

BGE 26 II 841

Bundesgericht (BGE), 1900-11-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_26_II_841

FR: ATF 26 II 841

IT: DTF 26 II 841

Volltext

104. Urteil vom 6./7. November 1900 in Sachen Schweizerische Nordostbahngesellschaft gegen Stadtgemeinde Zürich. Streit wegen Umfanges der einer Bahngesellschaft gewährten Steuerfreiheit. — Prorogatio forl gemäss Art. 52 Ziff. 1 Org.-Ges.; Umfang derselben. — Abgrenzung der civilrechtlichen Frage des Umfanges des Steuerprivilegs von den öffentlich-rechtlichen Fragen des kantonalen Steuerrechtes. — Mietwertsteuer. A. Nachdem in den §§ 75 und 76 des zürcherischen Gesetzes betreffend die Zuteilung der Gemeinden Außersihl, Enge, Fluntern, Hirslanden, Hottingen, Oberstraß, Riesbach, Unterstraß, Wiedikon, Wipkingen und Wollishofen an die Stadt Zürich, und die Gemeindesteuern der Städte Zürich und Winterthur, vom 9. August 1891, die Stadt Zürich ermächtigt worden war, eine nach dem Mietwert zu berechnende Wohnungssteuer zu beziehen, erklärten die städtischen Steuerbehörden auch die schweizerische Nordostbahngesellschaft für mietwertsteuerpflichtig. Die Direktion der Nordostbahn nahm hiegegen Stellung, indem sie einerseits, gestützt auf ihre Konzessionen, die Steuerfreiheit des Hauptbahnhofes beanspruchte, anderseits die Erhebung einer Mietwertsteuer von Gebäuden und Räumen, die Bahnzwecken dienen, als unstatthaft erklärte. Trotzdem erhielt die Nordostbahn am 30. Dezember 1893 eine vom 29. Dezember datierende „Taxationsanzeige betreffend die Mietwertsteuer pro 1893“ mit einem Steuerbetrag von 15,771 Fr. 55 Cts. Sie erhob dagegen am 12. Januar 1894 nach § 77 Abs. 2 des Zuteilungsgesetzes Rekurs an den Bezirksrat. Darauf ging ihr im Dezember 1894 eine „Revidierte

Taxationsanzeige betreffend die Mietwertsteuer pro 1893“ zu, worin die Steuersumme auf 10,025 Fr. 50 Cts. ermäßigt war. Aber auch diese Taxationsanzeige wurde ersetzt durch eine solche vom 18. Februar 1896, welche die Steuer für 3 Jahre, 1893—95, umfaßte, und dieselbe auf 8485 Fr. 65 Cts. pro 1893, 9123 Fr. 35 Cts. pro 1894 und 9761 Fr. 35 Cts. pro 1895 bezifferte, zusammen auf 27,370 Fr. 35 Cts. Die Nordostbahn legte auch gegen diese Taxation, unterm 28. Februar 1896, beim Bezirksrat Rekurs ein. Am 18. Juni 1896 wies der Bezirksrat die Rekurse der Nordostbahn vom 12. Januar 1894 und 28. Februar 1896 ab, worauf die Gesellschaft am 25. Juli 1896 zur Zahlung gemahnt wurde. Nachdem ein Gesuch, mit der Betreibung bis nach Erlaß eines letztinstanzlichen, rechtskräftigen Entscheides zu warten, vom Steuervorstand abschlägig beschieden worden war, bezahlte die Nordostbahn am 1. August 1896 den ganzen geforderten Mietwertsteuerbetrag von 27,370 Fr. 35 Cts. an das städtische Steuerbureau, mit der Erklärung indessen, daß sie den Beschluß des Bezirkesrates nicht anerkenne und demselben gegenüber sowohl vor Bundesgericht als vor den kantonalen Gerichten das Recht auf Steuerfreiheit geltend machen werde, daß sie also nur mit dem ausdrücklichen Vorbehalte der Rückforderung der ganzen Summe, eventuell eines Teiles derselben, Zahlung leiste. Unterm 17. August 1896 reichte die Nordostbahn durch ihre Direktion gegen das Vorgehen der kantonalen Behörden beim Bundesgericht einen staatsrechtlichen Rekurs ein, mit dem

Antrag: Das Bundesgericht wolle den Entscheid des Bezirksrats Zürich vom 18. Juni 1896 wegen Verfassungswidrigkeit aufheben. Am 8. Oktober 1896 beschloß das Bundesgericht, es sei die Nordostbahn an den Civilrichter zu weisen, „zur Feststellung des Umfanges der in Anspruch genommenen Steuerimmunität als eines wohlverworbenen Privatrechts, unter Vorbehalt späterer Erledigung der staatsrechtlichen Fragen, die der Rekurs der Nordostbahn vom 17. August 1896 aufwirft, in der Meinung, daß diese Fragen erst in Behandlung genommen werden sollen, nachdem der Civilrechtsstreit seine Erledigung gefunden haben werde.“ B. Darauf leitete die Nordostbahn mit Eingabe vom 23. März 1897 beim Friedensrichteramt I der Stadt Zürich gegen die Stadtgemeinde Zürich Klage ein, mit folgenden Rechtsfragen: I. Ist die Beklagte verpflichtet, die der Klägerin durch die Konzessionen gewährleistete Steuerfreiheit des Hauptbahnhofes in Zürich, mit Inbegriff der Geleiseanlagen, Reparaturwerkstätten, Remisen, Güterschuppen und übrigen zugehörigen Gebäulichkeiten und Betriebseinrichtungen (ausgenommen Lagerhaus und Spritkeller) im vollen Umfang und ohne Rücksicht auf die seither erfolgte Einführung steuerpflichtiger Linien anzuerkennen? II. Ist die Beklagte verpflichtet, anzuerkennen, daß die Steuerfreiheit des Hauptbahnhofes auch keine Änderung erleidet: a. durch den Umstand, daß die allgemeine Verwaltung und der centrale Betriebsdienst ihren Sitz zum Teil im Hauptbahnhof haben; b. durch den Verkehr, der sich von steuerpflichtigen über steuerfreie Linien nach dem Hauptbahnhof, oder über steuerfreie nach steuerpflichtigen Linien vom Hauptbahnhof aus bewegt; c. durch Mitbenützung der Bahnstrecke Wallisellen=Zürich und des Hauptbahnhofes durch die Vereinigten Schweizerbahnen? III. Ist die Beklagte insbesondere verpflichtet, anzuerkennen, daß folgende Gebäude bzw. Näume ihrer Zweckbestimmung und Benützung nach steuerfrei sind: 1. Assekuranz Nr. 547 Museumstraße 3/5; 2. Assekuranz Nr. 896 Löwenstraße 54 (Tarifbureau); 3. Assekuranz Nr. 109 (Venedigli, Betriebskontrolle); 4. Assekuranz Nr. 206, Lavaterstraße 31 (Statistisches Bureau); 5. Assekuranz Nr. 37 a, Weidmannsches Haus, Vorbahnhof (Wohnung des Oberingenieurs für den Betrieb); 6. die drei Wohnungen im Hauptbahnhof? IV. Ist die Beklagte verpflichtet, entweder: a. an die Klägerin die für die Jahre 1893, 1894 und 1895 zu viel erhobene Mietwertsteuer von 6260 Fr. 25 Cts., 6788 Fr. 80 Cts. und 7317 Fr. 45 Cts., zusammen 20,366 Fr. 70 Cts, nebst Zins zu 5% seit 1. August 1896 zurückzuzahlen, oder b. die Taxation, unter Berücksichtigung der gemäß den vorstehenden Rechtsbegehren festgestellten Steuerfreiheit, einer nochmaligen Revision zu unterwerfen und der Klägerin sodann den zu viel erhobenen Betrag samt Zins zu 5% seit 1. August 1896 zurückzustellen?

Auf Anregung des Vertreters der Nordostbahn einigten sich die Parteien, den Streit vom Bundesgericht beurteilen zu lassen. Die Nordostbahn setzte mit Klageschrift vom 3./4. Juli 1897 bei dieser Gerichtsbehörde in erster Linie die in der Eingabe an das Friedensrichteramt Zürich enthaltenen drei ersten Begehren ans Recht und beantragte eventuell, für den Fall, daß diese Begehren nicht oder nicht in vollem Umfange geschützt werden sollten, das Bundesgericht möge speziell mit Bezug auf die Mietwertsteuer erkennen: I. Daß die steuerfreie, ideelle Quote der in der Taxationsanzeige vom 18. Februar 1896 angegebenen Totalmietwerte nach dem Verhältnis zu bemessen sei, in welchem die Betriebseinnahmen auf den steuerfreien Linien zu den Betriebseinnahmen auf dem Gesamtnetz stehen; eventuell, daß das Wagenachsensystem zu Grunde zu legen, d. h. die steuerfreie ideelle Quote nach dem Verhältnis zu bemessen sei, in welchem die Zahl der auf den steuerfreien Linien gefahrenen Wagenachsenkilometer zu der Zahl der auf dem Gesamtnetz gefahrenen Wagenachsenkilometer steht. II. Daß der am Schluß der

Taxationsanzeige aufgeführte An- satz: „Mitbenutzung der durch obige Posten nicht betroffenen Teile des Hauptbahnhofes“ unter genauer Bezeichnung der ein- zeln Steuerobjekte zu spezifizieren und die steuerfrei bleibende Quote der so ermittelten Mietwerte nach der Größe des Verkehrs, d. h. nach dem Verhältnis zu bestimmen sei, in welchem im Hauptbahnhof Zürich die Zahl der auf den steuerfreien Linien ein- und ausfahrenden Wagenachsen zur Gesamtzahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen steht. III. Daß zu der nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze ermittelten steuerfreien Quote noch ein angemessener Zuschlag mit Rücksicht auf die Thatsache zu machen sei, daß die von den steuer- pflichtigen Linien mitbenutzten Objekte für die steuerfreien Linien erstellt wurden und für diese ohnehin vorhanden sein müßten. Der Streitwert wird auf 20,000 Fr. fixiert. Zur Sache wird in der Klage vorgebracht: Die vorliegende Zivilklage sei eine Feststellungsklage; sie bezwecke, den privatrechtlichen Anspruch der Nordostbahn auf Steuerfreiheit der Existenz und dem Umfange nach gerichtlich feststellen zu lassen. Die Besteuerung der Eisen- bahnen sei mit dem rechtlichen und volkswirtschaftlichen Charakter dieser Institute unvereinbar. Die Steuerfreiheit entspreche der Eisenbahnrechtsentwicklung in Bund und Kantonen. Jedenfalls sei die Erhebung einer Mietwertsteuer bei Eisenbahnen unstat- haft, ja geradezu widersinnig. Denn eine Mietwertsteuer könne nach der sprachlichen und rechtlichen Bedeutung des Wortes doch nur von solchen Gebäuden und Räumen erhoben werden, die ver- mietet sind oder vermietet werden können. Das sei aber nicht der Fall bei Objekten, die öffentlichen Verkehrszwecken dienen. Abge- sehen hievon habe die Klägerin einen besondern Anspruch auf Be- freiung von allen Steuern, und dieser Anspruch, der den Kernpunkt der gegenwärtigen Zivilrechtsstreitigkeit bilde, werde begründet durch die der Nordostbahn vom Kanton Zürich erteilten Konzes- sionen, nämlich § 15 der Konzession für die Linie Zürich=Win- terthur=Gundetsweil vom 21. Dezember 1852 (E. A. S. I, 2 und § 13 derjenigen für die Linie Zürich=Dietikon vom 29. Juni 1853 (a. a. O. II, 48). Gleichlautende Bestimmungen enthalten die Konzessionen für die Linien Altstetten=Knonau vom 6. Januar 1862 (a. a. O. IV, 316), Winterthur=Schaffhausen vom 7. Ja- nuar 1853 (a. a. O. I, 262) und Orlikon=Bülach bzw. Diels- dorf vom 1. Juli 1863 (a. a. O. V, 40). Durch das Steuer- privileg sei ein privates Vermögensrecht begründet (Amtl. Samml. der bundesger. Entsch., Bd. VIII, S. 359). Die Tragweite des Privilegs sei unschwer festzustellen. Die Regel bilde die Steuer- freiheit. Die Ausnahme sei knapp umschrieben. Die Steuerbe- freiung beziehe sich nicht auf „Gebäulichkeiten und Liegenschaften welche sich, ohne eine unmittelbare und notwendige Beziehung der Eisenbahn zu haben, in dem Eigentum der Gesellschaft be- finden möchten.“ Demnach habe der Gesetzgeber jedenfalls die Meinung gehabt, Gebäude und Liegenschaften, die mit der Eisen- bahn in notwendiger und unmittelbarer Beziehung stehen, in ihrer Totalität steuerfrei zu erklären. Hieraus folge zunächst die Steuer- freiheit des Hauptbahnhofes in seiner jeweiligen Gestalt mit allen zugehörigen Anlagen und Einrichtungen. Bis zum Jahre 1893 sei denn auch die Steuerfreiheit des Zürcher Bahnhofes nicht an- gezweifelt worden, obschon die Bözbergbahn am 2. August 1875, die linksufrige Zürichseebahn am 20. September 1875, die übri-

gen nicht steuerfreien Linien in den Jahren 1876/77 dem Be- triebe übergeben worden seien. Der Bahnhof Zürich, speziell das Aufnahmsgebäude, sei in den Jahren 1870/71 für das so ge- nannte Stammnetz, d. h. für die steuerfreien Linien, erstellt wor- den, und die 1893—1895 vorhandenen Bahnhofgebäulichkeiten hätten schon zu der Zeit existiert, als noch keine steuerpflichtigen Linien in den Bahnhof einmündeten. Thatsächlich habe der Bahn- hof als solcher durch die Einführung der linksufrigen und dann der rechtsufrigen

Zürichseebahn keine Änderung oder Erweiterung erfahren, und die gegenwärtige Umgestaltung desselben sei nicht sowohl durch die Einführung neuer Linien als durch die gewaltige Verkehrszunahme auf dem steuerfreien Netze nötig geworden. Einen ideellen Teil des Hauptbahnhofes zu besteuern sei unzulässig. Die einzelne Linie habe innerhalb des Bahnhofes im eisenbahntechnischen Sinne keinen selbständigen Charakter mehr. Gebäulichkeiten und Liegenschaften, die konzessionsgemäß in ihrer Totalität steuerfrei seien, könnten ohne Verletzung des Steuerprivilegs weder zu einem realen noch zu einem idealen Teile nachträglich als steuerpflichtig erklärt werden. Zieht man einen idealen Teil, wegen der Benutzung der Gebäulichkeiten durch steuerpflichtige Linien, zur Besteuerung herbei, so besteuere man in unstatthafter Weise den Verkehr. Das Privileg sei übrigens ohne jede Rücksicht auf den Grad der Benutzung erteilt. Vollends nicht in Betracht kämen solche Linien, welche nicht in den Bahnhof Zürich einmünden. Eisenbahntechnisch und eisenbahnrechtlich gebe es keine Linien Zürich=Bülach, Zürich=Luzern, Zürich=Basel, sondern die Linien hießen richtigerweise: Orlikon=Bülach, Altstetten=Luzern, Brugg=Basel. Diese Linien stünden steuerrechtlich mit dem Bahnhof Zürich in keiner Beziehung. Die Benutzung desselben durch Reisende, die von andern Nordostbahnlinien oder von andern schweizerischen oder ausländischen Bahnen herkommen, sei für das Steuerrecht unerheblich. Übrigens hätten die Vereinigten Schweizerbahnen, die sogenannte Luzerner Linie, die Romanshorner, Büllacher und Aarauer Linie, für welche der Zürcher Steuervorstand „Benutzungsquoten“ ausrechnet, in ihren Konzessionen sämtlich das Privileg der Steuerfreiheit erhalten. Anders verhalte es sich freilich mit der linksufrigen Zürichseebahn. Die Bözbergbahn und die Linie Koblenz=Stein berührten das Territorium des Kantons Zürich gar nicht. Jedenfalls könnte aber der Nordostbahn eine ideale Benutzungsquote nur zur Hälfte angerechnet werden, da diese Linien zur Hälfte der schweiz. Centralbahn gehören. Die Vereinigten Schweizerbahnen besorgen im Bahnhof Zürich nur das Geschäft der Nordostbahn. Denn in Wallisellen hören ihre eigene Linie auf; von dort aus führen sie ihre Züge nur auf Grund der Konzession der Nordostbahn und infolge einer Vereinbarung mit dieser nach Zürich. Die im Klagebegehren III angeführten Gebäulichkeiten stehen in unmittelbarer und notwendiger Beziehung zur Eisenbahn und seien daher als steuerfrei zu betrachten. Das gleiche gelte für die Wohnungen, welche der Direktionspräsident Birchmeier und der Bahnhofinspektor Zobrist im ehemaligen Aufnahmsgebäude der Nordostbahn in Zürich inne hatten, und überhaupt für alle Dienstwohnungen. Eventuell, d. h. für den Fall, daß das Bundesgericht die Steuerfreiheit des Hauptbahnhofes und der übrigen Dienstgebäude nicht im vollen Umfange schützen sollte, müßte zur richtigen Ermittlung der steuerfreien und steuerpflichtigen Quoten zwischen den dem Betriebsdienst auf dem Hauptbahnhof und den dem Betrieb bzw. der Verwaltung des gesamten Bahnnetzes dienenden Objekten unterschieden werden. Für die Inanspruchnahme des Bahnhofbetriebsdienstes ergäbe sich die auf die einzelnen Linien zu verlegende Steuerquote am richtigsten durch Zugrundelegung des Wagenachsensystems, indem man das Steuerbetreffnis herausfinde nach dem Verhältnis, in welchem die Zahl der auf den steuerfreien Linien ein- und ausgeführten Wagenachsen zur Zahl der auf den steuerpflichtigen Linien ein- und ausgeführten Wagenachsen steht. Für die Inanspruchnahme der allgemeinen Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen dürfte die Verteilung am richtigsten nach dem Verhältnis vorzunehmen sein, in welchem die Betriebs-einnahmen auf den steuerfreien zu jenen auf den steuerpflichtigen Linien stehen, eventuell würde auch die Berechnung nach der Zahl der auf den einzelnen Strecken gefahrenen Wagenachsenkilometer ein annähernd richtiges

Verhältnis ergeben. Unrichtig aber wäre es, auf die kilometrische Länge der Linien abzustellen. Das zweite eventuelle Begehren sei begründet, weil sonst ganz unklar bliebe, was die letzte Post der Taxationsanzeige vom 18. Februar 1896 „Mitbenutzung der durch die vorhergehenden Positionen noch nicht betroffenen Teile des Hauptbahnhofes“) zu bedeuten habe. Das dritte eventuelle Rechtsbegehren wird mit den thatsächlichen Verhältnissen, wonach die durch steuerpflichtige Linien mitbenutzten Räume und Einrichtungen auch dann vorhanden sein müßten, wenn nur das steuerfreie Stammnetz betrieben würde, und mit Rücksichten der Billigkeit begründet. C. In ihrer Antwort vom 21. August 1897 beantragt die beklagte Stadtgemeinde Zürich, die Klage sei teils von der Hand zu weisen, teils als unbegründet zu verwerfen. Von der Hand zu weisen seien die Klagebegehren insoweit, als sie sich auf etwas anderes als die städtische Mietwertsteuer beziehen. In ihrer thatsächlichen und rechtlichen Begründung habe die Klage nur die Mietwertsteuer im Auge. Nur den Streit über diese hätten die Parteien dem Bundesgericht zur Entscheidung übertragen. Mit der klägerischen Auffassung betreffend die Natur und den Gegenstand der Klage ist die Beklagte einverstanden. Dagegen führt sie im weitern aus: Das Bundesgericht habe Bestand und Umfang eines Steuerprivilegs zu bestimmen; die Feststellung und Begrenzung der Steuerpflicht nach kantonalem öffentlichem Recht dagegen sei Sache der kantonalen Verwaltungsbehörden, insbesondere hätten diese zu bestimmen, ob auch auf Eisenbahnunternehmungen eine Mietwertsteuer gelegt werden könne. Was den Bestand eines Steuerprivilegs anbelangt, so wird dagegen eingewendet: a) Art. 19 der Staatsverfassung des Kantons Zürich von 1869 erkläre Steuerprivilegien zu Gunsten einzelner Privaten und Erwerbsgesellschaften für unzulässig. Das zürcherische Gesetz vom 14. April 1872 sichere jedem von den Nächstbeteiligten angemessen unterstützten Eisenbahnunternehmen die finanzielle Mitwirkung des Staates zu. Diese letztere trete an Stelle der frühern Privilegerteilung. b) Die Rechtsprechung des Bundesgerichts gestehe den Kantonen das Recht zu, von ihnen verliehene Privilegien ohne Entschädigung zu widerrufen, wenn nicht beabsichtigt war, durch die Privilegierung einen vermögensrechtlichen Anspruch zu begründen, was im vorliegenden Fall nicht zu vermuten sei, weil das Privileg auf unbestimmte Zeit verliehen worden. c) Die Mietwertsteuer sei erst seit Aufhebung der Steuerprivilegien eingeführt worden. Die Steuerpflicht erscheine als die Regel, die Befreiung davon als die Ausnahme; nicht umgekehrt. Wenn, wie in casu, einzelne Räume für den Bahnbetrieb notwendig, andere entbehrlich seien, so bestehe jedenfalls keine volle Steuerfreiheit und die richtige Lösung sei dann die Besteuerung zu einem angemessenen Teile, nach ideellen Quoten. Da die Zweckbestimmung, nicht die Substanz des Gebäudes, der Grund der Steuerbefreiung gewesen sei, so könne bei veränderten Benutzungsverhältnissen auch ein ursprünglich steuerfreies Gebäude ganz oder teilweise steuerpflichtig werden. Was die früheren Behörden in dieser Richtung unterlassen hätten, sei für die jetzige Stadtverwaltung nicht maßgebend; die Mietwertsteuer sei übrigens erst im Jahre 1893 eingeführt worden. Die von der Nordostbahn zwischen 1875 und 1895 teils angekauften, teils errichteten Gebäude im Versicherungswerte von 389,250 Fr., und ganz besonders der Neubau des Aufnahmsgebäudes seien hauptsächlich veranlaßt worden durch die Rücksicht auf den Bau neuer Linien. Die Beklagte hält daran fest, daß außer der noch nicht in Betracht fallenden Linie Zürich–Thalweil–Zug, den steuerfreien Linien und den Seeuferbahnen noch folgende Linien in den Zürcher Hauptbahnhof einmünden: Zürich–Affoltern–Zug–Luzern, Zürich–Bülach–Dielsdorf, Zürich–Uster–Chur, und dies deshalb, weil ganze Zugkompositionen mit dem bedienenden Personal diese Linien von Zürich aus durchlau-

fen und dieselben auch im Fahrplan und in den Tarifen als Einheiten behandelt werden. Zu der verhältnismäßigen Steuerbelastung des Hauptbahnhofes und der übrigen Verwaltungsgebäude nach Maßgabe der Bedeutung der steuerpflichtigen Linien sei ein Zuschlag für die Dampfschiff-Unternehmungen und für die Bözbergbahn und die Linie Koblenz=Stein zu machen. Nicht das Mit Eigentumsverhältnis der Nordostbahn an den letztern sei dafür maßgebend; auch darauf komme es nicht an, daß die Vereinigten Schweizerbahnen Alleineigentümer der Glatthallinie seien. Die Nordostbahn werde deswegen besteuert, weil andere Unternehmungen

ihren Hauptbahnhof benutzen. Es werde bestritten, daß der Direktionspräsident und der Bahningenieur im oder beim Bahnhof Wohnung haben müssen resp. haben mußten, dagegen anerkannt, daß dies für den Bahnhofinspektor (Zobrist) der Fall sei. Die Beklagte erklärt, sie lasse es sich gefallen, daß das Bundesgericht den Maßstab festsetze, nach welchem der Mietwert bezw. dessen Besteuerung auf die privilegierten und die nicht privilegierten Linien zu verlegen sei. Das dritte eventuelle Rechtsbegehren entbehre jeder rechtlichen Begründung. Überdies sei das Raumbedürfnis für Hauptkasse, Rechnungsrevisorat, statistisches Bureau u. s. w. offenbar proportional mit der Ausdehnung des Unternehmens angewachsen. D. In der Replik verlangt die Klägerin zunächst Aufschluß darüber, welche Teile der Klage nach den Antwortschlüssen von der Hand gewiesen, welche als unbegründet verworfen werden sollen. Sie widersetzt sich einer Einschränkung der Klagebegehren auf die Mietwertsteuer. Zweck und Gegenstand der Klage sei die Feststellung der Steuerpflicht der Nordostbahn gegenüber der Gemeinde Zürich im allgemeinen, und der Inhalt der Begehren decke sich vollständig mit der beim Friedensrichteramt Zürich eingelegten Klageschrift. In der Sache hält die Klägerin daran fest, daß die in den Jahren 1893/95 vorhandenen Bahnhofgebäude schon zu der Zeit da waren, als noch keine steuerpflichtigen Linien in den Bahnhof einmündeten. Solange aber ein Gebäude für eine steuerfreie Linie nötig sei, müsse es steuerfrei bleiben. Es sei unrichtig, daß der Neubau des Aufnahmsgebäudes im Hinblick auf den Bau neuer Linien vorgenommen worden sei. Ein Zuschlag zur Steuer der Dampfboot-Unternehmungen wegen sei unzulässig. Übrigens befinde sich die Verwaltung der Dampfboot-Unternehmung auf dem Bodensee in Romanshorn, diejenige der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee im Hause Claridenstraße 36 in Zürich. Der Bözbergbahn sei von den zuständigen Behörden Steuerfreiheit zugesichert. Auch der Glatthallinie habe der Kanton Zürich Steuerfreiheit gewährt (E. A. II, 68). Das Bundesgericht möge nicht bloß für 1893/95 die Mietwertsteuerquoten, sondern auch für die folgenden Jahre sowohl diese als auch alle übrigen Steueransprüche der Beklagten feststellen. Hinsichtlich des dritten Eventualbegehrens wird auf eine gleichartige Festsetzung im bundesgerichtlichen Urteil vom 15. November 1893 in Sachen Nordostbahn gegen Vereinigte Schweizerbahnen, betreffend die Bahnhofgemeinschaft Gossau (Amtl. Samml., Bd. XIX, S. 739) hingewiesen. E. Die Beklagte erläutert ihren Antwortschluß in der Duplik dahin: Von der Hand zu weisen sei die Klage, soweit sie sich auf materielles Verwaltungsrecht, insbesondere auf die gesetzlichen Bestimmungen über Mietwertsteuer einlasse, im übrigen seien die allgemeinen Klagebegehren als unbegründet materiell abzuweisen. Es wird darauf beharrt, daß auf die Klage, soweit sie nicht die Mietwertsteuer betreffe, nicht einzutreten sei. Einläßlich bemerkt die Duplik: Es sei nicht denkbar, daß ein ausschließlich zum Dienst für die steuerfreien Linien nach Maßgabe des daherigen Bedürfnisses erstelltes Gebäude auch den steuerpflichtigen Linien dienen vermöchte. Bezüglich der Vereinigten Schweizerbahnen nur streitig, ob die Glatthallinie als eine in den

Hauptbahnhof einmündende anzusehen sei. Die Verwaltung der Dampfboot-
Unternehmungen vollziehe sich auch in den Bureaux der Direktion und des
Rechnungsrevisorates, an der Hauptkasse, im Tariffbureau, im Statistischen Bureau u. s. w.
Der Direktionspräsident habe jetzt im Hauptbahnhof keine Wohnung mehr. Mit Eingabe
vom 29. November 1897 ließ die Klägerin im Sinne von Art. 9 u. ff. des
Bundescivilprozeßgesetzes der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und der
Schweiz. Centralbahngesellschaft den Streit verkünden. Das Direktorium der Centralbahn
gab hierauf am 14. Dezember 1897 die Erklärung ab, daß diese Gesellschaft die
Theilnahme an dem Streite zwischen der Nordostbahn und der Stadtgemeinde Zürich
verweigere, die Begründung eines eventuellen Regreßanspruchs der Nordostbahn
bestreite und dagegen Verwahrung einlege, daß eventuell im gegenwärtigen Verfahren in
irgend einer Weise der Regreßfrage präjudiciert oder gar eine Steuerpflicht der
Centralbahn sanktioniert werde. Die Vereinigten Schweizerbahnen dagegen erklärten mit
Zuschrift vom 15. Dezember 1897, daß sie die Theilnahme an dem schwebenden
Civilrechtsverfahren nicht verweigern, sondern die Nordostbahn nach Möglichkeit zu
unterstützen bereit

seien, immerhin in der Meinung, daß damit nicht ein Regreßrecht der Nordostbahn
anerkannt sein solle; vielmehr werde heute schon ein Regreßrecht auf die Vereinigten
Schweizerbahnen bestritten. Der in der Klagebeantwortung enthaltenen Behauptung, die
Linie Zürich=Uster=Chur, d. h. die Glatthallinie sei steuerpflichtig, wird von den
Vereinigten Schweizerbahnen § 14 der Konzession jener Linie vom 29. Juni 1853
entgegengehalten, worin dieser Bahnunternehmung ausdrücklich Steuerfreiheit sowohl für
ihr Vermögen als für ihren Erwerb infolge des Bahnbetriebes im Gebiete des Kantons
Zürich, demnach in Bezug auf alle Kantonal- und Gemeindesteuern, eingeräumt sei. Ein
Miet- oder Pachtverhältnis zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der
Nordostbahn bestehe nicht; keine Wohnung, kein Geschäfts- oder Gewerbelokal sei von
der Nordostbahn an (die Vereinigten Schweizerbahnen vermietet. G. Die Beweisführung,
deren Zweck und Ziel in zwei Verfügungen des Instruktionsrichters vom 16. Juni und 31.
Dezember 1898 festgestellt wurde, erstreckte sich zunächst auf die Fragen, welches die
Bestimmung und Benutzungsart der in Frage stehenden Gebäude und Räumlichkeiten sei,
und seit wann diese Verhältnisse bestehen. Hierüber ergab sich durch gegenseitige
Erklärungen der Parteien Einverständnis in folgenden Punkten: 1. Die gesamte
allgemeine Verwaltung und der centrale Betriebsdienst der Nordostbahn — mit
Ausnahme des Tariffbureau, der Betriebskontrolle und des Statistischen Bureau haben ihren
Sitz in dem 1870/71 erstellten Hauptbahnhof in Zürich und es befinden sich dort
namentlich: 1. die Bureaux der Mitglieder der Direktion; 2. das Sekretariat der Direktion; 3.
das Beratungs- und Kommissionszimmer des Verwaltungsrates 4. das Sekretariat des
Verwaltungsrates; 5. das Rechtsbureau 6. das Rechnungsrevisorat; 7. das Bureau des
Betriebsinspektors 8. die Bureaux des Betriebschefs; 9. die Hauptkasse. Die Bureaux der
Hauptkasse, der Buchhaltung, des Rechnungsrevisorats, der Direktion und der
Direktionskanzlei waren früher im Verwaltungsgebäude am Bleicherweg untergebracht und
sind im Jahre 1877/78 von dort in den Hauptbahnhof, wo bis dahin zwei Dienstwohnungen
für Direktionsmitglieder waren, verlegt worden. Dagegen befand sich der centrale
Betriebsdienst schon vor 1875 im Hauptbahnhof. Dieser Zustand hat von 1878 bis heute
fortgedauert und ist dermalen noch in gleicher Weise vorhanden. Im Hauptbahnhof
(Aufnahmsgebäude) befinden sich auch die Restaurationslokale II. und III. Klasse nebst
Küchen und Keller im Zwischenstock des sogen. Verwaltungsgebäudes auch Wohnräume

des Restaurateurs und seines Dienstpersonals. Im Hauptbahnhof wohnen ferner der Abwart, der Adjunkt des Bahnhofinspektors und der Gas- und Wasserkontrolleur. 2. Das — im Jahre 1897 abgetragene — Gebäude Nr. 3/5 an der Museumstraße (Assek. Nr. 547) war das alte Aufnahmegebäude der Nordostbahn. Im großen Raume des Parterre dieses Gebäudes befand sich bis 1876 die Billetdruckerei; von 1876 bis 1888 diente er als lithographische Werkstätte, von 1888 an als Konferenzsaal für den Abrechnungsverkehr; im Parterre befanden sich ferner ein zur Heizung des Konferenzsaales dienender Holz- und Kohlenbehälter sodann vier kleine Räume zur Aufbewahrung von Materialvorräten der Telegrapheninspektion; endlich ein Zimmer für Aufbewahrung liegen gebliebener Gegenstände. Im I. Stock befand sich bis ins Jahr 1897 die Wohnung des Direktionspräsidenten Birchmeier. 3. Assekuranznummer 896 Löwenstraße 54 (Tarifbureau) 1889 ins Eigentum der Nordostbahn übergegangen, diente 1891 teilweise, seither ausschließlich der Centralverwaltung, speziell als Tarifbureau. 4. u. 5. Assekuranz Nr. 109, Lavaterstr. 41 (Betriebskontrolle) und Assekuranz Nr. 206, Lavaterstraße Nr. 31 (Statist. Bureau) sind laut der Eintragung im Grundbuch Enge am 4. Mai 1874 von der Nordostbahn angekauft worden. Die auf der „Venedigli“ genannten Liegenschaft befindlichen Gebäude wurden zuerst umge-

baut; im September 1876 fand der Bezug der Gebäude durch die Betriebskontrolle, das Statist. Bureau und die Billetdruckerei statt. In der Benutzung der Gebäude ist seither keine Veränderung eingetreten. 6. Das Doppelhaus, Assekuranz Nr. 37 a, Kasernenstraße 101 u. 103 (Weidmannsches Haus), Vorbahnhof, dient seit 20. September 1860 dem Bahnoberingenieur als Bureau; bis vor Kurzem hatte er darin auch Wohnung. Zur Beantwortung der thatsächlichen Fragen, die noch streitig blieben, zog der Instruktionsrichter Sachverständige bei, nämlich die Herren H. Dietler, Vicepräsident der Direktion der Gotthardbahn, I. Flury, Mitglied des Direktoriums der Centralbahn und E. Colomb, Direktor der Jura-Simplonbahn. Die Experten wurden auch zur gutachtlichen Meinungsäußerung über die Frage des Maßes der Belastung der Nordostbahn mit Mietwertsteuern eingeladen. Es wurden ihnen demgemäß folgende Fragen gestellt: A. Auf dem Boden der Hauptklagebegehren: 1. Haben die Bahnhofrestaurationen eine unmittelbare und notwendige Beziehung zu der Eifenbahn? Und wenn Ja: Können die im Bahnhofgebäude befindlichen Wohnräume des Restaurateurs und seines Dienstpersonals vom eisenbahndienstlichen Standpunkte aus als Zubehörenden (Accessorien) der Wirthschaftsräume angesehen werden? II. War es aus dienstlichen Gründen geboten, daß Herr Direktionspräsident Birchmeier, Chef des dritten Departements der Direktion der Nordostbahn, im Gebäude Nr. 3/5 an der Museumstraße (früheres Aufnahmegebäude der Nordostbahn) Wohnung nahm? III. Mußte der Bahnoberingenieur der Nordostbahn aus dienstlichen Gründen in dem Vorbahnhof (Assekuranz Nr. 37a; Kasernenstraße Nr. 101 und 103) nicht bloß sein Bureau, sondern auch seine Wohnung haben? IV. Wären die Räumlichkeiten des Hauptbahnhofes in Zürich und diejenigen der übrigen Verwaltungsgebäude daselbst auch ohne das Hinzukommen steuerpflichtiger Linien für die Befriedigung der Betriebs- und Verwaltungsbedürfnisse der Nordostbahn notwendig gewesen und zwar in der gegenwärtigen Zahl und Ausdehnung? B. Auf dem Boden der Eventualbegehren: I. Welche Linien der Nordostbahn sind im Hinblick auf die Konzessionsbestimmungen und unter dem Gesichtspunkte des Eisenbahndienstes, insbesondere der Zugskompositionen, als steuerfreie, welche als steuerpflichtige zu betrachten? II. Wie kann in genauer und billiger und zugleich praktisch leicht anwendbarer Weise die ideelle Quote ermittelt werden, für welche die in der Taxationsanzeige des

Steuerbureaus der Stadt Zürich vom 18. Februar 1896 (Akt 14) angegebenen Steuerobjekte der Nordostbahn der Mielwertsteuer unterliegen? Ist die entsprechende Grundlage zu finden, in dem Verhältnisse, in welchem die Betriebseinnahmen auf den nicht steuerfreien Linien zu den Betriebseinnahmen auf dem Gesamtnetze stehen? oder in dem Verhältnis, in welchem die Zahl der auf nicht steuerfreien Linien gefahrenen Wagenachsenkilometer zu der Zahl der auf dem Gesamtnetz gefahrenen Wagenachsenkilometer steht? oder in dem Verhältnis der kilom. Länge der einzelnen Linien? oder in einem hiervor nicht angegebenen anderen Verhältnisse? III. Ist ein Unterschied zu machen, je nachdem es sich um die Inanspruchnahme der Objekte durch den Betriebsdienst im Hauptbahnhof handelt oder um die Inanspruchnahme derselben für den Betrieb und die Verwaltung des ganzen Netzes? Ist im erstern Falle das Wagenachsensystem, wenn dieses sich empfiehlt, in dem Sinne zu Grunde zu legen, daß die Berechnung der steuerbaren Quote nach dem Verhältnis vorgenommen wird, in welchem die Zahl der auf den nicht steuerfreien Linien ein- und ausgeführten Wagenachsen zur Gesamtzahl der ein- und ausgeführten Wagenachsen steht? IV. Welche Linien der Nordostbahn fallen nicht bloß in Hinsicht auf den centralen Betriebsdienst und die allgemeine Verwaltung, sondern auch für den speziellen Betriebsdienst des Hauptbahnhofes im Sinne des Beweisthema B III in Betracht? V. Ist die Verwaltung der Dampfbootunternehmungen der Nordostbahn so eingerichtet, daß sie in einem in einer Geldsumme fixierbarem Maße die der Centralverwaltung der Eisenbahndiensten den Räumlichkeiten in Anspruch nimmt?

eventuell Wie hoch ist diese Inanspruchnahme anzuschlagen? VI. Welchen Charakter hat vom eisenbahnrechtlichen und eisenbahntechnischen Standpunkte aus das in der Mitbenutzung der Strecke Wallisellen=Zürich und des Zürcher Hauptbahnhofes durch die Vereinigten Schweizerbahnen bestehende Verhältnis der Nordostbahn zu den Vereinigten Schweizerbahnen? VII. In welchem Umfange erscheint vom eisenbahnrechtlichen und eisenbahntechnischen Standpunkte aus eine Belastung der Nordostbahn mit der städtischen Mietwertsteuer als den Verhältnissen entsprechend und als billig infolge des besprochenen Mitbenutzungsverhältnisses? Die Experten beantworteten diese Frage in einem einläßlichen schriftlichen Gutachten inhaltlich dahin: Ad A I. Die Bahnhofrestaurationen haben eine unmittelbare und notwendige Beziehung zu der Eisenbahn. Die im Bahnhofgebäude befindlichen Wohnräume des Restaurateurs und seines Dienstpersonals sind vom eisenbahnrechtlichen Standpunkte aus als Zubehörenden der Wirtschaftsräume anzusehen. Ad A II und III. Daß Direktionspräsident Birchmeier als Chef des Betriebsdepartementes im alten Aufnahmgebäude (Nr. 3/5 an der Museumstraße) Wohnung nahm, war dienstlich begründet; ebenso daß der Bahn-Oberingenieur im Hause an der Kasernenstraße Nr. 101 und 103 wohnte. Ad A IV. Die für das Stammnetz notwendigen Räume genügten bis zu der am 1. Juni 1897 erfolgten Eröffnung der Linien Thalweil=Zug und Eglisau=Neuhausen. Mit Einführung dieser Linien wurde dagegen die Erweiterung des Hauptbahnhofes unausweichlich. Ad B I. Als konzessionsgemäß steuerfreie Nordostbahn-Linien sind anzusehen: Zürich=Aarau 49,612 Meter. Zürich=Winterthur=Romanshorn 83,221 30,366 Winterthur=Schaffhausen Turgi=Waldshut 15,509 60,475 Altstetten=Zug=Luzern 239,183 Meter. Übertrag 39,183 Meter. Übertrag Reichenburg=Bilten 5,343 Rorschach=Romanshorn 33,301 Weiach=Koblentz 18,193 Orlikon=Oberglatt=Bülach 15,946 Oberglatt=Dielsdorf 4,120 Ramsen=Singen (Baden) 6,312 73,587 Bözbergbahn und Koblenz=Stein 5,88, Otelfingen=Wettingen 401,867 Meter. Zusammen Folgende außerhalb des Kantons Zürich liegende und dort mit Steuerprivileg ausgestattete Strecken müssen jedoch im Kanton Zürich mit Rücksicht auf die allgemeine

Verwaltung und den centralen Betriebsdienst als steuerpflichtig gelten, weil sie nach dem 25. Oktober 1870, von welchem Datum an der Kanton Zürich den Eisenbahnunternehmungen die Steuerfreiheit nicht mehr gewährt hat, konzessioniert worden sind: 5,343 Meter. Reichenburg=Bilten 6,312 Ramsen=Singen 18,193 Weiach=Koblenz 5,8 Otelfingen=Wettingen Augst=Pratteln 25,501 Koblenz=Stein 63,535 Meter. Zusammen Diese 63,535 Meter sind von den oben erzeugten 401,867 Meter in Abzug zu bringen und demgemäß Linien der Nordostbahn in einem Umfange von 338,332 Meter als steuerfrei zu bezeichnen. Bei folgenden Linien der Nordostbahn ist das Steuerprivileg in der Konzession nicht ausgesprochen: 1. Zürich=Ziegelbrücke=Näfels (linksufrige Zürichseebahn) exklusive Glarner 54,497 Meter. Strecke (Reichenburg=Bilten) 2. Zürich=Meilen=Napperswyl (rechtsufrige Zürichseebahn) 61,575 3. Winterthur=Etzweilen=Konstanz 150,432 Meter. Übertrag

150,432 Meter. Übertrag 6,171 4. Etzweilen=Singen exklusive Bad. Strecke 15,752 5. Glarus=Linth 22,670 6. Sulgen=Goßau 28,977 Winterthur=Weiach 22,157 8. Effretikon=Hinweil 12,411 9. Niederglatt=Otelfingen 10. Effretikon=Otelfingen=Lenzburg=Suhr 52,206 Aarau 6,630 11. Dielsdorf=Niederwenigen 12. Etzweilen=Schaffhausen 333,655 Meter. Zusammen Dazu kommen die außerkantonalen, innerhalb des Kantons Zürich als steuerpflichtig anzusehenden Linien in der Ausdehnung von 63,535 Meter. Bis und mit 1895 waren daher im Kanton Zürich Nordostbahnlinien von 397,190 Meter Länge steuerpflichtig. Werden die seit 1895 eröffneten Nordostbahnlinien Eglisau=Neuhausen (17,213 Meter) und Thalweil=Zug (17,049 Meter) von zusammen 34,262 Meter Länge hinzugeschlagen, so ergibt sich für die Zeit nach 1895 eine Gesamtlänge steuerpflichtiger Linien von 431,452 Meter. Von diesen münden die beiden, zusammen 88,857 Meter langen, Seeuferlinien in den Bahnhof Zürich ein. Ad B II, III und IV. 1. Für die Bestimmung der ideellen Steuerquote derjenigen Objekte, welche dem Betriebsdienst des Hauptbahnhofes dienen, sind zu Lasten der steuerpflichtigen Linien die in demselben ein- und auslaufenden Wagenachsen als Maßstab anzunehmen. Zur Zahl der Wagenachsen aller Nordostbahnlinien erzeugt die Zahl der auf den steuerpflichtigen Linien ein- und ausgefahrenen Wagenachsen folgendes Verhältnis: Für 1896 24% Für 1893 100 1897 ■ 1894 20 28% 23% 31% ■ 1898 1895 Als nach diesem Maßstabe steuerpflichtige Linien sind die direkt in den Hauptbahnhof einmündenden Uferlinien Zürich=Ziegelbrücke=Näfels (linksufrige) und Zürich=Meilen=Napperswyl (rechtsufrige Zürichseebahn) anzusehen, und als steuerbare Objekte erscheinen diejenigen Räumlichkeiten des Hauptbahnhofes, die nicht für die allgemeine Verwaltung und den allgemeinen Betriebsdienst in Anspruch genommen sind. 2. Für die Objekte, welche der Centralverwaltung und dem centralen Betriebsdienste dienen, bilden die Betriebseinnahmen der einzelnen Linien die beste Grundlage zur Ermittlung der Steuerquote. Diese Einnahmen beziffern sich bei den in Betracht fallenden Linien: Für 1893 auf 31 % der Betriebseinnahmen aller Nordostbahnlinien. 32 % ■ 1894 33 % 1895 340 ■ 1896 1897 „ 390 1898 „ 41 % 3. Die Betriebseinnahmen geben für die nach Ziff. 2 zu ermittelnde Steuerquote einen richtigeren Maßstab als die Wagenachsenkilometer. 4. Die kilometrischen Bahnlängen würden hierfür den einfachsten Maßstab abgeben, jedoch nicht den genauesten, indem die Anforderungen der einzelnen Linien an den Centraldienst sehr verschieden sind. Ad B V. Die Dampfbootverwaltung ist an den Ausgaben für die allgemeine Verwaltung der Nordostbahn mit 1,7 % beteiligt. Ad B VI und VII. Die Vereinigten Schweizerbahnen (Glattthallinie) befahren die Strecke Wallisellen=Zürich im Auftrag und an Stelle der Nordostbahn, deren Geschäft sie besorgen. Bestände das

Abkommen zwischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, das sich äußerlich der Form nach als Mietvertrag darstellt, im Grunde aber ein Mandatsverhältnis ist, nicht, so würde der ganze Verkehr und dessen Bedienung der Nordostbahn zufallen und unzweifelhaft steuerfrei sein. Im öffentlichen Interesse hat die Glatthallinie durchgehende Züge nach und von Zürich eingeführt. Auch die Nordostbahn hätte auf der Strecke Wallisellen–Zürich selbständige Züge einrichten müssen.

Die von den Vereinigten Schweizerbahnen im Bahnhof Zürich ein- und ausgeführten Wagenachsen betragen im Durchschnitt 6 % aller im Bahnhof Zürich ein- und ausgefahrenen Wagenachsen. Das Gutachten der Experten ist den Parteien mitgeteilt und letzteren zur Einreichung von Bemerkungen eine Frist angesetzt worden, die unbenutzt ablief. Von einer weiteren Beweisführung wurde, weil zwecklos, Umgang genommen. In der mündlichen Verhandlung wiederholt Advokat Dr. Curti namens der Klägerin die Klagebegehren. Stadtschreiber Wyß trägt auf Verwerfung der Klage an. Er rügt, daß die Experten zu den außerhalb des Kantons Zürich gelegenen steuerpflichtigen Linien nicht auch Brugg–Augst, d. h. nicht die ganze Bözbergbahn, rechneten und daß sie die von der Eröffnung steuerpflichtiger Linien herrührende Verkehrszunahme zu niedrig bemessen hätten. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Die Kompetenz des Bundesgerichts zur Beurteilung der vorliegenden Streitsache beruht auf einer zwischen den Parteien zu Stande gekommenen Vereinbarung. Im Rahmen derselben ist das Bundesgericht gemäß Art. 52 Ziff. 1 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege verpflichtet, die Sache an die Hand zu nehmen, sofern es sich um eine Civilrechtsstreitigkeit handelt und der Wert des Streitgegenstandes 3000 Fr. beträgt. Nun ist zwischen den Parteien zunächst der Inhalt und die Tragweite der von ihnen getroffenen prorogatio fori streitig. Die Klägerin hält sich an den Wortlaut ihrer Hauptklagebegehren I, II und III, die in materieller Übereinstimmung stehen mit den vor Friedensrichteramt Zürich am 23. März 1897 angebrachten drei ersten Rechtsbegehren, und sie sagt, daß mit diesen Begehren die Steuerfreiheit der Nordostbahn im allgemeinen, nicht bloß die Befreiung von der Mietwertsteuer geltend gemacht werde. Die Beklagte weist darauf hin, daß der Ausgangspunkt des Streites die Mietwertsteuer sei, daß sich der Beschluß des Stadtrates über die Bestimmung des Forums nur auf diese und auf keine andere Steuerangelegenheit beziehe, und daß auch die Klagpartei nach Einleitung des Rechtsstreites beim Bundesgericht, am 12. Juli 97, dem Steuervorstand der Stadt Zürich gegenüber die Auffassung kundgegeben habe, daß vor Bundesgericht nur die Mietwertsteuer im Streite liege. Bei Beurteilung dieser Frage ist, wie bei der Auslegung von Verträgen überhaupt, der übereinstimmende wirkliche Wille der Parteien zu beachten. Im Zweifel ist, da es sich um die Verzichtleistung auf ein gesetzlich begründetes Forum, den kantonalen Gerichtsstand, handelt, der Vertrag einschränkend zu interpretieren. Überwiegende Gründe sprechen nun für die Beschränkung der bundesgerichtlichen Kompetenz auf die Frage der Berechtigung der Stadt Zürich zur Erhebung einer Mietwertsteuer gegenüber der Nordostbahn. Den Anlaß und die konkrete Grundlage des Streites bildet der seit 1893 bestehende Konflikt zwischen den Parteien über die Erhebung einer Mietwertsteuer. Diese allein war der Gegenstand der Eingaben und Rekurse, die die Nordostbahn, der gegenwärtigen Klage vorgängig, an die zürcherischen Taxations- und Rekursinstanzen gerichtet hat und deren Aufzählung einen wesentlichen Teil der klägerischen Darstellung betreffend die Vorgeschichte des Prozesses ausmacht. Den unmittelbaren Anlaß zu civilprozessualischem Vorgehen gab dann die Art, wie der von der Nordostbahn beim Bundesgericht erhobene staatsrechtliche Rekurs vorläufig erledigt worden ist; auch dieser

aber richtete sich lediglich gegen die Auflage der Mietwertsteuer, d. h. gegen den Rekursentscheid des Bezirksrates von Zürich, durch welchen die Nordostbahn mietwertstenerpflichtig erklärt wurde. Die von der Nordostbahn hierauf beim Friedensrichteramt Zürich ein \rightarrow gelegte Klage spricht allerdings in ihren drei ersten Begehren von Steuerfreiheit überhaupt, sie nimmt aber überall Bezug auf die Gebäulichkeiten und die darin befindlichen Räume und Betriebs \rightarrow einrichtungen der Nordostbahn, und zwar in einer Weise, die zeigt, daß die Klägerin die Steuer für die Benutzung dieser Objekte, nicht etwa die Grundsteuer, im Auge hatte. Im IV. Rechtsbe \rightarrow gehren wurde dann in der Form einer Klage auf Rückforderung der bezahlten Mietwertsteuer bzw. des Begehrens einer Taxa \rightarrow tionsänderung, die praktische Schlußfolgerung aus der gerichtlichen Feststellung der ersten drei Begehren gezogen. Ganz ausdrücklich hat denn auch der Stadtrat von Zürich, als er am 8. April 1897 über den Vorschlag der Klagpartei, den Streit direkt vor

dem Bundesgericht zu verhandeln, Beschluß faßte, als Gegenstand der Vereinbarung „den Streit zwischen der Stadt und der Gesellschaft wegen der Mietwertsteuer“ bezeichnet. Und wenn schon die Mit \rightarrow teilung dieses Beschlusses an die Nordostbahn allgemein gefaßt war, so war doch auch diese darüber nicht im Zweifel, daß die Prorogation nur den Streit über die Mietwertsteuer ergreife, sonst hätte sie nicht in ihrem Briefe an den Steuervorstand von Zürich vom 12. Juli 1897, mit Bezug auf den zwischen ihr und der Stadt Zürich damals ebenfalls hängigen Streit betreffend die Besteuerung ihres Grundbesitzes, der Gegenpartei vorschlagen können, diese Angelegenheit ruhen zu lassen, bis der gemäß Ver \rightarrow einbarung beim Bundesgericht hängig gemachte Civilprozeß be \rightarrow treffend die Mietwertsteuer erledigt sein werde. Dieser Kundgebung gegenüber kann es nicht in Betracht fallen, daß in der beim Bun \rightarrow desgericht eingereichten Klage den drei allgemein lautenden Haupt \rightarrow begehren besondere Begehren gegenüber gestellt sind, von denen gesagt ist, daß sie speziell die Mietwertsteuer betreffen. Daß die Nordostbahn nur in Hinsicht auf diese vom Bundesgericht eventuelle Feststellungen verlangt, beweist hinwieder, daß sie lediglich für diese Steuerart einen gerichtlichen Entscheid über den Berech \rightarrow nungsmodus der sie treffenden Steuer für den Fall ihres Un \rightarrow terliegens hervorrufen will. Demnach kann denn auf die drei Hauptbegehren nur in dem Sinne eingetreten werden, daß über die von der Klägerin beanspruchte Steuerfreiheit nur mit Bezug auf die Mietwerthsteuer der Stadtgemeinde Zürich entschieden wird. Da das Bundesgericht als Civilgerichtsinanz angerufen ist, steht ihm die Urteilskompetenz nur zu, wenn und soweit ein civil \rightarrow rechtlicher Anspruch im Streite liegt. Den Gegenstand des gegen \rightarrow wärtigen Rechtsstreites bildet die Frage nach Bestand und Umfang eines Steuerprivilegs, das die Klägerin gegenüber dem Anspruch der Beklagten, die Nordostbahn auf Grund des sog. Zuteilungs \rightarrow gesetzes vom 9. August 1891 für ihre im Gebiete der Stadtge \rightarrow meinde Zürich gelegenen Gebäude und Räumlichkeiten der Mietwert \rightarrow steuer zu unterwerfen, geltend macht. Daß ein solches Privileg ein, im Streitfalle auf dem Rechtsweg verfolgbares, Privatrecht begrün \rightarrow det, ist vom Bundesgericht schon mehrfach ausgesprochen worden und übrigens zwischen den Parteien nicht streitig. Das Bundes \rightarrow gericht hat demnach zu entscheiden, ob, eventuell in welchem Maße die Nordostbahn gemäß dem ihr eingeräumten Sonderrechte der Steuerfreiheit von der Entrichtung der gesetzlichen Mietwertsteuer entbunden sei. Dagegen ist es nicht Sache des Bundesgerichts, zu entscheiden, ob die Mietwertsteuer ihrem Wesen nach auf die Objekte der Nordostbahn, von denen sie bezogen werden will, verlegt werden dürfe, bzw. ob nicht bei Gebäuden und Räum \rightarrow lichkeiten, die von einer Eisenbahnunternehmung benutzt werden, begrifflich die Belastung mit einer

Mietwertsteuer ausgeschlossen sei. Dies ist eine Frage des kantonalen öffentlichen Steuerrechts, die sich an Hand der gesetzlichen Vorschriften über die Mietwertsteuer und nach dem Zweck und der Natur dieser Steuer beantwortet, und mit der sich daher das Bundesgericht nicht zu befassen hat. Der erforderliche Streitwert von 3000 Fr. ist gegeben: Der Betrag der Steuerforderung der Stadt Zürich, deren rechtliche Zulässigkeit festgestellt werden soll, übersteigt schon für ein einzelnes Steuerjahr jene Kompetenzsumme, und zudem handelt es sich um einen Rechtsanspruch auf wiederkehrende Leistungen. 2. Der Rechtsstandpunkt der Klägerin beruht auf den ihr vom Kanton Zürich erteilten Konzessionen. Bis zum 25. Oktober 1870 hat der Kanton Zürich in den von ihm erteilten Eisenbahnkonzessionen ein Steuerprivilegium in folgender Form gewährt: „Die „Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen, als für ihren Erwerb infolge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit. Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, „welche sich ohne eine unmittelbare und notwendige Beziehung zu „der Eisenbahn zu haben, in dem Eigentum der Gesellschaft befinden „möchten, keine Anwendung.“ Der Einwand der Beklagten, daß diese Privilegien durch Art. 19 der Staatsverfassung des Kantons Zürich von 1869 beseitigt worden seien, und zwar ohne daß daraus Entschädigungsansprüche erwachsen wären, und daß an Stelle der Steuerprivilegien die staatliche Subventionierung von Eisenbahnen getreten sei, ist nicht zu hören und von der Beklagten kaum ernstlich erhoben

worden. Ein solcher Eingriff in bestehende Privatrechte hätte deutlich zum Ausdruck gelangen müssen, und nur, wenn es besonders ausgesprochen oder sonst klar erkennbar wäre, könnte angenommen werden, daß die Bestimmung auch die bereits zugesicherten Privilegien erfasse (vgl. das Urteil des Bundesgerichts in Sachen der Seethalbahngesellschaft gegen Luzern, Amtl. Samml., Bd. XXIV, 2. Teil, S. 642, Erw. 2). Diese Verfassungsbestimmung ist denn auch von den Zürcher Behörden nie dahin ausgelegt worden, daß sie die vor ihrem Inkrafttreten gewährten Steuerprivilegien unwirksam gemacht hätte. Im Gegenteil haben die Behörden letztere durch Unterlassung jeder Besteuerung bis 1893 und durch die seither getroffene Ausscheidung von steuerfreien und steuerpflichtigen Linien anerkannt, und es ist auch bei Anlaß eines früheren Steuerkonfliktes zwischen der Nordostbahn und dem Fiskus des Kantons Zürich dem bundesgerichtlichen Urteil vom 6. Mai 1882 das konzessionsmäßige Steuerprivileg zu Grunde gelegt worden (Amtl. Samml., Bd. VIII, S. 359). Dieser von den Kantonsbehörden und vom Bundesgericht anerkannte Rechtszustand kann heute nicht mehr durch Anrufung des im Jahre 1869 in Kraft getretenen Art. 19 der Verfassung in Frage gestellt werden. Es ist also davon auszugehen, daß die in den Eisenbahnkonzessionen enthaltenen Steuerprivilegien auch jetzt noch zu Recht bestehen. Was den Umfang des Steuerprivilegs betrifft, so ist grundsätzlich festzuhalten, daß die Konzession eine Ausnahme von der allgemeinen Regel der Steuerpflicht schafft, und daß sich deshalb die Frage nicht so stellt, in welchem Maße in Abweichung von der allgemein gefaßten Steuerfreiheit eine Besteuerung stattfindet sei, sondern vielmehr so, wie weit das Privileg nach Wortlaut, Sinn und Zweck reiche, in der Meinung, daß abgesehen hiervon die gesetzliche Regel der Steuerpflicht Platz greife. Hierbei mag auch daran erinnert werden, daß derartige auf einer *lex specialis* beruhende Privilegien nicht ausdehnend, sondern strikte interpretiert werden müssen. Nun lauten die die Steuerfreiheit der Nordostbahn begründenden Konzessionsbestimmungen allerdings insofern sehr allgemein, als nicht nur die zum Betrieb der konzessionierten Linie dienenden Objekte steuerfrei erklärt sind, vielmehr die

Gesellschaft als solche persönlich für ihr Vermögen und ihren Erwerb von jeglichen Staats- und Gemeindesteuern, die sonst im Kanton Zürich von ihr erhoben werden könnten, befreit wird. Die Anwendung der genannten Steuerarten, der Vermögens- und der Erwerbssteuer, ist somit der Gesellschaft als solcher gegenüber ausgeschlossen: sie genießt in dieser Beziehung ein persönliches Privileg. Diese Steuerbefreiung hat ihren rechtspolitischen Grund offenbar in der Erwägung, daß die Eisenbahngesellschaften dadurch, daß sie einen großen Teil des Verkehrs vermitteln, einem allge- \rightarrow meinen Bedürfnis entgegenkommen und einen öffentlichen Zweck erfüllen; um der Gesellschaft die Erfüllung dieses Zwecks zu er- \rightarrow leichtern, nimmt die staatliche Gemeinschaft ihre Steuerkraft nicht in Anspruch. Das Steuerprivileg steht sonach in engstem Zu- \rightarrow sammenhang mit dem Zweck der Bahngesellschaften, dem Betrieb des Transportgeschäftes auf den ihnen gehörenden Linien. Nur weil die Gesellschaften die volkswirtschaftlich wichtige Einrichtung der Bahnen zu schaffen und zu betreiben unternommen haben, ist ihnen Steuerfreiheit gewährt, woraus folgt, daß sie von Steuer auch nur befreit sind, soweit sie einen solchen Betrieb ausüben. Die Zweckbestimmung ist in Bezug auf die Steuerfrage das aus- \rightarrow schlaggebende Moment; dieselbe befreit Vermögen und Erwerb der konzessionierten Unternehmung in dem Maße und Umfange von der Steuerpflicht, in welchem sie dem konzessionsmäßigen Betrieb dienen bzw. daraus herrühren. Mit Bezug auf die Erwerbssteuer ist dies in den fraglichen Konzessionsbestimmungen ausdrücklich beigefügt. Und daß auch das Vermögen nur steuerfrei gelassen werden wollte, soweit es dem Bahnbetriebe dient, zeigt der zweite Satz der Klausel, der für Gebäulichkeiten und Liegenschaften, die keine unmittelbare und notwendige Beziehung zu der Eisen- \rightarrow bahn haben, die Regel der Steuerpflicht wieder herstellt. Es ist ferner zu beachten, daß die einzelnen Konzessionen sich jeweilen nur auf bestimmte Linien beziehen, die freilich über das Gebiet eines Kantons hinausreichen können, und daß sich deshalb die darin eingeräumte Steuerbefreiung nur auf die betreffenden Linien beziehen kann; m. a. W. es ist steuerrechtlich, bzw. im Hinblick auf die Steuerbefreiung die Linie, welche den Gegenstand einer Konzession bildet, und der Betrieb derselben als selbständiges

Unternehmen zu betrachten. Aber freilich sind dann die Linien, für welche in den Konzessionen Steuerfreiheit gewährt ist, sowohl hinsichtlich des Vermögenswertes, den sie repräsentieren, als hin- \rightarrow sichtlich des Erwerbes, der durch ihren Betrieb erzielt wird, gänz- \rightarrow lich von Steuern befreit, und können weder solche Wert- oder Erwerbsvermehrungen, welche die ordentliche Verkehrszunahme auf den betreffenden Linien hervorgerufen hat, noch auch solche in Betracht fallen, welche davon herrühren, daß den steuerfreien Linien von andern neuen Linien, für die vielleicht ein Steuerpri- \rightarrow vileg nicht gewährt wurde, ein vermehrter Verkehr zugeführt wird. Auch die Bewältigung dieses Verkehrs gehört, steuerrechtlich be- \rightarrow trachtet, zum konzessionsmäßigen Betrieb der ursprünglich vorhan- \rightarrow denen Linien. Es kann ferner nichts darauf ankommen, daß durch Gesetz und Vereinbarung zwischen den einzelnen konzessionierten Linien und den bestehenden Bahngesellschaften eine weitgehende Betriebseinheit durchgeführt ist, die namentlich darin sich geltend macht, daß nicht nur einzelne Wagen, sondern ganze Zugskom- \rightarrow positionen von einer Linie auf die andere, von dem Netz der einen Gesellschaft auf das der andern hinüberrollen. Auch diesen Verkehr besorgt die einzelne konzessionierte Linie von dem Punkte an, wo die andere in sie einmündet, als ihren eigenen, und es darf derselbe, falls jene keine Steuerfreiheit genießt, nicht besteuert werden, selbst wenn die Linie, von der die Züge oder einzelnen Wagen herkommen, die Steuerfreiheit nicht genießt. 3. Wird an Hand dieser allgemeinen Erörterungen untersucht, ob und inwieweit die Klägerin, gestützt auf ihre Konzessionen,

verlangen könne, daß der Hauptbahnhof in Zürich und ihre übrigen, auf dem Gebiete der Gemeinde Zürich gelegenen Gebäude und Räumlichkeiten nicht der Mietwertsteuer unterworfen werden, so ist zunächst festzustellen, daß die Mietwertsteuer als eine Art realer Vermögenssteuer, und zwar als Ertragssteuer aufgefaßt werden muß. Dieselbe wird nach § 75 des Zuteilungsgesetzes von jeder im Gebrauche stehenden Wohnung, mit Ausnahme der Amtswohnungen, sowie von jedem benutzbaren Geschäfts- und Gewerbelokal, mit Ausnahme der Wirtschaften, bezogen, und zwar vom jeweiligen Eigentümer der Räumlichkeiten. Die Bemessungsgrundlage bilden sonach gewisse Bestandteile der im Gemeindebann gelegenen unbeweglichen Güter, und den Maßstab für die Steuerumlage giebt der Mietwert dieser Objekte ab, der nach Mitgabe der bestehenden Mietverträge, eventuell nach dem Verkehrswert des Gebäudes ausgemittelt wird (vergl. Art. 8 der städtischen Verordnung über die Mietwertsteuer vom 3. November 1894). Von vornherein ist nun klar, daß Gebäude und Räumlichkeiten, die der Nordostbahngesellschaft gehören, die aber nicht zu Bahnzwecken dienen, des Steuerprivilegs nicht teilhaftig sind und deshalb gegebenen Falles auch zur Mietwertsteuer herangezogen werden können (wie dies von der Nordostbahn selbst hinsichtlich des Lagerhauses und des Spritkellers anerkannt ist). Daß ein mit dem Bahnbetrieb nicht zusammenhängendes Gewerbe in einem sonst diesem dienenden Gebäude betrieben wird, ändert hieran nichts, selbst dann nicht, wenn die Lokalitäten, in denen sich die verschiedenen Betriebe abspielen, ganz oder teilweise die nämlichen sein sollten. Denn nicht die Gebäude und Räumlichkeiten als solche, sondern ihr Mietwert wird besteuert und dieser wird da, wo im gleichen Gebäude mehrere Betriebe oder Gewerbe ausgeübt werden, von diesen allen beeinflusst. Wenn daher nur einer dieser Betriebe Steuerfreiheit genießt, so ist in Ansehung der Mietwertsteuer nur die auf diesen Betrieb fallende Wertquote steuerfrei, während der Mietwert, der dem Objekt aus einem nicht privilegierten Betrieb erwächst, zur Steuer herangezogen werden kann. Daraus folgt, daß die Gebäude und Räumlichkeiten der Nordostbahn, die auf dem Gebiete der Stadt Zürich liegen, nur soweit von der Entrichtung der Mietwertsteuer befreit sind, als sie zum Betriebe der konzessionsmäßig von Steuern befreiten Linien dienen, während sie mit jener Steuer belegt werden können, soweit sie wegen der Benutzung zu andern Zwecken einen erhöhten Mietwert repräsentieren. Es kann aber weiterhin nicht zweifelhaft sein, daß der Betrieb von Linien, denen in der Konzession die Steuerfreiheit nicht zugesichert worden ist, in Hinsicht auf die Mietsteuerpflicht der Gebäude und Räumlichkeiten, in denen er sich abspielt, wie ein dem ursprünglichen, steuerfreien Gewerbe fremder Betrieb zu betrachten ist und daß, soweit den Objekten von daher ein erhöhter Mietwert zukommt, das Steuerprivileg cessiert.

Thatsächlich liegen nun die Verhältnisse beim Zürcher Bahnhof und den übrigen der Nordostbahn gehörenden, im Gebiete der Stadt Zürich befindlichen Gebäuden und Räumlichkeiten so, daß ein Teil ihres Mietwertes durch den Betrieb steuerpflichtiger Linien hervorgerufen wird. Einmal ist klar, daß die Bahnhofräumlichkeiten als solche und die zum speziellen Bahnhofdienst nötigen Einrichtungen infolge der Einführung steuerpflichtiger Linien an Mietwert gewonnen haben. Man setze den Fall, daß die neuen steuerpflichtigen Linien, d. h. die links- und die rechtsufrige Zürichseebahn, als selbständige Unternehmungen gegründet worden wären, so erhellt ohne weiteres, daß sie für die Benutzung des Bahnhofs Zürich und seiner Einrichtungen einen entsprechenden Zins hätten entrichten müssen, der kapitalisiert den Mietwert des Bahnhofs und seiner Einrichtungen repräsentiert, soweit er durch die Einführung dieser Linien erhöht bzw. geschaffen worden ist. In Ansehung der beiden genannten Linien ist somit der Bahnhof

Zürich mit seinen Einrichtungen für den speziellen Betriebsdienst als eine besondere gewerbliche Einrichtung anzusehen, die als solche auch mit einer Mietwertsteuer belegt werden kann. Im Zürcher Hauptbahnhof wird aber weiter von der Nordostbahngesellschaft der größte Teil der allgemeinen Verwaltung und des centralen Betriebsdienstes besorgt, die sich auf ihre sämtlichen Linien und auch auf Nebengeschäfte, wie die Dampfbootunternehmungen auf dem Zürich- und dem Bodensee, beziehen, während ein anderer Teil dieser Thätigkeit in besondern, in verschiedenen Stadtteilen gelegenen Gebäuden ausgeübt wird. Die Bahnhofräumlichkeiten und die übrigen Verwaltungsgebäude dienen also auch in dieser Richtung zum Teil steuerpflichtigen Linien der Nordostbahn. Da diese, als von der Nordostbahn getrennte Unternehmungen gedacht, entweder eigene, mietwertsteuerpflichtige Gebäude erstellen oder der Nordostbahn einen Mietzins entrichten müßten, kann der Mehrwert, der den vorhandenen Gebäuden aus der Inanspruchnahme für die steuerpflichtigen Linien zukommt, ebenfalls besteuert werden. Hiernach erscheint es denn für die Frage der Steuerpflicht als gleichgültig, ob die von steuerpflichtigen Linien betriebsdienstlich bzw. für steuerpflichtige Linien betriebs- und verwaltungsdienstlich mitbenutzten Bahnhöfeinrichtungen schon zur Befriedigung der Bedürfnisse der steuerfreien Linien in gleicher Zahl und in gleichem Umfange notwendig seien bzw. gewesen seien oder nicht. Wirtschaftlich und steuerrechtlich kommt es auf der Grundlage der Konzessionen bloß darauf an, ob die fraglichen Objekte ausschließlich steuerfreien Linien dienen, oder ob sie — ganz oder teilweise auch für steuerpflichtige Linien in Anspruch genommen werden. Es wäre gegenüber den andern Steuerpflichtigen und dem Gemeinwesen, das die Steuer erhebt, unbillig, wenn eine gewerbliche Unternehmung in Hinsicht auf Einrichtungen, für die sie ordentlichweise Steuer entrichten müßte, steuerfrei bleiben würde, weil diese Einrichtungen mit Rücksicht auf ein anderweitiges Geschäft von der Steuer ausgenommen sind. Immerhin spricht der Umstand, daß bisher vollständig steuerfreie Objekte wegen ihrer Mitbenutzung für eine andere Unternehmung steuerpflichtig werden, ohne daß eine verhältnismäßige Vergrößerung derselben die Folge davon gewesen wäre, für eine billige und mäßige Anwendung der Steuer, und dies namentlich für die ersten Jahre des erweiterten Betriebes. 4. Nach den bisherigen Ausführungen müssen die drei Hauptbegehren der Klage, soweit darüber überhaupt zu urteilen ist, verworfen werden; dagegen sind die Eventualbegehren grundsätzlich gutzuheißen, und handelt es sich nun weiterhin darum, soweit streitig, die Ausscheidung zwischen mietsteuerpflichtigen und steuerfreien Objekten bzw. Räumlichkeiten vorzunehmen, und die Quote des Mietwertes der gemeinsam für steuerpflichtige und steuerfreie Linien benutzten Gebäude und Lokalitäten zu bestimmen, von welchen konzessionsgemäß keine Steuer erhoben werden darf. In beiden Richtungen muß dem Richter das Gutachten der Sachverständigen wegleitend sein, da die Beantwortung der Fragen wesentlich von der Einsicht in die Technik und Verwaltung des Eisenbahnbetriebes abhängt. Schlechtweg hinzunehmen ist das Befinden der Experten in seinen rein thatsächlichen Feststellungen und Schlußfolgerungen. Die diesbezüglich heute vom Vertreter der Beklagten vorgebrachten Bemängelungen sind nicht mehr zu hören, weil sie die ihr bei der Mitteilung des Gutachtens zur Stellung von Erläuterungs- oder Ergänzungsfragen gesetzte Frist unbenutzt

hat verstreichen lassen und es sich keineswegs etwa um bloße Rechnungs- oder Schreibfehler oder dergleichen handelt. Auch da wird sich der Richter an das Befinden der Experten anlehnen, wo diese aus den festgestellten Thatsachen gutachtlich ihre Ansicht über die zu lösenden Fragen eröffnen, wieweil er hier an die Auffassung der Experten

nicht unbedingt gebunden ist. In dieser Richtung vermag nun nur in einem Punkte das Expertengutachten nicht zu überzeugen, nämlich hinsichtlich der Frage, ob die Dienstwohnungen, welche der Direktionspräsident der Nordostbahn, als Vorsteher des Betriebsdepartements, im früheren Aufnahmsgebäude, und der Bahn-Oberingenieur im Vorbahnhofe inne hatten, von der Mietwertsteuer befreit seien. Die Experten begründen ihre bejahende Ansicht damit, daß es in gewöhnlichen Verhältnissen für den Betrieb und seine Sicherheit förderlich sei, wenn der Betriebsdirektor und der Oberingenieur im Hauptbahnhofe des ganzen Netzes oder in dessen unmittelbarer Nähe wohnen, und daß es in das Ermessen jeder Bahnverwaltung gestellt werden müsse, ob sie diesen Interessen entgegenkommen wolle oder nicht. Die Experten führen aber selbst an, daß das Institut der Amtswohnungen im allgemeinen bei den schweizerischen Bahnen weder für die Oberbeamten, noch für den Betriebsdirektor bestehe. Und gerade daraus, daß sie es in das Ermessen der einzelnen Verwaltungen legen möchten, ob sie solche Amtswohnungen errichten wollen, erhellt, daß dies jedenfalls nicht als dienstliches Erfordernis angesehen werden kann. Dagegen ist mit den Experten und aus den von ihnen angeführten Gründen anzunehmen, daß die Bahnhofrestaurationen eine unmittelbare und notwendige Beziehung zur Eisenbahn haben und daß die dazu gehörenden Wohnräume des Wirtes und seines Dienstpersonals als Zubehörden der Wirtschaftsräume gelten dürfen (vergl. auch das Urteil des Bundesgerichts in Sachen Etat de Vaud contre Compagnie du Jura-Simplon vom 26. Juni 1895 Erw. 3) Was die Ausmittlung der nicht steuerpflichtigen Quote der in der Stadt Zürich befindlichen Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen der Nordostbahn betrifft, so ist mit den Experten ein Unterschied zu machen, je nachdem dieselben für die centrale Verwaltung und den centralen Betriebsdienst oder für den speziellen Betriebsdienst des Hauptbahnhofes benutzt werden. In Hinsicht auf die zuletzt genannte Inanspruchnahme stellen sich als steuerpflichtige Linien nur die links- und rechtsufrige Zürichseebahn dar, während die Stammlinien Zürich-Baden und Zürich-Oerlikon mit allem Verkehr, der sich darauf abspielt, auch soweit er von steuerpflichtigen Linien herrührt, als steuerfrei gelten müssen. Ebenso haben die Betriebsfunktionen, welche die Vereinigten Schweizerbahnen infolge eines Übereinkommens mit der Nordostbahn an deren Stelle auf der steuerfreien Nordostbahnstrecke Wallisellen-Zürich ausüben, als solche der Nordostbahn selbst zu gelten, wie die Experten des nähern ausgeführt haben, und ist nicht einzusehen, weshalb die steuerfreie Nordostbahn steuerpflichtig werden sollte, weil sie einen Teil des ihr konzessionsmäßig zukommenden Eisenbahnbetriebs den, vom Kanton Zürich übrigens für ihre Linie ebenfalls mit dem Steuerprivileg aus gestatteteten, Vereinigten Schweizerbahnen zu überlassen für gut gefunden hat. Wieder in Übereinstimmung mit den Experten empfiehlt es sich, den Maßstab für die Steuerquote, die von den für den speziellen Betriebsdienst benutzten Räumlichkeiten im Bahnhof Zürich zu entrichten ist, in dem Zahlenverhältnis der auf steuerpflichtigen Linien ein- und auslaufenden Wagenachsen zu den Wagenachsen aller Linien zu finden. Unter Berücksichtigung der Billigkeit wird diese Quote für die Jahre 1893/95 auf 20 % und für die Jahre 1896/98 auf 25 % des Mietwertes durchschnittlich festzusetzen sein. Die Berechnung für die spätern Jahre ist auf der nämlichen Grundlage festzustellen. Diese Steuerquoten haben, wie die Experten sagen, auf sämtliche der Mietwertsteuer unterstellbare Objekte Anwendung zu finden, die nicht der Centralverwaltung und dem Centralbetriebsdienste dienen. Anders ist vorzugehen bei der Berechnung der Steuerquote für die von der centralen Verwaltung und dem centralen Betriebsdienst benutzten Räumlichkeiten. Hier geben die Betriebseinnahmen der steuerpflichtigen Linien das Maß

der Beanspruchung der Bahneinrichtungen an, und der richtige Maßstab liegt, wie auch die Experten erklären, in dem Verhältnis jener Einnahmen zu den Betriebseinnahmen aller Linien der Nordostbahn. Die Aus-

scheidung zwischen steuerfreien und steuerpflichtigen Linien muß hier eine andere sein, als bei der Feststellung der Steuerquote der für den speziellen Betriebsdienst benutzten Räumlichkeiten. Als steuerpflichtige Linien sind nämlich die sämtlichen Strecken ihrem konzessionsmäßigen Bestand zu betrachten, die sich im Besitz und in der Verwaltung der Nordostbahn befinden und für die die Zürcher Konzession nicht Steuerfreiheit zugesichert hat, während umgekehrt als steuerfrei auch diejenigen außerhalb des Kantons Zürich gelegenen Strecken zu betrachten sind, die einen Bestandteil von Linien bilden, für die der Kanton Zürich die Steuerfreiheit gewährt hat, oder die von anderen Kantonen zu einer Zeit mit dem Steuerprivileg konzessioniert worden sind, als der Kanton Zürich ausnahmslos in seine Eisenbahnkonzessionen das Steuerprivileg aufgenommen hat, d. h. bis zum 25. Oktober 1870. Unter Berücksichtigung der besondern Fähigkeit des Verwaltungsdienstes, ohne erhebliche Kostenvermehrung und ohne wesentliche bauliche Erweiterungen neue Unternehmungen mitbedienen zu können, und der mehr volkswirtschaftlichen als privatwirtschaftlichen Bedeutung solcher Zweigunternehmungen erscheint es nach Maßgabe der Expertise als gerechtfertigt, die Mietwertsteuerquote für die unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen Verwaltung und des centralen Betriebsdienstes in Betracht fallenden Objekte zu 25 % des Mietwertes für die Jahre 1893/95 und zu 30 % für die drei folgenden Jahre anzusetzen. In diesen Ansätzen ist die Beteiligung der Dampfbootverwaltungen an den Spesen der allgemeinen Verwaltung, die verhältnismäßig unbedeutend ist, in Rechnung gebracht. Bei den Betriebseinnahmen sind auch die der nichtsteuerfreien Linien Augst=Pratteln und Koblenz=Stein mitgerechnet, an denen der Centralbahn Miteigentum zusteht. Es wird Sache der Miteigentümer sein, das auf die beiden Strecken entfallende Steuerbetreffnis unter sich zu verrechnen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: 1. Auf die Hauptklagebegehren wird, soweit sie sich auf andere Steuern als die Mietwertsteuer der Stadt Zürich beziehen, nicht eingetreten. 2. In Hinsicht auf die Mietwertsteuer der Stadt Zürich werden die Hauptklagebegehren abgewiesen, die Eventualbegehren aber wie folgt zugesprochen a) Der Zürcher Hauptbahnhof mit Inbegriff aller Bahnzwecken dienenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen, sowie die im Hauptklagebegehren III angeführten anderweitigen Gebäude (Räumlichkeiten) sind insoweit steuerfrei, als sie dem Betriebe und der Verwaltung vom Kanton Zürich und von andern Kantonen bis zum 25. Oktober 1870 mit Steuerprivileg konzessionierter Eisenbahnlinien der Nordostbahn dienen. Zu den in diesem Sinne steuerfreien Objekten gehören auch die Bahnhofrestaurationen und die Wohnräume des Restaurateurs und seines Dienstpersonals, nicht dagegen die s. Z. vom Direktionspräsidenten als Vorsteher des Betriebsdepartements im Aufnahmgebäude innegehabte Wohnung und die Dienstwohnung des Bahnoberingenieurs. Diese Steuerfreiheit erleidet keine Änderung durch die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen=Zürich und des Hauptbahnhofes der Nordostbahn von Seite der Vereinigten Schweizer Bahnen. b) Sofern und soweit dagegen die unter litt. a) aufgeführten Objekte der Verwaltung und dem Betriebe anderer, mit dem Steuerprivileg nicht ausgestatteter Eisenbahnlinien der Nordostbahn dienen, haben sie auf Steuerfreiheit keinen Anspruch und es ist die steuerpflichtige Quote im Sinne von Erwägung 4 festzusetzen.

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