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

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 21 (1941-1942)

Heft: 3

Artikel: Nationale Verkehrsplanung : von der Privatbahnhilfe zum Rücklauf der wichtigsten Privatbahnen

Autor: Wanner, Fritz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-158870

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: 14.12.2025

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

Nationale Verkehrsplanung.

Von der Privatbahnhilfe zum Rückkauf der wichtigsten Privatbahnen.

Von **Fritz Wanner.**

Seit bald zehn Jahren ist die verkehrswirtschaftliche Gesetzgebung des Bundes im Fluß, ohne daß in den großen Aufgaben der Koordination der Verkehrsmittel oder der Bundes- und Privatbahnsanierung wesentliche Fortschritte erzielt worden wären. Es ist eine Feststellung, die in die Verkehrsgeschichte des Landes eingehen wird, daß die Aera Pilet, als welche die zehnjährige Leitung des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes durch Bundesrat Pilet bezeichnet werden kann, die wichtigsten verkehrspolitischen Fragen ungelöst gelassen hat. Da anzunehmen ist, daß in der Nachkriegszeit die Verkehrsprobleme erneut in aller Schärfe sich stellen werden, entbindet uns nichts von der Verpflichtung, uns jetzt schon mit den grundlegenden Fragen auseinanderzusetzen. Zu diesen Fragen gehört die Verstaatlichung weiterer Privatbahnen im Rahmen einer nationalen Verkehrsplanung, die in den nachfolgenden Betrachtungen postuliert wird.

I.

Tarifarische Verschiedenbehandlung ganzer Landesgegenden als Ausfluß der nicht zu Ende geführten Verstaatlichung.

Die Schweiz ist eines der wenigen Länder, die bei der Verstaatlichung ihrer Bahnen auf halbem Wege stehen geblieben sind. Das ist deshalb erstaunlich, weil bei der Beratung des sog. Rückkaufsgesetzes von 1897 die Meinung vorgeherrscht hatte, es handle sich beim Rückkauf der fünf Hauptbahnen nur um eine erste Etappe; aus organisatorischen und finanziellen Gründen sei indessen eine gewisse zeitliche Staffelung der Rückkaufsoperationen wünschbar. Der grundlegende Artikel 1 jenes vom Schweizervolk in der Abstimmung vom 20. Februar 1898 mit überwältigender Mehrheit angenommenen Gesetzes sah nämlich den Erwerb und Betrieb aller jener Eisenbahnen durch den Bund vor, „welche wegen ihrer volks-

wirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnismäßige Opfer erreichbar sei."

Daß damals an eine etappenweise Verstaatlichung aller diesen Voraussetzungen entsprechenden Privatbahnen gedacht war, geht aus der bundesrätlichen Botschaft vom 25. März 1897 mit aller Deutlichkeit hervor. Mit Hinweis auf den Rückkauf der fünf Hauptbahnen wird nämlich dort ausgeführt, „nach altem Grundsatz könne man nicht alles miteinander machen; es wäre geradezu leichtsinnig, die schwere Aufgabe durch sofortige Einbeziehung von Nebenbahnen zu einer unmöglichen zu machen. Wenn einmal die Staatsbahnverwaltung im Gange sei und ihre geschulten Organe besitze, werde es viel leichter sein, dem einmal vorhandenen Organismus weitere Teile einzugliedern." Es wurde auch ausdrücklich abgelehnt, den Rückkauf auf normalspurige Linien zu beschränken, weil man sich nicht die Hände binden wollte und man fand, daß auch der Erwerb schmalspuriger Strecken aus militärischen oder volkswirtschaftlichen Gründen in Betracht kommen könne.

Die Tatsache, daß heute die Schweiz ein Privatbahnnetz besitzt, dessen Baulänge jene der Staatsbahnen noch übertrifft, zeigt wohl hinreichend, daß das Rückkaufsgesetz eine Lex Imperfecta geblieben ist und daß die seinerzeit in guten Treuen gefaßten Vorsätze über eine spätere Vollendung der Verstaatlichung bis zur Stunde nicht in Erfüllung gegangen sind. Merkwürdigerweise haben sich die Verkehrskreise bis vor kurzem mit dieser Situation als mit etwas Unabänderlichem abgefunden, obwohl die offenbaren Nachteile des sog. gemischten Systems der Öffentlichkeit nicht verborgen bleiben konnten. Der Wille, diese bekannten Nachteile weiterhin in Kauf zu nehmen, war sogar so stark, daß die offiziellen Entwürfe zur Sanierung der Bundesbahnen und der Privatbahnen seit 1934 es ängstlich vermieden, die Frage der Fortsetzung der Verstaatlichung anzuschneiden, obwohl unter dem Gesichtspunkt der Betriebs- und Verwaltungs-Rationalisierung einer Stellungnahme kaum auszuweichen war.

Die Nachteile des sog. gemischten Systems konnten allerdings in der Schweiz bis zu einem gewissen Grad verschleiert bleiben, weil die Zusammenarbeit zwischen Staatsbahn und Privatbahnen seit langem einen hohen Stand erreicht hatte. Direkter Wagendurchlauf, direkte Tarife, gemeinsame Benützung von Bahnhöfen und andern Betriebsanlagen, Standardisierung des Rollmaterials, Fahrplanabstimmung ꝛc. ließen nach außen das Vorhandensein von über 100 verschiedenen Privatbahnen nicht in Erscheinung treten. Für den Nichtfachmann spielen daher die verschiedenen Eigentumsverhältnisse im schweizerischen Eisenbahnwesen kaum eine Rolle, und es ist geradezu ein Ausdruck dieser hochentwickelten Koordination, daß der normale Schweizer sich über die räumliche Abgrenzung der Privatbahnnetze kaum eine zutreffende Vorstellung machen kann. Wer von Zürich nach

dem Engadin und von dort über die Oberalp und Furka im Wallis nach Zermatt fährt, macht sich keine Gedanken darüber, daß er dabei neben den Bundesbahnen die Dienste einer ganzen Anzahl von Privatbahnen in Anspruch nimmt, und da er für eine solche Reise eine einzige Fahrkarte benötigt, sieht er auch nicht, wie verschieden die einzelnen Strecken tarifarisch behandelt sind.

Auf einem Gebiet allerdings treten die Unterschiede trotz bester Organisation der Zusammenarbeit ins Bewußtsein der Öffentlichkeit. Gemeint ist das Tarifgebiet, wo sich die groteske Tatsache ergibt, daß auf den Privatbahnlinien gegenüber den Staatsbahnstrecken im Güter- und Personenverkehr Tariferhöhungen bis zu 100 und mehr Prozent in Kauf genommen werden müssen. Diese höheren Tarife haben ihre Rechtfertigung in höheren Anlagekosten, da es sich bei einigen größeren Privatbahnen mit Gebirgscharakter um die tunnel- und brückenreichsten Strecken des schweizerischen Bahnnetzes handelt. Die von diesen Privatbahnen bedienten Landesgegenden — es handelt sich entweder um periphere Grenzgebiete oder um Gebirgstäler mit sonst schon über dem Landesdurchschnitt stehenden Lebenskosten — sind bis jetzt überhaupt noch nicht in den Genuß der Bundesbahntarife gekommen, die bekanntlich bei der Verstaatlichung auf das Niveau der niedrigsten Privatbahntarife abgesenkt wurden. Dadurch ist eine tarifarische Verschiedenbehandlung einzelner Landesgegenden entstanden, die von größter finanzieller Bedeutung ist. So errechnet die Eingabe der Bündner Regierung, von der im Folgenden noch mehrfach die Rede ist, eine finanzielle Mehrbelastung der auf die besonders hohen Taxen der Rhätischen Bahn angewiesenen Bevölkerung von nahezu einer halben Milliarde Franken. Die Bestimmung des Rückkaufsgesetzes, daß die niedrigsten bei einer Privatbahn bestehenden Tarifansätze auf das ganze Bundesbahnnetz anzuwenden seien, führte im Personenverkehr Tarifherabsetzungen bis zu 25 % herbei, während im Güterverkehr sich Ermäßigungen bis zu 13 % ergaben.

Es ist erstaunlich, daß die schweizerische Volkswirtschaft sich gegen die tarifarische Verschiedenbehandlung, die das Nebeneinanderbestehen von Staatsbahn und Privatbahnen mit sich gebracht hat, bis jetzt nicht kräftiger zur Wehr gesetzt hat. Wurde doch dadurch bei den herrschenden Besitzverhältnissen nicht nur ein gerechter Finanzausgleich zwischen Bund und Privatbahnkantonen hintangehalten, sondern auch eine finanziell einschneidende Differenzierung für die Benützer der Eisenbahnen herbeigeführt.

Trotz dieser unkonsequenten Verkehrspolitik, die jahrzehntelang für das Schweizer Volk eine von größter Willkür beherrschte tarifarische Verschiedenbehandlung mit sich brachte, wurde auch im sog. Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 an diesem unbefriedigenden Zustand nichts geändert. Ja, dieser auf den 1. November 1939 in Kraft gesetzte Erlaß, der mit einem Gesamtaufwand von 125 Mill. Fr. die volkswirtschaftlich und

militärisch wichtigen Privatbahnen zu sanieren hoffte, bestimmte sogar ausdrücklich, die Bundeshilfe dürfe nicht für eine Tarifherabsetzung und Angleichung des Privatbahntarifniveaus an die Staatsbahntarife verwendet werden. Man betrachtete also noch vor zwei Jahren die Beseitigung der eisenbahntarifarischen Verschiedenbehandlung ganzer Landesteile, wenn sie um den Preis einer neuen Verstaatlichungsaktion erkauft werden müßte, als keine zwingende Notwendigkeit, weil die Vorkriegsmentalität der Schweizer Volkes eine ausgeprägte Scheu vor allen Sozialisierungstendenzen hatte. Bis zu einem gewissen Grad mag diese politische Grundhaltung erklärt werden aus der Furcht vor einer weiteren Stärkung der politischen Macht, zu der sich im Lauf der Jahre dank vorbildlich straffer Organisation das Personal der Staatsbahn entwickelt hatte sowie aus der allgemeinen Abneigung des Schweizers vor jedem Eingriff des Staates in die Wirtschaft.

Jedoch hätten eigentlich schon die Erfahrungen mit der Vorbereitung der Tarifreform, die unter Führung der Staatsbahn unmittelbar vor Kriegsausbruch zum Abschluß gekommen war, sowie die sog. Genfer und Tessiner Begehren, die für die exzentrisch gelegenen Landesteile eine Tarifhilfe verlangten, zu einem andern Schluß berechtigt. Die Verhandlungen für die Tarifreform, die einen Abbau der Normaltarife und eine Vereinfachung des unübersichtlichen Tarifgebäudes zum Ziel hatten, wurden außerordentlich erschwert durch die andere Interessenlage der Privatbahnen. Es zeigte sich bei dieser Gelegenheit, daß eine einheitliche Tarifpolitik in der verschiedenen Finanzlage von Bundesbahnen und Privatbahnen ein fast unüberwindliches Hemmnis findet. Indessen ist ein wirkliches Entgegenkommen an die Grenzkantone Tessin und Genf durch die Staatsbahn kaum zu verantworten, solange nicht in einigen Privatbahnkantonen mit weit über dem S.B.B.-Tarifniveau stehenden Preisen eine Angleichung stattfindet. Nie zuvor hatte sich die Kommerzielle Konferenz als Instrument der Tarif-Fortbildung als eine so schwerfällige Apparatur erwiesen, sodaß als Folge der gegensätzlichen Interessenlage der Entwurf der Staatsbahn zu einer großzügigen Tarifreform nicht durchdringen konnte. Es wurde damit an einem konkreten Beispiel offenkundig, daß eine einheitliche Tarifpolitik, die weniger auf die finanzielle Lage der einzelnen Privatbahn zugeschnitten war, als daß sie den Wünschen nach für alle Landesteile gleichen und niedrigen Tarifen entsprach, beim gemischten System auf sehr große Widerstände stoßen mußte. Jedoch blieb die Erkenntnis dieser Zusammenhänge auf einen kleinen Kreis von Fachleuten beschränkt, da die Interessengegensätze innerhalb der Kommerziellen Konferenz, die für das Scheitern der Tarifreform verantwortlich waren, der Öffentlichkeit nicht bewußt wurden.

II.

Vom Privatbahnhilfegesetz zum Begehren um eine allgemeine Verstaatlichungsaktion; das schwedische Beispiel eines großzügigen Eisenbahn-Rückkaufes.

Als auslösendes Moment für eine neue Betrachtungsweise erwies sich indessen die mit der Anwendung des Privatbahnhilfegesetzes eingeleitete einläßliche wirtschaftliche, finanzielle und betriebliche Untersuchung einiger Privatbahnen sowie die ganz verschiedene Verkehrsentwicklung seit Kriegsausbruch. Der Krieg brachte nämlich einzelnen Bahnen, allen voran der Staatsbahn und der Bern-Lötschberg-Bahn eine außerordentliche Verkehrszunahme, während andere Privatbahnen, worunter die Rhätische Bahn, eine stark rückläufige Verkehrsentwicklung aufwiesen. Gleichzeitig wuchs die Erkenntnis, daß der im Privatbahnhilfegesetz vorgesehene Sanierungsbetrag von 125 Millionen Franken nicht ausreichend sei und daß eine Sanierung, die nicht gleichzeitig eine Tarifherabsetzung im Sinn einer Angleichung an die Staatsbahntarife ermöglicht, auf die Dauer nicht befriedige. So entstand allmählich eine neue Fragestellung, die bei der Vorbereitung des Privatbahnhilfegesetzes aus allgemein politischen Überlegungen ferngehalten wurde und die sich auf die Formel bringen läßt, ob nicht das Privatbahnsanierungsproblem am besten durch die Radikalkur einer Eingliederung der wichtigsten Privatbahnen in das Bundesbahnnetz gelöst werde.

Zu dieser Sinneswandlung trugen auch der sog. Kriegsbetrieb der Eisenbahnen und das Beispiel ausländischer Eisenbahnverstaatlichungen bei. Durch den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen verloren die Grenzen zwischen Bundesbahnen und Privatbahnen in betrieblicher Hinsicht jede Bedeutung, da unter Leitung des Militäreisenbahndirektors das ganze schweizerische Eisenbahnnetz (von rein lokalen Bahnen abgesehen) zu einem einheitlichen Transportinstrument zusammengeschweißt wurde. Dazu kamen die starken Konzentrationsbestrebungen im Ausland mit etappenweisen Verstaatlichungsaktionen in Deutschland, Frankreich, Spanien und England; vor allem ist aber hier auf den Beschluß des Schwedischen Reichstages vom 17. Mai 1939 auf Verstaatlichung eines Privatbahnnetzes von 8806 Km. gegenüber einem bisherigen Staatsbahnnetz von 7900 Km. innerhalb von fünf Jahren hinzuweisen. Besonderen Eindruck machte die schwedische Verstaatlichungsvorlage, weil in den Motiven als treibende Elemente

die tarifarische Gleichbehandlung aller Landesteile,
die Erleichterung von Tarifreformen, sowie
die mit einer umfangreichen Rationalisierung von Verwaltung und Betrieb zu erzielenden Ersparnisse

in den Vordergrund gestellt wurden. Als Hauptziel der Verstaatlichung wurde ferner ausdrücklich die Erhaltung der lebenswichtigen Eisenbahnen im Konkurrenzkampf gegen das Automobil genannt. Ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz, das betrieblich, tarifarisch und finanziell eine Einheit bilde, könne im Wettbewerb besser bestehen und sei als Verhandlungspartner zu einer geschlosseneren Interessenwahrung befähigt. Da die Eisenbahnverstaatlichung in Schweden also sowohl die Schaffung eines einheitlichen Tarifinstrumentes, wie auch eine weitgehende Betriebsrationalisierung mit der Auflassung notorisch unrentabler Eisenbahnlinien und deren Ersatz durch öffentliche Automobilbetriebe anstrebt, stellt sie sich als großzügiger Versuch einer nationalen Verkehrsplanung dar. Sie muß aus diesem Grunde in der Schweiz besondere Beachtung finden, weil ja hier seit Jahren die genau gleichen Probleme zur Diskussion stehen, ohne daß allerdings der Bundesgesetzgeber die einzelnen Fragen bis jetzt koordiniert und in einen Gesamt-Plan eingeordnet hätte. Es ist daher nicht mehr zu früh, wenn wir auch in unserem Land zu einer nationalen Verkehrsplanung übergehen, wie sie in der Junisession 1941 der Eidg. Räte von Nationalrat Meili, dem früheren Landesausstellungsdirektor, mit treffender Begründung verlangt wurde. Ausbau der Verkehrswege, Wettbewerbsregelung, Rückkauf weiterer Privatbahnen und Angleichung aller Verkehrstarife wären daher unter dem Gesichtspunkt der Landesplanung auf einen einheitlichen Nenner zu bringen.

III.

Eisenbahnverstaatlichung unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsrationalisierung; militärische Gesichtspunkte für das Ordnungsprinzip im Automobilverkehr.

Unter diesen Umständen erhält die durch verschiedene Eingaben von Privatbahnkantonen seit 1933 mit mehr oder weniger Nachdruck immer wieder zur Diskussion gestellte Frage des Einbezuges der wichtigeren Privatbahnen in das Staatsbahnnetz ein ganz neues Gesicht. Der enge Rahmen einer bloßen Finanzsanierung wird gesprengt, und es sind in die Betrachtung auch die Gesichtspunkte der staatlichen Wettbewerbsordnung, eine Rationalisierung des Transportgeschäftes auf Schiene, Straße und Wasserstraße (also unter Zugrundelegung aller Verkehrsmittel als einer Einheit) sowie die Gleichbehandlung aller Landesteile hinsichtlich der Eisenbahntarife einzubeziehen. Die oberste Verkehrspolitik sieht sich damit vor eine Entscheidung gestellt, die in ihrer grundsätzlichen Bedeutung einer Neubestätigung des Rückkaufsgesetzes vom Jahre 1897 gleichkommt; nicht

nur, weil es sich heute darum handelt, die damals bewußt mit einer ersten Etappe begonnene Verstaatlichung durch den Einbezug wichtiger Privatbahnen fortzusetzen und zu einem Abschluß zu bringen, sondern weil in Verbindung damit auch ein staatlicher Willensakt hinsichtlich der Auflassung nicht lebensfähiger Eisenbahnen und deren Ersatz durch Automobillinien zu erwarten ist. Darüber hinaus ist aber auch nach dem Vorbild des Kriegsbetriebes für die zukünftige Friedenswirtschaft ein bewußter Einsatz und eine Ausrichtung aller Verkehrsmittel auf die Bedürfnisse von Volk und Wirtschaft anzustreben, wobei im ganzen Land und für alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Transportmittel der Grundsatz der Solidarität gelten soll. Verkehrsarme Linien dünn besiedelter Gebiete mit hohen Anlagekosten sind also von den Überschußlinien mit dichtem Verkehr und maximaler Auslastung finanziell durchzuhalten, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Staatsbahnlinien oder solche von größeren Privatbahnen handelt. Die bisherige tarifarische Verschiedenbehandlung einzelner Landesgegenden ist um so weniger haltbar, als zum Bundesbahnnetz bekanntlich auch ausgesprochene Nebenlinien gehören, während viel wichtigere Strecken, worunter sogar internationale Durchgangslinien, noch immer zum Privatbahnnetz gehören. Daraus resultierte bis jetzt eine ganz verschiedene finanzielle Belastung der Kantone mit Eisenbahnschulden, so daß die Bevölkerung der sog. Privatbahnkantone zu höheren Eisenbahntarifen als Folge kantonaler Eisenbahnlasten auch noch höhere Steuern zu bezahlen hatten. Die Verstaatlichung dieser Linien bedeutet daher nicht nur die Verwirklichung des Gedankens der Verkehrseinheit, sondern sie ist auch unter dem Gesichtspunkt des Finanzausgleiches zwischen Bund und Kantonen wünschbar.

Der hier nur kurz skizzierten planvollen Verkehrslenkung stehen aber vorläufig bei uns noch große Hindernisse entgegen. Dies vor allem deshalb, weil das staatliche Ordnungsprinzip auch in einem Sektor in Anspruch genommen werden müßte, der rein privatwirtschaftlich organisiert ist und der bis jetzt vorwiegend dem Individualverkehr diente. Es besteht aber kein Zweifel, daß auch der Automobilverkehr in zunehmendem Maß öffentlichen Verkehrsinteressen dient und daß im Hinblick auf seine militärischen Leistungen das Individualprinzip zugunsten der Organisationstendenzen des öffentlchen Verkehrs abgebaut werden muß. Es sei hier nur auf die militärische Notwendigkeit der Normung und Standardisierung der Lastwagentypen, aber auch bis zu einem gewissen Grad der Personenwagen hingewiesen. Ferner ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit an die Wünschbarkeit einer periodischen Vorführung aller Fahrzeuge und eines intensiven verkehrspolizeilichen und technischen Unterrichtes aller Fahrzeuglenker zu erinnern. Man wird sodann nach den Erfahrungen dieses Krieges auf den Zwang zu einer Haltung großer Treibstoffvorräte nie mehr verzichten wollen. Damit werden staatliche Eingriffe notwendig, die von der Industrie über den Handel bis zum einzelnen Fahrzeughalter gehen,

auf die man aber bei Aufrechterhaltung des Requisitionssystemes nicht verzichten darf. Daß ferner das im Straßentransportgeschäft vorherrschende Kleingewerbe den militärischen Einsatz der Lastwagen erschwert, bedarf wohl keines besonderen Nachweises. Wenn bei der Bildung von Mannschafts-Transportkolonnen der Automobilbetrieb der Post und die Omnibusbetriebe der großen Städte eine organisatorisch einfache, technisch zuverlässige und betrieblich bewährte Lösung darstellen, ist leicht einzusehen, in welchem Maß die Aufstellung von Transportkolonnen für Munitions- und Verpflegungsnachschub u. a. m. durch das Vorhandensein von Großbetrieben des Gütertransportes auf der Straße erleichtert würde. Je mehr daher der Automobilverkehr in den öffentlichen Verkehr eingegliedert wird und dank straffer Organisation und einheitlicher Betriebsvorschriften zu einem ähnlich leistungsfähigen Partner in der öffentlichen Verkehrsbedienung wird wie die Eisenbahnen, desto größer werden die Dienste des Automobils für die Landesverteidigung sein. Die Wahrung der militärischen Transportinteressen deckt sich daher weitgehend mit der aus andern Überlegungen kommenden Forderung nach einer Verstärkung der Ordnungstendenz im öffentlichen Verkehr. In Deutschland, das in der planvollen Verkehrslenkung dank der Wegbereitung der praktischen Verkehrspolitik durch die verkehrswissenschaftliche Forschung führend ist, wurden diese Zusammenhänge schon lange vor dem Krieg erkannt. Das gewaltige militärische Transportpotential, das den bisherigen Kriegsverlauf ausschlaggebend beeinflußt hat, ist in erster Linie der straffen Ordnung der Automobilproduktion und der Organisation des gewerbsmäßigen Straßentransportes nach dem öffentlich-rechtlichen Prinzip zu verdanken.

In der Schweiz wird die öffentliche Meinung einer Verkleinerung der staatsgewaltsfreien Sphäre erfahrungsgemäß leichter zustimmen, wenn diese Maßnahme mit militärischen Gründen gerechtfertigt werden kann. Der Automobilverkehr hätte gegenüber der Schiene nie eine so ausgeprägte rechtliche und finanzökonomische Privilegierung erhalten, wenn von den Befürwortern einer solchen Verkehrspolitik nicht die Interessen der Landesverteidigung ins Feld geführt worden wären. Diese Politik hat aber deshalb nicht zum Ziel geführt, weil ihr die Koordination mangelte.

IV.

Der Vorstoß der Bündner Regierung für die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung als Ansatzpunkt für eine nationale Verkehrsplanung.

Nachdem auf den engern Zusammenhang, der zwischen der Fortsetzung der Verstaatlichung der Eisenbahnen und der übrigen Verkehrspolitik des Landes besteht, hingewiesen wurde, soll im folgenden kurz am Beispiel

des Kantons Graubünden auf die Frage des Rückkaufes weiterer Privatbahnen eingetreten werden. Es handelt sich beim Kanton Graubünden, dem Land der 150 Täler, insofern um einen Sonderfall, als hier die Einbeziehung eines zusammenhängenden Schmalspurnetzes in das mit Ausnahme der 74 Km. langen Brünigbahn ausschließlich aus Normalspurlinien bestehende Staatsbahnnetz in Frage steht. Jedoch nimmt ohne Zweifel die Rhätische Bahn für die Schweiz bei objektiver Würdigung praktisch die Stellung einer Hauptbahn ein. Dies deshalb, weil ihr Netz von 276 Km. von Chur aus den weiträumigen Kanton Graubünden mit einer Bodenfläche von 7200 Quadratkilometer an das Staatsbahnnetz anschließt und eine ganzjährige, wintersichere Verbindung nach dem Engadin durch den höchsten Alpendurchstich, den Albulatunnel, eine volkswirtschaftliche und militärische Notwendigkeit darstellt. Graubünden gehört zu den Kantonen mit dem geringsten Anteil am Bundesbahnnetz, denn die einzige S. B. B.-Strecke Sargans-Chur mißt nicht ganz 20 Km. Der Kanton hat durch den Bau und Betrieb der Rhätischen Bahn zweifellos Bundesbahnverkehrsaufgaben übernommen. Dabei handelt es sich um eine besonders kostspielige Verkehrsaufgabe, weil von den 276 Km. der Rhätischen Bahn 81 Km. in Tunnelstrecken und 9 Km. auf Brücken liegen, sodaß diese Bahn zu den teuersten, aber auch zu den landschaftlich und hinsichtlich Kühnheit der Linienführung gewaltigsten Alpenbahnen Europas gehört.

Nachdem durch die Eröffnung der Brennerbahn im Jahr 1867 und der Gotthardbahn im Jahr 1882 der früher ansehnliche Transitverkehr Graubündens eine starke Einbuße erlitten hatte, war der Bau einer eigenen Schmalspurbahn ein Akt der wirtschaftlichen Selbsthilfe, mit welcher der Kanton Aufgaben übernahm, die in den meisten übrigen Landesgegenden längst auf die Staatsbahn übergegangen waren. Rückblickend wundert man sich, warum diese Aufgabe im Hinblick auf die bekannte Ostalpenbahn-Verpflichtung nicht von Anfang an vom Bund übernommen worden ist.

Zu welcher Last sich die Übernahme dieser Aufgabe seit Eröffnung der Bahn 1914 bis zur Gegenwart entwickelt hat, zeigt sich darin, daß in Graubünden auf den Kopf der Bevölkerung 704 Fr. Privatbahnschulden entfallen; im Kanton Bern mit den zweithöchsten Privatbahnschulden beträgt diese Kopfquote nur noch 185 Fr., während sie in den meisten Kantonen weit unter diesen Betrag sinkt. Graubünden zählt als einer der Pioniere des vor dem Krieg zu hoher Blüte gebrachten Fremdenverkehrs bei einer Einwohnerzahl von 127 000 insgesamt 900 Hotels. Auf 139 Einwohner kommt ein Hotel, auf 4 Einwohner ein Hotelbett. Nach dem Zusammenbruch des internationalen Fremdenverkehrs mußte deshalb der Kanton in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten.

Es ist daher durchaus verständlich, daß die Bündner Regierung in dieser Situation die Initiative ergriff und mit einer Eingabe vom 31. Januar 1941 den Bundesrat um Übernahme der

Bündnerbahnen ersuchte. Diese gutfundierte und mit wissenschaftlicher Methode arbeitende Eingabe, die über den Sonderfall der Rhätischen Bahn hinaus zum Problem „Reines Staatsbahnsystem oder Gemischtes System Staatsbahn-Privatbahnen" ein wertvolles Erfahrungsmaterial vorlegt, verdient eine sehr aufmerksame Prüfung. Das bisherige Echo in der Öffentlichkeit ist durchaus günstig. Das ist um so bedeutsamer, als eine isolierte Verstaatlichung der Rhätischen Bahn nicht in Betracht kommt, vielmehr mit dieser Rückkaufsofferte das Problem einer abschließenden Verstaatlichung aller volkswirtschaftlich und militärisch wichtigen Privatbahnen nach einer Lösung verlangt. Von dem mit der Prüfung dieser Fragen beschäftigten eidg. Post- und Eisenbahndepartement wie auch von der zweifellos zur Stellungnahme aufgeforderten Staatsbahnleitung liegen bis jetzt noch keine Vernehmlassungen vor. Jede Voraussage, welcher Erfolg schließlich dem Vorstoß der Bündner Regierung beschieden sein wird und welches seine Auswirkungen auf die eidgenössische Verkehrspolitik sein werden, ist deshalb verfrüht. Immerhin steht jetzt schon fest, daß er als markantes Ereignis in die Verkehrsgeschichte eingehen wird. Provoziert doch damit ein Grenzkanton, der bis jetzt auf dem Gebiet des Verkehrs eine besondere Initiative bewiesen hat und bemerkenswerte Pionierleistungen vollbrachte, einen grundlegenden und in der Schweiz immer wieder vertagten Entscheid über die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung. Man darf annehmen, daß der Bündner Regierung das Angebot an Bern nicht leicht gefallen ist, denn in der bündnerischen Staatsbahn wie auch einem hochentwickelten Netz von gegen 1300 Km. Paß- und Talstraßen findet die stolze Verkehrstradition dieses Kantons sichtbaren Ausdruck. Indessen hat die gegenwärtige Notlage doch die Erkenntnis gefördert, daß auf dem Gebiet des Verkehrs die kantonale Verkehrshoheit zugunsten einer eidgenössischen Verkehrsplanung zurückzutreten hat.

Diese Feststellung soll keine Kritik an der bündnerischen Eisenbahnpolitik sein, die in der Schweiz am wenigsten den Vorwurf der Eigenmächtigkeit verdient und die nach dem Bau der Gotthardbahn durch den Verzicht auf den Bau einer sog. Ostalpenbahn sich nach wahrhaft eidgenössischen Gesichtspunkten orientierte. Es sei auch mit allem Nachdruck festgehalten, daß auf Graubünden in ganz besonderem Maß zutrifft, die Privatbahnen hätten für gewisse Landesgegenden die Aufgaben der Bundesbahnen übernommen. Umso ungerechter muß es hier empfunden werden, wenn die Bevölkerung an der Peripherie des Landes zu den Frachten und Taxen der langen Zufahrtsstrecken noch bis zu 100% höhere Tarifsätze der eigenen Bahnen zu tragen hat. Das aber war bisher die Kehrseite des Ruhmes, die besttrassierte Alpenbahn Europas zu besitzen; die hohen Anlage- und Unterhaltskosten einer Gebirgsbahn in einem Gebiet mit geringer Bevöl-

kerungsdichte und fast vollständigem Fehlen des einträglichen Güterverkehrs mußten, solange ein Ausgleich mit den einträglichen Bundesbahnstrecken des Mittellandes zwischen den großen Städten fehlte, mit der Last hoher Tarife erkauft werden. Trotzdem hat das bündnerische Schmalspurnetz dem Kanton einen außerordentlichen Aufschwung gebracht, was aus der Bevölkerungszunahme in den von der Bahn berührten Ortschaften um 42 % hervorgeht.

Das Ungenügen des Privatbahnhilfegesetzes für die Sanierung der Bündner Bahnen wird sofort ersichtlich, wenn man den für die Sanierung aller Privatbahnen verfügbaren Betrag von 125 Millionen Fr. dem für die Bündner Bahnen allein auf 138 Millionen veranschlagten Sanierungsbedarf gegenüberstellt. Für die Rhätische Bahn wird ohne Berücksichtigung eines Abbaues der überhöhten Tarife ein Sanierungsbedarf von 91 Millionen Fr. berechnet.

Nun gehört aber eine Tarifsenkung zu den wichtigsten Voraussetzungen einer dauerhaften Sanierung der bündnerischen Bahnen und der Wiedergewinnung der Wettbewerbsfähigkeit des Fremdenverkehrs. Die geographische Lage Graubündens erweist sich in Bezug auf Fahrpreise und Frachten bei Beibehaltung des bisherigen Tarifniveaus weit ungünstiger als jene des Tessins oder Genfs, was in der Eingabe mit einer Reihe von Tarifbeispielen belegt wird. Es wird dort auch die eindrucksvolle Berechnung aufgestellt, daß die Benützer der bündnerischen Eisenbahnen seit 1902, also seit Beginn der Verstaatlichung, durch die gegenüber den S. B. B. stark überhöhten Tarife eine Mehrbelastung von 420 Millionen Franken zu tragen hatten.

Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß die Eingabe den Rückkauf in erster Linie unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs- und Finanzausgleiches zwischen Bund und Kantonen betrachtet und die stärkste Rechtfertigung in der Angleichung der Tarifgrundlagen erblickt. Die Eingabe der Bündner Regierung wird dabei ungewollt zu einem Kronzeugen für die segensreiche Tarif- und Fahrplanpolitik der Staatsbahn, indem sie im Einzelnen die seit der Verstaatlichung herbeigeführte Fahrplanverdichtung und die Tarifherabsetzung auf das Niveau der billigsten, in die Verstaatlichung einbezogenen Privatbahnen nachweist. Die Eingabe bringt auch den für viele Kreise überraschenden Nachweis, daß schon von Zürich aus, noch mehr aber von Basel aus der Tessin, das Berner Oberland und die Westschweiz zu vorteilhafteren Tarifen erreicht werden können als Graubünden. Was das für einen Kanton bedeutet, dessen Haupterträgnisse aus dem Fremdenverkehr stammen, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden.

Nach dem Tarifanschauungsunterricht der Eingabe wird klar, daß eine Privatbahnsanierung ohne Angleichung der Tarife zwischen dem Bundesbahnnetz und den militärisch und volkswirtschaftlich wichtigen Privatbahnen Stückwerk bleiben muß und daß die Beseitigung der

tarifarischen Schlechterstellung ganzer Landesteile das politisch wertvollste Argument zur Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz darstellt.

Es kann nun allerdings die Frage gestellt werden, ob die Gleichbehandlung aller Landesteile hinsichtlich der Eisenbahntarife nicht auch auf anderm Weg, beispielsweise durch Schaffung eines Ausgleichsfonds, erreicht werden kann. Diese Möglichkeit sei nicht ganz von der Hand gewiesen; jedoch ist zu erwarten, daß eine solche Lösung einen sehr komplizierten Abrechnungs- und Kontrollapparat verlangen würde. Ist es aber richtig, daß der Bund zuerst die Privatbahnen saniert und ihnen weiter die Herabsetzung ihrer Tarife auf das Staatsbahn-Tarifniveau aus allgemeinen Steuermitteln ermöglicht, ohne auch die Vorteile einer einheitlichen Tarif- und Fahrplanpolitik und einer Betriebsrationalisierung, wie sie allein ein geschlossenes Eisenbahnnetz ermöglicht, zu genießen? Bei der Angliederung der Rhätischen Bahn insbesondere wären durch das Dahinfallen eines eigenen Verwaltungsapparates Einsparungen an Personal, Material, Stromkosten zu erwarten, wobei besonders die Verminderung der Abrechnungskosten aus dem direkten Verkehr ins Gewicht fällt. Eine Einbeziehung der Rhätischen Bahn — wie übrigens auch der Lötschbergbahn — in das Bundesbahnnetz würde sodann erleichtert durch die annähernd gleichen Lohnverhältnisse des Personals sowie durch die weitgehende Übereinstimmung der Verwaltungs- und Dienstvorschriften.

Aus allen diesen Gründen gelangt die Bündner Regierung zum Schluß, daß das sog. Privatbahnhilfegesetz nur als Vorstufe für die Verstaatlichung zu betrachten sei und daß daher die Privatbahnhilfe in einen Rückkauf der militärisch und volkswirtschaftlich wichtigen Privatbahnen ausmünden müsse. Sie versucht auch mit bemerkenswerter Objektivität den Nachweis zu erbringen, daß eine Vereinigung der Rhätischen Bahn mit dem Staatsbahnnetz ohne übermäßige Opfer möglich ist. Der Hinweis, daß der Zusammenschluß zu einem Einheitsnetz eine Reihe betriebstechnischer, tarifpolitischer und wirtschaftlicher Vorteile ermögliche, die sich bei getrenntem Betrieb nicht verwirklichen ließen, gilt ganz allgemein und noch mit größerer Berechtigung für eine Anzahl wichtiger Privatbahnen, die ganz vom Staatsbahnnetz umschlossen sind. Das größte und aktuellste Gewicht kommt zweifellos den Tarifargumenten zu, denn eine Verwirklichung der Genfer und Tessiner Begehren um starke Herabsetzung der Tarife auf die großen Entfernungen ist fast nicht denkbar ohne Herstellung der Tarifgemeinschaft einiger Privatbahnkantone mit den Bundesbahnen. Ohne Verstaatlichung der Bündner Bahnen müßten diese als letztes Teilstück der Zufahrtslinien selber die Folgen distanzverkürzender Staffeltarife tragen, sodaß der staatspolitisch notwendige Staffeltarif sich zu ungunsten Graubündens auswirken müßte. Da aber die Staffelung die beste Waffe gegen die Isolierung der weit entfernten Grenzkantone ist und die Herstellung der tarifarischen

Gleichbehandlung aller Landesteile ohnehin eine Verwischung der Bundesbahn- und Privatbahngrenzen mit sich bringen wird, so scheint in der Tat die Verstaatlichung der geeignetste Weg zur Erfüllung dieser zeitgenössischen Verkehrspostulate.

Jedoch muß sich eine solche Aktion an die im Entwurf zu einem neuen Bundesbahngesetz aufgestellte Richtlinie halten, daß den Bundesbahnen aus dem Erwerb neuer Linien keine neue politische Last erwächst. Es ist daher bei allen Neuerwerbungen zwischen dem kommerziellen Wert für die S. B. B. und dem aus politischen Gründen zu entrichtenden Rückkaufswert zu unterscheiden. Die Bundesbahnen dürfen nur mit dem kommerziellen Wert belastet werden, weil sonst die neuen Rückkaufsoperationen die Staatsbahn erneut in eine Schuldenwirtschaft stürzen.

Die Differenz zwischen kommerziellem Wert und wirklicher Rückkaufssumme muß vom Bund übernommen werden, weil es sich hier um Sanierungsaufgaben handelt, die zu den allgemeinen Bundesaufgaben gehören. Das Privatbahnhilfegesetz erweist sich unter diesen Umständen als notwendige Zwischenstufe, weil es die für eine Rückkaufsoperation in Betracht kommenden Privatbahnen zuerst in einen rückkaufsfähigen Zustand überführt.

Der Vorstoß der Bündner Regierung kann bei weitsichtiger und vorurteilsfreier Einstellung zum Ausgangspunkt für eine konsequentere und gerechtere Eisenbahnpolitik des Bundes werden und den Grund zu einer umfassenden Verkehrsplanung und Koordination legen. Wir stehen an einem Wendepunkt in der Verkehrsgeschichte unseres Landes, weil heute politische, militärische und wirtschaftliche Gründe die Beseitigung kantonaler und regionaler Verkehrshoheiten verlangen. Für die großen Aufgaben der Nachkriegszeit ist die Schaffung eines einheitlichen, nach eidgenössischen Gesichtspunkten ausgerichteten Verkehrs- und Tarifinstrumentes für unser Land eine Notwendigkeit, wenn wir als Drehscheibe Europas weiterhin in Front bleiben wollen. Die notwendigen Anpassungen in der Bundesverfassung und in der Bundesgesetzgebung und der Ausbau des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes zu einem wirklichen Bundesverkehrsdepartement zur Sicherstellung einer nationalen Verkehrsplanung und Koordination aller Verkehrsmittel gehören daher zu den wichtigsten Aufgaben unserer Zeit.