

43. Zum Begriff der „Schienenbahnen“ im Sinne des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (RGBl. S. 329).

VII. Zivilsenat. Ur. v. 14. November 1919 i. S. Stadtgemeinde Sch. (Rl.) w. sächs. Staat (Bekl.) VII 169/19.

- I. Landgericht Dresden.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Für den Personenverkehr zwischen Schandau und Ostrau besteht ein elektrisch betriebener gegen Entgelt benutzbarer Personenaufzug. Im Mai 1918, eröffnete die Steuerbehörde der Stadtgemeinde Schandau der Betriebsunternehmerin, daß der Aufzug als Straßenbahnunternehmen im Sinne des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 zu gelten habe und deshalb vom 1. Juli 1918 ab der durch ihn bewirkte Verkehr der Besteuerung nach jenem Gesetz unterliege. Klägerin erhob darauf Klage auf Feststellung, daß der von ihr betriebene Aufzug nicht zu den von dem genannten Gesetze getroffenen Unternehmungen gehöre. Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung der Klägerin wurde zurückgewiesen. Auch ihre Revision blieb erfolglos.

Gründe:

Die Vorinstanzen fassen den Schandau-Ostrauer Personenaufzug als eine Schienenbahn im Sinne des § 1 des Verkehrssteuergesetzes auf und gelangen damit zur Bejahung der Anwendbarkeit dieses Gesetzes. Die von der Revision erhobenen Rechtsbedenken bewegen sich in dreifacher Richtung. Sie stellt in Abrede, daß bei und mit jenem Aufzug eine Beförderung auf einer Schienenbahn statfinde. Sie macht ferner geltend, wenn die Einrichtung überhaupt als Schienenweg zu erachten wäre, würde ein solcher auf dem Landwege vorliegen; dann wäre aber Voraussetzung der Steuerpflicht, daß die Beförderung nach einem festgestellten Plane erfolge, und diese Voraussetzung sei für den streitigen Aufzug nicht gegeben. Sie weist endlich auf das zum § 58 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen des Verkehrssteuergesetzes mitgeteilte Muster 14 hin und sucht auszuführen, es fehle an jeder Möglichkeit, die Einnahme aus dem hier in Betracht kommenden Betrieb in eine der Spalten dieses Musters einzustellen.

Die Revision kann aber Erfolg nicht haben. Als zweifellos verfehlt sind der zweite und dritte Angriff auszuscheiden. Nach § 1 in Verbindung mit § 4 VStG. sind der Steuerpflicht drei Gruppen eines gegen Entgelt statfindenden Personenverkehrs unterworfen, erstens die Beförderung auf Schienenbahnen, zweitens die Beförderung auf Wasserstraßen, drittens die Beförderung auf Landwegen. Nur für die letzte Gruppe besteht das Erfordernis eines im voraus festgesetzten Fahrplans. Die hier zu beurteilende Beförderung vollzieht sich aber nicht auf einem Landwege, sondern, ausgehend von einer Stelle des Erdbodens, 45 m aufwärts durch die Luft. . .

Übrig bleibt die, wie zuzugeben, nicht ungewisse Frage, ob es sich bei der Beförderung mit dem Aufzuge der Klägerin um einen Verkehr auf einer Schienenbahn handelt. Eine Begriffsbestimmung für den Ausdruck „Schienenbahnen“ ist im Wortlaute des Gesetzes und in den veröffentlichten Begründungen und Beratungen des Gesetzentwurfs

nicht gegeben worden. Wenn die Revision namentlich daraus, daß der Entwurf die Beförderung auf Schienen- und Seilbahnen einbeziehen wollte, bei der Beratung aber die Beförderung auf Seilbahnen durch Streichung der beiden soeben hervorgehobenen Sätze ausgeschlossen ist, schließen will, daß der Aufzug der Klägerin nicht unter das Gesetz falle, so kann dieser Erwägung nicht gefolgt werden. Der Beförderungskörper, den man auch Wagen oder Fahrstuhl oder Fahrbühne oder Kabine nennen kann, gleitet hier mit Gleitlagern von Phosphorbronze zwischen und an zwei seitlichen, senkrecht stehenden Führungsschienen aus I-Eisen mit angebolzten Gleitrollen von Weißbuchenholz auf und nieder. Allerdings hängt der Wagen an Drahtseilen, die mit elektrischer Kraft gezogen werden. Sollte man aber aus diesem Grunde die Steuerpflicht verneinen, so müßte man das Verkehrssteuergesetz, was sicherlich nicht im Sinne des Gesetzgebers läge, auch auf die, mit elektrischer Kraft betriebenen Drahtseilbahnen, die alle grundlegenden Eigenschaften einer Eisenbahn aufweisen (vgl. RRG. Bb. 86 S. 95), als nicht anwendbar erklären (vgl. auch Weinbach und Moser, Gesetz vom 8. April 1917 § 1 Anm. 9 fig.). Bei dem Ausdruck „Seilbahnen“ des Gesetzentwurfs ist vielmehr an Bahnen zu denken, deren Wagen an Seilen, die über die Erde gespannt sind, entlanglaufen. Dazu zählen vor allem die Grubenbahnen, bei denen an Seilen kleine Wagen laufen (vgl. Weinbach und Moser a. a. O. Anm. 15). Hierauf deutet auch die Bemerkung eines Abgeordneten in der Sitzung des Reichstags vom 28. März 1917 (Stenograph. Bericht S. 2783) hin: „Die Seilbahnen, die ja vielfach zu den Werksbahnen gehören, haben wir ganz freigelassen.“

Aus dem Ausdruck des Gesetzes ist ein zwingender Grund gegen die hier fragliche Steuerpflicht nicht zu entnehmen. Der Aufzug erreicht im Betriebe nur eine hinauf oder hinab führende Strecke von 45 m. Will man demgegenüber betonen, eine Schienenbahn erfordere begrifflich, daß dadurch eine Wegestrecke von nicht ganz unbedeutender Ausdehnung überwunden werde, so darf man doch nicht übersehen, daß durch Benutzung der Aufzugsanrichtung ein unzweifelhaft nicht geringer Umweg, den ein Aufstieg auf dem allmählich zur Höhe hinaufführenden Fuß- oder Fahrwege darstellen würde, erspart wird. In Rücksicht hierauf erscheint es nicht gerechtfertigt, die Strecke, die der Aufzug im Betriebe zurücklegt, als ganz unbedeutend zu bezeichnen und aus diesem Gesichtspunkte zu verneinen, daß es sich um eine Bahn handle. Auch Schienen sind hier, und zwar als wesentliche Bestandteile der Einrichtung, auf welcher Personen befördert werden, vorhanden. Am vollkommensten dienen Schienen den an sich möglichen Bestimmungszwecken, wenn sie sowohl zum Tragen des Wagens als auch zur Minderung von Reibungen sowie endlich zur Führung in gewisser Richtung oder mit

anderen Worten als Trag-, Lauf- und Leitbahnen Verwendung finden. Indes genügen Schienen ihrem Begriffe schon dann, wenn sie im Gebrauche regelmäßig nur nach einer der drei bezeichneten Richtungen wirksam sind. Dies Erfordernis ist hier erfüllt. Im Fahrbetriebe dienen die zwei, Bestandteile der Beförderungseinrichtung der Klägerin bildenden senkrechten Schienen zur Leitung des Wagens, indem sie seiner Fahrbahn eine feste Spur, einen bestimmten Halt gewähren.

Alledem gegenüber ist freilich ein Bedenken, das nicht leicht wiegt, aus dem üblichen Sprachgebrauche zu entnehmen. Nach diesem wird eine Einrichtung, wie sie hier in Betracht kommt, nicht als Schienenbahn, sondern als Personenaufzug oder Personensfahrstuhl bezeichnet. Das Bedenken wird jedoch überwogen und damit erledigt durch erhebliche anderweite, für die fragliche Steuerpflicht sprechende Gründe. Mit Recht ist im Berufungsurteil einer steil aufwärts führenden Drahtseilbahn gedacht, deren Last kaum mehr auf den Schienen ruht, sondern fast ganz so wie beim Fahrstuhl am Drahtseil hängt, und erwogen, daß auch eine solche Bahn vom Volksmunde als ein Aufzug bezeichnet werden kann. Wenn aber, wie nicht zweifelhaft ist, der Verkehr auf einer solchen Bahn der Besteuerung unterliegt, so fehlt es an jedem inneren Grunde, den Verkehr auf der hier in Betracht kommenden Beförderungseinrichtung von der Steuer freizulassen. Ein noch stärkerer Beweiswert in gleicher Richtung ist der erkennbaren grundlegenden Absicht des Gesetzgebers beizumessen. In der Begründung zum Entwurf des Verkehrssteuergesetzes ist ausgeführt, wenn jetzt der Zwang des Krieges dazu nötige, zur Deckung des Reichsbedarfs auch auf die Besteuerung des Verkehrs zurückzugreifen und hierdurch eine Einnahme von mehreren hundert Millionen Mark zu ziehen, so könne dies, ohne einzelne Verkehrsarten übermäßig zu belasten und ohne unerwünschte Verkehrsverschiebungen herbeizuführen, nur durch eine Besteuerung geschehen, die möglichst den gesamten Verkehr umschließe. Aus dieser Erwägung heraus hat man den Verkehr auf Schienenbahnen, auf Wasserstraßen und mit gewissen, aus dem Gesichtspunkte der steuerlichen Ersparbarkeit erklärlichen Beschränkungen auch den Verkehr auf Landwegen herangezogen. Wenn auch bei der Beratung des Gesetzentwurfs die Besteuerung des letztgedachten Verkehrs durch Einfügung der Worte „mit motorischer Kraft“ noch mehr eingeschränkt und der Nahverkehr (§ 11 Abs. 5) im Steuersatze begünstigt wurde, so ist doch der im vorstehenden mitgeteilte Grundgedanke nicht aufgegeben worden. Danach erscheint es aber berechtigt und angebracht, die Vorschriften des Gesetzes mit möglichst weitherziger Auslegung anzuwenden und für zweifelhafte Fälle, in denen sich, wie vorliegend, Gründe einerseits gegen, andererseits für eine Steuerpflicht vertreten lassen, die Entscheidung im letzteren Sinne zu treffen.“