Zeitschrift: Neue Schweizer Rundschau
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 8 (1940-1941)
Heft: 11

Artikel: Auf dem Weg zu einer nationalen Verkehrspolitik
Autor: Wanner, Fritz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-758192

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ein Echo der Erde, vielmehr ein Abbild der wolkigen Atmosphäre, unbestimmt und ahnungsvoll."

Ist das nicht gut gesehen und schön gesagt? Und verdient nicht der Mann einen Preis, der von der Olive sagt, sie habe einen „gebrochenen, in Silbertöne umschlagenden Farbenglanz"?

Auf dem Weg zu einer nationalen Verkehrspolitik

Von Fritz Wanner

I

Die Erkenntnis ist heute Allgemeingut, dass die zentrale Lage der Schweiz im Herzen Europas sich als starke staatenbindende Kraft erwies und dass die Eidgenossenschaft als Hüterin der Alpenpässe zu allen Zeiten eine geschichtliche Mission zu erfüllen hatte. Dieser Auffassung gab Bismarck prägnanten Ausdruck, als er in der Reichstagssitzung vom 25. Mai 1870 die Beteiligung des Reiches am Bau der Gotthardbahn mit der Feststellung unterstützte:

> „ein direkter Schienenweg durch die Alpen, der einzig von einer neutralen Macht wie der Schweiz abhängt und nicht in den Händen einer Grossmacht liegt, ist für Deutschland eine politische Notwendigkeit".

Diese auch von Italien geteilte Auffassung ermöglichte erst den Bau der Gotthardbahn und der übrigen Alpenbahnen als europäische Gemeinschaftsleitung. Der Eidgenossenschaft erwuchs durch den treuhänderischen Besitz dieser europäischen Verkehrspfänder in gesteigertem Mass die Verpflichtung zu einer wehrhaften Neutralität. Der Hinweis ist berechtigt, dass im Hinblick auf diese Verpflichtung in der Schweiz vom einzelnen Bürger ein besonders grosses Mass persönlicher und finanzieller Einsatzbereitschaft für die Landesverteidigung verlangt werden muss. Innerhalb der Landesverteidigung ist der Schutz der lebenswichtigen Transitverbindungen heute zu einer besonders wichtigen Aufgabe geworden. Diese von der Ge-

Hi
Bür
zi

birgsnatur begünstigte Sicherungsaufgabe wird erfüllt durch die Anlage tiefgestaffelter Verkehrssperren, durch Wasserstauungen, Fortifikationen und ein Netz vorbereiteter Zerstörungen.

Trotzdem in der Schweiz die Notwendigkeit einer nationalen Verkehrspolitik schon früh erkannt wurde und sowohl die Kleinheit der kantonalen Verkehrsräume wie der Besitz von Verkehrswegen mit europäischer Bedeutung den Zusammenhang mit der allgemeinen Landespolitik deutlich machten, so beeinflussten auch nach der Gründung des Bundesstaates im Jahr 1848 immer wieder regionale und kantonale Gesichtspunkte den Ausbau der Verkehrseinrichtungen. Das geht besonders aus den Epochen der kantonalen Eisenbahnherrschaft hervor, deren Nachwirkungen noch heute sichtbar sind. Das Fehlen einer modernen Konzeption der Verkehrseinheit wird vor allem sichtbar in der rechtlichen und finanzwirtschaftlichen Verschiedenbehandlung des Schienen- und Strassentransportes, sodass sich ein Ueberangebot von Transportmitteln entwickeln konnte, dessen einziger Lichtblick die Bildung einer grossen militärisch wertvollen Transportmittel-Reserve darstellt. Der Entzug gerade der hochtarifierten Transportgüter und des Güterfernverkehrs führte zu einer starken Schwächung der Eisenbahnfinanzen, sodass sich die Notwendigkeit einschneidender Sanierungen ergab. Die zunehmende Abwanderung des einträglichen Verkehrs auf die Strasse musste im Hinblick auf die gewaltigen Neuinvestitionen der Elektrifikation besonders bedenklich erscheinen, weil damit die Rentabilität des wertvollsten Verkehrsinstrumentes des Landes noch mehr vom vorhandenen Verkehrsumfang abhängig gemacht wurde. Jeder Verkehrsentzug der Schiene musste sich daher in einer Verteuerung des verbleibenden Verkehrs auswirken. Dafür konnte allerdings der Mehrverkehr des Jahres 1939, insgesamt 5 Millionen Reisende oder rund 5000 Personenzüge und 3 Millionen Gütertonnen oder rund 3500 Güterzüge befördert werden, ohne dass den Bundesbahnen nennenswerte Mehrausgaben erwuchsen. Dieser Anschauungsunterricht über das Kostengesetz der Schiene wird auf Gesetzgeber und Steuerzahler nicht ohne Eindruck bleiben.

Das Problem einer Ausgleichsgesetzgebung zwischen Schiene und Strasse kann durch die Inkraftsetzung der Automobiltransportordnung im Sommer 1940 nicht als gelöst betrachtet werden,

da es sich hier nur um eine versuchsweise Ordnung handelt, die in erster Linie eine Sanierung des privaten Autotransportgewerbes herbeiführen soll. Da aber die Benzinrationierung und die Heeresrequisition von Lastwagen eine starke Einschränkung des privaten Automobilgüterverkehres bewirkt haben, ist das mit der Autotransportordnung eingeführte Bewilligungsverfahren auf den Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse vorläufig ohne Einfluss. Auch konnten die Arbeiten für eine Tarifordnung aller Strassentransporte, von der man mit Recht in erster Linie eine Sanierung des Gewerbes erwartete, angesichts der steigenden Benzinpreise und der Umstellung vieler Wagen auf Ersatztreibstoffe nur langsam vorwärts schreiten. Die unter dem Kriegsregime mit der Autotransportordnung gemachten Erfahrungen sind daher für die endgültige Lösung des Verkehrsproblems nicht beweiskräftig.

II.

Die Eisenbahnen wurden gleichzeitig mit der allgemeinen Mobilmachung der Armee dem Militäreisenbahndirektor unterstellt. Die Schaffung einer obersten Militäreisenbahnbehörde, die aus dem Schienentransport ein einheitliches Betriebsinstrument macht, bringt im Kompetenzaufbau der Staatsbahn nur geringfügige Aenderungen mit sich, da der gesamte Verwaltungsapparat der Staatsbahn seine Tätigkeit fortsetzt. Der Einbau des wichtigsten Transportinstrumentes des Landes in die Armee ist indessen durch die Organisation der Verantwortung in der Spitze des Unternehmens und durch die Kommandierung von Eisenbahnoffizieren zu den höheren Stäben sichergestellt.

Den Bedürfnissen der Kriegswirtschaft dient ein besonderes Kriegstransportamt, das in engster Zusammenarbeit mit den Bundesbahnen die bei der Ausdehnung der gegenwärtigen Blokkade besonders schwierige Aufgabe der Sicherstellung der Güterzufuhr aus dem Ausland mit Einschluss des Ueberseeverkehrs besorgt. Es handelt sich dabei namentlich um die Abholung von Transporten mit schweizerischem Rollmaterial an den Meerhäfen und die Beschaffung von neutralem Schiffsraum.

Das Regime des Kriegsbetriebes brachte den Eisenbahnen das erfreuliche Kriegswunder einer starken Transportsteige-

zu
bes
Tr

rung. Hierin kamen der Zwang zur Vorratshaltung der Wirtschaft und jeder einzelnen Haushaltung sowie die Gütertransporte aller Art für die Armee zum Ausdruck. Urlaubertransporte und Landesausstellungsverkehr bewirkten sogar, dass das Jahr der Landesausstellung trotz Kriegsausbruch hinsichtlich der geleisteten Personenkilometer alle bisherigen Ergebnisse übertraf.

Die Requisition der armeetauglichen Fahrzeuge und das Regime der Treibstoffrationierung veranlassten gleichzeitig eine Rückwanderung vieler Transporte auf die Schiene, sodass die Eisenbahnen als das Rückgrat des Verkehrs eine einzigartige Probe ihrer Leistungsfähigkeit ablegen konnten. Diese Leistungsprobe fiel umso eindrücklicher aus, als die Eisenbahnen den gewaltigen Verkehrsanfall ohne nennenswerte Personal- und Materialvermehrung, also fast mit unveränderten Betriebskosten übernehmen konnten. Die Elastizität des Schienenbetriebes zur Bewältigung von Verkehrsspitzen und die Uebernahme eines grossen Teiles des Automobilgütertransportes mit Ausnahme des eigentlichen Verteilerdienstes in der Nahzone machten auf die Oeffentlichkeit sichtbaren Eindruck. Diese praktische Demonstration der Leistungskapazität der Schiene wird auf die Neugestaltung der Verkehrspolitik nach dem Krieg nicht ohne Einfluss bleiben.

Die starke Verkehrszunahme der Eisenbahnen hat sich auch auf deren Finanzlage günstig ausgewirkt, weil im Gegensatz zu früher gegenwärtig alle Militärtransporte tarifmässig abgegolten werden und die Bahnverwaltung berechtigt ist, dem Heer als Grosstransporteur für alle Leistungen Rechnung zu stellen wie irgend einem anderen Kunden. Der Militärtarif ist dabei so berechnet, dass gesamthaft zum mindesten die Selbstkosten der Bahnen gedeckt werden. Damit erspart sich die Staatsbahn die Mühe, in einem späteren Zeitpunkt für die finanzielle Abgeltung ihrer zum voraus erbrachten Leistungen kämpfen zu müssen, ein Verfahren, das im Fall der bahnfremden Lasten der Staatsbahn in den Jahren 1914—18 bis zur Gegenwart keinen Erfolg gebracht hat.

Der Uebergang zum neuen System sofortiger und tarifmäs-

die
gel
m

siger Abgeltung aller Heerestransporte entspricht der gesetzlichen Verpflichtung der Staatsbahn zu einer kaufmännischen Betriebsführung und ist auch vom Standpunkt der Steuergerechtigkeit aus zu begrüssen.

Neben der besseren Einnahmengestaltung übt die Elektrifikation auf die Ausgabenhöhe einen entscheidenden Einfluss aus. Während im vergangenen Weltkrieg die Traktionskosten angesichts der sechs- bis siebenfachen Verteuerung der Kohlenpreise eine sprunghafte Erhöhung erfuhren, so hat durch die Umstellung der Eisenbahnen auf die landeseigene weisse Kohle der Eisenbahnbetrieb eine bemerkenswerte Kostenstabilität erhalten. Alle verkehrswichtigen Linien sind heute elektrifiziert, sodass die aus militärischen Gründen gehaltene Dampfreserve sich auf die Bedienung verkehrsschwacher Linien beschränken kann.

Bei retrospektiver Betrachtung erweist sich die Elektrifikation als staatspolitische Leistung, die zur stärksten Stütze des Unabhängigkeitswillens des Landes geworden ist und wehrwirtschaftlichem Verkehrsdenken zum Durchbruch verhalf, das bei der Automobilisierung trotz wiederholter Mahnungen leider fehlte. Die Kohlenknappheit zwingt im zweiten Kriegswinter die Schweiz zu weitreichenden Einschränkungen und hätte bei Beibehaltung des Dampfbetriebes längst zu schärfsten Fahrplaneinschränkungen geführt. Die Tragweite solcher Massnahmen für Volk und Wirtschaft lässt sich nur ermessen, wenn man sich das zeitliche Zusammenfallen mit der Benzinrationierung und der Absorbierung der armeetauglichen Fahrzeuge für Heereszwecke vergegenwärtigt. Man übertreibt daher nicht mit der Feststellung, dass die Elektrifikation die Schweiz vor einer eigentlichen Verkehrskalamität bewahrt hat und dass der Eisenbahverkehr dank jener Massnahme fast der einzige Sektor ist, in welchem die Bevölkerung vor einschneidenden Einschränkungen und Preiserhöhungen verschont blieb.

Der Gebrauch der weissen Kohle erlaubt nämlich auch die Umführung der Transportleistungen zu Vorkriegspreisen. Es braucht nicht gesagt zu werden, welchen Wert stabile Trans-

portpreise in einer Zeit allgemeiner Teuerung für Wirtschaft und Bevölkerung haben. Diese Vorzugsstellung wird besonders deutlich angesichts der stürmischen Preisentwicklung von Kohle und Benzin, wodurch die Gestehungskosten des Dampfbetriebes und des Automobiltransportes nachhaltig beeinflusst werden. Wenn die Eisenbahntarife in der Schweiz bis jetzt auf dem Vorkriegsniveau geblieben sind, der reich ausgebaute Friedensfahrplan, von einer zweimaligen kürzeren Kriegsfahrplanperiode abgesehen, beibehalten werden konnte, so ist das in erster Linie der Umstellung der Eisenbahnen auf einen nationalen Betriebsstoff zu verdanken. Jene im Zug einer grosszügigen Arbeitsbeschaffung durchgeführte Verbesserung des nationalen Transportinstrumentes erhält damit nachträglich eine Rechtfertigung, die im Hinblick auf die Notwendigkeit der Ausarbeitunng neuer Arbeitsbeschaffungsprojekte zukunftsweisend ist.

III.

Die segensreiche und von kurzfristigen Rentabilitätsgesichtspunkten unabhängige Investition des Elektrifikationskapitals wird den Bestrebungen für einen zusätzlichen Ausbau des nationalen Transportinstrumentes starken Auftrieb geben. Es ist daher zu erwarten, dass der zusätzliche Ausbau der Verkehrsanlagen im staatlichen Arbeitsbeschaffungsprogramm eine wichtige Rolle spielt. Die der Staatsbahn für die Inangriffnahme neuer Doppelspuren, die Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, den Bau neuer Ueber- und Unterführungen und die Ergänzung der Sicherungsanlagen zur Verfügung stehenden eigenen Mittel erlauben eine Modernisierung des Verkehrsnetzes nur in einem sehr bescheidenen Tempo.

Die staatliche Arbeitsbeschaffung gibt daher die willkommene Gelegenheit zu einer Politik der grosszügigen Förderung aller Verkehrsmittel unter Einschluss der Eisenbahnen. Die Auffassung, die Verkehrsvorsorge gehöre zu den allgemeinen staatlichen Pflichten, hat sich merkwürdigerweise bis jetzt in der Schweiz hauptsächlich zu Gunsten der dem privaten Verkehr dienenden Einrichtungen

Ge.
de
d

und Verkehrswege ausgewirkt. So hat der Ausbau des Strassennetzes, die Schiffbarmachung von Wasserwegen und die Förderung des Flugverkehrs aus allgemeinen Steuermitteln schon lange zu einem Verzicht der Eigenwirtschaftlichkeit im Strassentransportgeschäft, beim Schiffstransport und im Luftverkehr geführt, während allein die Eisenbahnen unter dem Eindruck ihrer langjährigen faktischen Monopolstellung zur Tragung der vollen Fahrbahnkosten verhalten wurden. Der neuzeitliche Ausbau des schweizerischen Strassennetzes, insbesondere auch der Bau und Unterhalt neuer Alpenstrassen, stellt sich solange als versteckte Subvention des Automobilverkehrs dar, als nicht auch der Eisenbahn die gleichen Erleichterungen im Bau und Unterhalt der Fahrbahn gewährt werden. Die differenzierte Behandlung von Schiene und Strasse ist umso schwerwiegender, als bekanntlich die Gebirgsnatur die Kosten der Eisenbahntrassierung ins Unermessliche ansteigen liess. Im Hinblick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Schienenwege in der Nachkriegszeit kommt einem zusätzlichen Ausbau, also der Erstellung neuer Doppelspuren, von Geleiseverlegungen und neuer Unter- und Ueberführungen mit Hilfe von Arbeitsbeschaffungskrediten eine grosse Tragweite zu. Durch eine solche Einstellung des Bundesgesetzgebers wird auch eine wirksame Verkehrshilfe für viele Privatbahnkantone und die Beseitigung der stossendsten Ungleichheiten in der Tarifgestaltung ermöglicht.

Für die zukünftige Verkehrspolitik handelt es sich hier um eine grundsätzliche Neuorientierung, weil damit der Ausbau der Verkehrseinrichtungen, ähnlich wie die Förderung der Exportwirtschaft, des Fremdenverkehrs oder der Hotellerie in den Rang einer allgemeinen Staatsaufgabe erhoben wird. Die neue Auffassung wird auch die Lösung der nach Kriegsende erneut in aller Schärfe ausbrechenden Verkehrskrise auf dem Weg der Angleichung der Kostengrundlagen aller Verkehrsmittel erleichtern. Da es sich hier um vielfach sehr bestrittene Tatbestände handelt, ist allerdings eine verkehrswissenschaftliche Analyse der Kostenbasis der verschiedenen Verkehrsmittel als abklärende Vorarbeit dringend wünschbar.

Die Belastung der bis jetzt bevorzugten Verkehrsmittel mit

We
tel
Tr

den vollen Fahrbahnkosten ist für die praktische Verkehrspolitik kaum denkbar, da eine solche Lösung der militärischen Bedeutung aller Verkehrswege nicht Rechnung trägt. Es ist daher nötig, in Zukunft alle Verkehrsmittel als einheitliches und dienendes Instrument der Wirtschaft zu betrachten und so eine nationale Transportpolitik sicherzustellen.

Allerdings kann es sich nicht darum handeln, ein allgemeines Verkehrsmonopol zu schaffen, obwohl damit viele Schwierigkeiten auf einfachste Weise zu überwinden wären. Die Lösung des Verkehrsproblems darf in der Schweiz niemals zu einer völligen Unterbindung der Privatinitiative führen. Die Angleichung der finanziellen Wettbewerbsgrundlagen aller Verkehrsmittel soll aber im Strassentransport Tarife ermöglichen, bei denen die versteckte Subvention des Staates für den Wegebau- und -Unterhalt nicht den entscheidenden Wettbewerbsvorsprung gegenüber dem Schienentransport ausmacht, weil auch die Verkehrsmittelbenützer Anspruch auf gleiche Behandlung haben. Für die Zukunft drängt sich eine organische Zusammenarbeit von Bahn und Auto auf. Eine solche Entwicklung ist auch für das Automobil nicht aussichtslos, weil abseits der grossen Verkehrsstränge noch manches Verkehrsgebiet auf die Erschliessung durch ein anpassungsfähiges Verkehrsmittel wartet und weil eine genaue Verkehrsuntersuchung nach Regionen da und dort die Ersetzbarkeit von Nebenbahnen durch einen öffentlichen Automobildienst bejahen wird.

Der Krieg zeigt sich hier als Schrittmacher für eine nationale Verkehrspolitik, die sich besser als bisher in den Rahmen der allgemeinen Volkswirtschaftspolitik einfügt und die geeignet ist, die Interessenkämpfe alten Stiles zum Verschwinden zu bringen. So erhalten der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen als nationale Schienengemeinschaft, wie auch die unter dem Zwang der Benzinnot im privaten Sektor des Verkehrs entwickelte Idee der Transportgemeinschaft eine symbolhafte Bedeutung. Dem gleichen Gedanken dient auch der „Haus-Hausdienst" der Bundesbahnen, dessen oberstes Ziel die Vermeidung von unwirtschaftlichen Verkehrsresten und die Zusammenarbeit aller im Land vorhandenen Verkehrsmittel vom Milchfuhrwerk, Fahrradanhänger bis zum Lieferungswagen und Postautomobil ist. —

Der Krieg hat erneut die Bedeutung aller Verkehrsmittel als direkte Hilfswaffe der Kriegführung und der Kriegswirtschaft demonstriert. Daraus erhellt die Verpflichtung, jede Kräftevergeudung, wie sie aus der Verfolgung regionaler oder berufsegoistischer Ziele entsteht, zu vermeiden. Die überragenden Dienste der Eisenbahnen für die Landesverteidigung und Landesversorgung verlangen die Durchsetzung des Grundsatzes, dass die Verkehrsvorsorge eine allgemeine Staatsaufgabe sei auch beim Ausbau der Schienenwege. Dies ist von besonderer Bedeutung im Hinblick auf die internationale Wettbewerbsstellung der schweizerischen Schienenwege, die zur vollen Ausnützung der Vorteile der Elektrifikation auch die Mittel zu einer grosszügigen Fahrplan- und Tarifpolitik benötigen. Die rasche Durchführung der Eisenbahnsanierung und der zusätzliche Ausbau des nationalen Transportinstrumentes aus allgemeinen staatlichen Mitteln verkörpern unter diesen Umständen den nationalen Aufbauwillen und sind gleichzeitig ein Ausdruck für die europäische Verkehrsgeltung der Schweiz.