

BGE 17 I 757

Bundesgericht (BGE), 1891-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_17_I_757

FR: ATF 17 I 757

IT: DTF 17 I 757

Volltext

erkannt: 120. Urtheil vom 21. November 1891 in Sachen Bundesrath gegen Gotthardbahngesellschaft. A. Durch Beschluß vom 23. Juni laufenden Jahres hat der schweizerische Bundesrath die Gotthardbahngesellschaft eingeladen, zu Lasten der Betriebsrechnung beziehungsweise Gewinn- und Verlustrechnung pro 1890 einen Betrag von 9605 Fr. 28 Cts. für zu viel verrechnete Frachten auf Materialtransporten zu Bauzwecken abzuschreiben. Die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn beschloß am 27. Juni gleichen Jahres, diesen Beschluß nicht anzuerkennen. B. Mit Eingabe vom 20. Juli 1891 stellt daher das schweizerische Eisenbahndepartement beim Bundesgericht den Antrag: Das Bundesgericht wolle die Schlußnahme des Bundesrathes vom 23. Juni dieses Jahres betreffend Abschreibung von 9605 Fr. 28 Cts. für zu viel verrechnete Frachten für Materialtransporte zu Bauzwecken gutheißen. Zur Begründung wird im Wesentlichen geltend gemacht: Die Verwaltung der Gotthardbahn habe im Jahre 1890 für Materialtransporte zu Bauzwecken den Baukonto im ganzen mit einem Frachtbetrage von 31,962 Fr. 40 Cts. belastet. Der gleiche Betrag figurire in der Betriebsrechnung desselben Jahres als Einnahme aus dem Gütertransporte. Die verrechneten Frachten seien auf Grundlage der allgemeynen Tarife verrechnet worden, welche so konstruirt seien, daß die Frachteinnahmen nicht nur die eigentlichen Betriebskosten sondern auch die Kapitalzinsen inklusive Dividenden decken. Der Baukonto sei also im vorliegenden Falle mit Kapitalzinsen in der Form von Frachten belastet worden. Diese Kapitalzinse betragen nach der von der Bahngesellschaft nicht angegriffenen Rechnung des Eisenbahndepartementes im Minimum 9605 Fr. 28 Cts., während die mit den genannten Materialtransporten verbundenen

Betriebskosten inklusive Abschreibungen und Einlagen in den Reservefonds im Maximum 22,357 Fr. 12 Cts. ausmachen. Der Baukonto dürfe nun nur mit den Selbstkosten der Materialtransporte, im vorliegenden Falle also mit 22,357 Fr. 12 Cts. belastet werden. Denn nach Art. 2 des Eisenbahnrechnungsgesetzes sei jede Forderung des Baukapitals für Zinsen irgend welcher Art, mit Ausnahme einzig der sogenannten Bauzinsen, also auch die Verrechnung von Kapitalzinsen in der Form von Frachten unzulässig. Auch beim Baue neuer Linien sei die Einrechnung von Kapitalzinsen in die Frachten unzulässig, da sie einer doppelten Verzinsung eines Theiles des Baukapitals zu Lasten des Baukonto gleichkommen würde. Die Verzinsung des Baukapitals der im Betriebe stehenden Linien dürfe in keinem Falle und in keinem Theile dem Baukonto belastet werden. Die Tarife, welche einerseits die Selbstkosten, andererseits die Kapitalzinse in sich schließen, kommen nur im Verhältnisse zu Dritten in Betracht. Dies gehe schon daraus hervor, daß Transporte, welche zu Lasten der Betriebsrechnung fallen, in keinem Falle den gewöhnlichen Tarifen unterstellt, sondern entweder taxfrei oder zu Ausnahmetaxen, welche nur die Selbstkosten des Transportes decken, ausgeführt werden. Der wirkliche Grund, warum die Gotthardbahn den Baukonto zu Gunsten der

Transporteinnahmen mit Kapitalzinsen in der Form von Frachten belaste, liege in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen. Wenn die Gotthardbahngesellschaft sich auf die Praxis der Mehrzahl der schweizerischen Bahnen berufe so sei dem gegenüber zu betonen, daß der Bundesrath seit dem Jahre 1884 niemals die Verrechnung von Kapitalzinsen in der Form von Frachten prinzipiell zugegeben habe. Neuerlich habe die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes dem Eisenbahndepartement ein Reglement betreffend die Taxberechnung für die dienstlichen Sendungen vorgelegt, welches in Art. 4 bestimme, daß für Sendungen über 50 Kilogramm zum Zwecke von Ergänzungs- und Neubauten des eigenen Netzes die tarifmäßigen Taxen zu Gunsten der Transporteinnahmen und zu Lasten des Baukonto berechnet werden. Das Eisenbahndepartement habe hierauf erwidert, es erscheine ihm dies als unzulässig; für derartige Transporte sollten die Gesellschaften mit der Vergütung der wirklichen Transportkosten sich begnügen, welche zur Vereinfachung allerdings zum Voraus allgemein fixirt werden mögen. Die Berechnung bloß der wirklichen Kosten für solche Transporte liege in der Natur der Sache, da es doch unmöglich als richtig zugestanden werden könne, sich einen Gewinn auf einer Leistung gutzuschreiben, welche aus der eigenen, wenn auch von der für den Betrieb getrennten Kasse bezahlt werden müsse. C. In ihrer Vernehmlassung auf diese Eingabe beantragt die Direktion der Gotthardbahngesellschaft, „das Bundesgericht möge das Rekursbegehren des Bundesrathes gegen den Beschluß unserer Generalversammlung vom 27. Juni dieses Jahres prinzipiell ablehnen.“ Sie führt im Wesentlichen aus: Die streitige Frage sei die, ob eine Eisenbahngesellschaft berechtigt sei, Materialtransporte zu Bauzwecken nach ihren gewöhnlichen Tarifen zu taxiren und zu Gunsten des Betriebs zu verrechnen. Vorausgesetzt sei dabei, daß es sich um Transportgegenstände (Steine, Holz, Schwellen, Schienen, Maschinentheile, Maschinen, Mobilien u. s. w.) handle, welche zu Bauzwecken des eigenen Unternehmens bestimmt seien, d. h. es müssen entweder die Gegenstände selbst oder dann die Objekte, zu deren Erstellung sie dienen, nach den Vorschriften des Eisenbahnrechnungsgesetzes auf Baurechnung gestellt werden dürfen. Nicht bestritten sei, daß in derartigen Fällen die Transportkosten einen Bestandtheil der Baurechnung bilden; dagegen sei bestritten, ob als solche nur die sogenannten Selbstkosten verrechnet werden, oder aber die normalen Tarife, wie sie für das Publikum bestimmt seien, angewendet werden dürfen. Abgesehen nun davon, daß die Selbstkosten einer größeren oder kleineren Anzahl einzelner Transporte gar nicht genau angegeben werden können und über den Begriff der Selbstkosten in Theorie und Praxis überhaupt Streit bestehe, sei die Ansicht des Eisenbahndepartementes, daß nur die sogenannten Selbstkosten verrechnet werden dürfen, prinzipiell unrichtig. Das Eisenbahndepartement scheine behaupten zu wollen, es finde eine zweimalige Verzinsung des gleichen Baukapitals statt und es sei deßhalb die Anwendung der normalen Tarife unzulässig. Das sei aber völlig unrichtig. Die Sachlage sei vielmehr eine ganz andere. Die Tarife einer Eisenbahn haben in erster Linie für die Selbstkosten des Betriebes im engern Sinne und sodann für die Verzinsung des in der Bahnanlage verwendeten Baukapitals Sorge zu tragen. Habe nun eine Eisenbahngesellschaft gleichzeitig eine Linie im Betrieb, eine andere Linie oder, was wohl gleichbedeutend sei, — einen wesentlichen Bestandtheil ihres Netzes während längerer Zeit noch im Bau, so habe sie nebst dem Baukapital der fertig erstellten, betriebenen Linie auch noch das successive aufzubringende Kapital der zu erstellenden Linie zu verzinsen. Es seien somit zwei Baukapitale vorhanden und selbstverständlich zu verzinsen. Die Verzinsung des erstern geschehe durch Erhebung der normalen Frachtsätze, diejenige des zweiten durch die

direkte Verrechnung von Bauzinsen. Damit werden nun allerdings zweimal Bauzinsen verrechnet, aber für zwei ganz verschiedene Kapitale. Dabei sei es selbstverständlich ganz gleichgültig, für wen auf der betriebenen Linie die Transporte besorgt werden. Es seien die beiden Kapitale da und beide zu verzinsen. Es sei weder durch eine besondere gesetzliche Vorschrift noch etwa durch die Natur der Sache einer Eisenbahngesellschaft untersagt, für ihre Bautransporte normale Taxen zu verrechnen. Im Gegenteil spreche die Natur der Sache für eine solche Verrechnung der normalen Taxen. Würde ein Krämer, der für seine Haushaltung Waaren aus seinem Laden beziehe, hierfür seine Ankaufspreise verrechnen, so wäre dies gewiß unrichtig; die Haushaltung käme dabei zu gut, das Geschäft zu schlecht weg. Ganz gleich sei es bei der Eisenbahn. Es sei auch nicht einzusehen, warum die erste Anlage einer Eisenbahn, wo die Transporte Dritten bezahlt werden müssen mit normalen Transportkosten, die spätern dagegen mit Selbstkosten i. e. S. belastet werden sollen. Die von der Gotthardbahngesellschaft vertretene Auffassung werde von sämtlichen schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ohne Ausnahme vertreten. Die Behauptung des Eisenbahndepartementes, daß der wahre Grund der Verrechnungsweise der Gotthardbahn in den Rückkaufsbestimmungen liege, sei durchaus unrichtig. D. In seiner Replik führt das eidgenössische Eisenbahndepartement im Wesentlichen aus: Die Selbstkosten des Transportes seien keineswegs so unbestimmbar, wie die Bahnverwaltung glauben machen wolle. So gut es möglich sei, dieselben zum Zwecke der Erstellung irgend welcher Ausnahmetarife zu ermitteln, so gut sei es auch möglich, die Kosten des Materialtransportes Bauzwecke festzustellen. Uebrigens habe die Gotthardbahn die vom Departement aufgestellte Selbstkostenrechnung nicht bestritten. Das Departement behaupte nicht, es finde eine zweifache Verzinsung des gleichen Baukapitals statt, sondern vielmehr, es werde der Baukonto zweimal mit Zinsen belastet, einmal für das zum Baue des zweiten Geleises verwendete Kapital und sodann noch für das Baukapital der im Betriebe stehenden Linie; letzteres sei aber nach Art. 2 Alinea 3 des Eisenbahnrechnungsgesetzes unzulässig, da nach diesem Gesetze der Baukonto in keinerlei Form mit Zinsen für das Baukapital der im Betriebe stehenden Linien belastet werden dürfe. Aus diesem Grundsatz folge dann aber, daß es unzulässig sei, für Materialtransporte zu Bauzwecken die normalen Tarife anzuwenden, da dadurch eben der Baukonto in That und Wahrheit mit Zinsen für das Baukapital der im Betriebe befindlichen Linie beschwert werde. E. Duplikando hält die Gotthardbahngesellschaft an den Ausführungen ihrer Vernehmlassungsschrift fest. Sie macht geltend, es liege in der Natur der Sache, daß eine Eisenbahngesellschaft für ihre Baumaterialien die normalen Frachtsätze zu bezahlen habe. Sie werde in der Regel diese Materialien sich gar nicht anders verschaffen können. So habe die Gotthardbahngesellschaft für den Transport des Baumaterials für ihr Stammnetz den betreffenden Verkehrsanstalten die normalen Frachtsätze bezahlen müssen, worin natürlich auch Zinsen des Baukapitals der betreffenden Anstalten enthalten seien. So werde sie auch für die Oberbaumaterialien der sogenannten nördlichen Zufahrtslinien die normalen Frachten bis nach Luzern und Zug bezahlen müssen. An diesen in der Natur der Sache liegenden Verhältnissen habe das Eisenbahnrechnungsgesetz nichts ändern wollen, auch nicht für den Fall, daß die betreffenden Transporte zum kleinern Theile auf der eigenen Linie befördert werden können oder müssen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Im Streite liegt nicht, ob für das zu Erstellung des zweiten Geleises der Gotthardbahn oder für sonstige Ergänzungs- oder Neubauten erforderliche Baukapital Bauzinsen verrechnet und dem Baukonto zugeschrieben werden dürfen; streitig ist vielmehr, ob die Gotthardbahn für Transporte zu eigenen Bauzwecken, welche sie auf ihrem eigenen Netze ausführt die

vollen normalen Frachtsätze den Kosten der betreffenden Baute zuschreiben und somit auf Baukonto verrechnen dürfe, oder ob vielmehr nur die

Selbstkosten der betreffenden Transporte als Baukosten verrechnet werden dürfen. 2. Diese Frage ist in letzterem Sinne zu beantworten. Auf Baukonto dürfen, wie sich aus Art. 2 E.=R.=G. zur Evidenz ergibt und wie übrigens in der Natur der Sache liegt, nur wirkliche, für den Bau gemachte Ausgaben verrechnet werden. Dagegen geht es nicht an, als Bauauslagen auch Beträge zu verrechnen, die nicht in Wirklichkeit aufgewendet worden sind, sondern welche einer Leistung entsprechen, welche die Bahngesellschaft lediglich an sich selbst zu machen hätte und die also keine wirkliche Ausgabe darstellt. Nun erwächst der Bahngesellschaft für Transporte auf ihrem eigenen Netze nur bis zum Belaufe der Selbstkosten eine wirkliche Auslage; soweit dagegen die normalen Frachtsätze die Selbstkosten übersteigen, entsprechen sie nicht einer Auslage der Bahngesellschaft sondern repräsentieren den durch den Betrieb der dem Verkehr übergebenen Linien bezweckten Gewinn. Wenn daher die Bahngesellschaft für Transporte zu eigenen Bauzwecken auf ihrem eigenen Netze die vollen normalen Frachtsätze als Bauauslagen behandelt, so entspricht dies dem wirklichen Sachverhalte nicht; es wird vielmehr in unzulässiger Weise ein nicht wirklich verauslagter Betrag als Bauausgabe behandelt, ein fiktives Betriebsergebnis als Aktivum in die Bilanz eingestellt und damit in That und Wahrheit aus dem Baukapitale für die neu zu erstellenden Objekte an die Verzinsung des Anlagekapitals der alten im Betriebe befindlichen Linie beigetragen. Dies ist aber mit den Grundfätzen des Eisenbahnrechnungsgesetzes unvereinbar. Richtig ist natürlich, daß die Bahngesellschaft für Transporte von Baumaterialien auf fremden Linien die vollen von ihr bezahlten Frachtsätze auf Baukonto verrechnen darf. Allein hier liegt eben eine wirkliche Ausgabe, nicht ein bloß fiktiver Ausgabeposten vor. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Dem Bundesrathe wird das von ihm gestellte Begehren zugestanden und es wird mithin die Gotthardbahngesellschaft verpflichtet, für das Jahr 1890 9605 Fr. 28 Ets. für zu viel verrechnete Frachten auf Materialtransporten zu Bauzwecken zu Lasten der Betriebsrechnung abzuschreiben.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.