

Rückkaufsrecht der Gemeinden: Die Gemeinden Berlin, Schöneberg und Charlottenburg haben sich im Sinne des § 6 des Kleinbahn-Gesetzes v. 28./7. 1892 das Recht vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör zu erwerben. Der Erwerb ist jedoch bis zum Ablauf des 30. Jahres nach dem Datum der staatlichen Genehm. (15./3. 1896) bezw. 5./11. 1897 ausgeschlossen u. kann erst dann u. in Zukunft immer nur von 10 zu 10 Jahren ausgeübt werden. Die Absicht hierzu haben die Gemeinden spätestens 2 volle Jahre vor dem jedesmaligen Erwerbstermine der Unternehmerin zu erklären, ohne von der einmal abgegebenen Erklärung wieder zurücktreten zu dürfen. Der Ermittlung des Erwerbspreises wird das jährliche Einkommen zu grunde gelegt, welches das Unternehmen im Durchschnitt der letzten 5 vollen Geschäftsjahre, rückwärts von dem Übernahmetage an gerechnet, gebracht hat. Von dem ermittelten Durchschnitt wird beim Erwerb seitens der Gemeinden der 25fache Betrag gezahlt. Machen die Gemeinden von dem ihnen zustehenden Rückkaufsrechte keinen Gebrauch, so gehen bei der einstimmigen Ablauf der Genehmigung für den Betrieb der Bahn, der Bahnkörper und die Bahnhöfe nebst Zubehör unentgeltlich in das Eigentum der Gemeinden über. Der Unternehmerin verbleiben jedoch die Kräftezeugungs- und sonstigen Betriebsstätten, sowie die etwaigen Verwaltungsgebäude nebst Einrichtungen und Zubehör, endlich die bewegliche Ausrüstung der Bahn und sonstige dem Bauunternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmete Sachen und Rechte. Falls die Gemeinden von dem Recht, das der Unternehmerin verbleibende Eigentum zu erwerben, Gebrauch machen, so gilt als Erwerbspreis der Sachwert (Taxe) mit einem Zuschlage von 10%.

Die Gemeinden können aber auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes der von der Unternehmung benutzten Strassen etc. auf Kosten der Ges. nötigenfalls unter Beseitigung der in die Strassen eingebauten Teile der Bahnanlage verlangen.

II. Neue Linien: Die G.-V. v. 7./4. 1906 erklärte sich damit einverstanden, dass die elektr. Hoch- u. Untergrundbahn v. Potsdamer Platz über den Spittelmarkt u. den Alexanderplatz bis jenseits des Ringbahnhofs Schönhauser Allee fortgeführt wird, und ermächtigte den Vorstand, mit Zustimmung des A.-R. den zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Vertrag mit der Stadtgemeinde Berlin (genehmigt 18./4. 1906) und die sonstigen etwa erforderlichen oder zweckmässigen Verträge abzuschliessen. Die Erweiterung des Bahnnetzes umfasst eine Länge von rund 7.13 km, und zwar sollen 5.98 km als Untergrundbahn, 1.15 km als Hochbahn gebaut werden. Sie besteht aus folgenden drei Einzelstrecken: I. Strecke Potsdamer Platz-Spittelmarkt (Untergrundbahn); II. Strecke Spittelmarkt-Alexanderplatz (Untergrundbahn); III. Strecke Alexanderplatz-Schönhauser Allee, (zuerst Untergrundbahn, ab Franseckstrasse Hochbahn). Mit der Stadtgemeinde Berlin ist vereinbart, dass, wenn nicht aussergewöhnliche Behinderungen eintreten, die Spittelmarkt-Linie spätestens 3 Jahre nach Planfeststellung, also 1909 (kam bereits am 1./10. 1908 in Betrieb), die Alexanderplatz-Linie spät. bis Ende 1912 und die Schönhauser Allee-Linie spät. Ende 1915 fertigzustellen ist. Die frühere Herstellung u. Eröffnung der einzelnen Strecken steht der Ges. frei. Die staatliche Genehmigung u. das Enteignungsrecht für die neuen Linien erfolgte am 28./7. bezw. 10./11. 1906 u. 22./12. 1907. Mit der Ausführung, welche gemeinsam mit der Firma Siemens & Halske geschieht, ist im Herbst 1906 begonnen worden. Die Mittel für die neuen Linien im Zusammenhange mit den Ausgaben für die gebauten Charlottenburger Strecken gedenkt die Ges. in der Weise zu beschaffen, dass zunächst das Oblig.-Kap. auf die Höhe des A.-K. gebracht wird, u. vorerst M. 10 000 000 bezw. 15 000 000 u. 20 000 000 Oblig. ausgegeben werden, diese Emiss. erfolgten im Mai 1907 bezw. Jan. 1909 u. Juli 1910 bezw. Mai 1911 (s. unten). Den weiteren Geldbedarf beabsichtigt die Verwaltung je nach dem Fortschritt der Bauten halb durch Aktien, halb durch Oblig. zu decken: hiervon wurden zunächst je M. 10 000 000 neue Aktien lt. G.-V. v. 13./12. 1906 u. 12./12. 1908 ausgegeben (s. bei Kap.) u. im Febr. 1912 weitere M. 20 000 000 begeben. Wegen einer Abzweigung vom Alexanderplatz-Frankfurter Allee wurde die staatliche Konz. nachgesucht. Die städtische Zustimmung wurde bereits im Juni 1911 für diese Untergrundbahn bis zum 5./11. 1987 erteilt.

Die Dauer der städtischen Zustimmung läuft ebenso lange wie bei der Stammstrecke, also bis 1987. Als Entgelt für die Benutzung der Strassen zahlt die Hochbahn-Ges. 2% der Brutto-Einnahmen bis zu einer Einnahme von M. 1 000 000 für das Bahnkilometer; bei grösserer Einnahme pro Bahnkilometer erhöht sich der Abgabensatz je um $\frac{1}{4}\%$, wenn die Brutto-Einnahmen um $\frac{1}{8}$ Mill. Mark für das Bahnkilometer steigen. Bezügl. des Ankaufs ist als erster Termin das Jahr 1942 zugrunde gelegt und vereinbart, dass für jedes an diesem Termin fehlende Jahr ein Aufgeld von $2\frac{1}{2}\%$ der Anlagekosten gezahlt wird. Sollte also die Stadt die neuen Strecken im Jahre 1927 ankaufen wollen, so hat sie, da die Entwicklungsfrist dann um 15 Jahre verkürzt ist, $15 \times 2\frac{1}{2}\% = 37\frac{1}{2}\%$ der Anlagekosten als Zuschlag zu dem nach anderweitigen Vereinbarungen ermittelten Ankaufspreis zu zahlen; falls sie im Jahre 1937 den Ankauf bewirken sollte, beträgt der Zuschlag $5 \times 2\frac{1}{2}\% = 12\frac{1}{2}\%$ der Anlagekosten. Für die Linien durch die Frankfurter Allee werden 1937 keine Aufschläge gezahlt. Der Erwerbspreis der Bahn ohne die vorerwähnten Zuschläge soll in keinem Falle geringer sein als der Buchwert. Bis 1937 wird der 25fache Betrag des Reinertrages gezahlt; der Erwerbspreis sinkt, je weiter der Erwerbstermin hinausgerückt, annähernd entsprechend den Amortisationen, die mit Rücksicht auf den 1937 erfolgenden kostenlosen Heimfall zu erfolgen haben. Die Hochbahn-Ges. räumt der Stadtgemeinde für die neuen Strecken eine Gewinnbeteiligung in der Weise ein, dass sie die Hälfte des Reinertrages