

**Marschall, E. A., Eisenbahnkreuzungsrecht.**

*Kommentar zum Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 14. August 1963, Carl Heymanns Verlag KG, Köln/Berlin/Bonn 1963, 681 S., DM 31,80.*

Am 1. Januar 1964 ist das neue Eisenbahnkreuzungsgesetz in Kraft getreten. Gegenüber dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (KrG) vom 4. Juli 1939 sind beachtliche Änderungen eingetreten. Zu den Eisenbahnen gehören auch die nach Landesrecht den Anschlußbahnen gleichgestellten Eisenbahnen. Ferner gilt das Gesetz für alle öffentlichen, d. h. öffentlich-rechtlichen Straßen, Wege und Plätze. Die Beschränkung im KrG auf nur kraftfahrzeugfähige Straßen ist weggefallen. Straßenbahnen, die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, werden, wenn sie Straßen kreuzen, wie Eisenbahnen, und wenn sie Eisenbahnen kreuzen, wie Straßenbahnen behandelt. Liegen sie im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße, so gelten sie wie bisher als Benutzer der Straße.

Die Kostenregelung für die Herstellung neuer Kreuzungen ist unverändert geblieben. Hiernach hat der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen. Werden eine Eisenbahn und eine Straße gleichzeitig neu angelegt, so haben die Beteiligten die Kosten der Anlage je zur Hälfte zu zahlen. Die früher geltenden Ausnahmenvorschriften für Anschlußbahnen und die Sonderregelungen für den Ausbau öffentlicher Straßen im Sinne des KrG sind weggefallen.

§ 3 EKrG ist das Kernstück des neuen Gesetzes, soweit es sich um die Art und den Umfang der Maßnahmen handelt, die zur Verbesserung der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs in Betracht kommen. Bei Maßnahmen an Überführungen stellt es das EKrG darauf ab, wer die Änderung verlangt oder im Falle einer Anordnung hätte verlangen

müssen. Entscheidend ist daher, welcher Beteiligte nach seinem Zuständigkeits- und Aufgabenbereich das Änderungsverlangen stellt oder hätte stellen müssen. Die Kostenverteilung entspricht der Regelung in der Vereinbarung über Änderungen und Ergänzungen der schienenfreien Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Bundesbahnschranken vom 10. Januar/14. Februar 1957, die durch Erlaß vom 30. Juli 1957 mitgeteilt worden sind. Die mit diesem Erlaß bekanntgegebenen Erläuterungen können zunächst weiter angewandt werden. Eine Rechtsverordnung über die Ermittlung der Baukosten in vereinfachter Form der bei getrennter Durchführung der Maßnahmen nach § 3 entstehenden Kosten ist in Vorbereitung.

Bei Maßnahmen an Bahnübergängen wird das starre Kostenverteilungsprinzip des KrG beibehalten. Die Verteilung der Kosten erfolgt dergestalt, daß je ein Drittel der Kosten die an der Kreuzung Beteiligten tragen, während das letzte Drittel bei Kreuzungen, bei denen Bundesfernstraßen beteiligt sind (bei Bundesautobahnen gibt es rechtlich keine Bahnübergänge), der Bund, bei Landstraßen erster Ordnung das Land zu tragen hat. Bei den sonstigen Straßen ist das letzte Drittel auf Bund und Land zu je ein Sechstel zu verteilen.

Soweit sich die Beteiligten über die Änderungen oder Beseitigungen des Bahnüberganges einig sind, jedoch Bund, Land oder beide zu den Kosten für das letzte Drittel beitragen sollen, bedarf die Vereinbarung zu ihrer Rechtswirksamkeit der Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums für den Bund und der von der Landesregierung bestimmten Behörde für das Land.

Der Kommentar ist knapp und übersichtlich geordnet, leicht verständlich geschrieben und durchaus empfehlenswert.

*Prof. Dr. Dr. W. Böttger, Köln*

## Wandlungen im Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn

VON PROF. DR. HELMUT DIEDERICH, HAMBURG

Der Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn weist einige Eigenarten auf, die es selbst dem erfahrenen Bilanzleser nicht leicht machen, den Zugang zu diesem Jahresabschluß zu finden. Die Eigenarten sind größtenteils geschichtlich überkommen. Teilweise wird ihr Weiterbestehen mit guten Gründen verfochten, teilweise ist die Bundesbahn zur Zeit dabei, sie aufzugeben. Um so reizvoller ist es für den Betriebswirt gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt, sich mit dem Jahresabschluß der Bundesbahn, seinen Besonderheiten und seinen Wandlungen zu befassen.

### 1. Die gesetzlichen Grundlagen des Jahresabschlusses

Die gesetzlichen Grundlagen für den Jahresabschluß der Bundesbahn enthält § 32 des Bundesbahngesetzes. Obwohl er sehr umfangreich ist, wird jedoch zur Gestaltung des Jahresabschlusses selbst nur wenig gesagt; in keiner Weise ist § 32 des Bundesbahngesetzes etwa mit den §§ 131 bis 133 des Aktiengesetzes vergleichbar. Die meisten Bestimmungen regeln vielmehr, neben denen der §§ 12 und 14 des Bundesbahngesetzes, das mit vielen Sicherungen versehene und zeitraubende Verfahren von der Aufstellung bis zur Veröffentlichung des Jahresabschlusses:<sup>1)</sup> Der Jahresabschluß ist zuzüglich eines Geschäftsberichtes vom Vorstand der Bundesbahn aufzustellen, vom Verwaltungsrat zu beschließen, vom Hauptprüfungsamt für die Deutsche Bundesbahn zu prüfen und vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, nach Kenntnisaufnahme des Berichtes des Hauptprüfungsamtes, zu genehmigen. Vor der Prüfung durch das Hauptprüfungsamt kann der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen noch einen Prüfungsbericht über den Jahresabschluß durch öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einholen. In jedem Falle prüft aber noch der Bundesrechnungshof die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn und erstattet im Rahmen dieser Prüfung ebenfalls einen Bericht über den Jahresabschluß, der dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Finanzen zugeht. Diese legen den zuletzt genannten Bericht zusammen mit dem Jahresabschluß und dem Bericht des Hauptprüfungsamtes der Bundesregierung vor. Aufgabe der Bundesregierung ist es, über die Entlastung des Verwaltungsrates und des Vorstandes zu beschließen. Schließlich ist der Jahresabschluß durch die Bundesregierung dem Bundestag und dem Bundesrat zur Kenntnis zu geben und anschließend vom Vorstand zu veröffentlichen.

Zur sachlichen Gestaltung des Jahresabschlusses wird im § 32 des Bundesbahngesetzes zunächst negativ abgrenzend festgestellt, daß die Vorschriften des Handelsrechts zur Aufstellung des Jahresabschlusses für die Deutsche Bundesbahn nicht gelten.<sup>2)</sup> Sodann werden

<sup>1)</sup> Vgl. Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 in der Fassung vom 1. August 1961, § 12, Abs. 1, Punkt 2; § 14, Abs. 4, Buchstabe a; § 32, Abs. 1 und 3 bis 7.

<sup>2)</sup> Vgl. Bundesbahngesetz, § 32, Abs. 1, Satz 2.

dem Jahresabschluß zwei Aufgaben zugewiesen: er soll einerseits die Vermögenslage, insbesondere die Forderungen und die Verbindlichkeiten und die Aufwendungen für Anlagezuwachs,<sup>3)</sup> andererseits die Betriebsergebnisse zuverlässig und vollständig erkennen lassen, also sowohl Vermögens- wie Erfolgsermittlungsrechnung sein. Neben der Gewinn- und Verlustrechnung ist eine sogenannte Betriebsrechnung aufzustellen, die der Gewinn- und Verlustrechnung gleichsam vorgeschaltet ist und im wesentlichen die Aufwendungen und Erträge aus der betrieblichen Tätigkeit der jeweiligen Abrechnungsperiode enthält.<sup>4)</sup> Sie ist so zu gliedern, daß sie die Betriebserträge und je für sich die Aufwendungen ausweist, die für die Betriebsführung, für die Unterhaltung und für die Erneuerung der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge entstanden sind. In der Gewinn- und Verlustrechnung, in die das Ergebnis der Betriebsrechnung übernommen wird, sind die Erträge und Aufwendungen an Zinsen besonders auszuweisen.<sup>5)</sup>

Anweisungen über die Bewertung der einzelnen Bilanzposten fehlen völlig. Die Bundesregierung ist ermächtigt, Vorschriften über die Gliederung des Jahresabschlusses zu erlassen, doch hat sie bisher von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht.<sup>6)</sup>

## II. Die Gewinn- und Verlustrechnung im Umbau

Entsprechend den Vorschriften des § 32 des Bundesbahngesetzes bestand der Jahresabschluß der Bundesbahn bis Ende 1961 aus den drei Teilen Bilanz, Betriebsrechnung und Gewinn- und Verlustrechnung. Während die Aufwendungen in der Betriebsrechnung so wie im Gesetz vorgeschrieben gegliedert wurden, waren die Erträge, über die unmittelbaren Anweisungen des Gesetzes hinaus, in Erträge des Personen- und Gepäckverkehrs, des Güterverkehrs und sonstige Erträge aufgespalten. Erstmals 1961 enthielten sowohl die Aufwands- wie die Ertragsseite daneben gleichsam als durchlaufenden Posten noch die Beförderungsteuer. Die Gewinn- und Verlustrechnung sagte für sich allein betrachtet noch weniger aus als die Gewinn- und Verlustrechnung nach § 132 des Aktiengesetzes in der Fassung vom 30. Januar 1937, wie es bei der gesamten Konstruktion des Jahresabschlusses auch nicht anders sein konnte: außer dem Saldo der Betriebsrechnung enthielt sie im wesentlichen nur noch die Erträge aus Beteiligungen, die Zinsaufwendungen und =erträge,<sup>7)</sup> die außerordentlichen Aufwendungen und Erträge und einige durchlaufende Posten. Im Geschäftsjahr 1961 zeigte die Ertragsseite der Gewinn- und Verlustrechnung zum Beispiel neben dem Überschuß der Betriebsrechnung von 411 Mill. DM und den durchlaufenden Posten von 595 Mill. DM lediglich Erträge in Höhe von 94 Mill. DM — bei in der Betriebsrechnung ausgewiesenen Erträgen von 8447 Mill. DM.

Im Jahresabschluß 1962, dem letzten veröffentlichten Jahresabschluß, ist die Betriebsrechnung jedoch aufgegeben worden, obwohl das Bundesbahngesetz zur Zeit nach wie vor noch

<sup>3)</sup> Gemeint sind offensichtlich „die gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten des Anlagenzuges“.

<sup>4)</sup> Auch die Jahresabschlüsse der Deutschen Bundespost enthalten — und zwar im Unterschied zu denen der Deutschen Bundesbahn bis heute — eine Betriebsrechnung, obwohl § 19 „Jahresabschluß“ des Gesetzes über die Verwaltung der Deutschen Bundespost vom 24. Juli 1953 sie nicht ausdrücklich vorsieht.

<sup>5)</sup> Vgl. im einzelnen Bundesbahngesetz, § 32, Abs. 2, Sätze 1 bis 3.

<sup>6)</sup> Vgl. Bundesbahngesetz, § 32, Abs. 2, Satz 4. Im Zusammenhang mit der Umstellung der Sachanlagenrechnung werden jedoch voraussichtlich entsprechende Richtlinien erlassen werden. (Vgl. Petzold, A., Der Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1961, in: Die Bundesbahn, 36. Jg. (1962), S. 817.)

<sup>7)</sup> Ausgewiesen wurde lediglich unter den Aufwendungen der Zinsaufwand nach Abzug der Zinserträge, doch wurde in einer Vorspalte die Errechnung des Saldos offengelegt.

<sup>8)</sup> Vgl. Petzold, A. und Böttcher, E., Der Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1962, in: Die Bundesbahn, 37. Jg. (1963), S. 821.

die Verpflichtung enthält, sie aufzustellen; eine entsprechende Gesetzesänderung soll „zu gegebener Zeit“ folgen.<sup>8)</sup> Alle Aufwendungen und alle Erträge der Bundesbahn erscheinen jetzt vollständig und unsaldiert in der Gewinn- und Verlustrechnung.<sup>9)</sup> Die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung, für die im übrigen die Staffelform gewählt wurde, zeigt bezüglich der Erträge noch Anlehnungen an die früheren Positionen; der auffallendste Unterschied ist, daß die Beförderungsteuererträge wieder nicht mehr gesondert ausgewiesen werden. Innerhalb der Aufwendungen sind die Änderungen dagegen bedeutender. Insbesondere ist die frühere Zusammenfassung von Aufwendungen nach Kostenstellen wie Betriebs-, Verkehrs-, Bahnbewachungs-, Lokomotivfahr-, Zugbegleit- sowie Schiffs- und Kraftwagen-dienst entfallen. Mit der eigenständigen Gliederung ihrer Gewinn- und Verlustrechnung bezweckt die Bundesbahn jedoch nicht, sich beispielsweise den für Aktiengesellschaften vorgeschriebenen Offenlegungen zu entziehen. Gleichsam um dies zu dokumentieren, wurde in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ eine in die Gliederungsform des § 132, Abs. 3 des Aktiengesetzes in der Fassung vom 23. Dezember 1959 umgegossene Gewinn- und Verlustrechnung veröffentlicht.<sup>10)</sup>

## III. Warum eigene Formen des Bilanzierens?

Wesentlich bedeutsamer als die Eigenarten und die Wandlungen von Betriebs- sowie Gewinn- und Verlustrechnung sind jedoch die der Bilanz. Diese Eigenarten sind aber nur zu verstehen, wenn man nicht nur die Eigenarten selbst analysiert, sondern auch ihre Ursachen klarlegt. Die Ursachen liegen erstens in der geschichtlichen Entwicklung des Rechnungswesens der Bundesbahn. Das Rechnungswesen der Bundesbahn ist nämlich keineswegs etwa anlässlich der Umstrukturierungen der Reichsbahn in den Jahren 1924 oder 1937 oder anlässlich des Wiederaufbaues nach dem Zweiten Weltkrieg nach den damaligen Erfordernissen und den Erkenntnissen der Betriebswirtschaftslehre neu und in einem Guß gestaltet worden. Es ist vielmehr geschichtlich gewachsen und wurzelt, bei Anerkennung aller zwischenzeitlich erzielten Verbesserungen und Verfeinerungen, in einer Zeit, in der das Rechnungswesen der Eisenbahnen kameralistisch war. Erst vor dem Hintergrund kameralistischen Denkens und Buchens ist manche Besonderheit zu erfassen.<sup>11)</sup>

Vielfach wird jedoch lediglich eingeräumt, daß die historischen Wurzeln die Eigenarten in der Bilanz der Bundesbahn in ihren formalen Ausprägungen mitbestimmt haben könnten, nicht aber in ihrem sachlichen Gehalt. Für den sachlichen Gehalt seien vielmehr allein die Anweisungen des § 4 des Bundesbahngesetzes und seiner Vorgänger — zum Beispiel des § 6, Abs. 1 und 2, des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 4. Juli 1939 — entscheidend. In diesem § 4 des Bundesbahngesetzes wird die Bundesbahn verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Anlagen, die Fahrzeuge und das Zubehör in gutem, betriebssicherem Zustand zu erhalten und unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und weiterzuentwickeln. Von den führenden

<sup>9)</sup> Der Jahresabschluß 1962 ist bezüglich der Form des Ausweises allerdings nicht unbedingt schon in allen Einzelheiten für die Jahresabschlüsse der nächsten Jahre verbindlich. (Vgl. Petzold, A. und Böttcher, E., a.a.O., S. 822.)

<sup>10)</sup> Vgl. Petzold, A. und Böttcher, E., a.a.O., S. 840.

<sup>11)</sup> Zur geschichtlichen Entwicklung des Rechnungswesens der Bundesbahn vgl. Baumann, W., Das Anlagekapital der Deutschen Reichsbahn. Die Geschichte seiner Bewertung, in: Die Bundesbahn, 24. Jg. (1950), S. 172 ff.; Baumann, W., Das Ende des Normal-Buchungsformulars, in: Die Bundesbahn, 25. Jg. (1951), S. 322 ff.; Müller, P., Die Besonderheiten der Anlagenrechnung der Deutschen Bundesbahn (= 5. Beiheft zu Die Bundesbahn), Darmstadt 1959, S. 3 ff.

Organen der Bundesbahn wird diese Verpflichtung so verstanden, daß die Bundesbahn zumindest die Erhaltung und Erneuerung ihrer Anlagen nach dem jeweiligen Stand der Technik aus eigener Kraft zu leisten habe, also ohne Zuführung zusätzlichen Eigen- oder Fremdkapitals.

In der Literatur wird deshalb davon gesprochen, die Bundesbahn sei gesetzlich zur Kapitalerhaltung im Sinne von Sachkapital- oder Substanzerhaltung und nicht von nomineller Erhaltung des eingelegten Geldkapitals verpflichtet.<sup>12)</sup> Dementsprechend stünde jedes System eines Jahresabschlusses, das bereits eine nominelle Geldkapitalerhaltung als Grenze zur Gewinnzone ansähe, im Widerspruch zu den Vorschriften des Bundesbahngesetzes.<sup>13)</sup> Diese Erläuterung ist jedoch nicht eindeutig, weil es mehrere Formen der Substanzerhaltung gibt.<sup>14)</sup> Zum Beispiel ist die Substanzerhaltung reproduktiv, wenn angestrebt wird, alle verbrauchten Produktionsfaktoren in völlig gleicher Art zu ersetzen. Demgegenüber verlangt die leistungsäquivalente Substanzerhaltung, daß bei der Erneuerung der verbrauchten Produktionsfaktoren die technische Entwicklung und die Bedarfsänderungen berücksichtigt werden; erhalten werden soll die Fähigkeit, die betrieblichen Aufgaben in einer der Entwicklung der Volkswirtschaft angemessenen Weise zu erfüllen.<sup>15)</sup>

Es ist hier nicht möglich zu prüfen, ob der Gesetzgeber mit den Verpflichtungen des § 4 des Bundesbahngesetzes bewußt eine bestimmte Form der Kapitalerhaltung vorschreiben wollte und welche Form es ist. In der Regel scheint man in der Literatur dazu zu neigen, die Verpflichtungen im Sinne einer leistungsäquivalenten Substanzerhaltung auszulegen, ohne allerdings auf die einzelnen Möglichkeiten einzugehen und die Entscheidung zu begründen; zum Beispiel ist im Zusammenhang mit dem § 4 des Bundesbahngesetzes von „funktioneller“ Anlagenerhaltung<sup>16)</sup> und von „funktionelle(r) Erhaltung des Anlagevermögens“<sup>17)</sup> die Rede, oder es wird auf die Erhaltung der Leistungsfähigkeit im Rahmen der „volkswirtschaftlich begründeten Bedürfnisse des Verkehrs“ verwiesen.<sup>18)</sup>

#### IV. Die bisherige Bilanzierung des Anlagevermögens

Die angedeuteten Eigenarten in der Bilanzierung der Bundesbahn betreffen das Sachanlagevermögen.<sup>19)</sup> Die Bundesbahn hat bis in die jüngste Zeit hinein im Grundsatz ihre Bahnanlagen und Fahrzeuge nicht abgeschrieben. Sie hat vielmehr die Anschaffungskosten der investierten Bahnanlagen und Fahrzeuge auf der Aktivseite der Bilanz Jahr für Jahr unverändert als Anlagebuchwerte geführt, unabhängig vom Lebensalter und vom Abnutzungs-

<sup>12)</sup> Vgl. z. B. Petzoldt, A. und Böttcher, E., a.a.O., S. 822.

<sup>13)</sup> Vgl.: Finanzbuchhaltung und Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn, Stand: Abschluß 1962, unveröffentlichtes Manuskript, S. 27.

<sup>14)</sup> Vgl. Busse von Colbe, W., Substanzerhaltung, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Band III, 3. Auflage, Stuttgart 1960, Spalte 5710 ff.

<sup>15)</sup> Vgl. Hasenack, W., Untersuchungen über Anlagenbilanzierung und Abschreibungskalkulation und ihre Verwendungsmöglichkeit als Mittel zur Verhinderung der Werksvergreisung, Manuskript 1938, passim, zitiert nach Schieb, B., Grundsätzliche Probleme der Kapitalerhaltung, in: Fragen der Kapitalerhaltung und Finanzierung, Wolfenbüttel 1949, S. 28.

<sup>16)</sup> Vgl. Finger, H.-J., Eisenbahngesetze, 4. Auflage, München und Berlin 1962, S. 239 f.

<sup>17)</sup> Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 6. Seischab verwendet ebenfalls den Begriff der „funktionellen“ Erhaltung, versteht ihn aber mit einem anderen Inhalt; er versteht unter funktioneller Kapitalerhaltung „die Erhaltung der den Kaufkraftverhältnissen angepaßten Erwerbskraft des Gesamtkapitals und ... die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Kapitaldienstes“. (Vgl. Seischab, H., Der Scheingewinn — ein Scheinproblem?, in: Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Stuttgart, 7. Jg. (1952), Nr. 54, S. 13.)

<sup>18)</sup> Vgl.: Finanzbuchhaltung und Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 27.

<sup>19)</sup> Vgl. besonders Müller, P., a.a.O.

grad der Anlagen. Auf der Passivseite bildete sie zu Lasten der Betriebsrechnungen und damit der Gewinn- und Verlustrechnungen Wertberichtigungen auf die Anlagen, jedoch nicht in erster Linie im Sinne einer indirekten Abschreibung, sondern zumindest teilweise im Sinne einer Art von Erneuerungsverpflichtungen. Die jährlichen Dotierungen dieser Wertberichtigungen, Aufwendungen für Erneuerung oder Erneuerungs-Soll genannt, wurden dabei nicht anhand der effektiven Anschaffungskosten und der vermuteten Nutzungsdauer der Anlagen errechnet, sondern ausgehend von deren Wiederbeschaffungskosten, das heißt den Neupreisen an den jeweiligen Bilanzstichtagen; die Wiederbeschaffungskosten wurden allerdings nicht einzeln und unmittelbar, sondern für die nach Gruppen zusammengefaßten Anlagen mit Hilfe von Verteuerungszuschlägen auf die effektiven Anschaffungskosten schätzend ermittelt.<sup>20)</sup> Die Ersatzinvestitionen ausscheidender Bahnanlagen und Fahrzeuge wurden zu Lasten der Wertberichtigungen gebucht. Der Buchwert der Sachanlagen blieb dementsprechend von den Abgängen abgenutzter Sachanlagen und von deren Ersatzinvestitionen unberührt; er war vielmehr gleichsam in Höhe der Anschaffungskosten für die ersten, ursprünglichen Investitionen eingefroren. Lediglich die Anschaffungskosten für Erweiterungsinvestitionen wurden den Sachanlagekonten zugebucht und die Anschaffungskosten solcher Anlagenabgänge ausgebucht, für die keine Ersatzinvestitionen vorgesehen waren, die also ersatzlos ausschieden.

Das von der Bundesbahn angewandte System der Anlagenverbuchung — das im Augenblick nur noch für die Bahnanlagen, nicht aber mehr für die Fahrzeuge gilt und auch dort abgelöst werden wird<sup>21)</sup> — ähnelt damit sehr dem sogenannten Festwertverfahren.<sup>22)</sup> Es zeigt aber gegenüber dem Festwertverfahren auch grundlegende Unterschiede, weshalb diese Bilanzierungsmethode auch modifiziertes<sup>23)</sup> oder weiterentwickeltes<sup>24)</sup> Festwertverfahren genannt und dem einfachen oder gewöhnlichen Festwertverfahren gegenübergestellt wird.

Gemeinsam ist dem modifizierten Festwertverfahren der Bundesbahn wie dem einfachen Festwertverfahren, daß die auf der Aktivseite der Bilanz ausgewiesenen Anlagenbuchwerte von den regelmäßigen Ersatzinvestitionen unberührt bleiben, gleichgültig, wie sich die Anschaffungskosten der Ersatzinvestitionen zu den Anschaffungskosten der zu ersetzenden Anlagen verhalten. Im Gegensatz zu dem modifizierten Festwertverfahren werden beim einfachen Festwertverfahren jedoch alle Ersatzbeschaffungen für Anlagegegenstände, die im Festwert erfaßt sind, im Jahr der Ersatzbeschaffung unmittelbar als Aufwand verbucht. Der jährliche Aufwand wird also nicht durch die Zuweisung zu den Wertberichtigungen, das sogenannte Erneuerungs-Soll, bestimmt, sondern durch das Erneuerungs-Ist. Würden die Ersatzbeschaffungen stets zeitlich gleichmäßig verteilt vorgenommen und würden deshalb die Ausgaben für Ersatzbeschaffungen, gemessen am Anlagevermögen, stets relativ gleich hoch sein, dann wäre es gleichgültig, welche Methode man einschläge; beide Verfahren wären in ihrer Wirkung auf den Jahreserfolg völlig ebenbürtig. Tatsächlich kann mit solchen gleichmäßig fließenden Ersatzinvestitionen jedoch nicht gerechnet werden. Nicht nur Erweiterungsinvestitionen, auch Ersatzinvestitionen sind erfahrungsgemäß in ihrer Höhe von

<sup>20)</sup> Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 23 f.

<sup>21)</sup> Vgl. S. 195 ff.

<sup>22)</sup> Vgl. Adler, H., Düring, W. und Schmaltz, K., Rechnungslegung und Prüfung der Aktiengesellschaft, 3. Auflage, Stuttgart 1957, S. 396 ff.; Hax, K., Die Substanzerhaltung der Betriebe, Köln und Opladen 1957, S. 194 ff.; Weppner, G., Festwerte beim Anlagevermögen, in: Betriebswirtschaftliche Forschung und Praxis, 9. Jg. (1957), S. 705 ff.

<sup>23)</sup> Vgl. z. B. Finanzbuchhaltung und Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 15.

<sup>24)</sup> Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 9.

der Liquidität der Unternehmung, von der erwarteten Entwicklung der Ertragslage, den konjunkturellen Aussichten und anderem abhängig und schwanken dementsprechend im Zeitablauf manchmal beträchtlich, ganz abgesehen davon, daß die Anschaffungskosten und die Nutzungszeiten der Aggregate oft weit streuen und auch aus diesem Grunde gleiche jährliche Ausgaben für Ersatzbeschaffungen nicht zu erzielen sind. Die Folge ist, daß beim einfachen Festwertverfahren die einzelnen Jahre unterschiedlich mit Aufwandaufwand auf Grund der Ersatzbeschaffungen belastet werden. Der Jahresabschluß soll aber in erster Linie den Erfolg ermitteln, zwar nicht im Sinne eines absolut „richtigen“ Erfolges, wohl aber im Sinne eines im Vergleich mit den Erfolgen der Vor- und Nachperioden „richtigen“ Erfolges. Diese Aufgabe erfüllen jedoch Jahresabschlüsse nicht, bei denen die Anlageaufwendungen nicht von der Ausstattung des Betriebes mit Anlagen und deren Nutzung abhängig sind, sondern vom schwankenden Ausmaß der Reinvestitionen.

Das modifizierte Festwertverfahren verdient deshalb im Vergleich mit dem einfachen Festwertverfahren besser beurteilt zu werden, weil es geeignet ist, die lediglich auf dem Erneuerungsrythmus beruhende mehr oder minder willkürliche Belastung der Jahresabschlüsse durch die Zwischenschaltung der Wertberichtigungen auf die Anlagen zu vermeiden. Heißt das jedoch, daß das modifizierte Festwertverfahren auch der sonst üblichen Abschreibungsrechnung vorzuziehen ist? Diese Frage kann unter zwei Gesichtspunkten beantwortet werden, nämlich im Hinblick auf die Verpflichtungen des § 4 des Bundesbahngesetzes und im Hinblick auf die erwünschte klare Darstellung des Vermögens in der Bilanz.

#### V. Anlagenrechnung und Substanzerhaltung

Bezüglich der Substanzerhaltung ist es so lange gleichgültig, ob unmittelbar die tatsächlichen und aktivierten Anschaffungskosten abgeschrieben oder Wertberichtigungen auf der Basis der Wiederbeschaffungskosten dotiert werden, wie die Anschaffungskosten der einzelnen Aggregate im Zeitablauf gleichbleiben. Bei steigenden Anschaffungskosten sind jährliche Zuweisungen zu Wertberichtigungen, die nach den Neupreisen des jeweiligen Bilanzstichtages errechnet sind, auf jeden Fall höher als Abschreibungen auf tatsächliche Anschaffungskosten. Sind sie aber hoch genug, um mittels ihrer verdienten Gegenwerte eine Substanzerhaltung zu gewährleisten? Auf den ersten Blick ist man geneigt, diese Frage zu verneinen. Denn bei angenommen stetig steigenden Preisen können diese Gegenwerte scheinbar nicht ausreichen, die Ersatzgüter zu denjenigen Anlagen zu beschaffen, für deren Reinvestition sie vorgesehen sind. Bis zum Beispiel 1966 eine Erneuerung fällig wird, sind die Erneuerungsraten, die 1963 einbehalten wurden, schon wieder zu gering, da sie auf dem Preisstand von 1963 beruhen und die Preise 1966 gemäß der Annahme erneut höher liegen werden. Eine Substanzerhaltung scheint nur dann gesichert, wenn die Fehlbeträge der vorangegangenen Jahre jeweils, sobald die Preise weiter steigen, nachgeholt würden.

Man darf jedoch nicht übersehen, daß die Dotierung der Wertberichtigungen nicht gleichbedeutend ist mit dem Bilden eines Erneuerungsfonds im Sinne eines zweckbestimmten Bar- oder Buchgeldfonds. Die nicht noch im Geschäftsjahr der Dotierung infolge von Reinvestitionen wieder abgebuchten Zuweisungen sind teilweise nichts anderes als eine indirekte Abschreibung;<sup>25)</sup> zu einem anderen Teil sollen sie lediglich Kapital an den Betrieb binden und klarlegen, daß in Höhe dieser Bindungen aus der Sicht der angestrebten Substanzerhaltung

<sup>25)</sup> Vgl. S. 194 ff.

kein Gewinn entstanden ist, sondern Erträge zur Wiederbeschaffung verbrauchter Produktionsfaktoren benötigt werden. Die in den Erlösen in den Betrieb hineingeflossenen und nicht sogleich für Reinvestitionen herangezogenen Aktiva werden dagegen in der Regel sofort und oftmals fast automatisch vorübergehend in anderen Sachgütern investiert. Und wenn die Preise dieser Sachgüter ebenfalls steigende Tendenz haben, dann machen die dort vorübergehend investierten Mittel gleichsam die Werterhöhung mit: es werden Jahr für Jahr auf Grund dieser Investitionen wiederum Zuweisungen zu den Wertberichtigungen verrechnet, die höher sind, als es Abschreibungen auf die tatsächlichen Anschaffungskosten der Anlagegüter wären, und die damit insgesamt auch höher sind als die dort vorübergehend investierten Mittel. Die jährlichen Aufwendungen steigen entsprechend den Preiserhöhungen, ein Nachholen der scheinbar zu geringen Dotierungen der früheren Jahre ist nicht erforderlich.

Die Belastung der Gewinn- und Verlustrechnungen mit Aufwendungen für die Nutzung der Sachanlagen ist bei dem modifizierten Festwertverfahren der Bundesbahn sehr ähnlich derjenigen, die sich *ceteris paribus* bei Anwendung der Abschreibungsgrundsätze der organischen Tageswertbilanz ergeben würde, deren Ziel die „Erhaltung des relativen Vermögenswertes der Unternehmung“, also die relative Substanzerhaltung ist.<sup>26)</sup> Die Rechnung der Bundesbahn läßt sich deshalb, wie im vorangegangenen auch getan, mit fast denselben Argumenten rechtfertigen, mit denen die Verfahren der organischen Tageswertbilanz begründet werden. Allerdings folgt daraus auch, daß die Erwartungen der Bundesbahn nur dann erfüllt werden können, wenn einige Voraussetzungen gegeben sind, die auch für organische Tageswertbilanzen gelten.<sup>27)</sup> Die Substanzerhaltung ist zum Beispiel dann nicht mehr gewährleistet, wenn die Ersatzinvestitionen vorübergehend unterbrochen werden und sich in dieser Zeit liquide Mittel ansammeln oder wenn sich die Preise der einzelnen Aggregate ganz verschiedenartig entwickeln oder wenn sich auch nur die Zusammensetzung des Anlagevermögens verändert und dabei vorübergehend mehr Mittel in Anlagen investiert sind, deren Preise nur unterdurchschnittlich steigen.

Ob die Anlagenrechnung der Bundesbahn im übrigen mehr der reproduktiven oder der leistungsäquivalenten oder der relativen Substanzerhaltung entspricht, dies ist ohne eine genaue Kenntnis der Verfahren nicht zu beurteilen, mit deren Hilfe die Wiederbeschaffungskosten der Anlagen ermittelt werden, nach denen wiederum die Erneuerungs-Soll-Beträge bemessen werden. Die Grundgedanken der Konstruktion machen es aber nicht wahrscheinlich, daß Verschiebungen auf den Absatzmärkten und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sehr stark berücksichtigt werden können. Sollte die Bundesbahn die Verteuerungszuschläge an ihren eigenen Einkaufspreisen für neue Anlagen orientieren, dürfte jedoch zumindest der technische Fortschritt zufriedenstellend beachtet und die angestrebte Substanzerhaltung damit nicht lediglich streng reproduktiv sein.

#### VI. Anlagenrechnung und Bilanzklarheit

Im Hinblick auf eine klare Darstellung von Kapital und Vermögen in der Bilanz ist das modifizierte Festwertverfahren allerdings ungünstiger zu beurteilen. Dies hängt in erster

<sup>26)</sup> Vgl. Schmidt, F., Die organische Tageswertbilanz, Nachdruck der 3. Auflage, Wiesbaden 1951.

<sup>27)</sup> Vgl. bei F. Schmidt das Prinzip der Wertgleichheit (a.a.O., S. 131 ff.) und die Hinweise, daß die Unternehmer die Abschreibungsgegenwerte in solchen Gütern anlegen müßten, die „mindestens in normalem Umfang die Preissteigerung mitmachen“ (z. B. a.a.O., S. 199 f.).

Linie damit zusammen, daß die verschiedenen bereits genannten Konten Sammelsurien sind, die zutreffend zu beurteilen kaum jemandem möglich sein dürfte. In der ganzen Strenge gilt diese These allerdings weniger für die Aktivkonten der Anlagen. Immerhin kann der Bilanzleser mit den dort ausgewiesenen Werten auch wenig anfangen. Sie enthalten ja nicht die tatsächlichen Anschaffungskosten der derzeit vorhandenen Anlagen, sondern die historischen Anschaffungskosten der ersten Vorgänger der jetzt im Betrieb befindlichen Anlagen — in gewisser Weise eingeschränkt allerdings dadurch, daß anläßlich der Währungsreform zum 31. Dezember 1949 eine Inventur vorgenommen wurde, bei der alle seinerzeit vorhandenen Sachanlagen auf den Tagespreis vom Herbst 1949 umbewertet wurden.<sup>28)</sup>

Der Saldo des Kontos Wertberichtigungen auf die Anlagen ist dagegen nicht zu analysieren. Ohne nähere Prüfung möchte man annehmen, daß dies bei dem Betrachten einer Bundesbahn-Bilanz nicht allzu störend sei, da dieses Konto in der Regel keinen hohen Betrag ausweisen könne; Erneuerungs-Soll und Erneuerungs-Ist müßten sich bei normalem Erneuerungsverlauf in etwa die Waage halten, sofern keine Fehler in den Annahmen über die Nutzungszeiten der Anlagen gemacht werden. Das letzte ist zwar richtig, man darf aber nicht vergessen, daß bei allen Erstinvestitionen Erneuerungen nicht sofort fällig werden, sondern erst nach einer Reihe, im einzelnen von der Nutzungszeit der Anlagen abhängigen Zahl von Jahren. Bis dahin sammeln sich auf dem Wertberichtigungskonto Zuweisungen an, die im Grunde genommen gar keine Erneuerungsverpflichtungen ausdrücken, weil sie niemals voll benötigt werden. Sie sind vielmehr Ausdruck der Erscheinung, die als Kapitalfreisetzung oder Selbstfinanzierung aus Abschreibungen bekannt ist.<sup>29)</sup> Bei Zuführungen zu den Wertberichtigungen, die vom ersten bis zum letzten Jahr der Nutzung der Anlagen gleich hoch sind — also linearer Abschreibung entsprechen —, gleichbleibenden Preisen und — vom Wert her gesehen — zeitlich möglichst gleichmäßig verteilten Reinvestitionen muß der auch auf die Dauer nicht benötigte Erneuerungs-Soll-Betrag gegen 50 % der Anschaffungskosten aller Erstinvestitionen tendieren; bei ständig steigenden Preisen wird dieser Prozentsatz sogar noch überschritten. In dieser Höhe zeigt das Wertberichtigungskonto keinen Erneuerungsverzug an, sondern ist eine echte Wertberichtigung zu den in voller Höhe auf der Aktivseite der Bilanz ausgewiesenen Anschaffungskosten der Anlagen. Die Bundesbahn trägt diesem Umstand dadurch Rechnung, daß sie einen entsprechenden Teilbetrag der Wertberichtigungen unter dem Namen „Regelzeitwertberichtigung“ abspaltet und getrennt aufführt, wenn auch nicht in der Bilanz selbst, so doch wenigstens in ihren internen, dem Außenstehenden allerdings nicht zugänglichen Bilanz erläuterungen; jedoch geschieht dies nur für den Bestand vom 31. Dezember 1949, nicht auch für die späteren Anlagerweiterungen.<sup>30)</sup>

Nun würde es aber allein das Zusammentreffen der Regelzeitwertberichtigung und der Abrechnung von Erneuerungs-Soll und tatsächlicher Reinvestition auf dem Wertberichtigungskonto noch immer nicht berechtigen, dieses Konto unter dem Aspekt der Bilanzklarheit so ungünstig zu beurteilen. Hinzu kommt jedoch, daß alle Fehler in der Bemessung

<sup>28)</sup> Vgl. Simon, H., Die Feststellung des Anlagevermögens und der Kriegsschäden der Deutschen Bundesbahn. Die Grundlagen des Feststellungsverfahrens nach den Richtlinien aus dem Jahre 1949, in: Die Bundesbahn, 24. Jg. (1950), S. 652 ff., bes. S. 657 f.

<sup>29)</sup> Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 17. Zur Abschreibung als Finanzierungsfaktor vgl. u. a.: Ruchti, H., Die Abschreibung, Stuttgart 1953, S. 91 ff., und Diederich, H., Die Selbstfinanzierung aus Abschreibungen, Diss. Mainz 1953.

<sup>30)</sup> Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 17 f.

des Erneuerungs-Solls Abweichungen in der Höhe des Wertberichtigungskontos gegenüber dem „Normalzustand“ herbeiführen, die sich später weder nach Ausmaß noch nach Anlaß feststellen lassen, die auch niemals mehr automatisch ausgeglichen werden. Verschätzt sich die Bundesbahn zum Beispiel bei einer Anlage in der Nutzungszeit, die der Bemessung des Erneuerungs-Solls zugrunde liegt, dann werden bei der Reinvestition dem Wertberichtigungskonto entweder höhere Beträge belastet, als ihm zugewiesen wurden, oder umgekehrt. Bei einer Abschreibungsrechnung, die auf den tatsächlichen Anschaffungskosten aufbaut, würde der Fehler spätestens dann sichtbar, wenn der Buchwert sich Null DM nähert und trotzdem noch keine Reinvestition fällig oder die Reinvestition schon lange vor planmäßig voller Abschreibung notwendig wird, und durch das Ende der Abschreibung oder eine Restbuchwert-Abschreibung fast automatisch bereinigt. Bei dem modifizierten Festwertverfahren gibt es dagegen keinen der Rechnung innewohnenden Mechanismus, nach dem unterlassene Zuweisungen nachgeholt, Mehrzuweisungen abgebaut würden. Sich in diesem Zusammenhang auf das Gesetz der großen Zahl zu verlassen und zu hoffen, daß sich Fehleinschätzungen nach oben und unten ausgleichen, wäre leichtsinnig. Mögliche Fehler können zum Beispiel darauf beruhen, daß ein nicht erwarteter technischer Fortschritt eingesetzt hat und alle Fehleinschätzungen deshalb in derselben Richtung liegen. Ähnliche, ebenfalls dann nicht mehr zu erkennende und damit weiter fortgeschleppte Divergenzen können sich auch ergeben, wenn die Ersatzinvestitionen vorübergehend unterbrochen werden oder sich die Preise in den einzelnen Gruppen des Anlagevermögens unterschiedlich entwickeln. Die Einflüsse, die eine Substanzerhaltung gefährden, lassen also, wie dies nicht anders sein kann, auch das Wertberichtigungskonto von dessen „Normalzustand“ abweichen.<sup>31)</sup>

Hinzu kommt schließlich noch, daß die Bundesbahn auch für die Unterhaltung der Sachanlagen den jährlichen Aufwand nicht in Höhe der effektiven jährlichen Ausgaben für Unterhaltung verbuchte, sondern in Höhe eines Unterhaltungs-Solls, das ebenfalls per Betriebsergebnisrechnung und damit per Gewinn- und Verlustrechnung an Wertberichtigungskonto gebucht wurde.<sup>32)</sup> Dementsprechend enthielt das Wertberichtigungskonto auch noch Salden aus der Verrechnung von Unterhaltungs-Soll und Unterhaltungs-Ist. Und außerdem waren auf dem Konto Wertberichtigungen auf die Anlagen auch noch die Baukostenzuschüsse Dritter und die Eigenkapitalbeträge unter 100 Millionen DM zu verbuchen.<sup>33)</sup>

### VII. Die zukünftige Bilanzierung des Anlagevermögens

Wenn man alle aufgezählten Punkte bedenkt, ist der Schluß zulässig, daß bei dem bisherigen Bilanzierungssystem der Bundesbahn aus dem Jahresabschluß weder Klarheit über die Anschaffungskosten des jeweiligen Anlageparks noch über Bedeutung und Inhalt des Kontos Wertberichtigungen auf die Anlagen zu gewinnen war.<sup>34)</sup> Diese Einsicht ist es wahrscheinlich auch gewesen, die die Bundesbahn auf Empfehlung ihrer Prüfungs- und Aufsichtsorgane jüngst veranlaßt hat, mit der Bilanz zum 31. Dezember 1961 das bisherige System der Anlagenverbuchung zu beenden.<sup>35)</sup> Auf der Aktivseite der Bilanz sollen künftig

<sup>31)</sup> Vgl. S. 193.

<sup>32)</sup> Vgl.: Finanzbuchhaltung und Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 19 ff., und Müller, P., a.a.O., S. 20 ff.

<sup>33)</sup> Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 16 f.

<sup>34)</sup> Weniger pessimistisch äußerte sich allerdings Müller. Vgl. Müller, P., a.a.O., S. 19.

<sup>35)</sup> Vgl. Petzoldt, A., a.a.O., S. 801.

keine Festwerte mehr ausgewiesen werden. Es werden vielmehr jeweils alle Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und bei allen Abgängen die Buchwerte ausgebucht. Allerdings will die Bundesbahn, womit die Bilanzklarheit erhöht wird, die Anlagen nicht direkt abschreiben, sondern Wertberichtigungen auf der Passivseite der Bilanz bilden, also indirekt abschreiben. Die Unterhaltungsaufwendungen werden zukünftig in Höhe der Ausgaben für Unterhaltungen angesetzt werden; eine der bisherigen Rückstellungsrechnung entsprechende Rechnung wird es nicht mehr geben.<sup>36)</sup>

Für diese Umstellung muß das gesamte Sachanlagevermögen der Bundesbahn inventarisiert und bewertet werden. Wegen der Zahl und der Vielfalt der aufzunehmenden und zu bewertenden Anlagen kann die Inventur nicht zu einem einzigen Zeitpunkt vorgenommen, sondern muß in mehrere Teilabschnitte mit zeitlich aufeinanderfolgenden Erfassungstichtagen zerlegt werden; sie wird sich über mehrere Jahre erstrecken. Zum Stichtag 31. Dezember 1961 sind zunächst nur die sehr umfangreichen Fahrzeugbestände bewertet worden. Als nächster Teilabschnitt soll die Inventur des Oberbaues folgen.<sup>37)</sup> Dementsprechend zeigen die Bilanzen der Bundesbahn zur Zeit einen Zwischenzustand: das alte und das neue System laufen in den Bilanzen noch nebeneinander, je nach dem Fortschritt der Inventarisierung, Bewertung und Umstellung.

Die Bewertung erfolgt für alle am 31. Dezember 1961 vorhandenen Anlagen mit den Neupreisen 1961, für alle später noch zugehenden Anlagen mit den Neupreisen der jeweiligen Zugangsjahre.<sup>38)</sup> Das Alter und der Abnutzungsgrad der Anlagen werden durch entsprechend hohe Wertberichtigungen auf der Passivseite der Bilanz berücksichtigt. Es müssen also nicht nur die Aktiva neu bewertet, sondern auch die Wertberichtigungen neu festgesetzt werden. Dabei wäre es — nach dem über das Wertberichtigungskonto Ausgeführten — ein Zufall, wenn die Umbewertungen bei den Aktiva in ihrer Höhe genau die gleiche Summe erreichten wie die Umbewertungen auf dem Wertberichtigungskonto. Die Differenzen zwischen den Umbewertungen auf der Aktiv- und denen auf der Passivseite der Bilanz werden zunächst auf einem eigenen Konto festgehalten, das Inventur-Abgrenzungskonto genannt wurde und erwartungsgemäß auf die Passivseite zu stehen kam, d. h., die Zubuchungen bei den Aktivwerten waren größer als die notwendigen Zubuchungen auf dem Wertberichtigungskonto.

Im Hinblick auf die Vorschriften des § 4 des Bundesbahngesetzes werden die Anlageabschreibungen aber auch zukünftig nicht von den effektiven Anschaffungskosten ausgehend berechnet, sondern von den jeweiligen geschätzten Wiederbeschaffungskosten. Die ermittelten Abschreibungen werden jedoch nicht vollständig auf dem Wertberichtigungskonto gegengebucht, da andernfalls dieses Konto wieder einen Mischcharakter annähme. Die Abschreibungen werden vielmehr aufgespalten in einen auf die effektiven Anschaffungskosten und einen auf die zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerungen entfallenden Teil. Der zuerst genannte Teilbetrag wird dem Konto Wertberichtigungen auf die Anlagen, der andere Teilbetrag einem neugebildeten Konto „Erneuerungsrücklage für Sachanlagen“ zugeführt.<sup>39)</sup>

<sup>36)</sup> Vgl. Petzoldt, A. und Böttcher, E., a.a.O., S. 822.

<sup>37)</sup> Vgl. Petzoldt, A., a.a.O., S. 801.

<sup>38)</sup> Vgl.: Finanzbuchhaltung und Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 22 f.

<sup>39)</sup> Vgl. Petzoldt, A. und Böttcher, E., a.a.O., S. 822; Finanzbuchhaltung und Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 23 f. Ob die Wiederbeschaffungskosten nach dem bisherigen Verfahren — vgl. S. 191 — oder nach einem anderen Verfahren ermittelt werden, ist aus den Veröffentlichungen nicht zu entnehmen.

Wird das gewandelte System wieder im Hinblick auf die beiden Anforderungen Substanzerhaltung und Bilanzklarheit beurteilt, so ist zu dem ersten Punkt nichts Neues zu sagen; es gilt hier, da die Grundsätze gleichgeblieben sind, das, was bereits zu dem alten System gesagt wurde.

Das Vermögen der Bundesbahn wird jedoch zukünftig wesentlich klarer als bisher dargestellt werden. Die indirekte Abschreibung wird es gestatten, jeweils zu erkennen — jedenfalls soweit es sich um die nach dem Inventurstichtag angeschafften Anlagen handelt —, wie hoch die Anschaffungskosten der derzeit investierten Anlagen und wie hoch die darauf bereits getätigten Abschreibungen sind.

Auch in ihrer neuen Gestalt zeigt die Bilanz der Bundesbahn Anklänge an eine organische Tageswertbilanz, in der Vermögens- und Kapitaldarstellung entspricht sie ihr aber nicht. Die Theorie der organischen Tageswertbilanz verlangt, daß die Buchwerte der Sachanlagen zu jedem Bilanzstichtag auf den jeweiligen Tagesneupreis berichtigt werden; die notwendigen Zu- und Abbuchungen sind zu Gunsten oder zu Lasten des Kontos Vermögenswertänderungen vorzunehmen. Haben sich die Preise der Sachanlagen verändert und müssen deshalb die Buchwerte angepaßt werden, so ist entsprechend auch das Wertberichtigungskonto zu berichtigen, das von Fritz Schmidt Erneuerungskonto genannt wird; die Relation zwischen Buchwert der Anlagen und Wertberichtigung darf sich allein wegen der Preisschwankungen auf den Beschaffungsmärkten nicht ändern. Auch diese Zu- und Abbuchungen geschehen zu Gunsten oder zu Lasten des Kontos Vermögenswertänderungen.<sup>40)</sup> Das Konto Vermögenswertänderungen spiegelt so stets das Auf oder Ab der Tageswerte des Anlagevermögens wider.

Ähnliche Anpassungen des Buchwertes der Anlagen und der Wertberichtigungen auf die Anlagen an veränderte Preise nimmt die Bundesbahn anläßlich der Inventuren jetzt zwar auch vor, aber — und dies unterscheidet ihre Bilanzen von einer organischen Tageswertbilanz — sie wird diese Anpassungen nicht zu jedem Bilanzstichtag neu durchführen. Damit sind aus ihrer Bilanz zukünftig so wenig wie aus einer nach Handelsrecht aufgestellten Bilanz die Tageswerte der vorhandenen Anlagen zu ersehen. Die Erneuerungsrücklage für Sachanlagen ist lediglich eine Folge des Bemühens um Substanzerhaltung; mit Hilfe der Zuweisungen zu dieser Rücklage wird angezeigt, daß ein Teil der Erträge aus dem Umsatzprozeß, der bei einem Rechnen mit nomineller Geldkapitalerhaltung als Gewinn angesehen würde, im Hinblick auf die angestrebte Substanzerhaltung nicht Gewinn, sondern dazu bestimmt ist, verbrauchte Produktionsfaktoren zu ersetzen, unabhängig davon, daß er das im Betrieb investierte Geldkapital erhöht.<sup>41)</sup>

<sup>40)</sup> Vgl. Schmidt, F., a.a.O., S. 90 ff.

<sup>41)</sup> Zur Abhängigkeit des Gewinnbegriffes von der Art der angestrebten Kapitalerhaltung vgl. Hax, K., a.a.O., S. 22 ff.