

gegliedert (Div. 1910—1911: 5, 4%). Alle diese Bahnen sind mit der Grossen Berliner Strassenbahn zu einer Betriebseinheit vereinigt. Die Ges. besitzt auch M. 1 490 000 St.-Anteile der Grossen Berliner Motoromnibus-Ges. m. b. H. (s. unten).

Auf Grund des Gesetzes v. 28./7. 1892 hat der Polizei-Präsident von Berlin unterm 4./5. 1900 der Ges. die Betriebsgenehm. bis zum 31./12. 1949 mit der Massgabe erteilt, dass die Ges. verpflichtet ist, auf Erfordern der Genehmigungsbehörde, die Verlängerung derjenigen Kleinbahngesetzl. Zustimmungserklärungen der zur Unterhalt. der mitbenutzten Strassen u. Wege nach öffentl. Recht Verpflichteten, die zur Zeit auf einen kürzeren Zeitraum laufen, im Wege der freien Vereinbarung oder der Kleinbahngesetzl. Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen.

Die Zustimmung zur Strassenbenutzung hat die Ges. durch eine Reihe von Verträgen erlangt, welche mit nachstehenden Gemeinden abgeschlossen sind: Berlin, Boxhagen-Rummelsburg, Provinzialverband von Brandenburg, Britz, Charlottenburg, Friedrichsfelde, Heinersdorf, Lichtenberg, Mariendorf, Niederschönhausen, Reinickendorf, Reinickendorf-Tegel-Dalldorf-Wittenau, Rixdorf, Schöneberg, Tempelhof, Treptow, Neu-Weissensee, Wilmersdorf. Der Vertrag mit Treptow läuft bis 31./12. 1919, die übrigen Verträge laufen teils bis 30./9. 1937, teils länger. An die Stelle des früheren bis Ende 1919 laufenden Vertrages mit der Stadt Berlin ist der Vergleich v. 18./8. 1911 getreten, der bis 31./12. 1939 wirksam ist. Von diesem Zeitpunkt an bis Ende 1949 ist die Ges. nach Wahl der Stadt verpflichtet, entweder auf ihr Recht aus der staatl. Genehm. zugunsten der Stadt oder der Wegeunterhaltungspflichtigen zu verzichten oder aber den Betrieb auch für diese 10 Jahre weiterzuführen. Die Stadtgemeinde oder auf ihr Verlangen die Gesamtheit der Wegeunterhaltungspflichtigen ist berechtigt, das Unternehmen als Ganzes zu erwerben, u. zwar für den 1./1. 1920, 1930, 1935 u. 1940, u., falls die Stadt den Weiterbetrieb bis Ende 1949 fordern sollte, auch für den 1./1. 1945 u. 1950. Sie hat als Erwerbspreis den 25fachen Betrag der Durchschnittsd. der letzten 7 Jahre, von denen das günstigste u. ungünstigste bei der Berechnung ausscheidet, zu zahlen. Im Falle des Erwerbes im J. 1920 sind höchstens 250%, wenigstens 200% des A.-K. zu vergüten. Im Falle des Erwerbes gehen alle Aktiva u. Passiva einschl. aller Fonds auf die Stadt über. Macht die Stadt von diesem Erwerbsrechte keinen Gebrauch, so geht bei Beendigung des Vertragsverhältnisses am 31./12. 1939 der gesamte Bahnkörper, die Grundstücke, die Betriebsmittel u. die sonst. dem Betriebe dienenden Mobilien in das Eigentum der Stadt über. Diese hat nach ihrer Wahl für alle Vermögensstücke einheitlich entweder den Buchwert oder den Taxwert zu vergüten. Wählt sie den Buchwert, so ermässigt sich der Buchwert des Bahnkörpers um 40%, wählt sie den Taxwert, so ist für den Bahnkörper der Neuerstellungswert abzügl. 50% zu zahlen. Ausserdem gehen bei Abgeltung nach Buchwert beide Ern.-F., bei Abgeltung nach Taxwert nur der Ern.-F. I unentgeltlich an die Stadtgemeinde über. Endigt das Vertragsverhältnis erst am 31./12. 1949, ohne dass die Stadt von ihrem Erwerbsrechte Gebrauch macht, so gehen gleichfalls die vorgenannten Vermögensstücke an die Stadt über. Sie hat in diesem Falle nur die Grundstücksflächen (ohne Gebäude) u. die Betriebsmittel abzugelten, u. zwar einheitlich entweder nach Buchwert oder nach Taxwert. In den in den beiden letzten Absätzen angeführten Fällen verbleiben der Ges. zur Abfindung an die Aktionäre neben der von der Stadt zu zahlenden Entschädigung die von Jahr zu Jahr wachsenden Fonds (R.-F. u. Bahnkörperamort.-F. die Ende 1911 mit einem Bestande von M. 34 008 761 zu Buch stehen). Als Entschädigung für die gesamten Rechte, insbes. also die Verlängerung der bestehenden Zustimmung, die Erteilung neuer Zustimmungen, die Anerkennung des Eigentums am Bahnkörper ab 1920, leistet die Ges. der Stadt eine einmalige Zahlung von M. 23 000 000.

Die Ges. erkennt an, dass ihr kein Recht eingeräumt ist, der Herstellung oder dem Betriebe von Konkurrenzunternehmungen irgendwelcher Art (insbes. von Hoch-, Untergrund-, Schweb- oder Flachbahnen) im Gebiete der Wegeunterhaltungspflicht Berlins zu widersprechen. Auch für die Vergangenheit verzichtet die Ges. auf alle Schadenersatzansprüche aus Konkurrenzbetrieben, u. zwar auch dann, wenn sie durch Urteil oder durch Vertrag anerkannt sein sollten. Dagegen wird die Stadtgemeinde in dem innerhalb des Stadtringes (jetzigen Linie 1 der Grossen Berliner Strassenbahn) gelegenen Gebiete, ausser den ihr bereits genehmigten Linien u. einer weiteren Linie durch die Alexandrinen-, Neue Grün-, Wall- u. Neue Friedrich-Str., keine anderen Strassenzüge mit eigenen Flachbahnen belegen oder dritten Unternehmen zur Anlage oder zum Betriebe von neuen Flachbahnen überlassen, wodurch die Ges. im Innern der Stadt in der wichtigsten Richtung von Ost nach West gegen Konkurrenzbetriebe für die Zukunft geschützt ist. Vom 1./1. 1920 ab soll es der Ges. gestattet sein, für Fahrten von mehr als 5 km höchstens 15 Pfg., für solche von mehr als 10 km höchstens 20 Pfg. zu erheben.

Als Entgelt für die Benutzung der Verkehrswege zum Bahnbetrieb erhalten fast alle oben genannten Gemeinden gewisse Abgaben. Für Berlin berechnen sich dieselben wie folgt: a) jährlich 8% von den innerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin entstandenen Bruttoeinnahmen aus der Beförderung von Personen u. Gütern einschl. der Abonnements. Dieses Entgelt erhöht sich auf 10% der Bruttoeinnahmen von dem Zeitpunkt, von welchem ab die Ges. den Tarif über den im § 15 A, Abs. 1 des Vertrages bestimmten Satz von 10 Pfg. erhöht, wozu sie vom 1./1. 1920 ab berechtigt ist; b) in den Jahren, in welchen der nach dem Gesetz u. dem gegenwärtig geltenden Statuten verteilbare Reinertrag des Unternehmens 12% eines Teilbetrages des A.-K. von M. 22 875 000 u. 6% des restl. A.-K. übersteigt, erhält die Stadt die Hälfte dieses übersteigenden Betrages als Gewinnanteil. Übersteigt der ver-