

o

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Eingabe des Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen und des Verbandes schweizerischer Drahtseilbahngesellschaften vom April 1910 betreffend die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen.

(Vom 31. Mai 1910.)

Tit.

Die Kommission des Ständerates für die Behandlung der Frage des Reinertrages der Privatbahnen hat uns mit Schreiben vom 29. April 1910 ersucht, uns noch über die neueste Eingabe der Sekundär- und Drahtseilbahnen vom April 1910, insbesondere über die darin gestellten Eventualanträge auszusprechen und der Kommission auch die neue bundesrätliche Verordnung betreffend die Ermittlung des Reingewinnes der Privatbahnen, die nach Ansicht des Bundesrates an Stelle derjenigen vom 31. Mai 1904 treten soll, im Entwurf mitzuteilen. Ferner wird bemerkt, dass im Schosse der Kommission angeregt wurde, es möchte in der neuen Verordnung eine allgemeine Vorschrift des Inhaltes Aufnahme finden, dass die Konzessionsvorschriften über Taxreduktionen überhaupt nur zu vollziehen seien, wenn wichtige öffentliche Interessen im Spiele seien.

Dem Wunsche der Kommission nachkommend, beehren wir uns, Ihnen zunächst unsere Bemerkungen zu den einzelnen Abschnitten der Eingabe mitzuteilen:

Ad I. Die Behauptung der Eingabe, dass zwischen den Ziffern 1 und 2 des in der Botschaft enthaltenen Beschlus-entwurfes ein Widerspruch zu Tage trete, ist unrichtig. Dass der Ausdruck „Reinertrag“ verschiedene Deutungen zulasse, wird in der Botschaft nicht bestritten. Letztere liefert aber den Beweis, dass dieser Begriff, soweit es sich um die Taxherabsetzung, die Konzessionsgebühren und die Entschädigung für Posttransporte handelt, sich von jeher auf den Reingewinn des Aktienkapitals bezog, während beim Rückkauf von Bahnunternehmungen jeweilen auf den Reinertrag des Transportgeschäftes abgestellt wurde. Wieso die Beibehaltung der bisherigen Interpretation eine Rechtsverletzung sein soll, vermögen wir nicht einzusehen. Der in der Botschaft enthaltene Antrag soll für die Zukunft die bisherige von den Staatsbehörden und den Bahngesellschaften richtig befundene Auslegung des Reinertragsbegriffes festlegen, und zwar sowohl für die bestehenden als für die zukünftig zu erteilenden Konzessionen.

Ad II. Auch die Behauptung, dass die Auslegung, die der Bundesrat dem Reinertragsbegriff gebe, mit dem Wortlaute der Konzessionen unvereinbar sei, ist von der Aufsichtsbehörde schon mehrfach widerlegt worden. Der Art. 30 der „Normalkonzession“, auf den sich die Eingabe beruft, behandelt ausschliesslich den Rückkauf der Bahnunternehmungen. Dass in diesem Falle der Reinertrag aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben gebildet wird, stimmt mit den Ausführungen unserer Botschaft überein. Dafür, dass sich diese Interpretation auch auf den Art. 28, der die Herabsetzung der Taxen behandelt, beziehe, bleibt die Eingabe den Beweis schuldig. Die bisherige Praxis widerspricht dieser Auffassung. Die nähere Definierung, die in dem den Rückkauf betreffenden Art. 30 gegeben wird, spricht eher dafür, dass die gesetzgebende Behörde damit ausdrücklich eine Abweichung von dem die Taxherabsetzung betreffenden, in Art. 28 erwähnten „Reinertrag“ festlegen wollte. Auch der Umstand, dass im Art. 28 von dem prozentualen Reinertrag gesprochen wird, der ja bei der Festsetzung des Rückkaufswertes gar nicht in Betracht kommt, lässt den Schluss zu, dass die Aufstellung eines einheitlichen Reinertragsbegriffes von der Bundesversammlung nicht beabsichtigt worden war. Wenn dem Reinertragsbegriff in der Konzession eine einheitliche Deutung

gegeben werden wollte, so wäre die nähere Definition wohl in Art. 28 und nicht erst in Art. 30 erfolgt. Unter dem Ausdruck „Reinertrag“ kann sprachlich sowohl der „Reinertrag des Transportgeschäftes“ als der „Reinertrag des Aktienkapitals“ verstanden werden. Nachdem für letzteren Begriff der eindeutige Ausdruck „Reingewinn“ besteht, empfiehlt sich die Anwendung dieses Wortes bei zukünftigen Konzessionen. Die uns von der Eingabe unterschobene Absicht, dem bisherigen Ausdruck damit eine neue Auslegung geben zu wollen, besteht keineswegs. Eine solche Zumutung würde sich auch gegen die Stellungnahme der eidgenössischen Räte richten. Das zeigen folgende Hinweise.

Von dem letztthin verstorbenen Regierungsrat Ritschard ist in der Nationalratsitzung vom 20. Juni 1907 erklärt worden, dass der Rückkauf und die Taxfrage verschiedene Dinge seien. Der erstere berühre private und die Taxherabsetzung, d. h. die Einwirkung auf den Gewinn, öffentliche Interessen.

Noch einlässlicher sprach sich Herr Nationalrat Vital als Referent der nationalrätlichen Kommissionsmehrheit bei Behandlung des Rekurses der Berner Oberland Bahnen aus. Er empfahl die Zustimmung zum Antrage des Bundesrates im Hinblick auf die Botschaft zum Eisenbahngesetz von 1872, die kantonalen auf Aktienkapital lautenden Bestimmungen, die Beratungen anlässlich der Normalkonzession, die Praxis bei Erhöhung und Herabsetzung von Taxen, die Berechnung der Postenschädigungen und die seit fünfzig Jahren erfolgte Erhebung von Konzessionsgebühren.

Nach gewalteter Diskussion hat der Nationalrat mit grosser Mehrheit den Antrag des Bundesrates gutgeheissen. Der Ständerat entschied in gleicher Weise.

Ad III. Wie die Botschaft ausführt, ist der Taxherabsetzungskartikel seinerzeit in die Konzessionen aufgenommen worden, um die Gesellschaften zu verhindern, allzuhohe Dividenden zu verteilen. Eine allzuweit gehende Dividendenpolitik, und damit in Verbindung das übermässige Hinauftreiben der Eisenbahnaktienkurse, kann aber nur verhütet werden, wenn an der bisherigen Interpretation des Reinertrages festgehalten wird. Den Beweis hierfür liefert das folgende Beispiel, das zeigt, wie bei der im Sinne der Eingabe geänderten Interpretation die Dividende hinaufgeschraubt werden könnte:

Eine Gesellschaft mit einem Kapital von 2 Millionen Franken erziele einen Überschuss von Fr. 120,000. Besteht das Kapital nur aus Aktien, so wird eine Rendite von 6 % erzielt. Durch Reduktion des Aktienkapitals unter Aufnahme eines Obligationenleihens (zu 4 %) ändert sich die Rendite der Aktien wie folgt:

Obligationenkapital	Zins	Aktienkapital	Dividende	Rendite
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%
1,000,000	40,000	1,000,000	80,000	8
1,500,000	60,000	500,000	60,000	12
1,750,000	70,000	250,000	50,000	20

Dass den Interessenten einiger Sekundär- und Drahtseilbahnen die Möglichkeit, zu so hohen Dividenden zu gelangen, dienen würde, wollen wir nicht bestreiten. Es kann aber nicht die Aufgabe des Bundes sein, durch Änderung des bisher für die Taxherabsetzung geltenden Reinertragsbegriffes die Erreichung dieses Zieles zu ermöglichen. Wenn die Bundesversammlung im Jahre 1885 bei Erteilung der Konzessionen die Dividendengrenze von 8 auf 6 % hinuntersetzte, so ist dies darauf zurückzuführen, dass sie eine Rendite von 6 % für Aktien von Eisenbahnunternehmungen als genügend betrachtete. Die Zinsverhältnisse haben sich seither nicht in einer Weise geändert, dass ein Bedürfnis vorläge, durch Änderung des Reinertragsbegriffes eine Erhöhung dieser Rendite zu gestatten. Das obige Beispiel zeigt auch, dass die Änderung der Interpretation des Taxartikels im Sinne der Eingabe zu bedenklichen Ungleichheiten führen müsste. Eine Gesellschaft, die keine Obligationenschuld besitzt, müsste die Taxen reduzieren, wenn die Dividende von 6 % wenig überschritten wird, während anderen Gesellschaften, die Obligationenschulden besitzen, die Möglichkeit gewahrt wäre, 8, 12, 20 und mehr Prozent auszurichten, ohne dass sie zu einer Taxherabsetzung angehalten werden könnten. Wäre dies billig?

Die Eingabe legt sodann grosses Gewicht darauf, dass bei der bundesrätlichen Auslegung des Art. 28 der Rückkaufspreis einer Bahnunternehmung unter Umständen vom Verhältnis des Aktienkapitals zum Obligationenkapital beeinflusst werde. Den 6 % rentierenden Bahnen ist es möglich, durch Erhöhung des Aktienkapitals unter entsprechender Herabsetzung des Obligationenkapitals die Taxreduktion hinauszuschieben und damit den Reinertrag des Transportgeschäftes, auf den bei Ermittlung des Rückkaufswertes abgestellt wird, zu erhöhen. Eine solche Kapitalumwandlung hat auch bei einigen Bahnunternehmungen, so bei der Drahtseilbahn Lugano-San Salvatore, der Gütschbahn und der Beatenbergbahn stattgefunden. Diesem Umstande ist dennoch keine grosse Bedeutung beizumessen. Nur wenige Unternehmungen können zu diesem Mittel greifen, ohne eine Verminderung der Aktienrendite zu riskieren, und zudem kommen hierbei nur Bahnen in Frage, bei denen es zweifelhaft erscheint, ob sie der Bund je zurückkauft. Es würde aber auch im Rückkaufsfalle keine Abweichung von dem bundesgerichtlichen Entscheide im Rückkaufs-

prozesse der Zentralbahn stattfinden. Der Bund hätte jeweilen das 25fache des Reinertrags des Transportgeschäftes zu zahlen, ohne auf das Verhältnis zwischen Aktien- und Obligationenkapital Rücksicht zu nehmen.

Bei der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen spielte der Taxartikel tatsächlich keine Rolle, und es ist auch nicht vorauszusetzen, bei welcher andern Unternehmung sich für den Rückkauf Vorteile aus einer Änderung im Kapitalbestande schaffen liessen.

Die Eingabe kritisiert die Schlussfolgerungen, die aus dem in der Botschaft enthaltenen Beispiel, das die Bedeutungslosigkeit solcher Kapitaländerungen erweisen soll, gezogen werden. Sie behauptet, der höhere Reinertrag gewähre dem Bund keine Kompensation für den zu zahlenden höheren Rückkaufspreis. Der Bund müsste nach Übernahme einer solchen Bahn sofort die Taxen heruntersetzen oder grössere Auslagen für Betriebsverbesserungen machen, wodurch die Betriebsüberschüsse so reduziert würden, dass sie zur Verzinsung und Amortisation des Rückkaufspreises nicht mehr genügten. Dieser Einwand ist nicht beweiskräftig. Der Bund bedarf unter der Annahme, dass die Eisenbahnschuld zu $3\frac{1}{2}$ % verzinst wird, einer Rendite von zirka 4 % des für den Bahnerwerb verwendeten Kapitals, um neben der Verzinsung die gesetzliche Amortisation durchführen zu können. Findet der Rückkauf auf Grund des Reinertrages statt, und hat der Bund den 25fachen Betrag desselben zu zahlen, so kann er die Taxen der erworbenen Unternehmung nur herabsetzen, wenn sich durch die Verstaatlichung Betriebsersparnisse erzielen lassen.

Der Taxherabsetzungsartikel der Konzessionen hat überhaupt für die Gesamtheit der schweizerischen Privatbahnen nicht die grosse Bedeutung, die ihm die Eingabe beimisst. Bis jetzt haben nur wenige schweizerische Privatbahnen die zulässige Reingewinnsgrenze überschritten und es wurde in den meisten Fällen zwischen der Aufsichtsbehörde und den betreffenden Bahnen mit Leichtigkeit eine Verständigung über die Taxherabsetzung erzielt. Nur bei der Drahtseilbahn Lugano-San Salvatore und den Berner Oberland Bahnen musste die Bundesversammlung die Taxreduktion festsetzen. Die meisten schweizerischen Privatbahnen sind zu dem Zwecke erstellt worden, die von ihnen bedienten Gegenden wirtschaftlich zu heben. Sie verfolgen nicht das Ziel, hohe Dividenden auszurichten und werden, in richtiger Erkenntnis ihrer Aufgabe, freiwillig Taxermässigungen durchführen, bevor der Reingewinn die konzessionsgemässe Grenze überschreitet. Verhältnisgemäss wenige Bahnen werden in den Fall kommen, von der Aufsichtsbehörde zur Herabsetzung der Taxen verhalten zu werden.

Aber auch letzteren gegenüber bedeutet die Konzessionsvorschrift keine rigorose Massnahme. Sie verhindert nur die Ausrichtung allzuhoher Dividenden. Wird durch die verfügte Taxherabsetzung der Betriebsüberschuss stärker geschmälert, als beabsichtigt war, so stehen einer Wiedererhöhung keine grossen Schwierigkeiten gegenüber. Beruht die Taxherabsetzung auf einer Verständigung zwischen der Aufsichtsbehörde und der Bahngesellschaft, so kann eine Wiedererhöhung der Taxen von der Aufsichtsbehörde zugestanden werden, sofern die finanziellen Verhältnisse der Unternehmung dies rechtfertigen. Hat, wie im Falle der Berner Oberland Bahnen, die Bundesversammlung die Taxherabsetzung mittels Konzessionsänderung durchgeführt, so ist für die Wiedererhöhung eine nochmalige Konzessionsänderung nötig.

Diese Ausführungen dürften auch genügen, um die Unrichtigkeit der auf den Seiten 13/14 der Eingabe enthaltenen Folgerungen zu beweisen. Wir glauben darauf verzichten zu können, auf dieselben näher einzutreten.

Die Eingabe kritisiert sodann die Erwägungen der Botschaft (Seite 3 und ff.), die sich auf die Verhandlungen anlässlich der Konzessionierung der Linie Thun-Konolfingen gründen, ohne indessen für ihre Behauptungen irgend einen Beweis erbringen zu können. Die Zeitungsberichte über die bezüglichen Verhandlungen der Bundesversammlung, an deren Richtigkeit nicht zu zweifeln ist, weisen überzeugend nach, dass unter dem Reinertrag der Ertrag des Aktienkapitals verstanden wurde. Ebenso beweist die bundesrätliche Botschaft zu der Konzession Kriens-Luzern vom 17. Dezember 1885, dass man auch bei der Herabsetzung des Reinertragsmaximums von 8 auf 6 % den Aktienertrag im Auge hatte. Die Botschaft bemerkt ausdrücklich, dass durch diese von der Luzerner Regierung verlangte Herabsetzung des Maximums dafür gesorgt sei, dass den Aktionären der Bahngesellschaft ein übermässiger Gewinn nicht zukomme. Durch die in der Eingabe verlangte Interpretation der Reinertragsbestimmung würde dieser Zweck nicht erreicht, da, wie wir nachgewiesen haben, in diesem Falle die Gesellschaften 6 % weit übersteigende Dividenden verteilen könnten. Ganz aus der Luft gegriffen ist die Vermutung, dass auch die Zentralbahn im Jahre 1873 der Theorie des Bundesrates nicht zugestimmt habe. Den Beweis hierfür liefert die Rekurschrift der Centralbahn vom 31. Dezember 1897 in ihrem Rückkaufsprozess. Auf Seite 8 derselben wird von der Gesellschaft auf Grund von Aktenstücken

ausdrücklich festgestellt, dass im Jahre 1872, als der Bundesrat von der Centralbahn eine Taxreduktion forderte, allgemein sowohl seitens der Bahnverwaltung als von Seite des Bundesrates die Verzinsung der Anleihen als Teil der Betriebsausgaben angesehen worden ist. Es wird ausgeführt, dass die Bahnverwaltung dem Begehren Folge geleistet habe, obschon sich bei weitem kein 10 %iger Ertrag ergeben hätte, wenn im Sinne der für den Rückkauf vom Bundesrat aufgestellten Reinertragsinterpretation gerechnet worden wäre. Auf das Aktienkapital bezogen habe der Reinertrag damals 10 Prozent überstiegen, während er, auf das ganze verwendete Kapital bezogen, sich nur auf 7,6 % gestellt hätte.

Ad IV. Wir stellen fest, dass die Eingabe den Nachweis für ihre Behauptung, der Ausdruck Reinertrag müsse sich im Falle der Taxherabsetzung auf den Reinertrag des Transportgeschäftes beziehen, nicht erbracht hat.

Für die Festsetzung der Konzessionsgebühren und der Entschädigung für Posttransporte auf Grund des Nebenhahngesetzes gilt das gleiche. Nach der bisherigen Praxis ist für diese Berechnung stets auf den Reinertrag des Aktienkapitals abgestellt worden. Die Interpretation ist in diesen beiden Fällen übrigens nicht von Bedeutung. Solange die Bahnen nicht 4 % rentieren, sind sie von der Verpflichtung, Konzessionsgebühren zu zahlen, befreit und erhalten ausserdem auf Grund des Nebenhahngesetzes eine höhere Postentschädigung. Sind die Obligationenschulden zu 4 % verzinslich, was meistens der Fall ist, so führen die beiden Reinertragsbegriffe zum gleichen Resultat.

Die Eingabe geht denn auch nicht näher auf diese Verhältnisse ein, sondern kritisiert nur einige Ausführungen der Botschaft. An der in letzterer enthaltenen Angabe, dass auch die kantonalen Gesetze betreffend die Besteuerung der Aktiengesellschaften meistens den Reingewinn des Aktienkapitals und nicht den ganzen Geschäftsertrag zugrunde legen, wird bemängelt, dass sie sich auf keinen Beweis stütze. Demgegenüber kann auf die im 45. Jahrgang der „Zeitschrift für schweizerische Statistik“ enthaltene Arbeit über „die Steuerstatistik des schweizerischen Städteverbandes“ von Dr. jur. J. Steiger in Bern verwiesen werden, die über die Steuerverhältnisse der Aktiengesellschaften in den verschiedenen Kantonen eingehende Auskunft erteilt.

Durch die in der Botschaft enthaltene Bemerkung, dass der Personentransport für die Post nicht mehr gewinnbringend sei, soll sodann nach der Eingabe die Argumentation der Botschaft sich selbst widerlegen. Dies ist unverständlich. Der angeführte

Umstand hat keinen Zusammenhang mit dem Reinertragsbegriffe, und die Frage, ob die Erhebung von Konzessionsgebühren gerechtfertigt sei oder nicht, kommt hier nicht in Betracht.

Ad V. Die Eingabe beanstandet, dass der Bundesrat heute dem Reinertragsbegriff einen doppelten Sinn zu geben beabsichtige, während er im Jahre 1873 diesen Begriff einheitlich habe festsetzen wollen. Ausser Acht gelassen wird hierbei, dass die Bundesversammlung damals den Antrag des Bundesrates auf Vereinheitlichung des Reinertragsbegriffes ablehnte und der Bundesrat infolgedessen seinen Standpunkt aufgeben musste. Erwähnenswert ist, dass die Eingabe in diesem Abschnitt nun doch anerkennt, dass der Bundesrat unter dem Reinertrag ursprünglich den Reingewinn des Aktienkapitals verstanden habe, während in den früheren Abschnitten der Standpunkt vertreten wird, der Bundesrat wolle den Gesellschaften einen neuen Reinertragsbegriff aufzwingen. Auch in diesem Abschnitte wird die Behauptung wiederholt, dass die Auslegung des Bundesrates dem bundesgerichtlichen Urteil im Rückkaufsprozess der Zentralbahn widerspreche, ohne jedoch den Beweis hierfür erbringen zu können.

Ad VI. Die Ansicht, dass die Konzessionen nur eine einmalige Taxherabsetzung vorsehen, ist unrichtig. Durch die Taxherabsetzung ändern sich die ursprünglichen Maximalansätze und es müssen, wenn die Maximalrendite während drei aufeinanderfolgenden Jahren von neuem überschritten wird, die abgeänderten Maximalansätze wieder heruntergesetzt werden. Nur auf diese Weise wird der Zweck des Taxherabsetzungsartikels, die Ausrichtung allzuhoher Dividenden zu verunmöglichen und bei hoher Rendite die Bahnen zur Gewährung von Taxerleichterungen zu veranlassen, erreicht.

Dass das Zustandekommen vieler Bahnen nur durch die Aussicht auf höhere als 6 %ige Dividenden ermöglicht worden sei, trifft keineswegs zu. Die Konzessionen enthielten ja von Anfang an Bestimmungen über die Dividendengrenze, die den Aktienzeichnern bekannt waren. Gerade in neuester Zeit sind eine Reihe von Bahnen eröffnet worden oder noch im Bau begriffen, die nur den Zweck verfolgen, neue Landesgegenden wirtschaftlich zu erschliessen und bei denen die Aussicht auf eine Rendite nicht in Betracht kommt. Als Beispiele solcher Bahnen können die Wynentalbahn, die Solothurn-Münster-Bahn, die Gürbetalbahn, die Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Lötschbergbahn aufgeführt werden. Bei diesen Bahnen haben sich weder die Kantone und Gemeinden, noch die Privatkapitalisten wegen in Aussicht ste-

hender hoher Dividenden beteiligt. Zuzugeben ist, dass das Kapital für den Bau neuer Bahnen leichter zu finden ist, wenn hohe Dividenden in Aussicht gestellt werden können. Wir müssen aber bestreiten, dass es im Interesse unseres Landes liegt, den Bahnbau auf diese Weise zu fördern. Die Schweiz ist nachgerade mit Touristenbahnen übersättigt und eine stärkere Zurückhaltung im Bau solcher Bahnen kann dem Lande nur von Nutzen sein.

Auch der Umstand, dass den Berner Oberland-Bahnen die Rückkehr zu den ursprünglichen Maximaltaxen gestattet worden ist, beweist keineswegs die unrichtige Auslegung der Konzessionsklausel durch den Bundesrat. Die von der Bundesversammlung verfügte Taxherabsetzung hat die Änderung der finanziellen Lage dieser Gesellschaft nicht verschuldet. Wir verweisen auf die Ausführungen der bezüglichen Botschaft vom 15. Oktober 1909, welche die Unrichtigkeit der in der Eingabe enthaltenen Behauptung genügend nachweisen.

Die Eingabe beanstandet sodann auch die verschiedene Behandlung der Gesellschaften hinsichtlich des gestatteten Maximalreinertrages. Wir geben zu, dass solche Ungleichheiten bestehen. Diese waren aber nicht zu vermeiden. Es erscheint selbstverständlich, dass in der langen Periode von zirka 60 Jahren, seit in der Schweiz Konzessionen erteilt werden, die Ansichten der gesetzgebenden Behörden über die Höhe der zulässigen Dividende Schwankungen unterworfen waren. Die Ausnahmefälle sind übrigens bei den bestehenden Konzessionen so vereinzelt, dass im allgemeinen von einer ungleichen Behandlung nicht gesprochen werden kann.

Die Eingabe hält sodann dafür, dass, wenn man die rechtliche Argumentation der Gesellschaften nicht teilen und sich lediglich auf den Billigkeitsstandpunkt stellen wolle, bei grundsätzlicher Annahme des Beschlusentwurfes seine Anwendung auf jeden Fall gemildert werden dürfe. Die meisten Sekundär- und Drahtseilbahnen seien Touristenbahnen, die hauptsächlich von gutsituierten Fremden benützt würden. Auch diese Ausführungen halten wir nicht für zutreffend. Von den Sekundärbahnen können die wenigsten und von den Drahtseilbahnen nur ein Teil als reine Touristenbahnen taxiert werden; die meisten Bahnen dienen vor allem der inländischen Bevölkerung. Eine bestimmte Ausscheidung der reinen Touristenbahnen von den anderen Bahnen lässt sich überhaupt nicht durchführen und daher wäre auch eine besondere Behandlung solcher Bahnen unmöglich. Zudem würde die Zulassung einer Ausnahmestellung für letztere auch der von den Gesellschaften verlangten einheitlichen Behandlung widersprechen.

Die Eingabe macht im weiteren auf den Rückgang des mittleren Ertrages des Aktienkapitales der gesamten Eisenbahnen der Schweiz in den Jahren 1903—1908 aufmerksam. Sie hält den Zeitpunkt daher für schlecht gewählt, um die Situation der Sekundär- und Drahtseilbahnen zu erschweren. Demgegenüber kann nur wiederholt werden, dass der Beschlussentwurf nichts neues enthält, sondern nur die seit Jahren bestehende Interpretation des Reinertragsbegriffes festlegen soll. Die ungenügende Rendite der meisten schweizerischen Bahnen steht mit diesem Reinertragsbegriff in keinem Zusammenhang. Die Verbesserung der finanziellen Lage der notleidenden Bahnen lässt sich nur durch möglichste Einschränkung der Betriebsausgaben und durch Taxerhöhungen bewirken. Solche Erhöhungen sind in den letzten Jahren einer Reihe von Bahnen bewilligt worden.

Ad VII. Wir halten an dem Standpunkte fest, dass die Bundesversammlung nur die grundsätzliche Interpretation des Reinertragsbegriffes vornehmen sollte und die näheren Ausführungsbestimmungen hinsichtlich des für die Taxherabsetzung, die Konzessionsgebühren und die Postentschädigungen massgebenden Reinertrags einer bundesrätlichen Verordnung zu überlassen seien. Für dieses Verfahren spricht schon der Umstand, dass fast jedes Jahr wieder neue Detailsfragen zu entscheiden sind und es zu umständlich wäre, jedesmal die Bundesversammlung damit zu behelligen.

Dem Wunsche der ständerätlichen Kommission nachkommend, bringen wir nachstehend den Entwurf eines bezüglichen Bundesratsbeschlusses zur Kenntnis. Wir bemerken dazu, dass der Reingewinn des Aktienkapitales beziehungsweise des gewinnberechtigten Kapitals auf zwei Arten ermittelt werden kann. Man kann entweder vom Betriebsüberschuss ausgehen, und von diesem alle Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung mit Ausnahme der Reservestellungen zugunsten der Aktionäre abziehen, oder man kann von der Dividende ausgehen und zu dieser alle Verwendungen hinzuzählen, die als Gewinnrücklagen zu betrachten sind. Das letztere Verfahren ist in den meisten Fällen das einfachere, weshalb wir dasselbe in dem Bundesratsbeschlusse vorsehen.

(Entwurf.)

Bundesratsbeschluss

betreffend

die Berechnung des Reingewinnes der Privatbahnen für die Festsetzung der Konzessionsgebühren, der Entschädigung für Posttransporte, sowie der Herabsetzung der Transporttaxen.

(Vom _____ .)

Der schweizerische Bundesrat,

in Vollziehung der bezüglichen gesetzlichen und konzessionsgemässen Bestimmungen,

auf Antrag des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements,

beschliesst:

I. Als „Reingewinn“ ist der auf das Aktienkapital oder das gewinnberechtigte Kapital entfallende Ertrag des Bahnunternehmens anzusehen. Demgemäss gehören zu den Bestandteilen des Reingewinnes:

1. die auf das Aktienkapital entfallende Dividende oder der dem gewinnberechtigten Kapital zur Verfügung stehende Einnahmenüberschuss;

2. die Verwendungen aus dem Jahresgewinn für Kapitalrückzahlungen, die einem „Amortisationsfonds“ oder einem Konto „Amortisiertes Kapital“ hinzugefügt werden. Ausser Betracht fallen jedoch Rückstellungen, die wegen bestehender Heimfallsrechte vorgenommen werden;

3. die Einlagen in den durch die Konzession vorgeschriebenen Reservfonds und in weitere in den Statuten vorgesehene oder freiwillig angelegte Gewinnreserven (Bau-, Unfall-, Versicherungs-, Dividendenreserven und dergl.).

Solange der durch die Konzession vorgeschriebene Reservfonds weniger als 10 % des Aktienkapitals oder des gewinnberechtigten Kapitals aufweist, ist nur diejenige Einlage in diesen Fonds als Reingewinnbestandteil anzurechnen, die 5 % des ganzen Reingewinnes überschreitet;

4. die Ausgaben für Neu- und Ergänzungsbauten, die von der Bahnunternehmung der Gewinn- und Verlustrechnung belastet werden;

5. die aus dem Bahnertrag gedeckten Verluste auf Nebengeschäften;

6. der Saldovortrag auf neue Rechnung.

Von der Summe dieser Reingewinnbestandteile sind abzuziehen:

- a. die Entnahmen aus den Gewinnreserven aller Art (Ziffer I, 2 und 3);
- b. der Ertrag der Nebengeschäfte. Hierunter wird verstanden ihr Betriebseinnahmenüberschuss unter Anrechnung eines Kapitalzinses zum Durchschnittszinsfuss der Anleihen und unter Abzug der Einlagen in Spezialreserven für Unterhalt und Erneuerung, sowie der Abschreibungen für Verluste oder Minderwerte;
- c. die Betriebssubventionen;
- d. die auf Grund des Nebenbahngesetzes bezogenen Entschädigungen für Posttransporte;
- e. der Saldovortrag vom Vorjahre.

Die reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie die Einlagen in Reserven für bevorstehende Bauverluste oder besondere Betriebsausgaben und die Entnahmen daraus fallen bei der Ermittlung des Reingewinnes ausser Betracht.

Ebenso werden Abschreibungen auf den zu amortisierenden Verwendungen und auf Wertschriften nicht zu den Gewinnbeträgen gerechnet.

II. Kommen Rechnungsposten vor, die in vorstehender Aufzählung nicht erwähnt sind, so wird der Bundesrat, soweit nötig, von Fall zu Fall entscheiden, in welcher Weise sie bei der Ermittlung des Reingewinnes zu berücksichtigen sind.

III. Dieser Beschluss ist erstmals für die Gewinnberechnung für 19 in Anwendung zu bringen. Der Bundesratsbeschluss vom 31. Mai 1904 wird damit aufgehoben und ersetzt.

Gegenüber dem Bundesratsbeschlusse vom 31. Mai 1904 sind in diesem Entwurfe folgende Abweichungen vorgesehen:

1. Nach Ziffer I, 3 sollen die regelmässigen Einlagen in den Reservefonds nicht mehr als Reingewinnbestandteile gelten, solange diese Reserve 10 % des Aktienkapitals nicht überschreitet. Es soll damit den Wünschen der Bahngesellschaften, wie schon die Botschaft in Aussicht stellt, entgegengekommen werden.

2. Als Ziffer I, 4 sind die Ausgaben für Neu- und Ergänzungsbauten, die von einer Bahnunternehmung der Gewinn- und Verlustrechnung belastet werden, aufgenommen worden. Diese Ergänzung wurde veranlasst durch die bei den Rückkaufsunterhandlungen mit der Gotthardbahngesellschaft gemachten Erfahrungen. Diese Gesellschaft hat in ihren Jahresrechnungen eine Reihe von Ausgaben für Neu- und Ergänzungsbauten, statt sie auf Baukonto zu tragen, der Gewinn- und Verlustrechnung belastet. Bei Aufstellung der Rückkaufsrechnung verlangte sie jedoch die Übertragung dieser Posten von der Gewinn- und Verlustrechnung in den Baukonto, was ihr nicht abgeschlagen werden konnte. Ausgabeposten der Gewinn- und Verlustrechnung, die nachträglich von der Bahnunternehmung wieder übertragen oder abgeschriebe werden können, besitzen selbstverständlich nicht den Charakter von wirklichen Ausgaben.

Auf Grund dieser ergänzten Normen dürfte künftighin die Ermittlung der jährlichen Gewinne wenig Anstände mehr ergeben.

* * *

Auf die im Schosse der ständerätlichen Kommission erfolgte Anregung, die Konzessionsvorschrift betreffend die Taxherabsetzung sei nur zu vollziehen, wenn wichtige öffentliche Interessen im Spiele seien, glauben wir nicht eintreten zu können. Der Bundesrat als vollziehende Behörde hat sich an den Wortlaut der Konzessionen zu halten. Wenn den Wünschen der Privatbahnen entgegengekommen werden will, so empfiehlt es sich, die Konzessionsbestimmungen in diesem Sinne zu ändern.

Ad VIII. Die Eingabe gelangt zu folgenden Anträgen, die hohe Bundesversammlung wolle:

I. Den vom Bundesrat im Anschlusse an seine Botschaft vom 19. November 1909 vorgelegten Beschlussesentwurf (Ziffern 1 und 2) ablehnen und ihn ersetzen durch einen Beschluss des Inhalts, dass der Bundesrat auf den Reinertrag des Transportgeschäfts abzustellen hat, sowohl wenn es sich um den Rückkauf handelt, als auch, wenn es sich handelt um die Herabsetzung des Maximums der Transporttaxen, um die Festsetzung der Konzessionsgebühren oder um die Zuwendung der ausserordentlichen Postentschädigungen.

II. Eventuell, d. h. für den Fall, dass die Bundesversammlung den vorstehenden Antrag I nicht anzunehmen beliebt, sondern gegenteils die Auslegung des Begriffs des Reinertrages in dem

doppelten Sinne gutheissen sollte, den die Ziffer 1 des Beschlussesentwurfes vorsieht:

Entscheiden, dass, soweit die Konzessionen der Bahngesellschaften eine Bestimmung enthalten, wonach das im Konzessionsakt vorgesehene Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen ist, wenn der Reinertrag der Bahnunternehmung eine bestimmte Anzahl Jahre nacheinander einen gewissen Prozentsatz übersteigt, diese Bestimmung in folgendem Sinne anzuwenden ist:

- a. Die Herabsetzung hat nur zu erfolgen, wenn der durchschnittliche Jahresgewinn des Aktienkapitals seit dem Betriebsbeginn der Unternehmung sechs Prozent übersteigt.
- b. Eventuell, d. h. falls der Antrag unter a abgelehnt würde: Die Herabsetzung hat nur zu erfolgen, wenn der Reingewinn des Aktienkapitals sechs Jahre nacheinander acht Prozent übersteigt.

III. Entscheiden, dass in allen Fällen, welche die Anträge I und II vorsehen, nur das im ursprünglichen Konzessionsakt festgesetzte Maximum der Transporttaxen herabzusetzen ist.

IV. Entscheiden, dass ebenfalls in allen vorstehenden Fällen die Einzahlungen in die Reservefonds, welche in den Konzessionen oder in den Statuten der Eisenbahngesellschaften vorgesehen sind, sowie die zur Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen bestimmten Summen nicht als Bestandteile des jährlichen Reinertrages des Transportgeschäfts (Antrag I) oder des jährlichen Gewinns des Aktienkapitals (Antrag II) zu betrachten sind.

Wir haben hiezu folgendes zu bemerken:

Ad I. Der Antrag verfolgt einzig den Zweck, den Aktionären der Bahngesellschaften Dividenden, die 6 % weit überschreiten, ausrichten zu können. Dieses Begehren, das dem ursprünglichen Zwecke des Taxherabsetzungsartikels widersprechen würde, muss nach unserer Ansicht abgelehnt werden.

Ad II. a. Das Verlangen der Eingabe geht grundsätzlich zu weit und würde die Taxregulierung bei einzelnen Bahnen in ungerechtfertigter Weise verzögern. In vielen Fällen könnte die Rechnung mangels der nötigen Unterlagen gar nicht gemacht werden.

b. Auch dieser Antrag geht zu weit. Es sollte an den 6 % unter allen Umständen festgehalten werden. Dagegen sind wir damit einverstanden, für die Unternehmungen mit höchstens sechszwanzigprozentiger Maximaldividende die konzessionsmässige Frist von 3 auf 5 Jahre auszudehnen, und beantragen, den Bundesbeschluss demgemäss zu ergänzen.

Ad III. Das Begehren, die Taxherabsetzung bei einer Unternehmung nur einmal durchzuführen, sollte aus den Seite 8 aufgeführten Gründen abgelehnt werden. Es empfiehlt sich aber, nicht unter allen Umständen die Herabsetzung der konzessionsgemässen Maximaltaxen zu verlangen. Der einheimischen Bevölkerung, der die Taxreduktion vor allem zugute kommen soll, ist oft besser gedient, wenn bestehende Ausnahmetaxen (Abonnementstaxen, Ausnahmetarife für Güter usw.) ermässigt werden.

Ad IV. Diesem Begehren soll durch die neue bundesrätliche Verordnung, soweit es bisher nicht schon der Fall war, entsprochen werden.

* * *

Gestützt auf obige Ausführungen beantragen wir Ihnen, den in unserer Botschaft vom 19. November 1909 enthaltenen Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend die Ermittlung des Reinertrages der Privatbahnen durch folgende Sätze zu ergänzen:

„3. Die in den Eisenbahnkonzessionen festgesetzte Frist von drei Jahren, innerhalb welcher der Reingewinn einer Bahnunternehmung einen gewissen Prozentsatz übersteigen darf, wird auf fünf Jahre verlängert. Hiervon ausgenommen werden diejenigen Bahngesellschaften, bei denen der zulässige Reingewinn höher als auf sechs Prozent angesetzt ist. Bei letzteren verbleibt es bei der Frist von drei Jahren.

4. Sind bei einer Bahn die Voraussetzungen für die Taxherabsetzung erfüllt, so kann von der vorgeschriebenen verhältnismässigen Herabsetzung der konzessionsgemässen Taxmaxima abgesehen werden, sofern den wirtschaftlichen Bedürfnissen der von der Bahn bedienten Gegend durch Gewährung anderer Taxerleichterungen besser Rechnung getragen wird.“

Indem wir Ihnen diesen Antrag zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlass, um Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 31. Mai 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Eingabe des Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen und des Verbandes schweizerischer Drahtseilbahngesellschaften vom April 1910 betreffend die Berechnung des Reinertrages der Privatbah...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	48
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1910
Date	
Data	
Seite	892-906
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 798

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.