

auch nicht der Fall sein, wenn eine gesetzliche Regelung der öffentlich-rechtlichen Betriebsorganisation erfolgt. Die atomistische Einstellung verschiedener Verkehrsarten steht dem entgegen. Erzwungene Ordnung oder freiwillige mittels Konzentration wird vorangehen müssen. Für Verstaatlichung der Verkehrsbetriebe hat man in den Niederlanden im allgemeinen bisher wenig übrig. Die Partei der Arbeit — die frühere Sozialdemokratische Arbeiterpartei —, die die Verstaatlichung früher in ihr Programm aufgenommen hatte, scheint sich davon abzuwenden und das Heil zu suchen in der Einrichtung von Betriebsgruppen, die im Verkehrswesen aber angesichts der Zersplitterung unmöglich ist, während theoretisch eine öffentlich-rechtliche Betriebsorganisation eine solche Möglichkeit verheißt. Vielleicht kommt noch einmal eine Schwenkung? Niemand weiß es. Die Unsicherheit und das gleichzeitige Liebäugeln mit dem kleinen Mann zeigt wohl, daß das Verlangen nach Konzentration in großen Teilen des Volkes noch nicht besonders groß ist. Vielleicht kann sich dies durch schweren ökonomischen und finanziellen Druck ändern. Die Geschichte des Verkehrswesens war immer voll großer Überraschungen. Möchte man doch in diesen Zeiten einer Massenverarmung die Zweckmäßigkeit weitestgehender Ausnutzung der bestehenden Einrichtungen und des Kampfes gegen die Vergeudung durch Zersplitterung einsehen. Augenblicklich ist die Koordination, die konzentrierte Verkehrszweige voraussetzt, für viele mehr eine politische als eine ökonomische Frage geworden. Durch die stark voneinander abweichenden Betriebsbedingungen der verschiedenen Verkehrszweige und durch den Überfluß an Verkehrsmitteln, der beseitigt werden muß, ist das niederländische Verkehrswesen noch immer ein Chaos. Und das kostet einen Haufen Geld!

(Abgeschlossen Januar 1950.)

Zur Kritik der Heimfälligkeit bei Eisenbahnen

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger

I.

Jede normale wirtschaftliche Tätigkeit ist gedacht als etwas Dauerhaftes, zeitlich Unbegrenzt. Daher erfolgt die Bewertung des Anlagevermögens in den Jahresabschlüssen in der Annahme, daß seiner fernerer Nutzung in aller Zukunft keine Hemmungen entgegengesetzt werden. Wenn man davon ausgeht, daß auch Verkehrsunternehmungen „ewige“ Anlagen sein können, dann braucht, wie Napp-Zinn¹⁾ hervorhebt, eine Tilgung des Anlagekapitals kein notwendiger Kostenbestandteil zu sein, wenn das Unternehmen seine Anlagen entsprechend dem technischen Verschleiß und der wirtschaftlichen Veralterung erneuert, wozu in der Regel die nötigen Abschreibungen Voraussetzung sind. Demgegenüber meint Blum²⁾, daß man von einer Tilgung des Anlagekapitals theoretisch nur dann absehen könne, wenn es sich um ewige Anlagen handelt, macht aber dann wieder die Einschränkung, daß es solche Anlagen, streng genommen, überhaupt nicht gibt, da sie irgendwie doch einmal technisch wertlos oder in ihrem kaufmännischen Wert „ausgehöhlt“ würden. Da aber bei vielen Verkehrsanlagen mit einer langen Lebensdauer zu rechnen wäre, würde die Tilgungsquote so klein, daß sie vernachlässigt werden dürfte.

Wenn aber das Ende der Wirtschaftstätigkeit mit Gewißheit vorausbestimmt ist wie bei zeitlich befristeten Bahnkonzessionen oder wenn eine Privatbahn durch den Staat übernommen wird, dann entstehen für die Bahn möglicherweise Kapitalverluste, für deren Ausgleich während der Konzessionszeit irgendwie gesorgt werden muß.

Haas³⁾ meint, daß Verluste dann vermieden werden, wenn während der Dauer der Genehmigung der Konzession unter den Aktiven Rücklagen (Wertpapiere, Bankguthaben, Beteiligungen) in solcher Höhe angesammelt werden, daß dadurch die Verluste bei Hingabe des Werkes wieder ausgeglichen werden. Er verkennt aber nicht die Schwierigkeiten, die sich aus einer Beurteilung der Bilanzwerte im voraus ergeben, weil nicht einwandfrei festgestellt werden kann, wie sich die Verhältnisse bei Ablauf der Genehmigung stellen werden. Er hält es daher für richtiger, die Rückstellungen jährlich den veränderten Verhältnissen neu anzupassen.⁴⁾ Heute kann solche Auffassung allerdings nur mit erheblichen Einschränkungen gelten, denn die schmalen Erträge werden ausreichende Rückstellungen dieser Art nur in seltenen Fällen ermöglichen. Bei der Begründung der Bahnunternehmungen ging man einst offensichtlich von der Annahme aus, daß das in die Bahnanlage hineingesteckte Kapital aus den Erträgen angemessen verzinst und auch getilgt werden könnte. Das findet seinen Ausdruck in der Rechtsgestaltung. Das Recht der Privateisenbahnen und Kleinbahnen ist in Landesgesetzen oder -Verordnungen verankert. Die Heimfallvorbehalte sind unterschiedlich geregelt. Entweder erfolgt der Heimfall unentgeltlich oder gegen Entgelt. Im letzteren Fall spricht man besser von einem Erwerbs- oder Rückkaufsrecht. Während in süddeutschen Ländern vielfach unentgeltlicher Heimfall vorgesehen ist, ist im § 42 des preußischen Gesetzes über

¹⁾ Gelegentlich der Besprechung von Blum's Schrift: Die Entwicklung des Verkehrs. Z. f. V. 1942/43, S. 134.

²⁾ Einige Bemerkungen zu wirtschaftlichen Fragen des Verkehrs. Z. f. V. 1942/43, S. 155.

³⁾ Die Rückstellungen bei Elektrizitätswerken und Straßenbahnen, Berlin 1916, S. 40.

⁴⁾ Haas a. a. O., S. 57.

die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1938 das Recht vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Im Rechtssinne handelt es sich um ein dem Unternehmer gegenüber gesetzlich eingeräumtes Erwerbsrecht des Staates. Der Rechtsweg ist daher nur bezüglich der Bemessung der Entschädigung gegeben.

Das preußische Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892 sieht im § 30 vor, daß Kleinbahnen, die eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen haben, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, vom Staat eigentümlich erworben werden können. Zu diesem Recht des Staates aus § 30 tritt nach § 6 das Recht des Wegeunterhaltungspflichtigen, sich als Ausgleich für die Gestaltung der Benutzung des öffentlichen Weges den Erwerb der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorzubehalten. Das staatliche Erwerbsrecht geht nach § 38 dem Erwerbsrecht des Wegeunterhaltungspflichtigen vor.

Im § 42 des EisG. von 1838 ist nun gesagt, daß der Staat als Entschädigung für den Eigentumserwerb an die Gesellschaft den 25fachen Betrag der jährlichen Dividende, welche an sämtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden sind, zu leisten hat. Ebenfalls gehen die Schulden auf den Staat mit über, aber auch alle etwa vorhandenen Aktivforderungen einschl. des von der Gesellschaft angesammelten Reservefonds. Bei Kleinbahnen erfolgt der eigentümliche Erwerb ebenfalls gegen Entschädigung, und zwar des vollen Wertes (§ 30 KleinbG.). Die Bemessung des vollen Wertes kann in zweifacher Weise geschehen, entweder nach dem Ertragswert oder nach dem Sachwert. Der Ertragswert ist unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 42 EisG. mit einigen Modifikationen zu berechnen (§ 31), während der Sachwert sich aus dem Werte der einzelnen Bestandteile und Zubehörungen der Bahn zusammensetzt (§§ 33 bis 35). Die Regel soll die Vergütung nach dem Ertragswert bilden; die Bemessung der Entschädigung nach dem Sachwerte kann nur unter bestimmten Voraussetzungen vom Staat (§ 32, Abs. 2) oder vom Unternehmer (§ 33) verlangt werden. Über Begriff und Umfang des Sachwertes sagt § 34 aus, daß darunter die dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen oder Rechte des Unternehmers zu verstehen sind, das ist also der zeitige Anlagewert. Dagegen sollen die Forderungen und Schulden nur insoweit auf den Staat übergehen, als hierüber ein Einverständnis zwischen Staat und Unternehmer herbeigeführt ist. Mehr sagt das KleinbG. nicht. Wohl aber gibt das Gesetz über die Bahneinheiten vom 19. 8. 1895 (in der Fassung des Ges. vom 11. 6. 1902 und der Bek. vom 8. 7. 1902) weitere Auskunft (§ 4). Hiernach würden auch Forderungen und Schulden zu berücksichtigen sein. Es ist auch nicht ausgesagt, inwieweit Bahnpfandschulden, die auf der Bahneinheit lasten, beim Eigentumswechsel auf den Staat mit übergehen, denn sie können schließlich nicht dem Unternehmer angelastet bleiben. Eger⁵⁾ folgert hieraus einen Widerspruch des § 34 KleinbG. mit dem BahneinhG. Nach seiner Auffassung gehen Forderungen und Schulden auf den Staat über, während nach Gleim⁶⁾ die auf dem Unternehmen lastenden Schulden beim staatlichen Erwerb erlöschen sollen. Vollends außer Ansatz bei der Sachwertfeststellung bleibt das Betriebsrecht, wohingegen die Entschädigung nach dem Ertrage die Berücksichtigung des Betriebswertes in sich schließt. Wenn also die Bahn ertraglos ist, so müßte sie nach § 31 kostenlos an den Staat fallen, wenn nicht der Erwerb nach dem Sachwert ersatzweise möglich ist.⁷⁾

5) Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen, Berlin 1913, 3. Aufl. S. 427.

6) Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen, Berlin 1907, 4. Aufl. S. 221.

7) Der Erwerbswert bei Ertraglosigkeit entspricht nicht dem vollen Wert der Bahn. Insofern klafft im Gesetz eine Lücke. Vgl. auch Eger a. a. O., S. 412. Anderer Meinung Gleim. a. a. O., S. 214.

Für die Ermittlung des Ertrages ist das bilanzmäßige Ergebnis eines Geschäftsjahres, und zwar des ganzen Unternehmens, nicht einzelner Strecken, maßgebend. Wenn auf Grund besonderer Genehmigung neue Bahnen im Laufe der Zeit hinzugetreten sind, so gelten diese als besondere Unternehmungen, für die neue Genehmigungslaufzeiten gelten und für die gesondert abzurechnen ist, wenn nicht die Folgen des § 32 eintreten sollen. Es muß mithin der Reinertrag oder wenn der Unternehmer eine Aktiengesellschaft ist, die von derselben gezahlte Dividende mit Sicherheit für das einzelne Unternehmen festgestellt werden können. Eine vollständige Trennung der Rechnungsführung wird nicht gefordert. (Für Bahnen, die sich zum Anschluß an das Eisenbahnnetz nicht eignen, besteht eine Verpflichtung zur Führung getrennter Betriebsabrechnungen nicht).

Ein ganz wesentlicher Unterschied besteht jedoch hinsichtlich des eigentümlichen Erwerbs zwischen dem EisG. und dem KleinbG. Nach dem EisG. tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft, indem er ihre Aktiven und Passiven übernimmt, wobei die Aktionäre wie die übrigen Gesellschaftsgläubiger vom Staat befriedigt werden. Das ist beim Erwerb nach KleinbG. nicht der Fall. Hier wird nur die Bahn erworben. Der Bahnunternehmer erhält den Kaufpreis. Ob und inwieweit er danach die Unternehmung auflöst und die Anteilseigner entschädigt, oder ob er sie weiter bestehen läßt, vielleicht neue Betätigungszweige aufnimmt, ist ihm überlassen. Von dem Erwerbsrecht des Staates unterscheidet sich das Erwerbsrecht des Wegeunterhaltungspflichtigen nach § 6 KleinbG. Die hiernach erforderliche Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen für die Benutzung der Straße zum Bahnbau und -betrieb bildet die Voraussetzung für die Genehmigung der Bahn überhaupt. In den darauf bezüglichen Zustimmungsverträgen behalten sich die Wegeunterhaltungspflichtigen meist ein Erwerbs- oder Heimfallrecht vor. Die Bahn geht dann nach Ablauf einer bestimmten Betriebsperiode (erstmalig nach 20—30 Jahren), aber während der Laufzeit der Genehmigung, zum Buchwert oder zu einem anderen im Verträge vereinbarten Preise entgeltlich an den Wegeunterhaltungspflichtigen über. Oder aber die Bahn wird nach Ablauf der Genehmigung, die gewöhnlich auf eine beschränkte Zeit (30—99 Jahre) erteilt wird, entgeltlich oder nur zum Teil entgeltlich an den Wegeunterhaltungspflichtigen abgetreten, indem z. B. Krafterzeugungsstätten, Betriebsbahnhöfe und -werkstätten kostenlos übergehen, während die beweglichen Teile der Bahnanlage, insbesondere die Betriebsmittel, im Eigentum des Bahnunternehmers (der sie notfalls anderenorts wieder einsetzen kann) verbleiben.⁸⁾ Zuweilen aber ist in den Verträgen vorgesehen, daß das gesamte bewegliche und unbewegliche Vermögen ohne Entgelt an den Wegeunterhaltungspflichtigen heimfällt.⁹⁾

Der Vorbehalt des Erwerbs oder Heimfalls kann sich nur auf die Bahn im ganzen erstrecken. Sind mehrere Wegeunterhaltungspflichtige beteiligt, so kann nicht jeder einzelne ein Erwerbsrecht auf den auf seinen Wegeteil fallenden Bahnnetz- oder Betriebsteil beanspruchen, sondern der Erwerb kann nur gemeinschaftlich ausgeübt werden. Denn es könnte dem Unternehmer nicht zugemutet werden, nach Erwerb eines Teils des Unternehmens durch einen Wegeunterhaltungspflichtigen ein für sich minderwertiges Reststück unentschädigt zurückzuhalten. Vielmehr ist der Fortbestand des Unternehmens zu sichern und einer dem öffentlichen Interesse widersprechenden Teilung vorzubeugen. Deshalb erstreckt sich das Erwerbs- oder Heimfallrecht nicht auf Teile der Bahn, sondern auf die gesamte Bahnanlage mit ihrem sämtlichen zum Betrieb erforderlichen Zubehör. Für den Begriff „Bahn im ganzen“ ist wiederum § 4 BahneinhG. heranzuziehen.

8) Es ist aber auch eine dauernde Genehmigung zulässig. Es ist dann nur ein Erwerb möglich.

9) Die Zulässigkeit des unentgeltlichen Heimfalls ist umstritten. Vgl. Roffhak, Verkehrstechnik 1936, S. 169.

Jede später erfolgende zusätzliche Genehmigung neuer Bahnstrecken verändert nicht die ursprüngliche Bahneinheit, sondern schafft neue Bahneinheiten. Somit ist unter dem Begriff „Bahn im ganzen“ der Umfang jeder einzelnen Genehmigung zu verstehen.

Der Begriff „Bahn im ganzen“ ist also nicht ohne weiteres gleichzusetzen mit der wirtschaftlichen Einheit des Bahnunternehmens, vor allem dann nicht, wenn an die zuerst gebauten Strecken im Laufe der Zeit zusätzliche Streckenstücke angestockt worden sind. Für solche zusätzlichen Strecken sind besondere Genehmigungen einzuholen, zu deren Erteilung wiederum die Zustimmung der zuständigen Wegeunterhaltungspflichtigen notwendig ist. Der Kreis dieser Wegeunterhaltungspflichtigen kann durchaus ein anderer sein als der für die erstgebauten Strecken. Da für die später erteilten Genehmigungen gewöhnlich die Laufzeit über die ersterteilte hinausgeht, ergeben sich auch zeitlich ganz unterschiedliche Endpunkte für den Ablauf der Genehmigungen und für die Erwerbs- und Heimfallmöglichkeit.

Wenn man die Bahneinheit aber als eine einheitliche, für das ganze Unternehmen geltende Norm ansehen wollte, dann würde damit das Erwerbs- und Heimfallrecht immer wieder auf den Termin der zuletzt genehmigten Strecke hinausgedrückt. Damit würde es aber ausgehöhlt.

Es ist rechtlich durchaus zulässig, eine erwerbs- oder heimfällige Bahneinheit durch den Berechtigten übernehmen zu lassen, auch wenn die übrigen Bahneinheiten des Gesamtunternehmens noch im Besitz des bisherigen Betriebsunternehmers verbleiben. In der Praxis würde eine solche Handhabung dann zu unmöglichen Betriebsverhältnissen führen, wenn gar der Erwerbs- oder Heimfallberechtigte auf seinem Streckenstück einen eigenen Betrieb aufmachen wollte. Die oft mühsam durchgesetzte Einheitlichkeit des Gesamtbetriebes würde dadurch empfindlich gestört. Es dürfte üblicherweise dem Vertragswillen aller beteiligten Wegeunterhaltungspflichtigen entsprechen, das Verkehrsunternehmen als wirtschaftliche Einheit zu betreiben. Daher wird ein selbständiger Betrieb auf den heimfälligen Strecken oft nicht möglich sein. Da die Genehmigungsbehörde bei Eintritt des Eigentumsübergangs zugunsten der übernehmenden Körperschaft eine neue Genehmigung erteilen muß, wozu sie aber nicht verpflichtet ist, besteht durchaus die Möglichkeit, daß der bisherige Unternehmer die Bahn fortzuführen hat. Der Wegeunterhaltungspflichtige muß sich dann mit seinem Eigentumsrecht ohne Betriebsrecht begnügen. In solchen Fällen wird eine Übereinkunft zwischen dem neuen Eigentümer und dem bisherigen Betriebsunternehmer über die zukünftige Betriebsform anzustreben sein. Dabei kann z. B. eine Verpachtung des übergegangenen Streckenstückes in Frage kommen oder eine kapitalmäßige Beteiligung des neuen Eigentümers. Auch kann nach § 7 im Ergänzungsverfahren eine Einigung erstrebt werden, wobei aber darauf hinzuweisen ist, daß der Ergänzungsbeschlußbehörde eine Entscheidung über die Genehmigungsdauer nicht zusteht, wohl aber den Zeitpunkt des Eigentumsübergangs im Zusammenhang mit dem Erwerbsvorbehalt ordnen kann. Natürlich kann nicht das Betriebsrecht Gegenstand des Erwerbes sein, weil es als öffentliches Recht nicht übertragbar ist.

Immerhin erschweren solche Umstände die Absicht des Gesetzes, als Äquivalent für die Benutzung des Weges das Erwerbs- und Heimfallrecht einzuräumen.

Wenn auch die Inanspruchnahme öffentlicher Wege zum Bau und Betrieb einer Bahn erheblich über den Gemeinbrauch hinausgeht, so daß den Wegeunterhaltungspflichtigen durchaus mit Recht ein angemessenes Entgelt hierfür zusteht, so scheint sich doch über Maß und Inhalt dieses Anspruchs in der Gesetzgebung ein einengender Wandel zu vollziehen.

Denn das Recht der Straßenbahnen, das aus dem Kleinbahngesetz herausgelöst wurde und im Reichsgesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 1934 (neue Fassung vom 6. 12. 1937) im Zusammenhang mit der wesens-

verwandten gewerbsmäßigen Beförderung von Personen mit Landfahrzeugen geregelt ist, begnügt sich im § 15 mit der Bestimmung, daß die Wegeunterhaltungspflichtigen für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt beanspruchen können (wie das übrigens auch im § 6 des Kleinbahngesetzes vorgesehen ist), während aber die Möglichkeit des Erwerbs der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers nicht mehr vorgesehen ist. Hein¹⁰⁾ ist zwar der Meinung, daß es wohl keinem Zweifel unterliegen könne, daß der künftige Erwerb der Straßenbahn ebenfalls zwischen den Parteien vereinbart und je nach Lage des Falles als angemessenes Entgelt angesehen werden könne. Es dürfte aber doch wohl beim Personenbeförderungsgesetz die Annahme berechtigt sein, daß nicht wie ehemals beim Eisenbahngesetz und beim Kleinbahngesetz die einstmalige mangelnde Initiative der öffentlichen Körperschaften zum Bahnbau und -betrieb durch den Vorbehalt des späteren Erwerbs oder Heimfalls ausgeglichen werden soll. In dem Vorspruch zum Personenbeförderungsgesetz ist vielmehr ausdrücklich gesagt, daß sich die Verkehrsmittel in öffentlicher oder privater Hand befinden können. Das bedeutet schließlich, daß eine Begünstigung der öffentlichen Hand in Gestalt kostenlosen Heimfalls oder nur teilkostenpflichtigen Erwerbs in dem Gesetz keine Stütze mehr findet. (Die darauf bezügliche Bestimmung im Vorspruch des PBefG. sollte aber nicht nur für Straßenbahnen gelten, sondern darüber hinaus auch das im Entstehen begriffene neue Recht der gesamten Landesverkehrswirtschaft beinhalten). Insoweit dürften hier für neue Straßbahngenehmigungen geänderte Verhältnisse geschaffen sein. Ein bahngesetzlich geordneter Erwerb des Unternehmens durch den Wegeunterhaltungspflichtigen besteht nicht mehr. Er ist auch im Zustimmungsvertrage nicht erzwingbar.

II.

Die Kapitaltilgung bei Konzessionsunternehmungen wird gewöhnlich über ein besonderes Konto vorgenommen. In den Formblättern für die Jahresbilanz der Eisenbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen (Artikel IX der ersten Durchführungsverordnung zum Aktiengesetz vom 29. 9. 1937) ist hierfür der „Heimfallstock“ aufgeführt. Es besteht keine Verpflichtung zu einer auch bei den Aktiven nachzuweisenden echten Rückstellung, sondern es wird damit die allmähliche Wertverminderung der Anlagen in Hinsicht auf den einstigen Ablauf der Genehmigung kenntlich gemacht. Im Zeitpunkt eines kostenlosen Heimfalls sind sie mit Null zu bewerten. Der Heimfallstock ist also in dieser Betrachtung ein Korrekturposten gegen die im Augenblick des Heimfalles der Gesellschaft verlorengehenden Anlagewerte. Diese sind einfach beim Erwerb oder Heimfall in der Gesellschaft nicht mehr vorhanden und müssen aus diesem Grunde aus der Bilanz entfernt werden. Es liegt mithin ein wesentlicher Unterschied gegen die üblichen Wertberichtigungen zum Anlagevermögen vor, denn diese bekunden neben dem Wertverschleiß zugleich die Rückstellungen für Ersatzbeschaffung. Bei dieser gewöhnlichen Wertberichtigung verbleiben die Anlagewerte in der Gesellschaft, selbst wenn sie ganz abgeschrieben sind. Sie sind sogar in den meisten Fällen noch gebrauchsfähig und deshalb muß die Bilanz sie aufführen. Ob und inwieweit die Gesellschafter beim Erwerb oder Heimfall und nachfolgender Liquidation entschädigt werden können, richtet sich danach, ob liquide Mittel bereitstehen. Aber es ist durchaus nicht gesagt, daß mit dem Erwerb oder Heimfall das Unternehmen gleichzeitig zur Auflösung kommt. Das wird dann nicht der Fall, wenn noch andere Bahnen betrieben werden oder wenn das Unternehmen einen neuen Erwerbszweig aufnimmt (z. B. Omnibusbetrieb). Infolgedessen ist es durchaus zulässig, Heimfallrückstellungen in Betriebserweiterungen zu stecken.

¹⁰⁾ Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. Berlin, 1935, S. 89.

Der Heimfallstock steht zu dem Erneuerungsfonds und zu dem Wertberichtigungsfonds in Wechselbeziehungen. Wenn ein Erneuerungsfonds besteht und der Erhaltungszustand der Bahn gewährleistet ist, genügt die Einstellung des Heimfallstocks für den Fall des Erwerbs oder Heimfalls. Es werden dann dem Heimfallstock die Beträge zugeführt, die notwendig sind, um zum Zeitpunkt des Erwerbs den Unterschiedsbetrag zwischen Erwerbspreis und Anlagevermögensverlust oder beim kostenlosen Heimfall den Verlust des ganzen Anlagevermögens auszugleichen. Handelt es sich hingegen um Unternehmungen, für die eine zwingende Verpflichtung zur Unterhaltung eines Erneuerungsfonds nicht besteht, wie z. B. bei den Straßenbahnen, dann wird gewöhnlich ein Wertberichtigungskonto geführt, das die Wertschwankungen durch Verschleiß, Erneuerung und Ergänzung wiedergibt. Ein solches Konto zeigt also auch an, wenn im Laufe der Betriebsjahre eine Wertverminderung eingetreten ist. Es wäre aber falsch, Heimfallstock und Abschreibungskonto so zu dotieren, daß doppelt abgeschrieben würde. Wenn ein Wertberichtigungskonto geführt wird, dann braucht der Heimfallstock nur insoweit gespeist zu werden, als die Rückstellungen aus Gründen des späteren Heimfalls größer sein müssen als der jeweilige Buchwert. Man kann auch den umgekehrten Weg gehen, indem man den Heimfallfonds ordnungsmäßig dotiert und die Verbuchung der noch während der auslaufenden Genehmigungszeit erneuerungsbedürftigen Anlagen zu Lasten des Wertberichtigungskontos vornimmt, das sich nach und nach selbst aufzehrt. Mit anderen Worten: Wertberichtigungskonto und Heimfallstock müssen jeweilig zusammengerechnet den Betrag ergeben, der üblicherweise bei einem eintretenden Erwerb oder Heimfall als Verlust am Anlagevermögen entsteht. Die Bahnen sind aber nicht gehindert, echte Rücklagen auf einem Erneuerungsfonds zu sammeln.¹¹⁾ Es kann auch auf den Heimfallstock verzichtet werden, weil der Erwerb der Bahn zum „Buchwert“ erfolgt. Das setzt allerdings einen sehr sorgfältigen, in allen Einzelheiten spezifizierten Wertberichtigungsnachweis voraus, um spätere Streitigkeiten zu vermeiden.

Die Rechnung kompliziert sich, wenn im Laufe der Betriebsperiode neue Strecken zusätzlich gebaut werden, für die neue Genehmigungslaufzeiten bestehen, so daß ein neuer Tilgungsplan zusätzlich zu beachten ist, für den eine gesonderte Quotenrechnung aufgemacht werden muß.

Der Heimfallstock muß auch dann gespeist werden, wenn die Erträge nicht ausreichen und infolgedessen ein Bilanzverlust eintritt. Der Ausfall am Anlagevermögen zum Zeitpunkt des Erwerbs oder Heimfalls muß durch den Heimfallstock ausgeglichen sein. Es ist nicht angängig, für etwaige Fehlbeträge, die dann am Heimfallstock errechnet werden könnten, den Erwerbs- oder Heimfallberechtigten heranzuziehen. Wohl ist es richtig, daß der dann bilanzmäßig nachzuweisende Verlust auf den Erwerbspreis mindernd einwirken kann, je nach den Bestimmungen, die die Genehmigungsurkunde über die zu zahlende Übernahmevergütung enthält. Das ist ein Risiko, das der Unternehmer bei Begründung seines Unternehmens in Kauf nehmen muß.

Die etwa in der Bilanz ausgewiesenen Verlustbeträge gehen nicht zu Lasten des aus der Unternehmung ausscheidenden Betriebes, sondern verbleiben bei der Unternehmung. Es besteht zwar die Möglichkeit, daß die Unternehmung (im gesetzlich geordneten Verfahren) durch Verlängerung der Genehmigung in der Zukunft diese Fehlbeträge aufholen kann. Aber solche Hoffnungen sind oft problematisch, ebenso die Bestimmung im § 17 DurchfV. PersBG., daß die Dauer der Genehmigung bei Straßenbahnen so zu bemessen ist, daß der Unternehmer innerhalb dieses Zeitraumes sein Anlagekapital tilgen kann. Diese Bestimmung

¹¹⁾ Das Steuerrecht berücksichtigt die Rückstellungen bei unentgeltlich heimfälligen Unternehmungen, nicht aber bei entgeltlicher Übernahme, vgl. Böttger. Die steuerrechtliche Behandlung des Heimfallfonds bei Verkehrsbetrieben. Ztg. des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1944, S. 279.

kann auch nicht so verstanden werden, daß mit zunehmender Genehmigungsdauer zugleich die Tilgungsraten kleiner werden. Vielmehr ist es, wie Morgentaler¹²⁾ nachweist, durchaus möglich, daß sich eine kürzere Genehmigungsdauer für die Anlagetilgung günstiger auswirkt als eine längere, und zwar eben dann, wenn die Genehmigungsdauer sich mit der mutmaßlichen Verschleißdauer der Anlagen deckt, während bei längerwährender Genehmigungsdauer eine Neuinvestierung erforderlich wird, die aber während der Restzeit der Genehmigungsdauer nicht mehr getilgt werden kann.

Etwaige echte Rückstellungen, die im Falle des Erwerbs oder Heimfalls für die Befriedigung der Ansprüche der Gesellschafter dienen können, sind durch die Währungsreform im Jahre 1948 zum größten Teil vernichtet. Für den Fall des Erwerbs und Heimfalls des Unternehmens müssen die Gesellschafter mit einem Verlust am Gesellschaftskapital rechnen.

III.

Wenn Ortmaier am Schlusse seiner Schrift Heimfallverpflichtungen, Wesen und Behandlung in Bilanz und Erfolgsrechnung¹³⁾ zu der Feststellung kommt, daß die Heimfallverpflichtung doch eine recht unbefriedigende Lösung einer wirtschaftlichen Frage ist, so kommt er damit der Meinung Blums¹⁴⁾ entgegen, der die Belastung einzelner Verkehrsanstalten mit den Rückkauf- und Heimfallverpflichtungen als ungerecht und manchmal wirtschaftlich geradezu unsinnig bezeichnet. An anderer Stelle bekennt sich Blum¹⁵⁾ als Gegner des kostenfreien Heimfalls, der meistens die Gegenwart ohne Grund zugunsten der Zukunft belastet und trotz aller Vertragsbestimmungen immer zu irgendwelcher „Verluderung“ der Anlagen in den letzten Jahren führt. Er schlägt deshalb an Stelle des kostenlosen Heimfalls den Übergang zum „wirklichen Wert“ vor, den man in den Verträgen genügend klar festlegen könne.

Auf Grund in der Praxis gewonnener Erkenntnisse hatte ich mich unabhängig von der Ansicht Blums in ähnlichem Sinne geäußert, nämlich, daß die Unternehmungen gewöhnlich lange Zeit vor Ablauf der Genehmigung mit Erneuerungen zurückhalten, da sie an dem guten Zustand immer weniger interessiert sind, daher Ausgaben hierfür scheuen, zumal nunmehr Barmittel für die Unternehmung selbst benötigt werden.¹⁶⁾

Es ist durchaus begreiflich, daß die Unternehmer versuchen, die durch den Erwerb oder Heimfall der Bahn anfallenden Kapitalverluste durch rechtzeitige Rücklagen möglichst zu mindern. Vom Standpunkt der betrieblichen Erhaltung kann ein solches Verhalten jedoch nicht gebilligt werden. Aber auch der Erwerbs- und Heimfallberechtigte wird benachteiligt. Denn die vom Vorbesitzer unterlassenen Erneuerungen und Ergänzungen müssen, wenn die Bahn weiter betrieben werden soll, nachgeholt werden, so daß nach dem Eigentumswechsel gewöhnlich erhebliche Mittel in die Bahn hineingesteckt werden müssen.

Das Heimfallrecht wird daher als nicht mehr zeitgemäß angesehen.¹⁷⁾ Die Gemeinden als Heimfallberechtigte haben eine Milderung der Heimfallbestimmungen wiederholt gutgeheißen. Das zeigt das Beispiel der Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Stadt Magdeburg war berechtigt, im Jahre 1949 die Bahn in eigene Regie zu übernehmen. Bis dahin hatte die Gesellschaft jährlich 425 000 RM dem Heimfallstock zuzuweisen. Es wurde dann gütlich eine Verlängerung der Konzessionsdauer bis zum Jahre 1970 zugestanden, aber die

¹²⁾ Die Anlagebewertung bei Heimfallgesellschaften. Der Wirtschaftstreuhand 1936, S. 101.

¹³⁾ Verlag von Felix Meiner in Leipzig, 1942, S. 191.

¹⁴⁾ Die Entwicklung des Verkehrs, Berlin, 1941 S. 191.

¹⁵⁾ Einige Bemerkungen zu wirtschaftlichen Fragen des Verkehrs, Z. f. V. 1942, S. 155.

¹⁶⁾ Böttger, Begriff und Bedeutung des Heimfallfonds, Z. f. B. 1942, S. 77.

¹⁷⁾ Für die Straßenbahnen habe ich dies nachgewiesen in meinem Aufsatz: „Die Zukunft der Straßenbahnen im Stadttinnern“. Großdeutscher Verkehr, Jahrgang 1942, S. 472–478.

jährliche Dotierung des Heimfallfonds auf die Hälfte reduziert, wogegen allerdings die Abgabe an die Stadt von 5% auf 6% der Bruttoeinnahme erhöht wurde (I).¹⁸⁾

Die Kieler Verkehrs-A. G., an der die Stadt Kiel mit 60% beteiligt war, beantragte die Übernahme der im Privatbesitz befindlichen Kieler Straßenbahn. Also nicht die Stadt sollte die Straßenbahn als Regiebetrieb oder als eigene Gesellschaft weiter betreiben, sondern eine schon bestehende Verkehrsgesellschaft, an der aber auch die bisherige Besitzerin der Straßenbahn, die Allgemeine Lokalbahn A. G., beteiligt wurde, die zwar einen beträchtlichen Teil ihrer Aktien in Verfolg des Heimfallrechts an die Stadt abtrat, aber Mitgesellschafterin, wenn auch als Minderheitsaktionär, blieb.

In Wuppertal waren durch den Zusammenschluß der Städte Barmen und Elberfeld besonders schwierige Verhältnisse entstanden, weil die Betriebe auf der Barmer Seite in rein kommunaler, auf der Elberfelder Seite in gemischt-wirtschaftlicher Form betrieben wurden. Die Aktien- bzw. Stimmrechtsmehrheit der drei verschiedenen Elberfelder Bahnen befand sich in Händen eines Elektrizitätskonzerns. Die Stadt Wuppertal hat dann den zum 1. 1. 1940 bevorstehenden kostenlosen Heimfall der elektrischen Straßenbahn Barmen-Elberfeld dazu benutzt, die in Privathand befindlichen Aktien, auch der übrigen Elberfelder Bahnunternehmungen, nämlich der Bergischen Kleinbahnen A. G. und der Schwebebahn A. G., die erst zu einem späteren Zeitpunkt heimfällig wurden, im Verhandlungswege zu erwerben und in einer einzigen, den gesamten städtischen Bahnbesitz umfassenden Verkehrs-Aktiengesellschaft zusammenzufassen.

Zudem fand damit ein zugunsten der Stadt entschiedener Rechtsstreit seine Erledigung, der die vom Gericht ausgesprochene Nichtigkeit eines Generalversammlungsbeschlusses beinhaltet. Mangels ausreichenden Ertrages war eine Speisung des Heimfallfonds unterblieben, so daß sich ein Fehlbetrag von über 1 Mill. Mark ergab. Die Bahngesellschaft hatte auf der Aktivseite der Bilanz unter der Bezeichnung „Ansprüche auf Ausgleich der Heimfalllast“ einen Posten in Höhe des Fehlbetrages eingesetzt, womit zum Ausdruck kommen sollte, daß ein unentgeltlicher Heimfall unter den obwaltenden Verhältnissen nicht anerkannt wurde und die heimfallberechtigte Stadt den Ausgleichsanspruch entweder durch angemessene Entschädigung oder durch Verlängerung der Konzession gewähren müsse.¹⁹⁾

Eine ganz klare Lösung hat Hamburg geschaffen. Die Stadt hat das Recht, die Hamburger Hochbahn A. G. mit allem Zubehör einschließlich des Vorrats an Betriebsstoffen sowie mit allen der Gesellschaft verbleibenden Rechten ungeteilt zu erwerben, und zwar erstmalig zum 1. 1. 1957 und ab da alle fünf Jahre. Alle Aktiven und Passiven werden übernommen mit Ausnahme des Aktienbesitzes. Der Erwerbspreis beträgt 150% des Nennwertes des gesamten Aktienkapitals,²⁰⁾ (wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß der Staat bereits Mehrheitsaktionär ist).

Im übrigen sind Ansätze zu einer Auflockerung der Heimfallbestimmungen in der vor einigen Jahren erfolgten Aufhebung von Heimfallverpflichtungen (ohne Entschädigung oder gegen Teilentschädigung) von Unternehmern von Betrieben zur Versorgung mit Elektrizität, Gas und Wasser zu sehen.²¹⁾ Solche Heimfallverpflichtungen können in Konzessionsverpflichtungen umgewandelt werden. Aber auch die Höhe solcher Konzessionsabgaben wurde nach der Konzessions-

¹⁸⁾ Raschen, Die Bilanzierung von Heimfallrechten Dritter bei Verkehrsbetrieben. Der Wirtschaftsprüfer, Jahrgang 1934, S. 355.

¹⁹⁾ Berufungsurteil des 6. Zivilsenats des O. L. G. Düsseldorf vom 20. Juli 1938.

²⁰⁾ Möller, Großdeutsche Verkehrsprobleme, Hamburg 1949, S. 81.

²¹⁾ Mitteilungsblatt des Reichskommissars für die Preisbildung Teil I Nr. 14 vom 12. 4. 1943.

abgabenordnung vom 4. 3. 1941²²⁾ bei den öffentlichen Versorgungsbetrieben auf Höchstsätze beschränkt,

Eine Annäherung der Verkehrsbetriebe an die öffentlichen Versorgungsbetriebe für Elektrizität, Gas und Wasser ist dann von der steuerlichen Seite her erfolgt. Der Reichsminister der Finanzen bestimmte, daß Konzessionsabgaben bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben bis zur Hälfte der Höchstsätze anzuerkennen sind, die nach § 2 Abs. 1 Buchstabe b und § 2 Abs. 2 der Konzessionsabgabenordnung für die Einnahmen aus Lieferung zu den allgemeinen Bedingungen und allgemeinen Tarifpreisen gelten,²³⁾ während die zulässigen Konzessionsabgaben bei den Versorgungsbetrieben allgemein steuerlich als Betriebsausgaben anerkannt werden.²⁴⁾

Soweit ein Erwerb des Unternehmens durch eine öffentliche Körperschaft notwendig wird, und ein solcher wird dann nicht abgewehrt werden können, wenn übergeordnete Allgemeininteressen dies heischen, muß von vornherein die Gewähr geschaffen sein, daß die Verkehrsmittel in einem technisch absolut einwandfreien Zustand übergeben werden. Das setzt eine Sicherung der Entschädigung in beiderseits erträglichen Grenzen voraus.

Es ist bemerkenswert, daß bei den großen Verstaatlichungsaktionen in den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Einlösung der Bahnen in keinem Fall nach den Bemessungsgrundlagen des § 42 EisG. von 1838 erfolgt ist, wahrscheinlich, weil das starre System der Ertragsbewertung nach dem Dividendendurchschnitt der letzten fünf Betriebsjahre keine geeignete Grundlage für die Errechnung einer angemessenen Entschädigung bot, zumal durch die handelsrechtlichen Bestimmungen über die Bewertung der Vermögensgegenstände mit Einschluß der Abschreibungen es doch weitgehendem Ermessen der Unternehmung überlassen war, inwieweit die Dividendenausschüttung zu Lasten des Unterhaltungszustandes gehen sollte oder inwieweit umgekehrt auf einen guten Unterhaltungszustand bedachte Unternehmen auf eine befriedigende Dividende verzichteten.

Auch bei der Verreichlichung von Privatbahnen in jüngerer Zeit hat man von der Anwendung landesrechtlicher Bestimmungen abgesehen. Bei der Lübeck-Büchener und der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn wurde so verfahren, daß beide Gesellschaften nach § 253 des Aktiengesetzes mit allen Aktiven und Passiven unter Ausschluß der Abwicklung auf das Deutsche Reich übergeführt wurden. Die Aktionäre wurden durch Umtausch ihrer Aktien in Reichsbahn-Schatzanweisungen im Verhältnis 1:1 abgefunden.²⁵⁾ Bei der Übernahme der Münchener Lokalbahn wurde eine Entschädigung der Aktionäre mit 90% des Aktiennennbetrages vereinbart.²⁶⁾ Alle diese Bahnen hatten in den letzten Betriebsjahren keine Dividende verteilt.

²²⁾ Deutscher Reichsanzeiger Nr. 57 vom 8. 3. 1941.

²³⁾ Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 8. 2. 1944 — S 2506 — 72 III. Reichssteuerblatt Nr. 7 vom 24. 2. 1944 S. 49/50.

²⁴⁾ Die preisrechtliche Seite ist inzwischen durch das Gesetz über Leitsätze für die Bewirtschaftung und Preispolitik vom 24. 6. 1948 (G. u. VBl. S. 59) und die Anordnung des Dir. der Verwaltung für Wirtschaft vom 25. 6. 1948 (G. u. VBl. S. 61) geändert worden. Sie hat Widerspruch gefunden. Vgl. Ballerstedt, Die Konzessionsabgaben der Energie- und Wasserversorgungsbetriebe in der preisrechtlichen Neuordnung, Zeitschr. „Deutsche Verwaltung“ 2. Jg. Nr. 1.

²⁵⁾ Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1937, S. 835.

²⁶⁾ Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1938, S. 499.