

Bausteine für eine nationale Verkehrspolitik

Autor(en): **Spectator**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **23 (1943-1944)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-159056>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bausteine für eine nationale Verkehrspolitik.

Von Spectator.

I. Staatliche Verkehrsvorsorge ist ein Stück Landesverteidigung.

Die Schaffung einer nationalen Verkehrsordnung stellt eine der wichtigsten Nachkriegsaufgaben des Bundesgesetzgebers dar. Nach dem Anschauungsunterricht, den wir im gegenwärtigen Krieg fast täglich erhalten, braucht es wohl keiner langen Beweisführung, um die überragende Rolle eines zuverlässigen Verkehrsapparates für Volk, Wirtschaft und Armee darzutun. Ja, man übertreibt nicht mit der Feststellung, daß die Sorge für ein leistungsfähiges Transportinstrument sich in den kriegführenden Ländern wie in den neutralen Staaten heute als von ebenso großer Bedeutung erweist, wie die Förderung und Entwicklung des militärischen Kräftepotentials selber. So ist denn jetzt schon vorauszusehen, daß der Verkehr nach diesem Krieg noch in vermehrtem Maß unter dem Gesichtspunkt staatlicher Machtentfaltung betrachtet werden muß und daß sein Einsatz als dienendes Instrument von Wirtschaft und Armee erhöhtes Gewicht erhält.

Unter diesen Umständen wird es sich bei uns weniger darum handeln, einen Schulstreit alter Prägung um eine etwas mehr oder weniger privatwirtschaftlich orientierte Verkehrspolitik auszutragen. Viel wichtiger erscheint wohl eine Abklärung, auf welchem Weg bei uns das große Ziel, den öffentlichen und den Privatverkehr (ohne Ansehung der im einzelnen Fall verwendeten technischen Mittel) zu einem einzigen, den militärischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes am besten dienenden Instrument zu machen, erreicht werden kann. Wenn unsere oberste Verkehrspolitik sich allein nach dieser Zielsetzung ausrichtet, so verlieren die herkömmlichen Interessenargumente und der Gegensatz zwischen privatwirtschaftlicher und staatswirtschaftlicher Betrachtungsweise viel von ihrer Bedeutung. Kommt der staatlichen Sorge für ein starkes und leistungsfähiges Verkehrsinstrument im Hinblick auf unsere Staatsmaxime der bewaffneten Neutralität und des daraus erneut möglichen Zwangs zur Inselwirtschaft fast die gleiche Bedeutung zu wie für den Ausbau unserer militärischen Abwehrbereitschaft, so müssen Partei- und Interessenstreit zurücktreten. Es geht dann weniger um die Aufrechterhaltung der Handels-

und Gewerbefreiheit im Sektor des Transportgewerbes — für Eisenbahnen, Schifffahrt- und Luftverkehr galten hier von jeher verfassungsrechtliche Einschränkungen —, als um die Verwirklichung des Gedankens, daß aus übergeordneten staatlichen Interessen der Einsatz aller Verkehrsmittel für Volk, Wirtschaft und Armee mit einem Minimum an Aufwand und einem Maximum an Dienstleistung sichergestellt werden muß.

II. Warum lüftet Spectator sein Pseudonym nicht?

Diese Vorbemerkungen waren nötig, um an die von der Redaktion der „Schweizer Monatshefte“ verdienstlicherweise ermöglichte Diskussion über die „Solidaritätstheorie im Verkehr und den Koordinationsartikel“ (vergl. den Artikel „Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Vorbild für eine nationale Verkehrsordnung“, Septemberheft 1942, sowie den Beitrag „Kritische Betrachtungen zur Solidaritätstheorie im Verkehr“, Januarheft 1943) noch einmal anzuknüpfen. Zwar soll hier in keiner Weise verkannt werden, daß die kritischen Bemerkungen von Dr. Raaslaub als dem Vertreter einer privatwirtschaftlichen Richtung im Verkehrswesen unseres Landes vom Willen zur Verständigung und von großer Objektivität getragen waren. Erfreulicherweise darf auch festgestellt werden, daß der Gedanke der Solidaritätstheorie im Verkehr nicht in Bausch und Bogen verdammt wird. Vielmehr ergibt sich trotz einzelner Bedenken und Aussetzungen an der historischen Ableitung der Solidaritätstheorie in materieller Hinsicht eine weitgehende Gedankengemeinschaft zum Spectator-Artikel. Damit ist, angesichts der sonstigen Vergiftung der Atmosphäre in der automobilistischen Fachpresse, wo ein vernünftiges kontradiktorisches Gespräch heute leider nicht geführt werden kann, schon viel gewonnen.

Nur die anständige Fachtweise von Dr. Raaslaub und die Überzeugung, einer weiteren Abklärung der Grundfragen unserer Nachkriegs-Verkehrspolitik zu dienen, veranlassen mich zu einer Fortsetzung des begonnenen Gespräches. Wenn ich nach wie vor mich als Verfasser nicht zu erkennen gebe, so einzig aus dem Wunsch heraus, die Diskussion möge sich an Argumente und nicht an Personen halten. Es ist leider eine in der Schweiz oft erhärtete Tatsache, daß man gewöhnlich zuerst nach dem Verfasser fragt; sofort wird er dann nach seiner beruflichen Herkunft und nach seinem vermeintlichen Interessenstandort abgestempelt, was eine sachliche Diskussion sehr erschweren kann. Hat ein solcher Diskussionspartner gar das Unglück, durch seinen Beruf irgendwie mit dem öffentlichen Verkehr verhaftet zu sein, so erwachsen ihm in der öffentlichen Meinungsäußerung Schwierigkeiten, wie sie unüberwindlicher nur noch dem in Militärfragen das Wort ergreifenden Instruktionsoffizier begegnen.

Es ist also keineswegs Feigheit, die mich zum Pseudonym Zuflucht nehmen läßt, sondern allein das Bestreben, einer sofort verkrampften und durch innere und äußere Widerstände gehemmten Diskussion aus dem Wege zu gehen.

III. Zur historischen Ableitung des Solidaritätsprinzips.

(Sozialer Lastenausgleich nicht zwischen den Verkehrsmitteln, sondern zwischen den Benützern der Verkehrsmittel.)

Wenn das Solidaritätsprinzip im Verkehr als eines der möglichen gesetzgeberischen Prinzipie zur Diskussion gestellt wird, das eine Art Schadensgemeinschaft zwischen öffentlichem und privatem Verkehr herbeizuführen geeignet wäre, so ist dessen von mir versuchte historische Ableitung weniger wichtig als die Beantwortung der Frage, zu wessen Gunsten letzten Endes sich die Solidarität im Verkehr auswirken wird. Nicht darum geht es, mittels des Solidaritätsprinzipes einen Finanzausgleich unter den Verkehrsmitteln zu verwirklichen, also in erster Linie die Kapitalinteressen der Verkehrsmittel zu schützen. Das ist eine unrichtige und irreführende Auslegung des Gedankens von Solidarität und Verkehr. Nicht die Verkehrsmittel als solche sollen die Nutznießer der unter den verschiedenen Verkehrsmitteln wirkenden Solidarität sein. Diese hat vielmehr ausschließlich der Verkehrsbedienungs, also den verschiedenen Benützern der Verkehrsmittel und letzten Endes der ganzen Bevölkerung zugutezukommen.

Vielleicht wird der Gedanke deutlicher ausgedrückt durch die Vorstellung, daß die dem Publikum zur Verfügung stehende Verkehrsbedienungs und der dem Staat, der Wirtschaft und Armee daraus erwachsende Nutzen geschützt und gefördert werden sollen. Und zwar auf einem Weg, der nicht restlos den Steuerzahler belastet, sondern der bis zu einem gewissen Grad einen Finanzausgleich unter den Verkehrsmittelbenützern selbst herbeiführt.

Geht man von der jetzigen Situation aus, so ergäbe sich in erster Linie ein Ausgleich zwischen den auf den öffentlichen Verkehr angewiesenen Bevölkerungskreisen und den Trägern des Privatverkehrs. Die technische Form der Verkehrsabwicklung ist dabei belanglos, denn auch das Automobil spielt im öffentlichen Verkehr unseres Landes seit langem eine bedeutende und aus dem Wirtschaftsleben nicht mehr wegzudenkende Rolle. Denken wir nur an das unsere Alpentäler und Bergpässe erschließende Postautomobil, an den regelmäßigen Güterzubringer- und Verteilerdienst im Camionnageverkehr oder von und nach einem bahnlosen Gebiet, oder an die Taxameterdienste in unsern Städten. Hier hat das Automobil längst wie die Eisenbahn Aufgaben der öffentlichen Verkehrsbedienungs übernommen und unterscheidet sich höchstens noch graduell hinsichtlich des dem öffentlichen Verkehr in der Tarifbildung auferlegten sozialen Lastenausgleiches.

Eine Problematik mit zugegebenermaßen großen rechtlichen Schwierigkeiten entsteht erst, wenn das Solidaritätsprinzip auch gegenüber dem eigentlichen Privatverkehr angerufen wird. Drängt sich aber ein finan-

zieller Ausgleich nicht gerade hier auf, weil innerhalb des öffentlichen Verkehrs lückenlos alle Verkehrsmittelbenützer dem Gedanken des Werttarifes, der tarifarischen Gleichbehandlung von Gebirgsstrecken mit großen Kunstbauten und von einträglichem Linien im Mittelland oder der Kostentragung militärischer Verkehrsanlagen verwirklichen helfen, während im Privatverkehr mit seiner reinen Kostenorientierung ein solcher sozialer Verkehrslastenausgleich bis jetzt unterblieb?

Mit dieser Fragestellung soll allein auf die Spannung hingewiesen werden, die notwendigerweise infolge der Nichtbeteiligung des Privatverkehrs am Solidaritätsprinzip in unserm Verkehrswesen entstehen mußte. Übertrieben läßt sich diese Spannung vergleichen mit dem Zustand, der entstehen würde, wenn nur ein Teil der Bevölkerung Steuern nach Maßgabe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu zahlen hätte, während beim andern Teil der Bevölkerung ein Steuersystem ohne solche soziale Ausgleichsgedanken zur Anwendung käme.

Derartige Überlegungen werden zwar bis jetzt in der Automobilpresse mit dem Vorwurf torpediert, mit der Übertragung des Solidaritätsprinzipes auf den Privatverkehr sei eine Abwürgung eines der grundlegenden schweizerischen Freiheitsrechte beabsichtigt. Das sind aber bewußte Übertreibungen, weil an eine Unterdrückung der Selbstbedienung im Verkehr auch nicht im Entferntesten gedacht ist. Vergleiche, ebenso gut könne später das Selbststrafieren, das Nähen der Hausfrau für Zwecke der eigenen Familie reglementiert oder verboten werden, sind unhaltbar und entspringen einer „Zweck-Gespenssterfurcht“ schlimmster Sorte. Bei der militärischen und wirtschaftlichen Bedeutung, die heute der Selbstbedienung im Verkehr zukommt, ist die Einbeziehung in staatliche Ordnungsmaßnahmen, die auf die Schaffung einer nationalen Verkehrsordnung abzielen, eine Selbstverständlichkeit und zwar ebenso sehr in Ländern mit liberaler Wirtschaftsordnung wie in Diktaturstaaten. Leicht wäre übrigens nachzuweisen, daß von einem Grundrecht freier Selbstleistung auch bei uns nie die Rede sein konnte (wobei es sich hier um eine äußerst schwammige, für Demagogenkünfte besonders geeignete Begriffsbildung handelt). Denken wir etwa nur an die weitreichende Tätigkeit des modernen Postbetriebes. Aber auch zur Zeit der „Susten“ und „Posten“ war die Ausführung von Transporten für eigene Bedürfnisse alles andere als frei.

IV. Privates Fuhrhaltergewerbe und Solidaritätsprinzip.

Herr Dr. Naaf laub setzt sich besonders mit der historischen Ableitung der Solidaritätsthese auseinander und vermißt deren Anwendung gegenüber den Schäden, die beim Aufkommen der Eisenbahnen im privaten Fuhrgewerbe entstanden. Da kann nur gesagt werden, daß es doch etwas ganz Verschiedenes ist, ob durch die Entwicklung neuer Verkehrsmittel eng begrenzte Teile der Bevölkerung in ihren privaten Erwerbsinteressen beeinträchtigt werden, oder ob die im Ausmaß unendlich viel größere Schäd-

digung die staatliche Gemeinschaft selbst trifft. Wenn sich die Post als die beim Aufkommen der Eisenbahnen fast ausschließliche Repräsentantin des öffentlichen Verkehrs für die ihr durch die neu erwachsene Konkurrenz entstehenden Schäden entschädigen ließ, so kann daraus mit dem besten Willen für das private Fuhrgewerbe jener Zeit kein gleicher Rechtsanspruch hergeleitet werden. Dagegen ist besonders zu beachten, daß es sich bei den damals zu weitreichenden Entschädigungen an den Postfiskus verhaltenen Eisenbahnen um private Erwerbsgesellschaften handelte. Noch bemerkenswerter ist aber die Tatsache, daß schon auf Grund der ersten Eisenbahngesetzgebung die damaligen privaten Eisenbahngesellschaften zu Trägern des öffentlichen Verkehrs gestempelt wurden, und daß das in der Frühzeit des Wirtschaftsliberalismus dem Schienenbetrieb auferlegte Pflichtenheft weit über die heute dem Automobiltransportgewerbe zuge dachte Ordnungsvorschriften hinausging.

Ungeachtet dieses historischen Finanzausgleiches zwischen Bahn und Post ist es naheliegend, auf das Vorkriegsverhältnis zwischen Schiene und Straße ähnliche Gedankengänge anzuwenden. Leidtragender Teil ist offenkundig wiederum der Staat, nur daß an Stelle der Post die Staatsbahn tritt. Geschädigt wird der Staatsfiskus und damit der Steuerzahler; ausgleichspflichtig würde der Privatverkehr in seiner Gesamtheit, wobei aus Gründen der Gerechtigkeit eine Abstufung nach Tragfähigkeit und Ausmaß des im einzelnen verursachten Konkurrenzeffektes zu erfolgen hätte. Zugabe nermäßen wird allerdings die Übertragung des Solidaritätsgedankens dadurch erschwert, daß heute kein irgendwie organisierter Partner zur Verfügung steht.

Hier sollte indessen nur gezeigt werden, wie beim ersten historischen Zusammenprall öffentlicher und privater Verkehrsinteressen mit souveräner Selbstverständlichkeit die Gesetzgebung zugunsten des öffentlichen Verkehrs in Gang gesetzt wurde. Der Post wurde offensichtlich eine Entschädigung zugesprochen, weil hier eine alteingeführte gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung in ihrer vorteilhaften Auswirkung für die Allgemeinheit geschädigt zu werden drohte. Dieser gleiche Tatbestand lag bei Schaffung der Eisenbahnen im Verhältnis zu den privatwirtschaftlichen Fuhrunternehmen nicht vor. Im Gegenteil, hier trat erstmals eine neue Art gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung auf den Plan und zwar auf einem Gebiet, für das bisher einzig die Gesichtspunkte privaten Erwerbstrebens maßgebend gewesen waren. War es da nicht selbstverständlich, daß die privatwirtschaftliche Bedienungsform als die wirtschaftlich weniger wertvolle nun nicht durch Ausrichtung staatlicher Zuschüsse weiterhin künstlich aufrechterhalten blieb? Die Ausrichtung von Vergütungen hätte in diesem Fall die neu aufkommende Form der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung geradezu schädigen müssen. Rückblickend ist also festzustellen, daß die Nichtentschädigung der dem privaten Fuhrgewerbe entstehenden Ausfälle wohl so zu motivieren ist, daß das Gesamtinteresse

an der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung höher bewertet wurde als das privatwirtschaftliche Interesse eines eng umgrenzten Berufskreises. So unsozial an und für sich die Brotlosmachung einer größeren Zahl von Fuhrhaltern ganzer Landstriche war, so sind doch die höhern staatlichen Gesichtspunkte bei der Beurteilung dieser Maßnahme anzuerkennen.

Damit soll nun keineswegs gesagt sein, daß nicht der Staat dem expropriationsähnlichen Tatbestand dadurch hätte Rechnung tragen können, daß den betroffenen Bevölkerungskreisen aus sozialpolitischen Gründen die Möglichkeit zu beruflicher Umsiedlung und zu neuer Existenzgründung hätte geboten werden können. Es darf hier darauf verwiesen werden, daß für den Vollzug des in der Volksabstimmung vom 5. Mai 1935 unterlegenen Verkehrsteilungsgesetzes ein Auskauf der aus dem Transportgewerbe zu eliminierenden Existenzen vorbereitet war. Der Fortschritt der Technik braucht also durchaus nicht immer über Leichen zu schreiten — nur muß als oberstes Prinzip beim Zusammenprall öffentlicher und privater Interessen der Vorrang der öffentlichen Interessen anerkannt bleiben.

Von einer vollständigen Vernichtung privater Existenzen und einer Zerstörung wichtigster Erwerbsquellen im Zusammenhang mit dem Aufkommen der Bahnen zu reden, geht überhaupt etwas weit. Finden wir doch z. B. in den Eisenbahnerdörfern Erstfeld, Airolo oder Bellinzona heute vielfach die gleichen Geschlechter im Bahnbetrieb beschäftigt, die früher im privaten Fuhrgewerbe tätig waren. Auch die Steuerkraft der an den modernen Verkehrsadern gelegenen Gemeinden hat durch die berufliche Umbildung und Verlagerung vieler Existenzen gesamthaft betrachtet bestimmt nicht verloren.

V. Verkehrsartikel und Autotransportordnung als Anknüpfungspunkte für eine nationale Verkehrspolitik.

Mit der brennenden Frage der Schaffung einer nationalen Verkehrsordnung und der Fortbildung der Verkehrseinrichtungen zum Nutzen von Wirtschaft und Armee hat die breite Ausmalung der Katastrophe, die beim Aufkommen der Bahnen das private Fuhrgewerbe heimsuchte, wenig zu tun. Höchstens wird dadurch eine Ablenkung der nicht eingeweihten Kreise von der Hauptaufgabe, die unserer Zeit gestellt ist, bewirkt. Diese Hauptaufgabe lautet, die gesetzgeberischen Grundlagen für eine Verkehrsentwicklung zu schaffen, die die weitere Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in der Schweiz für den Staat nicht zu einem unlöslichen finanziellen Problem werden läßt. Was gerade in unserm Land mit äußerst unterschiedlichen Selbstkosten der einzelnen Strecken und Gebietsteile eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung bedeutet, die allen Bevölkerungsschichten und allen Landesteilen in gleicher Weise die Vorteile einer das Solidaritätsprinzip verwirklichenden Preisstellung vermittelt,

sollte heute allmählich jedermann klar geworden sein. Welchen Segen dieser technische, wirtschaftliche und kulturelle Verkehrsfortschritt in aller Stille dem ganzen Land bisher gebracht hat, wird jeweilen erst ersichtlich, wenn durch irgendein Naturereignis (wie in letzter Zeit z. B. durch den Einsturz des La Croix-Tunnels) eine Landesgegend vorübergehend vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten ist. Die absolute Selbstverständlichkeit, mit der viele Kreise das Wirken der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung hinnehmen, birgt die Gefahr in sich, daß wir nicht erkennen, welche gewaltigen Errungenschaften eines entwickelten Wirtschafts- und Kulturlebens bei einem Wiederaufleben der Vorkriegs-Verkehrs-Anarchie aufs Spiel gesetzt werden.

Mit politischen Schlagwörtern und dem Ruf nach absoluter Wirtschaftsfreiheit werden allerdings die hier gestellten Probleme keineswegs gelöst. Man muß endlich den Mut haben zur richtigen Fragestellung. Diese lautet konkret einfach, welches Prinzip der Kostentragung im Verkehr anzuwenden sei. In der Interessenkollision zwischen öffentlichem und privatem Verkehr ist heute der Privatverkehr anerkanntermaßen bevorzugt, weil für ihn ganz andere Spielregeln gelten als für den öffentlichen Verkehr. Dieser Tatbestand ist wohlverstanden nicht an eine bestimmte Verkehrsmitteltype gebunden, sondern gilt ausschließlich für die Verkehrsbedienungsformen „öffentlicher Verkehr und Privatverkehr“. Überall, wo das Automobil öffentliche Verkehrsaufgaben übernimmt, ist es durch ein besonderes Pflichtenheft in ähnlicher Weise wie die Schiene im Wettbewerb mit dem Privatverkehr behindert und damit einem sozialen Ausgleichsprinzip, das nicht nach der Rendite der einzelnen Verkehrsleistung fragt, unterworfen. Weiter muß gefragt werden, wie das finanziell sehr beträchtliche Wettbewerbsprivileg des Privatverkehrs, das als wichtigster Störungsfaktor für die Beziehungen zwischen öffentlichem und Privatverkehr zu betrachten ist, gesetzgeberisch zu behandeln sei. Wenn der Privatverkehr sich nur nach den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsleistung orientiert, wird er immer mehr dem öffentlichen Verkehr die einträglichsten Aufgaben zwischen den großen Verkehrszentren streitig machen. Diese „Entrahmung“ oder das „Herauspicken der Rosinen aus dem Verkehrskuchen“ ist durch die Statistik erhärtet.

Soll dieser Wettbewerb in seiner ganzen bisherigen Höhe erhalten bleiben, so wird auch nach erfolgter Eisenbahnsanierung die öffentliche Verkehrsbedienung dauernd Zuschüsse der öffentlichen Hand erfordern. Die Frage stellt sich also für den Gesetzgeber schließlich so, ob der Steuerzahler für diese Schäden, die dem Staat als dem Hauptträger der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung aus der völlig ungeordneten Tätigkeit des Privatverkehrs erwachsen, aufkommen soll, oder ob nicht eine Lösung zu suchen sei, bei welcher der Privatverkehr sich in die Verkehrsgemeinschaft bis zu einem gewissen Grad einordnet und damit den Beitrag der Steuerzahler verringert.

Außerhalb jeder Diskussion steht wohl die Erkenntnis, daß der Staat auch in Zukunft nicht darauf verzichten kann, in der Verkehrsleistung immer auch eine militärische, staatspolitische und wirtschaftspolitische Zwecksetzung zu erblicken. Gerade die militärische Bedeutung aller Verkehrsmittel wird auch bei uns immer eine verkehrspolitische Konzeption verhindern, die nicht den technischen Fortschritt aller Verkehrsmittel gewährleistet. Aber der Preis für eine auch den Bedürfnissen der Landesverteidigung entsprechende Verkehrspolitik darf nicht zu hoch sein. Der Preis wird zu hoch bezahlt mit der Aufrechterhaltung von zwei Verkehrsbedienungssystemen, deren eines dem öffentlichen Verkehr nur Bindungen bringt und deren anderes im Privatverkehr nur die Freiheit auf seine Fahnen geschrieben hat.

Liberalismus bedeutet nicht Egoismus und Zügellosigkeit. Freiheit ist auf sozialpolitischem und wirtschaftlichem Gebiet undenkbar ohne Hierarchien, Rangstufen und Reglementierung. Die Wirtschaftsfreiheit muß dort, wo sie das Allgemeinwohl gefährdet, ihre Grenzen finden. Sind nun diese Grenzen nicht bereits überschritten, wenn zwei so ungleiche Partner wie der öffentliche und der Privatverkehr miteinander in Wettbewerb treten? Wenn man von einem Partner nur rein technische Leistungen verlangt, vom andern aber dazu noch volkswirtschaftliche Leistungen, wie Wirtschaftsförderung, Raumerschließung, Kampf gegen die Verstädterung, Annäherung der Grenzregionen an das Zentrum des Landes (Vorortverkehr, Arbeiter- und Schülerabonnement, Abschaffung der Bergzuschläge, Ausnahmetarife im Güterverkehr), so entstehen zwei nicht mehr miteinander vergleichbare Leistungen. Es tritt eine durchaus verständliche Verlagerung der Verkehrsleistungen ein, indem der Privatverkehr immer mehr die rentablen Transporte an sich zieht. Während die Eisenbahntarife eine Art Steuer enthalten für die Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Wehrpolitik des Staates und innerhalb der Bahnbenützer ein finanzieller Lastenausgleich nach Maßgabe der Tragfähigkeit stattfindet, folgt der Privatverkehr ausschließlich dem Gesetz der Selbstkosten und der privaten Rendite*).

Als Konsequenz dieser Erkenntnis, die übrigens in allen Ländern mit hochentwickeltem Konkurrenzstand sich kurz vor Kriegsausbruch Geltung zu verschaffen begann, wurde bisher allgemein die Annäherung der Arbeitsbedingungen zwischen den beiden Verkehrsbedienungsformen öffentlicher und Privatverkehr bezeichnet. Ziel einer solchen Rechtsentwicklung darf aber nie die Ausrottung des Privatverkehrs und die vollständige Statisierung des Verkehrs nach dem Vorbild der Gas-, Wasser- oder Elektrizitätsversorgung sein. Vielmehr geht es allgemein darum, durch eine abgestufte Normierung des Privatverkehrs nach dem Grad seiner militäri-

*) Diese Zusammenhänge sind mit wissenschaftlicher Prägnanz in der 1943 im Verlag von Gustav Fischer, Jena, herausgegebenen Schrift von Dr. Karl Schubert, Abteilungspräsident der Reichsbahndirektion Berlin, dargestellt unter dem Titel: „Der soziale Verkehrslastenausgleich im Güterverkehr zu Lande“.

schen und volkswirtschaftlichen Erwünschtheit einen Gleichgewichtszustand herbeizuführen, bei dem die Aufrechterhaltung des für die militärische und wirtschaftliche Landesverteidigung gleichfalls unentbehrlichen öffentlichen Verkehrs ohne unverhältnismäßige Inanspruchnahme des Steuerzahlers gewährleistet wird. Die Anwendung des Solidaritätsgedankens und die Erhebung von Ausgleichsbeiträgen vom Privatverkehr nach einer Rangfolge der von ihm erbrachten Verkehrsleistungen stellt nur eines von vielen dem Gesetzgeber zur Verfügung stehenden Mitteln zur Erreichung eines solchen Gleichgewichtszustandes dar.

Nötig ist aber vorher die Begründung einer Verfassungskompetenz, die die Verwirklichung solcher Koordinationsgedanken und die Schaffung einer nationalen Verkehrsordnung nicht an verfassungsrechtlichen Schwierigkeiten scheitern läßt. Wenn aus der gegenwärtigen Notlage des Automobilgewerbes heraus und zu einem Teil auch aus dem Vollmachtenregime des Bundes genährten Mißtrauen hier zuerst nach Garantien vor einem Mißbrauch der neuen Bundeskompetenz gerufen wird, so ist das psychologisch durchaus begreiflich. Es muß jedoch entschieden vor einer zu negativen Einstellung und vor einer erneuten Flucht vor Problemen, die im Interesse von Wirtschaft und Armee gelöst werden müssen, gewarnt werden. Beim Kompetenz- und Koordinationsartikel geht es vorläufig nur darum, die von allen unsern Nachbarländern längst bejahte Zuständigkeit zur Lösung des Verkehrsproblems unter Voranstellung der obersten Landesinteressen auch für die Schweiz festzustellen.

Schlechterdings unmöglich ist es aber, heute schon für Zeit und Ewigkeit den von der Verfassungskompetenz im einzelnen Fall zu machenden Gebrauch festzulegen. Wer solches verlangt, verkennt den Sinn der Verfassung und verwechselt Verfassung und Gesetz. Die Ausführung einer Verfassungskompetenz ist durchaus zeitbedingt und muß, wie das die Verfassungsartikel über Eisenbahnen, Schifffahrt und Luftschifffahrt bereits gezeigt haben, sich dem jeweiligen technischen Stand der Verkehrsmittel und deren wechselnder wirtschaftlichen und militärischen Bedeutung anpassen. Wohl dürfte es aber möglich sein, in groben Umrissen einige mögliche Lösungen und Varianten einer Ausführungsgesetzgebung, allerdings unter willkürlicher Annahme bestimmter Konkurrenzverhältnisse, zu skizzieren. Eine der möglichen Lösungen ist indessen bereits bekannt und wird gegenwärtig in einer auf fünf Jahre befristeten Einführungszeit erprobt. Gemeint ist damit die auf dem Dringlichkeitsweg zustandgekommene, 1940 in Kraft gesetzte Autotransportordnung.

Man muß die Kühnheit und den Gedankensprung bewundern, wenn von den gleichen Kreisen, die zum Verfassungsartikel tausend Vorbehalte anbringen und ihn als Werkzeug der Eisenbahnpolitik betrachten, ohne Zögern die Überführung der Autotransportordnung ab 1945 in ein ordentliches Bundesgesetz verlangt wird. Denn für ein solches Vorgehen ist die

Erweiterung der Verfassungsgrundlage ebenso notwendig wie für irgend eine andere Ordnung des Autotransportgewerbes, die auch den Werkverkehr und den sog. gemischten Verkehr normiert. Da die Autotransportordnung in erster Linie eine Gewerbeschutzmaßnahme zugunsten eines durch Preisunterbietung und Verschiedenheit der Arbeitsbedingungen in Notlage geratenen Gewerbes darstellt, wird daraus ersichtlich, daß der neue Verkehrsartikel auch die Legalisierung der gegenwärtigen Notrechtsgebung, deren Verlängerung über das Jahr 1945 bereits gefordert wird, ermöglichen würde.

Aus diesem Grunde macht sich denn auch bereits eine Spaltung der automobilistischen Opposition gegen den Verkehrsartikel bemerkbar. Während die Exponenten des Transportgewerbes und die Arbeitnehmer-Organisation den Artikel befürworteten, stellen sich die großen Automobilverbände und die Anhänger des freien Werkverkehrs rein negativ ein. Das Hauptargument dieser Gruppe, der neue Artikel 23ter bedrohe die Stellung des Werkverkehrs als Tarifregulator des öffentlichen Verkehrs, steht allerdings auf schwachen Füßen. Es kann heute leicht durch den Hinweis darauf widerlegt werden, daß trotz fast vollständiger Ausschaltung der Konkurrenz des Privatverkehrs der öffentliche Verkehr die ihm gebotene Chance zu Tarifierhöhungen nirgends ausgenützt hat. Im Gegenteil wurden sogar trotz einer Preissteigerung der Eisenbahnbeschaffungsgüter bis zu 600 % und dem bei einer 50 %igen Teuerung der Lebenskosten unvermeidbaren Zwang zu finanziell stark ins Gewicht fallenden Lohnerhöhungen die Eisenbahntarife in den ersten vier Kriegsjahren nicht nur nicht erhöht, sondern noch volkswirtschaftlich so wichtige Vergünstigungen wie das Ferienabonnement eingeführt. Im gleichen Fall befindet sich übrigens auch die Post, die trotz Fehlens jeder Konkurrenz ihre Tarife seit Kriegsausbruch bei fortwährender Verbesserung der Leistungen nicht heraufgesetzt hat. Im Licht dieser Tatsachen verliert der Satz von der Rolle des Privatverkehrs als Tarifregulator des öffentlichen Verkehrs viel von seinem Gewicht. Trotzdem bedroht weder der neue Verkehrsartikel noch der bis jetzt bekannte Typ eines möglichen Ausführungsgesetzes, nämlich die Autotransportordnung, die Rolle des Privatverkehr als Preisregulator, wie überhaupt in der Schweiz die Lösung des Verkehrsproblems niemals in einem Monopol des öffentlichen Verkehrs zu suchen ist. Ob nun die Annäherung der Arbeitsbedingungen des öffentlichen und des Privatverkehrs auf dem Weg eines finanziellen Ausgleiches oder durch Einführung fester Preise im gewerbsmäßigen Autotransport, durch das Verbot des gemischten Verkehrs (Autotransportordnung), durch abgestufte Begrenzung des Tätigkeitsbereiches des Automobils in Gebieten mit und ohne öffentliche Verkehrsdienste oder durch irgend eine andere Art staatlicher Vorschriftengebung erreicht wird, so bedeutet das noch lange nicht die völlige Unterbindung einer heilsamen und innert bestimmter Grenzen auch wünschbaren Konkurrenz.

Es ist deshalb auch zu hoffen, daß trotz der gegenwärtigen scheinbar aussichtslosen Fortführung eines Gespräches über die zukünftige Grenzziehung zwischen öffentlichem und Privatverkehr unter den direkt Beteiligten unser Volk als Nutznießer einer solchen Verständigung dem Verfassungsartikel zustimmt. Damit wird eine erste unentbehrliche Grundlage für den Einsatz aller Verkehrsmittel als wirtschaftliche und militärische Waffe unserer Landesverteidigung geschaffen und eine nationale Verkehrspolitik begründet, die allein der Tradition unseres Landes als Verkehrsdrehzscheibe Europas gerecht wird.

Universalismus und Kontinentalismus in der Staatengemeinschaft.

Von Paul Guggenheim.

I.

Die politischen und wirtschaftlichen Nöte unserer Tage stellen ein Problem von neuem, das seit dem Zeitalter der napoleonischen Kriege die Weltöffentlichkeit bewegt, nämlich die Frage, ob es nicht möglich erscheint, durch eine kontinentale Gemeinschaft zwischenstaatliche Förderationsbestrebungen zu verwirklichen. Derartige Projekte sind im wesentlichen auf jene beiden Kontinente beschränkt, die eine vielgestaltige und reichhaltige Zahl von unabhängigen Staaten aufweisen, nämlich auf Europa und Amerika. Man spricht von Paneuropa, von einer europäischen Föderation, von einem europäischen Großraum. Es ist auch die Rede von Panamerika, auf Grund der Bestrebungen der 1889 gegründeten Panamerikanischen Union, welche sich um eine justizförmige Gestaltung der internationalen Beziehungen im Rahmen des amerikanischen Kontinents bemüht. Auf die Begriffe Panasien, Panafrika und Panaustralien reagiert jedoch die Weltöffentlichkeit kaum. Sie entsprechen weder einem offensichtlichen politischen oder wirtschaftlichen Bedürfnis, noch tieferen Gefühlswerten, und höchstens dient die asiatische Großraumsideologie als propagandistischer Hintergrund den keineswegs auf Asien beschränkten Hegemonietendenzen Japans. Außerdem ist Panaustralien von jeher eine politische und rechtliche Einheit gewesen; somit besteht für jenen Kontinent überhaupt kein organisatorisches Zukunftsproblem.

Die paneuropäischen und panamerikanischen Bestrebungen lassen sich, was ihren geistigen Ursprung anbetrifft, auf sehr verschiedenartige Motive und Tendenzen zurückführen. Sowohl Europa wie Amerika beruhen auf gemeinsamen Erinnerungen, Erfahrungen und ideellen Grundlagen ihrer