berufung auf diese Entscheidung als Bevollmächtigter der Darlehnsgeber aus.

3. Soweit dem Landesdirektor nicht etwa zur Deckung des voraussichtlichen Darlehnsbedarfs größere Mittel vorschüssig zur Verfügung gestellt werden, hat der Landesdirektor die bewilligten Darlehen zu einem Fünftel beim Reichsverkehrsministerium, zu zwei Fünfteln beim Preussischen Finanzministerium und zu zwei Fünfteln bei den beteiligten Provinzialverbänden einzufordern und sodann an die Empfangsberechtigten zur Auszahlung zu bringen.

4. Die auf die ausgeliehenen Darlehen eingehenden Tilgungsbeträge sind einem Tilgungsschatze zuzuführen und zur Rückzahlung der Darlehen der Reichsregierung, der Preussischen Regierung und der Provinzialverbände in dem Verhältnis zu 3 zu verwenden, sobald der Bestand des Schatzes jeweils 1 v. H. dieser Darlehen beträgt.

5. Die auf die ausgeliehenen Darlehnsbeträge eingehenden Zinsen werden zur Verzinsung der von der Reichsregierung, der Preussischen Regierung und den Provinzialverwaltungen hergegebenen Darlehen verwendet.

6. Alle beteiligten Stellen tragen die ihnen und ihren Vertretern entstehenden Kosten selbst.

7. Nach Schluß jedes Rechnungsjahres, erstmalig nach Ablauf des Rechnungsjahres 1920, ist dem Hauptausschuß Rechnung zu legen. Nach ihrer Anerkennung durch den Hauptausschuß ist sie jedem der unter IV. 1a bis d genannten Minister und den beteiligten Provinzialverwaltungen in je einem Abdruck zuzustellen.

Allgemeine Bedingungen

für die notleidenden Kleinbahnen gewährten Darlehen.

1. Die durch Darlehnsgewährung unterstützte Kleinbahn ist verpflichtet:
 - a) die vom Kleinbahndarlehnsausschuß festgestellten Mängel der Verwaltung, der Unterhaltung und des Betriebes sofort abzustellen,
 - b) eine Aenderung in den hiernach getroffenen Einrichtungen der Verwaltung, der Unterhaltung und des Betriebes nur mit Zustimmung des Kleinbahndarlehns-Hauptausschusses vorzunehmen,
 - c) die laufende Ueberwachung der Verwaltung, Unterhaltung und Betriebsführung der Kleinbahn durch Beauftragte des Kleinbahndarlehnsausschusses zu gestatten und vorgefundene, gegen die Verpflichtungen zu a/b verstößende Mängel sofort abzustellen,
 - d) auf Verlangen des Kleinbahndarlehnsausschusses sich mit anderen Kleinbahnen wirtschaftlich zusammenzuschließen.

2. Für das bewilligte Darlehn ist Sicherheit durch Eintragung ins Bahngrundbuch an erster Stelle oder durch Bürgschaft öffentlicher Verbände zu bestellen.

3. Das Darlehn ist nach näherer Festsetzung des Kleinbahndarlehns-Hauptausschusses zu verzinsen und zu tilgen.

4. Ergibt der Betrieb der Kleinbahn nach Bestreitung der Betriebsausgaben, der regulativen Rücklagen in den Erneuerungsfonds und der festen Darlehnsverpflichtungen noch Ueberschüsse, so ist der Darlehnszinsfuß, wenn er niedriger ist als 3 v. H., bis dahin zu erhöhen. Sind dann noch Ueberschüsse vorhanden, so sind sie, nachdem 4 v. H. des Anlagekapitals dem Unternehmen zur freien Verfügung überlassen sind, zur verstärkten Darlehnsstilgung zu benutzen.

5. Das Darlehn kann sofort zurückgefordert werden,

- a) wenn die Kleinbahn mit den fälligen Zinsen und Tilgungsbeträgen im Rückstande bleibt,
- b) wenn die Einleitung des Konkursverfahrens gegen die Kleinbahn beantragt ist,
- c) wenn gegen die Kleinbahn von Dritten eine Zwangsvollstreckung durchgeführt wird,
- d) wenn die Kleinbahn von einem Dritten erworben wird,
- e) wenn die an die Bewilligung des Darlehns geknüpften Bedingungen unerfüllt bleiben.