

Ein Weg zur Klärung verkehrswirtschaftlicher Streitfragen

Autor(en): **Meyer, Hans Reinhard**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **25 (1945-1946)**

Heft 4-5

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-159304>

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.

wird nun freilich auch angedeutet, daß man sich vor einer Überschätzung der monopolistischen Wirkungen des Markenartikelwesens hüten muß, so ernst im Einzelfalle auch ihre Folgen sein können. Das Heilmittel dürfte weitgehend auf juristischem Gebiete zu suchen sein, wo Recht und Rechtsprechung des Markenschutzes die Gefahr des bloßen Monopolschutzes vermeiden müßten — ein klassisches Beispiel dafür, wie wichtig das juristische Rahmenwerk für die Reform unseres Wirtschaftssystems ist und wie sehr Gesetzgeber und Richter immer den Sinn unseres Wirtschaftssystems und seine möglichen Entartungen im Auge behalten und sich mit nationalökonomischem Denken durchdringen müssen.

Wir beenden an dieser Stelle unsere Betrachtungen über die Reklame, zu denen der Standort des Nationalökonomen einlädt — nicht ohne Widerstreben angesichts der Fülle alles dessen, was noch zu sagen wäre⁷⁾. Wir konnten das Thema nicht entfernt erschöpfen. Soviel aber dürfte uns klargeworden sein, daß es zu den reizvollsten und wichtigsten unserer Zeit gehört und uns ein Tor zu noch weiteren und ernsteren Problemen unserer Zivilisation öffnet.

Ein Weg zur Klärung verkehrswirtschaftlicher Streitfragen

Von Hans Reinhard Meyer

I. Kennzeichnung einer dieser Streitfragen

1. Es ist eine alte Streitfrage auf dem Gebiete des Verkehrs, ob die Eisenbahnen in finanzwirtschaftlicher Hinsicht gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr benachteiligt seien oder nicht. Diese Frage, die in den kommenden Jahren sicherlich so lebhaft diskutiert werden wird wie vor dem Krieg, ist auch in dieser Zeitschrift schon angeschnitten worden. So schrieben wir in einem Artikel in Heft 8/1943, daß der Motorfahrzeugverkehr die ihm anrechenbaren Straßenkosten nicht voll decke und von einer Verzinsung von Straßenkapital ganz entbunden sei; die Eisenbahnen erreichten dagegen einen erheblich höheren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad. Wir fügten bei, daß dies eine verkehrswirtschaftliche Grundtatsache sei, über die in der wissenschaftlichen Fachliteratur Einmütigkeit herrsche. Man müsse

⁷⁾ Zu der bereits zitierten Literatur über das Problem wäre noch hinzuzufügen: *Braithwaite*, *The Economic Effects of Advertisement*, *Economic Journal*, 1928; *N. H. Borden*, *The Economic Effects of Advertising*, Chicago 1942; *K. H. Krenzel*, *Die Reklame in der Lehre von der Marktwirtschaft*, Erlangen 1936.

sich in dieser Sache selbstverständlich auf die sorgfältig erarbeiteten Ergebnisse von uninteressierten Wissenschaftern und von besonderen Expertenkommissionen stützen und nicht auf die Aussagen von Interessenten, die ihre Stellung gefährden könnten, wenn sie anders aussagten.

In Heft 11/1944 veröffentlichte Herr Dr. Kauer, Redaktor des «Touring», einen Artikel, der gerade umgekehrt das Bestehen einer finanzwirtschaftlichen Benachteiligung des Motorfahrzeugverkehrs gegenüber den Eisenbahnen behauptete. Er legte zu diesem Zweck eine Rechnung vor, die seit vielen Jahren gleich lautet und die demnach auch wir seit Jahren kannten. In der Überzeugung, daß diese Rechnung einer verkehrswirtschaftlichen Grundtatsache Zwang antut, schrieben wir dennoch, was oben kurz in Erinnerung gerufen wurde.

Es mag in diesem Zusammenhang interessieren, was ein schweizerischer Verkehrsfachmann, der der Handelsredaktion der «Neuen Zürcher Zeitung» angehört, zur hier betrachteten Streitfrage feststellte:

«Die unermüdliche Propaganda der Automobilinteressenten, die das Motorfahrzeug als ‚hemmungslos ausgebeutete Milchkuh‘ bezeichnet, verdient in die Schranken gewiesen zu werden. Es ist einfach nicht wahr, daß die Steuern und Abgaben des Automobilverkehrs die Gesamtaufwendungen der öffentlichen Hand für das Straßenwesen und die Verkehrsregelung weit übersteigen. Tatsache ist vielmehr, daß die laufenden Ausgaben des Bundes, der Kantone und der Gemeinden für das Straßenwesen bedeutend höher sind als die Einnahmen, die ihnen direkt oder indirekt aus dem Motorfahrzeugverkehr zufließen» (NZZ Nr. 321/1941).

Auch neueste Untersuchungsergebnisse bestätigen diese Feststellung nachdrücklich — dies in Widerlegung der Bemerkung Dr. Kauers, es handle sich um ein Argument vergangener Zeiten. Roosevelt hatte 1940 eine gründliche Studie über die gesamten Verkehrsprobleme der USA veranlaßt. Eine von Owen D. Young geleitete Expertenkommission erstattete 1942 einen umfassenden Bericht von über 500 Seiten, betitelt «Transportation and National Policy». Das Kapitel über die Eigenwirtschaftlichkeitsverhältnisse wird darin wie folgt eingeleitet:

«Under existing conditions it is apparent that inequalities result from the fact that air, water, and highway facilities are financed in varying degree through general funds, while railroads at present receive no direct support from general taxation»¹⁾.

Selbst in USA, wo auf vier Einwohner ein Motorfahrzeug entfällt, ist also der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Motorfahrzeugverkehrs geringer als derjenige der Eisenbahnen, weil die Aufwendungen für Straßen, Verkehrsregelung, Parkierungsplätze usw. eben entsprechend mitwachsen.

¹⁾ a. a. O., S. 258.

2. Die hier betrachtete Streitfrage hat für die Verkehrspolitik erhebliche Bedeutung. Sie kann unter Umständen die Fiskalbelastung des Motorfahrzeugverkehrs beeinflussen. Jedenfalls ist die Frage aber volkswirtschaftlich-grundsätzlich interessant; die staatliche Verkehrspolitik kann keine klare Linie einhalten, wenn sie sich in einer so bedeutsamen und zugleich so elementaren Frage hin- und hergerissen fühlt.

Vom volkswirtschaftlich-praktischen Standpunkt betonten wir in Heft 8/1943 unter Nennung der Gründe, daß es unangängig wäre, den Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Motorfahrzeugverkehrs auf das Niveau des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades der Eisenbahnen zu heben. Es ist aber erforderlich, die ungleichen finanzwirtschaftlichen Bedingungen von Schiene und Straße rein tatbeständlich festzuhalten. Deshalb ist die Ansicht von Dr. Kauer auch unzutreffend, das Eigenwirtschaftlichkeitsproblem stehe im Zentrum des Problems der nationalen Verkehrsordnung. Es kann als wissenschaftlich feststehend gelten, daß es in diesem Problem im Kern um die Sicherung der unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel geht. Dieser Richtsatz bleibt richtig, ob die Eigenwirtschaftlichkeitsverhältnisse zuungunsten oder zugunsten der Schiene gestaltet sind.

3. Es wäre dem Charakter dieser Zeitschrift nicht angemessen, das Eigenwirtschaftlichkeitsproblem von Schiene und Straße, dessen Fäden tief in volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche und finanzwirtschaftliche Fragen hineinführen, bis in seine letzten Einzelheiten darzustellen. Eine solche Darstellung wird in einer Fachzeitschrift veröffentlicht werden. Geboten scheint es aber, hier wenigstens in großen Zügen auf einige der hauptsächlichsten Mängel hinzuweisen, welche der Argumentation Dr. Kauers in Heft 11/1944 anhafteten.

a) Sein Hinweis, daß die Eisenbahnsanierungen es ausschließen, weiterhin von einem höheren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen zu sprechen, zielt auf prima-vista-Wirkung. Die Bundesbehörden, die Mitglieder der parlamentarischen Bundesbahnkommissionen und jeder Fachmann sind sich dagegen bewußt, daß die Bundesbahnsanierung ihrem Wesen nach eine nachträgliche Abgeltung von bahnfremden Leistungen und Lasten darstellt, die der Unternehmung im Laufe vieler Jahre überbunden wurden. Der Berichterstatter der ständerätlichen Bundesbahnkommission sagte am 8. Dezember 1943 vor dem Ständerat:

«Der Gesamtbetrag der Belastung der Bundesbahnen aus bahnfremden Lasten beläuft sich selbst bei überschlägiger Berechnung auf mehr als 1,5 Milliarden Franken»²⁾.

2) «Stenographisches Bulletin», S. 282.

D. h., daß von den Bundesbahnen bis zur Sanierung mehr als die volle Eigenwirtschaftlichkeit verlangt wurde, und daß sie nach der Sanierung immer noch voll eigenwirtschaftlich sind.

b) Daß bei den schweizerischen Privatbahnen schon bedeutende Kapitalverluste eingetreten sind, ist unbestritten. Wer von Kapitalverlusten bei Eisenbahnen spricht, bestätigt indessen gerade das Vorliegen ungleicher finanzökonomischer Bedingungen bei Schiene und Straße. Denn von Kapitalverlusten kann man nur sprechen, wenn vorausgesetzt wird, daß sich das investierte Kapital verzinst. Verzinst sich z. B. nur noch die Hälfte des investierten Kapitals zu einem normalen marktgemäßen Satz von 4%, dann wird man die andere Hälfte in einem Sanierungsverfahren abschreiben und alsdann sagen, daß diese andere Hälfte verloren gegangen ist. Auf das ganze investierte Kapital bezogen, bedeuten diese 4% noch eine Verzinsung von 2%. Demgegenüber wird aber das Straßenkapital überhaupt nicht verzinst. Den gleichen Maßstab zugrunde gelegt, müßte man also sagen, daß, rein finanzwirtschaftlich betrachtet, alles in Straßen investierte Kapital von vornherein ein Kapitalverlust ist.

c) Unter Finanzwirtschaftlern kann es Meinungsverschiedenheiten darüber nicht geben, daß die Ansicht Dr. Kauers unhaltbar ist, bei Straßen könne grundsätzlich nicht mit Verzinsungs- und Tilgungskosten gerechnet werden. Die vom Motorfahrzeugverkehr ungedeckten Straßenkosten werden endgültig von der öffentlichen Hand bestritten, sei es durch Anleihenaufnahme, sei es durch vorhandene Mittel, die dadurch der Schuldentilgung oder der zinstragenden Anlage entzogen werden. In allen drei Fällen muß mit Zinskosten gerechnet werden. Und mit Tilgungskosten muß gerechnet werden, weil Straßen, selbstredend immer nur finanzwirtschaftlich betrachtet, einen Nonvaleur darstellen. Noch einmal: wir stellen lediglich tatbeständlich fest, daß solche Kapitalkosten auch bei Straßen erlaufen, wir fordern jedoch nicht, daß der Motorfahrzeugverkehr damit zu belasten sei. Da aber andererseits die Eisenbahnen mit solchen Kapitalkosten belastet sind, ist eben wiederum rein tatbeständlich festzustellen, daß der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen erheblich höher ist als derjenige des Motorfahrzeugverkehrs. Welches Gewicht dieser finanzökonomischen Privilegierung des Motorfahrzeugverkehrs zukommt, ergibt sich etwa aus dem in der bundesrätlichen Nachtragsbotschaft zur Bundesbahnsanierung enthaltenen Hinweis, daß die Bundesbahnen seit der Verstaatlichung 3 Milliarden Franken an Zinsen bezahlt haben³⁾.

³⁾ a. a. O., S. 38/39.

II. Ein Vorschlag

Wir sind uns bewußt, daß die Wortführer der Automobilverbände durch diese und künftige eingehende Veröffentlichungen kaum zu einer anderen Haltung bewogen werden; wir schreiben nicht für sie, zu deren Aufgabe es nun einmal gehört, das Motorfahrzeug als fiskalisch ausgebeutet darzustellen, um alsdann Reduktion der Fiskalbelastung fordern zu können. Andererseits können die Automobilverbände durch Argumente und Rechnungen von der Art Dr. Kauers keinen nach objektiver Erkenntnis strebenden Wirtschaftler überzeugen. Wir hoffen jedoch, daß auch den Automobilverbänden an der Auffindung der objektiven Wahrheit im Eigenwirtschaftlichkeitsproblem liegt. Sollte dem nicht so sein, so haben jedenfalls die Allgemeinheit und die Behörden ein starkes Interesse daran. Es muß also der äußerst unbefriedigende und unfruchtbare Zustand überwunden werden, unter welchem mindestens die Öffentlichkeit die Auffassung erhalten muß, daß im Eigenwirtschaftlichkeitsproblem von Schiene und Straße fortwährend die eine Behauptung gegen die genau gegenteilige andere Behauptung steht. Dazu ist erforderlich, daß in diesem Problem endlich einmal eine *eindeutige, autoritative Entscheidung gefällt wird*. Diese Überlegungen führen uns zu folgendem Vorschlag.

1. Da das Eigenwirtschaftlichkeitsproblem, wenn es erschöpfend untersucht wird, ein kompliziertes wirtschaftswissenschaftliches Problem darstellt, sollte ein *vollständig unabhängiger und unbeteiligter Wirtschaftswissenschaftler* die Entscheidung in dieser Streitfrage treffen. Dafür kann nach der ganzen Sachlage nur einer unserer Hochschulprofessoren in Frage kommen. Der in Aussicht genommene Experte könnte nach eigener Wahl einen oder zwei Mitarbeiter beiziehen, die aber ebenfalls *vollständig unabhängig und unbeteiligt* sein müßten. Bei der Zusammensetzung dieser Expertenkommission wäre daran zu denken, daß das Eigenwirtschaftlichkeitsproblem volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche und finanzwirtschaftliche Aspekte aufweist.

Diese Expertenkommission, zu deren Zusammensetzung die im Meinungsstreit liegenden Parteien ihre Zustimmung zu geben hätten, würde das Eigenwirtschaftlichkeitsproblem gewissermaßen *im prozessualen Verfahren* entscheiden. Im einzelnen wäre das Verfahren folgendermaßen zu gestalten: Die Organisationen, welche die im Artikel Dr. Kauers zum Ausdruck kommenden Auffassungen vertreten, hätten diese Auffassungen der Expertenkommission unter Anführung aller ihnen gutscheinenden Argumente *schriftlich* mitzuteilen, unter Kopiegabe an die Gegenpartei. (Die Komplexität des Eigenwirtschaftlichkeitsproblems und andere Gründe mehr ließen ein mündliches Verfahren unzweckmäßig erscheinen.) Die Gegenpartei würde der Expertenkommission ebenfalls alle ihr gutscheinenden Gegenargumente

in schriftlicher Form bekanntgeben, wiederum unter Kopiegabe an den oder die Diskussionspartner. Die Expertenkommission hätte beide Seiten solange zur Vernehmlassung einzuladen, bis sie sich ein *sicheres Urteil über die objektive Sachlage* zu bilden vermag. Selbstverständlich würde es der Expertenkommission frei stehen, von beiden Seiten zusätzliche Auskünfte einzuholen wie auch besondere Fragen von Dritten begutachten zu lassen.

Wir sind gewiß, daß sich die Vertreter der unter I vorstehend entwickelten Auffassung der Entscheidung einer solchen Expertenkommission unbedingt beugen würden und daß sie alsdann jede weitere Diskussion einstellen, weil nunmehr eben im Sinne der *objektiven Wahrheit* von einer *causa finita* gesprochen werden müßte. Sollte der Fall eintreten, daß es die Vertreter der gegenteiligen Auffassung anders hielten, dann vermöchten die Allgemeinheit und die Behörden klar zu unterscheiden, wer sich nach der Wahrheit richtet und wer lediglich, selbst mit unredlichen Mitteln, Interessen verfehlt.

Dieser Vorschlag gestattet uns auch, zu erklären, daß wir uns inskünftig mit den Wortführern der Automobilverbände über das Eigenwirtschaftlichkeitsproblem nicht mehr unterhalten werden. Wir werden einzig immer wieder auf diesem Vorschlag beharren, der allein zu eindeutigen, autoritativen Entscheidungen führen kann. Kein anderes Vorgehen vermag die unliebsame Hin- und Herstreiterei zu beenden, die sinnlos geworden ist, seitdem deutlich genug zu Tage liegt, daß zur gemeinsamen Klärung und Verständigung alle erforderlichen Voraussetzungen fehlen.

2. Der vorliegende Vorschlag steht allerdings seinem Wesen nach in einem *größeren Zusammenhang*. Er ließe sich nicht nur auf andere verkehrswirtschaftliche Streitfragen anwenden, sondern auch auf manche Streitfragen aus allen anderen Gebieten der Wirtschaftspolitik. Allerdings muß man sich bewußt bleiben, daß nicht alle strittigen Wirtschaftsfragen einer eindeutigen und von der Öffentlichkeit als autoritativ empfundenen Entscheidung zugänglich sind; häufig genug sind Divergenzen in diesen Dingen weltanschaulich bedingt. Es bedrückt jedoch wohl jeden ehrlich strebenden Wirtschaftler, daß öfters auch solche strittige Wirtschaftsfragen in der Schwebe bleiben, die in dieser Weise entschieden werden könnten. Es muß hier daran erinnert werden, daß gerade finanzwirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Fragen weitgehend im Sinne exakter Wissenschaft entscheidbar sind und daß dasselbe mindestens für die Grundlagen volkswirtschaftlicher Fragen zutrifft.

Wir sagten oben, daß dabei gewissermaßen ein prozessuales Verfahren zur Anwendung gelangen sollte. Dieser Vergleich mit dem Verfahren in zivilen Rechtsstreitigkeiten trifft den *Kern des entwickelten Gedankens* am besten. Denn so wie es im Zivilprozeß um

die Rechtsfindung geht, geht es auch hier um die «Rechtsfindung» in dem Sinn, daß nach erschöpfender Prüfung der Parteiargumente abzuklären ist, wer in strittigen Wirtschaftsfragen «recht hat», wessen Standpunkt der objektiven wirtschaftlichen Wahrheit entspricht. Da solche strittige Wirtschaftsfragen im allgemeinen von größerem Gewicht sind als zivile Rechtsstreitigkeiten — denn bei jenen sind im allgemeinen die Interessen des Volksganzen im Spiel, hängt doch von der Deutung, die solchen strittigen Wirtschaftsfragen gegeben wird, wesentlich die Wirtschaftspolitik bzw. die Wirtschaftsgesetzgebung ab —, muß es eigentlich Erstaunen wecken, daß wohl ein ausgebauter Apparat der «juristischen» Rechtsfindung vorhanden ist, daß aber auf wirtschaftlichem Gebiet in dieser Hinsicht gänzliche Leere besteht. Wir glauben daran, daß neben dem Apparat der «juristischen» Rechtsfindung dereinst auch *Wirtschaftsgerichte* stehen werden.

Daß andererseits der Vergleich mit dem Verfahren in zivilen Rechtsstreitigkeiten nicht überspitzt werden darf, versteht sich von selbst. So sind zivilprozeßliche Entscheidungen erzwingbar, während Gerichtsentscheide in strittigen Wirtschaftsfragen lediglich konsultativ zuhanden der Organe der staatlichen Gemeinschaft zu treffen wären. Wohl würden im Regelfall die Organe der staatlichen Gemeinschaft in der Wirtschaftspolitik bzw. in der Wirtschaftsgesetzgebung diese Entscheidungen berücksichtigen — sonst verlöre die Wirtschaftsgerichtsbarkeit ihren Sinn; sie wären aber darin frei, weil hie und da höhere staatliche Notwendigkeiten einen anderen Kurs veranlassen können. Damit erledigt sich vorderhand auch die Frage der Appellation gegen solche Entscheidungen in strittigen Wirtschaftsfragen. Wenn dereinst allerdings die Wirtschaftsgerichtsbarkeit eine starke Entwicklung nähme und allmählich zu einem Instrument der Staatspolitik würde, dann stellte sich später wohl auch die Frage der Appellation. Hier mag der Hinweis genügen, daß, wenn das von verschiedenen Seiten verfochtene Postulat eines *Wirtschaftsrates* einmal verwirklicht würde, dieser Wirtschaftsrat zur Appellationsinstanz werden könnte.

Wichtig wäre, daß die Entscheidungen von Wirtschaftsgerichten, die man sich vorderhand als in genannter Art zusammengesetzte Expertenkommissionen vorzustellen hätte, *veröffentlicht* würden, unter Angabe der strittigen Fragen und der Begründungen für die Entscheidungen. Damit könnte die *Wirtschaftswissenschaft ganz bedeutend gefördert* werden, ähnlich wie die Rechtswissenschaft durch die Judikatur gefördert wird.