



sich sodann ohne weiteres schon, daß die dem Dampfbootbetrieb dienenden Mobilien nicht besteuert werden dürften. Es folge aber auch die Steuerfreiheit der Immobilien aus Art. 1 Abs. 2 und Art. 10 Abs. 2 leg. cit., da der Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee ein integrierender Bestandteil der Bundesbahnen sei und auch durchaus in notwendiger Beziehung zum übrigen Bahnbetrieb stehe, was des näheren ausgeführt wird.

C. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau hat Abweisung der Beschwerde beantragt. Die streitige Steuerpflicht wird in der Vernehmlassung und im angefochtenen Entscheid selber im wesentlichen damit begründet, daß sie von der frühern Nordostbahn im beanspruchten Umfang anerkannt worden sei und auch nach dem Bundesgesetz betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen zu Recht bestehe. Die Steuerfreiheit des Art. 10 beziehe sich nur auf die eigentlichen Bundesbahnen, d. h. die Eisenbahnen, und nicht auf Nebengeschäfte, wie Dampfbootunternehmungen und Lagerhäuser. Dazu komme, daß die Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee in keinem notwendigen Zusammenhang zum Bahnbetrieb stehe und daher auch nach Art. 10 Abs. 2 nicht steuerfrei sei. Sie könnte gerade so gut von einem Dritten statt den Bundesbahnen betrieben werden, und die letztern würden hierdurch an der Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgabe nicht gehindert.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Nach Art. 179 Org.-Ges. sind vom Bundesgericht als Staatsgerichtshof Steuerstreitigkeiten zwischen Bund und Kantonen zu beurteilen, wenn von dem einen oder andern Teil seine Entscheidung angerufen wird. Die Kompetenz des Bundesgerichts ist daher vorliegend gegeben, da, wie in Sachen der schweizerischen Bundesbahnen gegen den Regierungsrat des Kantons Luzern (Urteil vom 3. Juni 1903 \*) ausgeführt worden ist, die Bundesbahnen keine mit eigener juristischer Persönlichkeit ausgestattete öffentliche Anstalt, sondern ein Zweig der Bundesverwaltung und somit mit dem Bund rechtlich identisch sind.

2. Zudem die Rekurrentin die Steuerpflicht für die zum Lagerhausbetrieb gehörenden Immobilien in Romanshorn anerkannt

hat, geht sie selber davon aus, daß dieser Betrieb ein Nebengeschäft ist, das mit dem eigentlichen Bahnbetrieb in keinem notwendigen Zusammenhang steht. Über diesen Punkt kann in der Tat ein Zweifel nicht bestehen, zumal gerade der Betrieb von Lagerhäusern durch die Bundesbahnen bei der Beratung des Rückkaufgesetzes in der Bundesversammlung das Hauptbeispiel für die Ausnahme von der den Bundesbahnen einzuräumenden Steuerfreiheit war. Die Rekurrentin hat auch nicht bestritten, daß in jenem Betrieb ein Betriebskapital von 100,000 Fr. arbeitet und daß ein solches Betriebskapital nach thurgauischem Steuerrecht an sich der Besteuerung unterliegt. Sie verneint ihre Steuerpflicht in Bezug auf diesen Gewerbefonds lediglich aus dem Grund, weil die in Art. 10 Abs. 2 leg. cit. normierte Einschränkung der Steuerfreiheit der Bundesbahnen sich ausschließlich auf Immobilien beziehe.

Nun hat das Bundesgericht bereits im Rekursfall der Bundesbahnen gegen den Kanton Solothurn (Urteil vom 17. September 1903 \*) ausgesprochen, daß diese Auslegung des Art. 10 nicht richtig ist. Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes zeigt vielmehr, daß man in bewußter Weise an dem durch die hauptsächlichsten kantonalen Eisenbahnkonzessionen und die Auslegung, die sie gefunden, bereits geschaffenen Rechtszustand auch für die Bundesbahnen festhalten und demgemäß die Steuerfreiheit entsprechend ihrer Zweckbestimmung auf die Einrichtungen beschränken wollte, die dem Betrieb wirklich dienen. In jenem Urteil wurde ausgeführt, daß nach dem wirklichen, der gesetzgeberischen Absicht entsprechenden Sinne des Gesetzes das richtige Verhältnis der beiden ersten Sätze des Art. 10 anders ist, als wie es bei der ersten Betrachtung scheint. Der zweite Satz schränkt den ersten nicht in dem Sinne ein, daß nun im übrigen und abgesehen von der Besteuerung von Immobilien das Prinzip der Steuerfreiheit der Bundesbahnen ausnahmslos und ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse gelten würde, sondern die Steuerfreiheit ist von vornherein als auf die Einrichtungen des Betriebes beschränkt gedacht, und der zweite Satz bildet nur eine einzelne, hieraus sich ergebende besonders wichtige Ausnahme. Die Steuerfreiheit ist

\* Oben Nr. 41, S. 189 ff., spez. S. 193 f., Erw. 1.

\* Oben Nr. 67, S. 322 ff., spez. S. 324 ff., Erw. 2.

also auch nach dem ersten Satz kein persönliches Privileg des Bundes in Bezug auf alles Vermögen, das er unter dem Namen Bundesbahnen besitzt, oder alle Tätigkeit, die er unter diesem Namen betreibt, sondern es ist ein sachliches Privileg, das auf dasjenige beschränkt ist, was an Vermögen oder Tätigkeiten dem Bahnbetrieb dient, und es trifft daher nicht zu für den Erwerb aus einer gewerblichen Tätigkeit der Bundesbahnen (z. B. Arbeiten der Hauptwerkstätte Olten für Rechnung Dritter), bei der diese Voraussetzung fehlt.

Nach diesen Grundsätzen ergibt sich nun aber ohne weiteres, daß sich die Rekurrentin, was die Besteuerung des Gewerbefonds ihres Lagerhausbetriebes in Romanshorn anbetrifft, auf die Steuerfreiheit des Art. 10 nicht berufen kann, da für diesen ganzen Geschäftsbetrieb und somit auch für das darin arbeitende Betriebskapital die notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb fehlt. Der Rekurs ist daher in diesem Punkte abzuweisen.

3. Dagegen erscheint der Rekurs, soweit er sich auf die Besteuerung der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee bezieht, als begründet. Der Bund hat diese Unternehmung an sich gezogen auf Grund von Art. 1 Abs. 2 leg. cit., wonach mit einer Eisenbahn auch Nebengeschäfte, die mit dem Bahnbetrieb in engem Zusammenhang stehen, wie z. B. Dampfschiffahrtsunternehmungen, erworben werden können. Sie ist nichts weiteres als eine Art Fortsetzung der Bahn über den Bodensee. Es wird damit das durch den See gebildete Verkehrshindernis überwunden und für Personen- und Güterverkehr der sehr wichtige direkte Anschluß an die Bahnen in Bregenz, Lindau und Friedrichshafen hergestellt. Das Unternehmen ist ein integrierender Bestandteil der Bundesbahnen so gut wie jede einzelne Bahnlinie, nur daß es an verkehrspolitischer Bedeutung viele andere Linien übertrifft, wie es denn auch z. B. in der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 7. November 1899 (Art. 5) geradezu unter den Bahnlinien aufgeführt wird. Gewiß wäre sein Betrieb durch einen Dritten an sich denkbar; aber das trifft für alle andern Linien der Bundesbahnen auch zu und ändert natürlich an ihrer rechtlichen Stellung und wirtschaftlichen Bedeutung als Teile der Bundesbahnen nichts. Hieraus folgt nun aber, daß Art. 10 leg. cit.

sich auch auf das Dampfschiffahrtsunternehmen auf dem Bodensee bezieht und dieses also die nämliche Steuerfreiheit genießt, wie die übrigen Bundesbahnen. Es kommt somit für die Feststellung der Steuerfreiheit nicht sowohl auf die Beziehung des ganzen Unternehmens zum Eisenbahnbetrieb, die übrigens zweifellos als notwendige im Sinne von Art. 10 Abs. 2 zu bezeichnen wäre, sondern darauf an, ob die einzelnen Einrichtungen mit dem Schiffbetrieb in einem notwendigen Zusammenhang stehen, und die Steuerpflicht wäre nur insoweit gegeben, als für bestimmte Einrichtungen der Mangel dieser notwendigen Beziehung zum Schiffbetrieb behauptet und dargetan wäre, was jedoch nicht der Fall ist.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Der Rekurs wird in Bezug auf die Besteuerung der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee als begründet erklärt und der Entscheid des Regierungsrates des Kantons Thurgau vom 6. März 1903 in dieser Beziehung aufgehoben.

Im übrigen wird der Rekurs abgewiesen.