

eines solchen Entscheides im Gesetze selbst auch nicht ausdrücklich ausgesprochen, sondern die Praxis hat sie festgesetzt. Umsoweniger kann aus der Tatsache, daß auch bei der Rechtsöffnung die Bestimmung der Wirkungen eines zweitinstanzlichen Entscheides der Praxis überlassen wurde, auf ein Verbot geschlossen werden, eine zweite Instanz einzuführen, zumal ja, wenn die Berufung auch summarisch erledigt wird, wie bereits erwähnt, der zweitinstanzliche Entscheid immer ergehen kann, bevor auf Grund des erstinstanzlichen eine Betreibungshandlung ergehen könnte, die sich ohne Schädigung nicht mehr rückgängig machen ließe.

4. Was die Anwendbarkeit des Art. 36 des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes auf das hier streitige Rechtsmittel betrifft: die Frage, ob die zweite Instanz im Rechtsöffnungsverfahren der Appellation ausnahmsweise suspensive Wirkung verleihen könne, so kann hierauf vorliegend nicht eingetreten werden, da der Entscheid hierüber, im Sinne der Erwägung 2 oben, in die Kompetenz der Aufsichtsbehörden fällt.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Der Rekurs wird gutgeheißen und somit der angefochtene Entscheid des bernischen Appellations- und Kassationshofes in der Meinung aufgehoben, daß der Appellations- und Kassationshof zu materieller Behandlung der in Frage stehenden Streitsache verhalten wird.

III. Erwerb und Betrieb der Eisenbahnen.

Acquisition et exploitation des chemins de fer.

41. Urteil vom 3. Juni 1903 in Sachen

Bundesbahnen gegen Regierungsrat Luzern.

Steuerfreiheit der Bundesbahnen. Art. 10 Abs. 1 und 2 Bundesgesetz betr. Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen vom 15. Oktober 1897 (sog. Rückkaufsgesetz). — *Steuerstreitigkeit zwischen Bund und Kantonen; Art. 179 Org.-Ges. Rechtliche Natur der Schweiz. Bundesbahnen, juristische Persönlichkeit oder Zweig der Bundesverwaltung? — Umfang der Steuerfreiheit der Bahnhofswirtschaften.*

A. Anlässlich der Neutaraxation der Steuerpflichtigen im Jahre 1902 entstand zwischen der Staatssteuerkommission Luzern und der Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen ein Steuerkonflikt. Unter Berufung auf ein schiedsgerichtliches Urteil vom 11. Dezember 1899 in Sachen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft gegen den Kanton Luzern, erklärte die Staatssteuerkommission den auf die Wirtschaftsräumlichkeiten im Aufnahmegebäude des Bahnhofes Luzern entfallenden Gebäudewert von 200,000 Fr. zu 20% als steuerbar. Den von der Kreisdirektion gegen diese Verfügung ergriffenen Rekurs hat der Regierungsrat mit Beschluß vom 24. Januar 1903 abgewiesen.

Mit dem erwähnten schiedsgerichtlichen Urteil hat es folgende Bewandtnis: Im Jahre 1898, nach dem Neubau des Bahnhofes Luzern, war zwischen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft und dem Kanton Luzern die Frage streitig geworden, ob von dem auf die Restaurationslokalitäten im Bahnhof Luzern entfallenden Gebäudewert von 200,000 Fr. eine Quote von 40,000 Fr. d. h. $\frac{1}{5}$ steuerpflichtig sei, oder ob die Centralbahngesellschaft auch für die Restaurationslokalitäten in vollem Umfange Steuerfreiheit habe. Nach dem in Betracht kommenden Art. 34 der Konzession für den Eisenbahnbau von Luzern gegen Zofingen vom 19. November 1852 sollte die Centralbahngesellschaft Steuerfreiheit ge-

niesen für die Bahn selbst mit Bahnhöfen, Zubehörenden und Betriebsmaterial, wogegen Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit diesem besitzt, der gewöhnlichen Besteuerung unterliegen. Dieser Streit wurde von einem Schiedsgericht vom 11. Dezember 1899 zu Gunsten des Kantons Luzern entschieden, indem von dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes Luzern der auf die Restaurationslokalitäten entfallende Gebäudewert zu 20 % als steuerbar erklärt wurde. Aus den Erwägungen dieses Urteils ist folgendes hervorzuheben: Die Tatsache, daß ein Grundstück oder Gebäude in örtlicher Hinsicht zum Bahnhof gehöre, genüge nicht, um dessen Steuerfreiheit zu begründen; vielmehr sei die Steuerfreiheit zu beschränken auf die eigentlichen Eisenbahngrundstücke, d. h. diejenigen Liegenschaften, welche dem Betrieb der Bahn zu dienen hätten und welche daher die Gesellschaft zum Zwecke dieses Betriebes erworben oder erstellt habe. Diese Voraussetzung sei bei Bahnbüffets grundsätzlich vorhanden. Dem Eisenbahnbetrieb dienten auch solche Anlagen und Einrichtungen, deren Vorhandensein zwar für die Ausübung des Transportgewerbes nicht geradezu unerlässlich sei, die aber dazu bestimmt seien, den Anforderungen, welche nach allgemeinen Verkehrsanschauungen im Interesse der Reisenden an den Eisenbahnbetrieb gestellt werden, Genüge zu leisten, was beim Bahnbüffet Luzern zweifellos zutrefte. Dieses sei daher grundsätzlich als eine Betriebsanstalt im Sinne der Konzession zu betrachten. Dagegen sei eine vollständige Steuerbefreiung in Bezug auf die Bahnhofswirtschaft in Luzern nicht gerechtfertigt mit Rücksicht darauf, daß sie nicht nur von den Reisenden benützt werde, sondern auch Gelegenheit zur Bewirtung von nichtreisenden Gästen biete. Das vom Kanton Luzern zur Ermittlung der Frequenz solcher einheimischer Gäste vorgeschlagene Beweisverfahren (Abhörung von Zeugen, Vornahme einer Kontrolle während längerer Zeit) lasse sich nicht wohl durchführen. Die Zeugen könnten nur unzuverlässige Schätzungen bieten, und die Kontrolle der Gäste, die während verschiedener Jahreszeiten stattfinden müßte, würde eine unzulässige Belästigung des Publikums bilden, der sich der einzelne Gast gar nicht zu unterziehen brauchte. Das Schiedsgericht sei indessen in

der Lage, gestützt auf eigene Beobachtungen und notorische Tatsachen, das ungefähre Verhältnis zwischen Reisenden und einheimischen Besuchern zu schätzen. Es sei notorisch, daß gut eingerichtete und geführte Bahnhofswirtschaften, wie diejenige in Luzern, in der Tat nicht bloß von Reisenden, sondern auch zu einem guten Teile von der einheimischen Bevölkerung frequentiert zu werden pflegten, und es dürfte eine Schätzung wohl nicht fehl gehen, die den Anteil der letztern an der Frequenz in Luzern im Durchschnitt auf rund einen Fünftel ansetze. Bei dieser Sachlage diene allerdings der betreffende Gebäudeteil des Bahnhofes nicht ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb, sondern teilweise andern Zwecken, die mit dem Eisenbahnbetrieb in keinem Zusammenhang stünden. Soweit dies der Fall sei, würde es unbillig sein, die Steuerfreiheit gleichwohl aufrecht zu erhalten, und es sei demnach eine entsprechende Quote als steuerpflichtig zu erklären.

In ihrem Rekurse an den Regierungsrat gegen die Verfügung der Staatssteuerkommission Luzern machte nun die Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen geltend, daß die von diesem Schiedsgericht auf Grund der Konzession festgestellte partielle Steuerpflicht der frühern Centralbahngesellschaft bezüglich der Bahnhofswirtschaft Luzern nach dem nunmehr allein maßgebenden Art. 10 Abs. 1 und 2 des Bundesgesetzes betreffend Erwerb und Betrieb der Eisenbahnen vom 15. Oktober 1897 für die Schweizerischen Bundesbahnen nicht mehr bestehe. Die Schweizerischen Bundesbahnen seien nur steuerpflichtig für diejenigen Immobilien, die zwar in ihrem Besitze seien, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht hätten (Art. 10 Abs. 2 leg. cit.). Diese notwendige Beziehung sei bei den Restaurationslokalitäten im Bahnhof Luzern zweifellos vorhanden. In seinem, den Rekurs abweisenden, Beschluß vom 24. Januar 1903 führt der Regierungsrat aus: Nach Art. 9 des Rückkaufgesetzes schaffe allerdings das Schiedsgerichtsurteil der Rekurrentin gegenüber kein Recht. Maßgebend für die Besteuerung sei in der Tat allein Art. 10 leg. cit. Aber auch nach dieser Bestimmung bestehe eine Steuerpflicht in dem beanspruchten Umfange. Es möge dahingestellt bleiben, ob zwischen den in den Aufnahmegebäuden der Bahnhöfe bestehenden Schenkräumlichkeiten und dem Bahnbetriebe die

notwendige Beziehung im Sinne von Art. 10 Abs. 2 allgemein vorhanden sei. Auch wenn dies angenommen werde, so schließe das nicht aus, daß die notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb im einzelnen Falle nicht oder nur zum Teil bestehe. Dies treffe für die Bahnhofrestauration Luzern zu, soweit sie auch von der einheimischen Bevölkerung frequentiert werde. Wenn das Schiedsgerichtsurteil auch nicht formell Recht schaffe, so seien doch dessen tatsächliche Feststellungen von Bedeutung, gestützt auf welche heute noch der einer notwendigen Beziehung zum Bahnbetrieb entbehrende Teil der Bahnhofsentke mit 20 % des Ganzen nicht zu hoch eingeschätzt sei.

B. Mit Rechtschrift vom 9. April 1903 hat die Kreisdirektion II namens der Schweizerischen Bundesbahnen diese Steuerstreitigkeit ans Bundesgericht gezogen, mit dem Antrag, es sei in Aufhebung des regierungsrätlichen Entscheides vom 24. Januar 1903 zu erkennen, daß die Bahnhofrestauration Luzern der Schweizerischen Bundesbahnen in vollem Umfange von jeglicher Steuerpflicht befreit sei. Zur Begründung wird ausgeführt: Es handle sich um eine Steuerstreitigkeit zwischen dem Bunde und einem Kanton, die gemäß Art. 179 Org.-Ges. vom Bundesgerichte zu beurteilen sei. Wie der Regierungsrat selber anerkenne, sei das Schiedsgerichtsurteil vom 11. Dezember 1899 für die Rekurrentin nicht rechtsverbindlich. Die Frage, ob die Bahnhofswirtschaften als mit dem Eisenbahnbetrieb in notwendiger Beziehung stehende Anstalten zu betrachten seien, könne heute als in bejahendem Sinne gelöst betrachtet werden. Speziell sei darauf zu verweisen, daß die Restaurationsräumlichkeiten in Luzern schließlich nichts anderes seien, als Wartsäle, da den Reisenden darin der Aufenthalt gestattet sei, auch wenn sie nichts konsumierten. Sobald aber feststehe, daß die Bahnhofrestauration Luzern eine mit dem Betriebe in enger Beziehung stehende Einrichtung sei, könne der Umstand, daß auch einheimisches Publikum daselbst verkehre, an der Steuerfreiheit nichts ändern. Der klare Wortlaut des Gesetzes schließe dies aus. Auch würde eine solche Unterscheidung zwischen einheimischem und reisendem Publikum zu Untersuchungen über die Frequenz führen, die der Natur der Sache nach nie ein auch nur einigermaßen genaues Resultat haben könnten. Der Besuch der Bahnhofrestauration

Luzern durch Einheimische lasse sich nicht vermeiden. Schließlich sei von den Luzerner Behörden die Besteuerung eines Fünftels der Restaurationsanlage ausgesprochen worden, ohne daß dieser Bemessung irgendwelche tatsächliche Feststellungen vorausgegangen seien, so daß die Besteuerung geradezu als willkürlich bezeichnet werden müsse.

C. Der Regierungsrat hat in seiner Vernehmlassung erklärt, daß er mit der Beurteilung des vorliegenden Steuerkonfliktes durch das Bundesgericht einverstanden sei, obgleich die Kompetenz des letztern in Zweifel gezogen werden könnte, und sodann Abweisung des Rekurses beantragt und zur Begründung auf die Akten, insbesondere auf die Erwägungen des angefochtenen Entscheides verwiesen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Nach Art. 179 des Org.-Ges. sind vom Bundesgerichte Steuerstreitigkeiten zwischen Bund und Kantonen zu beurteilen, wenn von dem einen oder andern Teil sein Entscheid angerufen wird. Unter „Bund“ wird in der ganzen eidgenössischen Gesetzgebung stets nur dasjenige Rechtssubjekt verstanden, dessen Organisation in der Bundesverfassung geregelt ist. Die Kompetenz des Bundesgerichtes in der vorliegenden Steuerstreitigkeit ist daher von der Frage abhängig, ob die Schweizerischen Bundesbahnen eine mit eigener juristischer Persönlichkeit ausgestattete öffentliche Anstalt oder bloß ein Zweig der Bundesverwaltung, eine *statio fisci*, sind. Ist das erstere der Fall, so ist nicht der Bund Partei, sondern ein vom Bund verschiedenes Rechtssubjekt, und eine Steuerstreitigkeit im Sinne von Art. 179 leg. cit. zwischen dem Bund und einem Kanton liegt nicht vor, wie denn auch das Bundesgericht stets sich dahin ausgesprochen hat, daß eine Civilstreitigkeit zwischen Kantonen und Korporationen oder Privaten im Sinne von Art. 110 Ziff. 4 B.-V. und Art. 48 Ziff. 4 Org.-Ges. dann nicht vorliegt, wenn eine kantonale Anstalt mit eigener juristischer Persönlichkeit klagt oder verklagt wird (Amtl. Samml., Bd. V, S. 608 Erw. 1; Bd. VI, S. 59 Erw. 2 und S. 228 Erw. 1 und 2). Sind dagegen die Schweizerischen Bundesbahnen eine bloße Abteilung der Bundesverwaltung, so sind sie rechtlich identisch mit dem Bund, und die Kompetenz des Bundesgerichtes nach Art. 179 ist gegeben.

Nun kann nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen vom 15. Oktober 1897 kaum ein ernstlicher Zweifel bestehen, daß die Schweizerischen Bundesbahnen kein eigenes Rechtssubjekt, sondern nur ein Zweig der Bundesverwaltung sind. Bei der Beratung des Gesetzes sind zwar im Ständerat solche Zweifel aufgetaucht, und es ist die Meinung geäußert worden, daß es den Gerichten überlassen werden müsse, die Frage nach der rechtlichen Natur der Bundesbahnen zu entscheiden. Es ist aber damals schon überzeugend ausgeführt worden, daß das Gesetz selber die Frage klar und unzweideutig löst (siehe Amtl. stenogr. Bulletin der Bundesversammlung 1897, S. 539, 612 ff., insbesondere S. 614, votum Geel). Nach dem citierten Gesetze erwirbt der Bund die Eisenbahnen für sich und betreibt sie unter dem Namen „Schweizerische Bundesbahnen“ für seine Rechnung (Art. 11 Abs. 1). Das Eigentum an den Eisenbahnen geht an den Bund über (Art. 6). Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung (Art. 12 Abs. 1). Die Oberleitung der Verwaltung steht bei den Bundesbehörden (Bundesversammlung und Bundesrat), deren in Art. 13 aufgezählte Befugnisse über eine bloße Oberaufsicht erheblich hinausgehen. Die zum Erwerb, Bau und Betrieb der Bahnen nötigen Geldmittel werden durch Emission von Anleihen aufgebracht (Art. 7 Abs. 1), deren Schuldner der Bund ist, wie denn auch der Bund für alle Verbindlichkeiten der Bundesbahnen haftet. Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplonbahn, übernimmt die Verpflichtungen dieser in Bezug auf den Simplon-durchstich (Art. 49 Abs. 1). Aus all diesen Bestimmungen erhellt deutlich, daß von einer Selbstständigkeit der Bundesbahnen weder nach der Richtung des eigenen Vermögens, noch nach derjenigen der Verwaltung, noch nach derjenigen der Fähigkeit, eigene Rechte zu erwerben und Verbindlichkeiten einzugehen, die Rede sein kann. Gewiß kann der Staat eine öffentliche Anstalt mit eigener juristischer Persönlichkeit ins Leben rufen, ohne daß er sie ausdrücklich als eigene Verbandspersönlichkeit bezeichnet. Aber er muß doch jedenfalls die Voraussetzungen schaffen, welche die eigene juristische Persönlichkeit ausmachen. Die angeführten Gesetzesbestimmungen

lassen aber keinen Zweifel zu, daß der Bund bei den Bundesbahnen diese Voraussetzungen gerade nicht hat schaffen wollen. Die Bundesbahnen sind daher kein eigenes Rechtssubjekt, und das Bundesgericht hat demgemäß auf eine materielle Prüfung der vorliegenden Streitfrage einzutreten.

2. Durch das Schiedsgerichtsurteil vom 11. Dezember 1899 ist die zwischen den heutigen Parteien streitige Frage im Verhältnis des Kantons Luzern zur früheren Centralbahngesellschaft entschieden worden. Die Parteien sind jedoch einig, daß das Schiedsgerichtsurteil der Rekurrentin gegenüber formell kein Recht schafft. In der Tat hatte das Schiedsgericht die Frage der Steuerpflicht für die Bahnhofswirtschaft Luzern zu entscheiden auf Grund der Konzession der Centralbahn, deren Bestimmungen mit dem Rückkauf gemäß Art. 9 des Bundesgesetzes betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen erloschen sind. Zu den in Art. 9 leg. cit. vorbehaltenen Verpflichtungen aus den Konzessionen, die zum Betrieb und Bestand der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhang stehen und die auf den Bund übergehen, gehören Steuerprivilegien ganz zweifellos nicht. Für die Steuerverhältnisse der Schweizerischen Bundesbahnen sind ausschließlich maßgebend Art. 10 Abs. 1 und 2 des citierten Bundesgesetzes, und das Bundesgericht hat daher auf Grund dieser Bestimmungen die Frage zu entscheiden, die das Schiedsgericht auf Grund der Konzession der Centralbahn entschieden hat.

3. Die Rekurrentin genießt Steuerfreiheit für alle ihre Immobilien, die eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb haben (Art. 10 Abs. 1 und 2 leg. cit.). Daß die Restaurationen in größeren Bahnhöfen einen Bestandteil der eigentlichen Eisenbahnanlagen bilden und grundsätzlich zum Betrieb gehören, kann heute nicht mehr in Zweifel gezogen werden. Es genügt in dieser Hinsicht auf die Ausführungen des Schiedsgerichtes zu verweisen, sowie auf den Bundesratsbeschluß vom 16. Mai 1903 über die Beschwerde der Schweizerischen Bundesbahnen gegen den Regierungsrat des Kantons Bern betreffend Schließung der Bahnhofswirtschaft in Bern (B.-Bl. 1903, I, S. 1096 ff.) und das Urteil des Bundesgerichtes vom 26. Juni 1895 in Sachen des Kantons Waadt gegen die Jura-Simplonbahn. Allerdings ist

bei der Beratung des Gesetzes im Ständerat s. Z. auch bemerkt worden (s. Bulletin, S. 533), diese Restaurationen seien keine absolut notwendigen Bestandteile des Betriebes, da man sich eine Eisenbahn auch ohne Restauration denken könne. Allein darin liegt offenbar das Kriterium der „notwendigen Beziehung“ zum Bahnbetriebe nicht. Man kann sich einen Bahnbetrieb auch ohne Wartsäle, ohne gedeckte Einsteigehalle, ohne Aborte denken, und doch wird allen diesen Einrichtungen die notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht abgesprochen werden wollen. Entscheidend ist vielmehr mit Bezug auf alle solchen und ähnlichen Einrichtungen der Standpunkt des Publikums; auch alle diejenigen Betriebsseinrichtungen, welche in dem jeweiligen Entwicklungsstadium der Eisenbahnen einem berechtigten Verlangen des mit der Bahn verkehrenden Publikums entgegenkommen, sind in notwendiger Beziehung zum Bahnbetrieb, nicht nur diejenigen, welche zur Not den Betrieb, wenn auch in noch so dürftiger Weise, aufrecht erhalten. Allerdings kann nicht davon gesprochen werden, daß ein Büffet an jeder Station als notwendige Betriebsseinrichtung gelten könnte, sondern ein bezügliches Bedürfnis des Publikums wird der Regel nach nur an größeren Stationen, an Knotenpunkten und an Orten, wo Postkurse oder Dampfschiffe anschließen, bestehen, wie dies auch schon in dem citierten Urteil des Bundesgerichtes vom Jahre 1895 ausgeführt wurde. Daß aber Luzern in diese Kategorie von Stationen einzureihen ist, bedarf keines besonderen Nachweises, und es hat denn auch der Regierungsrat nicht ernstlich bestritten, daß die Bahnhofswirtschaft in Luzern grundsätzlich zum Bahnbetrieb gehört, sonst hätte er ja die Steuerpflicht für den ganzen durch die Wirtschaft repräsentierten Gebäudewert, statt nur für eine Quote geltend machen müssen.

Ist somit davon auszugehen, daß sich das Steuerprivileg der Rekurrentin grundsätzlich auch auf Bahnhofswirtschaften, und zwar speziell auch auf diejenige in Luzern, bezieht, so fragt sich nun, ob nach dem Gesetz wenigstens eine partielle Steuerpflicht besteht, mit Rücksicht darauf, daß auch das nicht reisende, einheimische Publikum die Wirtschaft besucht. Das Schiedsgericht ist bei der Auslegung der Konzessionsbestimmungen zu der Auffassung ge-

langt, daß das Steuerprivileg nur insoweit bestehe, als die Bahnhofswirtschaft den Zwecken des Eisenbahnbetriebes und nicht nebenbei auch andern Zwecken diene. Die Rekurrentin macht nun geltend, daß diese Unterscheidung von verschiedenen Zwecken nach dem Gesetz nicht mehr zulässig sei. Hierüber ist zu bemerken: Art. 10 Abs. 2 leg. cit. stellt darauf ab, ob ein Gebäude in notwendiger Beziehung zum Bahnbetrieb stehe. Nun kann von einem Gebäude nur ein Teil in dieser notwendigen Beziehung zum Bahnbetrieb stehen, ein anderer Teil dagegen nicht. Wenn z. B. in einem Bahnhofgebäude sich eine Mietwohnung, ein Kauffladen u. s. w. befindet, so ist wohl ohne weiteres klar, daß in solchen Fällen auch nach Art. 10 Abs. 2 nicht das ganze Gebäude steuerfrei sein kann. Insofern steht das Gesetz also einer Unterscheidung und Berücksichtigung der verschiedenen Zwecke, denen ein Eisenbahngrundstück dient, jedenfalls nicht entgegen. Bei den Bahnhofswirtschaften, die auch vom einheimischen Publikum frequentiert werden, dient nun allerdings derselbe Gebäudeteil gleichzeitig zwei verschiedenen Zwecken, von denen der eine keine Beziehung zum Bahnbetrieb hat. Es ist denkbar, daß mit Rücksicht auf den letztern Zweck, d. h. wegen des einheimischen Publikums, die Lokaltäten größer erstellt worden sind, als für die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes, d. h. des reisenden Publikums, notwendig gewesen wäre, und soweit dies zutreffen sollte, fehlt zweifellos die notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb und fällt daher auch nach Art. 10 Abs. 2 leg. cit. das Steuerprivileg dahin. Es kann aber auch das Gegenteil der Fall sein, daß die Wirtschaftsräume trotz der Frequenz durch das einheimische Publikum für ihren eigentlichen Zweck nicht zu groß sind, wobei als Maßstab die Verhältnisse in derjenigen Jahreszeit zu nehmen sind, in der der Reisendenverkehr erfahrungsgemäß am größten ist. (In welche Kategorie die Bahnhofswirtschaft Luzern gehören würde, steht zur Zeit nicht fest.) Auch bei dieser Sachlage ist aber richtigerweise der Nebenzweck, dem die Bahnhofswirtschaft dient, bei der Frage der Steuerfreiheit zu berücksichtigen. Die Liegenschaften werden nicht nach ihrer räumlichen Ausdehnung, sondern als Vermögensobjekte nach ihrem Wert und wegen ihres Ertrages besteuert. Speziell in Luzern dient als Grundlage der wirkliche Verkehrs-

wert (Steuergesetz vom 30. November 1892, § 3 c). Bei einer Bahnhofswirtschaft nun wird zweifellos der Umstand, daß sie auch vom einheimischen Publikum regelmäßig frequentiert wird, in der Höhe des Pachtzinses Ausdruck finden, also den Ertrag und damit auch den Verkehrswert der Liegenschaft beeinflussen. Insofern wird also der für die Besteuerung maßgebende Gebäudeverkehrswert, soweit er auf die Wirtschaft entfällt, durch ein Moment mitbestimmt, das in keinem notwendigen Zusammenhang zum Bahnbetrieb steht, und es erscheint gerechtfertigt, dieses Moment auch bei der Frage der Steuerfreiheit zu berücksichtigen. „Es wäre“, wie das Bundesgericht in seinem Entscheide in Sachen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gegen Stadtgemeinde Zürich vom 6./7. November 1900 (Amtl. Samml., Bd. XXVI, 2. Teil, S. 869) bemerkte, „unbillig, wenn eine gewerbliche Unternehmung in Hinblick auf Einrichtungen, für die sie ordentlicher Weise Steuern entrichten müßte, steuerfrei bleiben würde, weil diese Einrichtungen mit Rücksicht auf ein anderweitiges Geschäft von der Steuer ausgenommen sind.“ Daran ist um so mehr festzuhalten, als man, wie die Verhandlungen der Räte über den Art. 10 des Rückkaufsgesetzes zeigen (vergl. Bulletin 1897, S. 526 ff., und S. 997 ff.), mit dieser Bestimmung kein neues Recht schaffen, sondern nur den durch die hauptsächlichsten kantonalen Konzessionen und die Auslegung, die sie gefunden, bereits geschaffenen Zustand für die Bundesbahnen beibehalten wollte. Aus dem Gesagten folgt, daß der Kanton Luzern berechtigt ist, die Rekurrentin für eine Quote des auf die Bahnhofswirtschaft entfallenden Gebäudewertes zu besteuern.

4. Die Größe dieser Quote hat das mehrfach erwähnte Schiedsgericht im Jahre 1899 auf 20 % festgesetzt unter der Annahme, daß die Bahnhofswirtschaft Luzern zu 20 % der Gesamtfrequenz von einheimischen Gästen besucht werde. Das Schiedsgericht hat auch zutreffend ausgeführt, daß ein Beweisverfahren mit Abhörung von Zeugen und Anordnung einer Kontrolle während gewisser Zeit nicht tunlich ist. Die Rekurrentin beschwert sich darüber, daß die Luzerner Behörden nicht neuerdings tatsächliche Feststellungen vorgenommen hätten; da sie aber nicht behauptet, daß die Schätzung des Schiedsgerichtes unrichtig gewesen sei, oder daß

seither sich die Verhältnisse geändert hätten, kann dieser Beschwerde wegen Willkür keine Bedeutung zukommen. Das Bundesgericht trägt auch keine Bedenken, die Feststellung des Schiedsgerichtes als maßgebend zu erachten.... Es ist nicht daran zu zweifeln, daß seine Schätzung auf einer eingehenden Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse beruht und daß eine neue Expertise wesentlich zu demselben Resultate gelangen würde. Sonach sind die Luzerner Behörden berechtigt, die Rekurrentin zu 20 % des auf die Bahnhofrestauration Luzern entfallenden Gebäudewertes zur Steuer heranzuziehen, und es ist der hiegegen von der Rekurrentin erhobene Rekurs als unbegründet abzuweisen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Der Rekurs wird abgewiesen.

IV. Organisationsgesetz.

Organisation judiciaire fédérale.

Vergl. Nr. 42, Urteil vom 2. April 1903
in Sachen Einwohnergemeinde Biel und Konforten
gegen Polizeikammer Bern.