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

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 22 (1942-1943)

Heft: 6

Artikel: Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Vorbild für eine nationale

Verkehrsordnung

Autor: Spectator

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-158966

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: 30.11.2025

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

begießt man nicht Nägeli, pflanzt man nicht Kabis." Zwar wissen wir heute, gerade in einer Zeit der Gesahr, das Kabispflanzen durchaus zu schätzen. Darüber hinaus aber stimmen wir Gotthelf zu, daß man die Waffen — auch die Waffen des Geistes — nicht niederlegen soll, freilich auch nicht, um mit der politischen Selbstbesinnung eine bloßes "Nägelisbegießen" zu treiben. Weil wir — um jett wieder mit Machiavelli zu reden — als Schweizer lange bestehen wollen, müssen wir den Weg zu den Ursprüngen immer aufs neue suchen und gehen.

Unser Bersuch sollte ein Beitrag bazu sein; mehr nicht.

Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Vorbild für eine nationale Verkehrsordnung.

Von Spectator.

I. Ausgangslage.

In der Schweiz, dem Verkehrsland par excellence, ist bis jett rechtlich, sinanziell und wirtschaftlich das Verkehrsproblem ungelöst geblieben. Dieser in einer Unzahl von Gutachten, Denkschriften, parlamentarischen Debatten und Zeitungsartikeln analysierte Tatbestand mag um so verwunderlicher erscheinen, als im Gegensatz dazu der technische Entwicklungsstand unserer Verkehrsmittel auf einer auch vom Ausland immer wieder anerkannten hohen Stufe angelangt ist. Unseren Pionierleistungen auf dem Gebiete der Bahnelektristätion, des Alpenbahnens und Alpenstraßenbaues, der Lastwagens und Autocarindustrie steht in keiner Weise eine ebenbürtige rechtliche und sinanzielle Organisation der einzelnen Verkehrsträger und deren Einbau in ein nationales Verkehrsspstem gegenüber.

Auf die Gründe dieser sattsam bekannten Entwicklung, die zu immer größeren Spannungen zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Privatverkehr geführt hat, soll hier nicht näher eingetreten werden. Es genügt
sestzustellen, daß die Zerschlagung aller bisher unternommenen Lösungsversuche im wesentlichen auf die wirtschafter und bei übrigen Verkehrsmittel
den behandlung der Eisenbahnen und der übrigen Verkehrsmittel
durch den Staat zurückzusühren ist. Während im Sektor des nicht-öffentlichen Verkehrs das Prinzip der Handels- und Gewerbefreiheit und damit
das Spiel der freien Konkurrenz ohne Einschränkung sich durchsetzen, galten
für den öffentlichen Verkehr die entgegengesetzen Spielregeln einer weitgehenden Staatsintervention, die namentlich die Eisenbahnen seit ihrem
Aufkommen in zunehmendem Maß in den Dienst der staatlichen Wehr-,
Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Siedlungspolitik gestellt hatten.

Je mehr sich inzwischen der Automobilverkehr zu einem wirtschaftlichen Machtfaktor entwickelte, eine desto schärfere Spannung entstand zwischen öffentlichem Verkehr und Privatverkehr und je wichtigere materielle Interessen mußten sich jedem staatlichen Ordnungsversuch entgegenstellen.

II. Schaffung eines nationalen Bertehrsausgleichsfonds.

So auswegslos heute die Situation erscheinen mag — hingewiesen sei nur auf die Kampfansage an den neuen Kompetenz- und Koordinations- artikel der Bundesversassung aus Automobilkreisen und Anhängern einer extremen Handels- und Gewerbefreiheit —, so sollen im folgenden doch einige historische Analogien zum Verkehrsproblem aufgezeigt werden, die bis jett nicht genügend beachtet wurden. Gemeint ist damit die mehr-sache Anwendung des Solidaritätsprinzipes im Verkehr, das der auch die Beziehungen zwischen Bahn und Post entscheidend beeinflußt hat und hier eine eigentliche Neutralisierung des Konkurrenzessetzes bewirkte.

Vertieft man sich etwas in diese Vorbilder, so liegt der Gedanke nicht fern, die Lösung des Verkehrsproblems in einer Ausdehnung des Solidaristätsprinzipes auf alle Verkehrsmittel, also in der Schaffung einer nationalen Verkehrsgemeinschaft, zu versuchen.

Zugegeben ist allerdings, daß die Verwirklichung einer noch so losen Gemeinschaft zwischen öffentlichem und Privatverkehr eine Reihe schwiesriger Rechtssund Organisationsfragen auswirft. So ergibt sich eine Hauptschwierigkeit aus dem Fehlen eines handlungsfähigen Partners auf der Seite des Privatverkehrs. In der Automobilwirtschaft und im Automobilsverkehr gibt es heute wohl eine Unzahl von Verbänden, aber noch kaum eine festgefügte Dachorganisation, die dem öffentlichen Verkehr als ebens bürtiger Partner gegenübertreten könnte.

Sodann sett eine solche Lösung entweder einen festen staatlichen Führungswillen auf dem Gebiet des Verkehrs und das Vorhandensein einer entsprechenden Verfassungsgrundlage voraus, oder dann ist zum mindesten unter den verschiedenen Verkehrsträgern, die sich als Partner einer Solidargemeinschaft gegenübertreten, ein ausgesprochenes Vertrauensverhältnis notwendig.

Um indessen jedes Mißverständnis auszuschließen, sei hier schon bestont, daß unter der Ausdehnung des Solidaritätsprinzipes auf alle Verstehrsträger keinesfalls die Schaffung monopolartiger Gebilde nach dem unrühmlichen Borbild der Käseunion oder des Zementtrusts verstanden ist. Für eine so enge Bindung stellen der öffentliche Verkehr und der Privatsverkehr hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Zielsetzung und Rechtssorm zwei zu grundverschiedene Partner dar. Gedacht ist vielmehr ausschließlich an die Herstellung einer gewissen sinanziellen Solidarität aller Verkehrsträger, wie sie beispielsweise in der Gründung eines nationalen Verkehrsausgleichssonds gefunden werden könnte.

Die Zweckverwendung der in einem solchen Fonds geäufneten Mittel müßte so umfassend als möglich sein. Anzustreben wäre auf diesem Weg der freiwilligen Verständigung eine Art Finanzausgleich der Verkehrsmittel unter möglichster Entlastung der Staatshilfe. Damit der Fonds von Anfang an nicht zu sehr beansprucht wird, sollte jedoch eine Ausgangslage mit allseitig sanierter Verkehrswirtschaft, also vor allem mit durchsanierten Eisensbahnen, hergestellt werden.

Sodann hätten die Erträgnisse bes Fonds, bem grundsätlich nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und ihrem Konkurrenzeffekt gegenüber bem öffentlichen Berkehr abgestufte Beträge aller Berkehrsträger zufließen sollten, in erster Linie einer gesteigerten finanziellen Selbsterhaltung bes Berkehrs zu dienen. Statt daß also ber öffentliche Berkehr auf dem Weg einer Einschränkung des Privatverkehrs geschützt würde (ein Weg, der bisher noch immer fehlschlug und der nur um den Preis eines mächtigen Borschriften= und übermachungsapparates zu verwirklichen mare), mußte bas finanzielle Gleichgewicht der Verkehrsmittel durch eine entsprechende Manipulation des Ausgleichsfonds hergestellt werden. Dabei betrachten wir aber den Gedanken als Utopie, es sei je eine vollständige finanzielle Selbst= erhaltung der Berkehrsmittel erreichbar. Es wird sich nur um eine graduelle Berbefferung der Eigenwirtschaftlichkeit und um eine Unnäherung bes Finanzprinzipes der Verkehrsmittel handeln können, und der Ausgleichsfonds ift nur eines von verschiedenen Mitteln, auf diesem schwierigen Gebiet einen Schritt vorwärts zu kommen.

Es würde also der nationale Verkehrsausgleichsfonds eine Art finanzieller Schicksal= und Interessengemeinschaft aller Verkehrsträger zum Ausdruck bringen. Das hat nichts zu tun mit einer vollständigen Selbstwerwaltung des Verkehrs und der Ausschaltung des staatlichen Führungs=anspruches im Sektor des öffentlichen Verkehrs. Jedoch könnten durch einen solchen vielleicht auf genossenschaftlicher Grundlage erfolgenden Zusammenschluß aller Verkehrsträger viele Spannungsmomente zwischen öffentslichem und Privatverkehr neutralisiert werden. Auch böte sich hier Gelegenheit zur Schaffung eines obersten Verkehrsrates, der für die nationale Verkehrsgemeinschaft in ähnlicher Weise beratende Funktionen auszuüben hätte, wie dies z. B. beim Verwaltungsrat der SBB für die Staatsbahn der Fall ist.

III. Austausch von Verkehrsleistungen zwischen Bahn und Auto auf Grund freiwilliger Solidarität.

Soll das Solidaritätsprinzip auch auf die Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Anwendung sinden, so eröffnen sich für die praktische Zusammenarbeit Perspektiven, die weit über die Bedeutung eines sinanziellen Ausgleiches hinausreichen. So wäre es denkbar, daß unter dem Einfluß des kriegsbedingten Einsahes von Schiene und Straße ein gegenseitiger Austausch von Verkehrsleistungen zustande käme, der die Ver-

wirklichung einer rationellen Bewältigung aller Transportaufgaben in greifbare Nähe rückt.

Beispielhaft sind hier Versuche in Deutschland, das aus der Transportnot eine Tugend macht und die Verkehrsbedürfnisse heute so organisiert, daß bei Betrachtung aller Verkehrsmittel als Einheit mit dem geringsten Auswand der größte Erfolg erzielt wird.

Die staatliche Verkehrslenkung in Deutschland organisiert nämlich heute in Deutschland einen Austausch von Verkehrsleist uns gen, bei welchem das Lastautomobil immer ausschließlicher im Nahverskehr eingesetzt wird, während man den Schienenverkehr mit allen Mitteln von den Nahverkehrsaufgaben zugunsten des Fernverkehrs zu entlasten versucht.

Zweck dieses Aufgabenaustausches ist zunächst die Gewinnung von zusätlichem Laderaum der Bahngüterwagen, da der Krieg aus bekannten Gründen die Ansprüche an das Rollmaterial ins Ungemessene gesteigert hat. Da nun Erhebungen ergeben haben, daß im Nahverkehr die Güterwagen auf der Schiene schlecht ausgenützt sind und eine überraschend lange Umlauszeit erreichen — für eine Strecke von 6 Tariskilometern ergab sich pro Güterwagen eine Umlauszeit von bis zu 60 Stunden —, so kam man von selbst zum Prinzip, den Kurzstreckenverkehr zwangsweise, soweit dafür Lastwagen verfügbar sind, an die Straße abzutreten.

Der Mangel an Lastwagen war auf der andern Seite der Grund bafür, solche aus dem Fernverkehr gänzlich zu entsernen und sie zur Freismachung von Bahngüterwagen ausschließlich im Nahverkehr einzusetzen. Für diesen Austausch von Verkehrsleistungen, die ausdrücklich mit dem Gebot äußerster Ausnuhung des Transportapparates und namentlich der Gewinnung von zusählichem Laderaum im Bahngüterverkehr gerechtsertigt wird, kam man also in Deutschland zu einer auch in der Schweiz nicht unbekannten Verkehrsteilungsformel.

Das im Jahr 1935 in der Schweiz verworfene Verkehrsteilungsgesetz hatte sich just vom Gedanken der Vermeidung jedes Transportlurus und einer Rationalisierung des Transportgeschäftes leiten lassen. Der Vorsichlag des Leistungsaustausches mußte allerdings damals bei uns auf größeren Widerstand stoßen, weil über die finanzielle Bedeutung des Güternahverkehrs der Schiene keine klaren Vorstellungen bestanden und weil von irgend einer Preisregelung auf dem Gebiet der Lastwagentransporte keine Rede sein konnte. In Deutschland liegen denn auch insosern sür die Durchsetzung der Formel "Der Nahverkehr dem Auto, der Fernverkehr der Schiene" die Voraussetzungen günstiger, als dort seit 1940 auch für die Beförderung mit Lastautomobilen im Nahverkehr Höchstpreise sestgessetzt wurden.

Es ist unsere überzeugung, daß auch in der Schweiz der Gedanke eines Leistungsabtausches zwischen Bahn und Auto im Sinne der Gewinnung zusätzlichen Transportraumes bei beiden Verkehrsmitteln erneut Fuß fassen wird. Auf die Dauer werden sich auch im Transportgeschäft nur rationelle Lösungen durchsetzen, bei welchen jedes Verkehrsmittel mit einem minimalen Auswand einen maximalen Erfolg erreicht. Der Krieg leistet einem solchen Abtausch von Verkehrsleistungen zur Leistungssteizgerung des Gesamtverkehrs Schrittmacherdienste und er fördert damit auch den Gedanken einer auf die Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln einwirkenden landesweiten Verkehrssolidarität.

IV. Das Solidaritätspringip bei ben Gifenbahnen.

Der Gedanke, das Solidaritätsprinzip im Verkehr in zeitgemäßer Ausprägung zur Lösung des aktuellen Verkehrsproblems zu verwenden, liegt auf der Hand, wenn man sich über den bisherigen Anwendungsbereich des Solidaritätsprinzipes bei den Eisenbahnen Rechenschaft gibt.

Bei den Eisenbahnen hat sich das Solidaritätsprinzip geradezu als der Schrittmacher für die Zusammenfassung großer Eisenbahnnetze in einer Hand erwiesen.

Für die Bolkswirtschaft eines Landes ist die damit ermöglichte eins heitliche Tarifpolitik von größerer Bedeutung als der unternehmenswirtschaftliche Borteil einer besseren Ausnützung von Personal und Material. Damit soll nicht verkannt werden, daß auch die Betriebsrationasliserung und die Berbilligung der Betriebskosten die Konzentrationstendenz begünstigen. Indessen ist jedoch für die Berstaatlichung großer Netze vor allem die überlegung maßgebend, daß durch die Schaffung eines einheitslichen Tarifinstrumentes allen Landesgegenden der gleiche Eisenbahntarifzugute komme.

Wir kennzeichnen damit das Wesen des Solidaritätsprinzipes mit der Anwendung gleicher und einheitlicher Tarife, ganz gleichgültig, ob es sich um die einträglichsten Streden zwischen großen Verkehrszentren oder um besonders hohe Bau- und Betriebskosten verursachende Strecken im Gebirge ober in dunn besiedelten Grenzgebieten handle. Dieses Prinzip, bei der Tarifbildung nicht auf die Bau- und Unterhaltkosten der einzelnen Gisenbahnstrecke abzustellen, also keine Zuschläge für Tunnels, für Brücken, für Lawinengalerien und Wildbachverbauungen zu erheben, aber auch nicht den Tarif von der Frequenz einer Linie abhängig zu machen, hat sich zwar in der Schweiz noch nicht in vollkommener Reinheit durchgesett. Dies beshalb, weil auch nach Aufhebung aller Bergzuschläge auf dem Staatsbahnnet im Personen- und Gütertarif der Privatbahnen noch eine beschränkte Rahl von sogenannten Berg- und Distanzzuschlägen erhalten geblieben sind, die aber niemals einen vollen Rostenausgleich für die außerordentlich hohen Bau- und Unterhaltskosten einzelner Bergstrecken erbringen.

Diese Zuschläge haben baher nie eine verkehrshindernde Söhe aufgewiesen und konnten im besten Fall nur immer als kleine Beitragsleistung

für besonders hohe Anlage= und Unterhaltskosten betrachtet werden. Mit ihrer gänzlichen Abschaffung in naher Zukunft muß gerechnet werden, ba die bekannten Genfer und Tessiner Begehren hier eine Lawine ins Rollen gebracht haben, die bereits gleichlautenden Bünschen aus Graubunden und dem besonders erzentrisch gelegenen Engadin gerufen hat. Ihren umfassenden Ausdruck findet diese Bewegung im Ruf nach einer Berkurgung ber Eisenbahntarifdistangen nach ben weitentfernten Grengkantonen. Der Bundesrat wird voraussichtlich aus staatspolitischen Bründen und volkswirtschaftlichen überlegungen wie auch aus ber Pflicht zur tarifarischen Gleichbehand= lung aller Landesteile diesen Wünschen Rechnung tra= gen muffen. Es ift alfo in nächster Zeit in ber Schweiz mit einer weiteren Ausdehnung bes Grundsages zu rechnen, ben gleichen Gisenbahntarif unbekümmert um höheren ober geringeren Erstellungs= und Be= triebstoften und ohne Rücksicht auf die von der Frequenz start beeinflußte kommerzielle Rentabilität einer Strecke auf die wichtigeren Privatbahnlinien anzuwenben.

Es mag hier bahingestellt bleiben, ob die Herstellung der notwendigen Tarisgerechtigkeit eine Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion mit sich zieht, oder ob das Ziel der eisenbahntarisarischen Gleichbehandlung aller Landessgegenden auf dem Weg eines Tarisausgleichssonds zu erreichen ist. Sicher ist nur, daß eine Lösung durch die Schwierigkeit der Abgrenzung zwischen rückaufsfähigen und für eine Verstaatlichung nicht in Vetracht kommende Kleins und Nebenbahnen, Vergs und Aussichtsbahnen stark erschwert wird. It es doch einleuchtend, daß das Solidaritätsprinzip vorläusig nicht auf Bahnen mit ganz verschiedenen Vetriebsverhältnissen ausgedehnt werden kann, weil auf der jetzigen organisatorischen und sinanziellen Entwicklungsstuse schon die Einbeziehung aller dem ganzen Land oder größeren Teilen desselben dienenden Bahnen Schwierigkeiten genug bereiten wird.

Das Solibaritätsprinzip kommt aber nicht nur in der Anwendung gleicher Tarife auf allen Strecken eines Eisenbahnnetzes zum Ausdruck. Es zeigt sich auch im sogenannten Werttarissschunk, bei welchem hochwertige Güter den billigen Transport von Massengütern ermöglichen, wodurch viele Güter oft erst transportfähig gemacht werden. Wer bei den Eisenbahnen den Normaltarif bezahlt, hilft dem gemeinwirtschaftlichen Gesdanken zum Durchbruch, wodurch der Stärkere des Schwächeren Last übersnimmt. Die Eisenbahnen könnten nicht im Güters wie im Personenverkehr bis zu 80 % des Verkehrs zu verbilligten Ausnahmesätzen befördern, wenn nicht die Solidarität der Bahnbenützer für einen Ausgleich beim normal zahlenden Verkehr sorgen würde.

Wie nun der Solidaritätsgedanke bei der Bildung von Ausnahmestarifen und bei der Anwendung gleicher Tarife für alle Linien des gleichen

Netzes zum Ausdruck kommt, so wurde er bereits auch auf das Verhältnis verschiedener Verkehrsmittel zueinander angewendet.

V. Das Solidaritätsprinzip zwischen Bahn und Post; die Postlast der Gisenbahnen als Wettbewerbsregulator, bzw. als Abgeltung für zugefügten Berkehrsentzug; die heutige Bedeutung der Regalpost.

Beim Aufkommen der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des versgangenen Jahrzunderts griff der schweizerische Gesetzgeber zu Maßnahmen, die in überraschender Weise den Gedanken der Solidarität zwischen neuem und altem Verkehrsmittel zum Ausdruck bringen. Es wurde damals geradezu als Selbstverständlichkeit betrachtet, daß das neu aufkommende Verkehrsmittel helsen müsse, die dem alten Transportmittel, der Postkutsche, geschlagenen Wunden soweit als möglich zu heilen. Deshalb hatten die Rechtsvorgängerinnen der Bundesbahnen, die schweizerische Zentralbahn, die Jura-Simplon-Bahn, die Nordostbahn und die übrigen Privatbahn-gesellschaften schon im Privatbahn und die übrigen Privatbahn-gesellschaften schon im Privatbahn und die übrigen Privatbahn-gesellschaften schon der Postkasse zu leisten. Es handelte sich um eine Art Ausgleächskasse, die ausdrücklich mit der Begründung erhoben wurde, es sei Pflicht der Eisenbahnen, die der Postkasse erwachsenden und damals weit überschätzten Nachteile wiedergutzumachen.

Diese Ausgaben sind bis auf den heutigen Tag in der Form der Berppslichtung der Eisenbahnen zur Gratisbeförderung der sogenannten Regalpost erhalten geblieben. Sie stellen eine finanziell erheblich ins Gewicht fallende Tributleistung der Schiene zugunsten der Post dar, weil über 80 % aller Poststücke in der Schweiz zur regalpflichtigen Post gehören. In amtlichen Berichten berechneten allein die SBB bis 1931 aus dieser Gratisleistung zugunsten der Post einen Einnahmenausfall von 130 Millionen Franken. Bei tarismäßiger Abgeltung der Regalpost könnte die Staatsbahn jährlich mit Mehreinnahmen von 14 Millionen Franken rechnen.

Die Post kann als erste öffentliche Transportanstalt, die mit weitzgehenden Privilegien und Beförderungsvorrechten für den Personen- und Warenverkehr ausgestattet war, bezeichnet werden. Zugunsten der Eisen- bahn als dem bei weitem leistungsfähigeren Verkehrsmittel mußte die Post viele Vorrechte preisgeben, wofür sie sich aber selbst im Zeitalter des wirtschaftlichen Liberalismus reichlich entschädigen ließ. Das ist deshalb besonders interessant, weil die Eisenbahnen beim damaligen Interessen- konslikt dieselbe Rolle spielten, wie heute das Automobil im Verhältnis Schiene-Straße. Das erste Dokument für eine solche Ausgleichsleistung ist der zürcherische Konzessionsentwurf von 1839 für die geplante Eisen- bahn von Basel nach Zürich, der eine angemessene Entschädigung der Post für die zu erwartenden Ausfälle als selbstverständlich betrachtete. Der maße gebende Artikel lautete wie folgt:

"Für die durch den Betrieb der Gisenbahn den Staatseinnahmen am Postregal, an Beg- und Brückengelbern allfällig entspringenden Nachteile leistet die Aktiengesellschaft dem Staat eine angemessene Entschädigung, welche mit Rücssicht auf die vollendete Bahnstrecke vertragsweise von 10 zu 10 Jahren zwischen dem Finanzrate, unter Genehmigung des Regierungsrates, und der Bahngesellschaft ausgemittelt wird. Sollten sich die Parteien nicht verständigen können, so entscheidet ein Schiedsgericht."

In die diesen Entwurf ersetzende Zürcher Konzession von 1845 wurde an Stelle der "angemessenen" Entschädigung für den Ausfall der Staatseinnahmen am Postregal die Verpflichtung zur "vollen" Schadloshaltung aufgenommen. Neu kam dazu die folgende Verpflichtung zu einer unentzgeltlichen Leistung für die Post:

"Der Staat ist ferner berechtigt, die Eisenbahn für die Versendung des Brieffelleisens und der Valoren, letztere bis zu einem Gewicht von 50 Pfund, nebst einem Kondukteur unentgeltlich zu benüten, und zwar in der Weise, daß die Briefe und Valoren nirgends anders als an den von der Gesellschaft eingerichteten und aufgestellten Stationen abgegeben und aufgenommen werden können."

Diese Regelung in den ersten Konzessionen gab dann 1848 das Borbild für einen Vertrag zwischen der Nordbahngesellschaft und der Generalpostdirektion in Zürich, in welchem die zürcherische Post ausdrücklich auf die Führung von Postkursen parallel der Bahn verzichtete. Dafür übernahm die Bahn die Verpslichtung, einmal täglich hin und her einen Postkondukteur und maximal 3 Zentner Postefsekten unentgeltlich zu besördern und die jährliche Entschädigung für den Einnahmenausfall am Postregal wurde gleichzeitig pauschalisiert und auf
1600 Fr. sestgesetzt.

Es ist also sestzustellen, daß die Post sich für den Berzicht auf das ihr zustehende Personentransportregal schon vor Bestehen des ersten eidsgenössischen Eisenbahngesetzes entschädigen ließ, und daß darüber hinaus die Bahnen zur Gratisbesörderung der Poststücke und des Begleitpersonals verhalten wurden.

Das erste Eisenbahngesetz von 1852 brachte überraschenderweise eine starke Ausdehnung der Postlast, weil darin die Verpflichtung statuiert wurde, die ganze Regalpost, die Bahnpostwagen und das ersorderliche Postpersonal ohne jede Entschädigung zu befördern. Dabei unterblieb sogar die Festsetzung einer maximalen Gewichtsgrenze für die Paketpost, was im Hinblick auf das mit dem Eisenbahngesetz von 1852 begründeten Privatbahnspstem besonders beachtelich ist.

Das zweite noch heute geltende Eisenbahngesetz von 1872 verstärkte diese Tendenz noch mehr und belastete die Bahnen noch ausgesprochener zugunsten der eidgenössischen Post, indem die Gratisbesörderung des Post-inspektionspersonals, die überlassung von Räumlichkeiten für die Bahn-postabsertigung und die Pflicht der Bahnen zur sofortigen Weiterleitung der Postessekten im Fall von Betriedsunterbrechungen neu zur Postlast hinzukamen.

Damit ist die Abgrenzung des Tätigkeitsgebietes zwischen Bahn und Post gekennzeichnet durch eine sehr fühlbare entschädigungslose Belastung der Bahn, wie sie ihr Borbild deutlich im preußisch-deutschen Shstem hatte. Während aber das preußische Shstem eine Rückbildung ersuhr und das heute noch geltende Reichsbahngeset von 1924 die angemessene Absgeltung der Postleistungen "nach den im geschäftlichen Berkehr üblichen Säten" einführte — das englisch-amerikanische Shstem billigte den Eisenbahnen von jeher für alle Postleistungen eine volle Entschädigung zu —, hat sich in der Schweiz die historische Postlast bis auf den heutigen Tag in einzigartiger Beise erhalten.

In einer fürzlich in der Schriftenreihe "Schweizerische Beiträge zur Berkehrswiffenschaft" erschienenen Arbeit mit dem Titel "Die Lasten und Leiftungen ber schweizerischen Gifenbahnen für Staat, Bolt und Wirtschaft" erbringt der Verfasser, Dr. B. Spörri, sogar den überraschenden Nachweis, daß die Bahnen der Post hier eigentlich ein defizitäres Geschäft abgenommen haben. Für die Einnahmen der Bost ist nämlich der Regalverkehr weit wichtiger als die von der Regalpflicht ausgenommene, also den Bahnen überlassene Beförderung der Poststücke über 5 kg. 88 % der Einnahmen aus bem Brief- und Paketverkehr der Post fliegen aus dem Regalverkehr, der sich nach heutiger Ordnung in der Schweiz immer noch des Gratistrans= portes erfreut. Der von den Eisenbahnen entschädigungslos besorgte Briefund Rleinpaketverkehr, ber zum einträglichsten Berkehr ber Boft gehört, hat seit Erlaß des zweiten Eisenbahngesetzes eine ganz beispiellose Entwicklung genommen und ist in der Zwischenzeit auf das 10—14 sache angestiegen. Es ift daher verständlich, daß die Ablösung der Post= last zu den wichtigsten Revisionspunkten der Eisen= bahngefetgebung gehört. Die Gisenbahnen erwarten von dieser Revision die Anerkennung des Prinzips einer angemessenen (kaufmännischen) Abgeltung der bahnseitigen Postleistungen, weil von einer Schädi= gung der Bost durch die Bahn längst keine Rede mehr fein kann. Einer Unwendung kommerzieller Beziehungen auf das Verhältnis von Bahn und Post steht heute um so weniger etwas entgegen, als auch das Solidaritätsprinzip im Berkehr nicht mehr als Begründung angerufen werden kann.

Da die Post in der Schweiz eine Verwaltung mit gesicherter finanzieller Grundlage und mit glänzenden Überschüssen ist, während die Eisenbahnen mit großen Finanzschwierigkeiten zu kämpsen haben, sollte im Gegenteil der Solidaritätsgedanke zugunsten einer Beseitigung der Postlast sprechen.

VI. Der historische Ausgleich zwischen Bahn und Post als Vorbild für die gesetzeische Gestaltung der Beziehungen zwischen Bahn und Auto. Berkehrseinheit und Solidaritätsprinzip.

Das Verhältnis von Bahn und Post war beim Aufkommen der Schiene in der Schweiz bis in die Gegenwart weitgehend von der Vorstel-

lung beherrscht, das neue Verkehrsmittel müsse alle Ausfälle, die es dem alten Verkehrsmittel verursache, übernehmen. Die Ausgestaltung der Postlast ist daher, auch wenn das in den Materialien nicht gesagt wird, als Reslexwirkung des Solidaritätsprinzips im Verkehr zu betrachten. Man wollte eine vernünstige Zusammenarbeit zwischen Bahn und Post sicherstellen und schreckte nicht vor recht weit gehenden sinanziellen Belastungen des neuen zugunsten des alten Verkehrsmittels zurück.

Wenn hier die Übertragung des Prinzipes auf das Verhältnis von Bahn und Auto befürwortet wird, so sollen damit die eine Analogie ersschwerenden Verschiedenheiten nicht verkannt sein. So hat die Schiene im rechtlichen Sinn kein Beförderungsmonopol, wie es der Post vor dem Aufskommen der Bahnen zustand und der Automobilverkehr kann als Ganzes nicht zu den Trägern des öffentlichen Verkehrs gerechnet werden. Indessen ist doch trotz dieser rechtlichen und tatsächlichen Verschiedenheiten für die Bahn eine ähnliche Situation entstanden, wie sie sich vor einem Jahrshundert für die Post darstellte.

Das Auto als neues Verkehrsmittel ist im Begriff, die Transportsverhältnisse grundlegend umzugestalten und es ist eine Tatsache, daß bis zum Ausbruch des Krieges der Verkehrsbesitz der Schiene bereits große Opfer zugunsten der Straße bringen mußte. Es ist daher nahesliegend, für die Gestaltung der Beziehungen zwischen Schiene und Straße das Solidaritätsprinzip anzusrufen und im historischen Verhältnis zwischen Bahn und Post dis zu einem gewissen Grad eine Analogie zu erblicken. Praktisch käme die Answendung dieses Prinzipes auf eine Lösung des Wettbewerdsproblems hersaus, bei welcher der Automobilverkehr in seiner Gesamtheit zur Tragung der Ausfälle, die er der Schiene verursacht, wenigstens teilweise beigesogen würde. Die Fondserträgnisse könnten aber in Erweiterung dieses Hauptzweckes in zeitbedingter Variation für andere Verkehrsausgaben verswendet werden.

Dabei mag vorläufig offen gelassen werden, in welcher Form ein solcher Verkehrsausgleich gefunden werden könnte. Denkbar wäre jede Art einer Ausgleichsabgabe, durch welche zunächst der Automobilverkehr für den den Eisenbahnen verursachten Konkurrenzefsekt auskommen würde. Ob man also einen solchen Ausgleich auf dem Weg einer zusätlichen Besteuerung des Automobils (zusätlich zu den in der Schweiz bestehenden kantonalen Pauschalsteuern und zu der im Benzinpreis enthaltenen eidgenössischen Treibstossbeschung) oder durch irgend eine andere Abgabe der den Konskurrenzessekt verursachenden Fahrzeuge herbeisührt, ob man dabei nur den Fernverkehr, nur die Schwerlastwagen oder auch den Nahverkehr und den Werkverkehr oder gar den Fahrradverkehr einbezieht, soll hier nicht entschieden werden. Wesentlich ist einzig, ob man sich zum Prinzip durchringt, den Verkehr wieder als eine Einheit zu betrachten und das Tempo

der technischen Entwicklung neuer Verkehrsmittel davon abhängig zu machen, ob die neuen Verkehrsmittel in der Lage sind, die technische Entwertung der bestehenden Verkehrseinrichtungen finanziell zu tragen.

Das führt zur Begründung einer finanziellen Schicksalsgemeinschaft aller Verkehrsmittel unter Einschluß des Privatverkehrs, alfo gur Ablehnung einer Berkehrspolitik, bei welcher die Roften ber technischen Entwertung der bestehenden Bertehr3= mittel in der hauptsache bom Steuerzahler ober bom Bahnbenüter in Form höherer Tarife aufzubringen find. Tropdem braucht bei einer Ausbehnung des Solidaritätsprinzipes auf das Verhältnis der verschiedenen Transportmittel zueinander der technische Fortschritt nicht zu leiden, weil der Staat als Träger der obersten Verkehrspolitik jederzeit aus militärischen ober staatspolitischen Gründen einen Teil der Ausfälle der alten Berkehrsmittel, die auf die zu rasche Entwicklung neuer Verkehrsmöglichkeiten zurückzuführen find, übernehmen fann. So wird in der Schweiz niemand daran benten, für die notwendige Sanierung der Staatsbahn und die Privatbahnhilfe das Automobil finanziell haftbar zu machen, obichon die entstandenen Nonvaleurs im Betrag bon weit über einer Milliarde Franken teilweise auf den Konkurrenzeffekt der Straße zurudzuführen find. Der Beweis dafür ware leicht zu erbringen, da seit Priegsausbruch die Automobilkonkurrenz wegen Treib= stoffmangel fast gang zum Erliegen tam, sodaß die Transporteinnahmen allein der Staatsbahn gegenüber 1938 eine Erhöhung von 40 (1939) bis 77 (1940) und 133 Millionen (1941) aufweisen. Un diesen Mehreinnahmen ist allerdings auch der Militärverkehr und ein gesteigerter kriegswirtschaft= licher Güterverkehr beteiligt.

Es ist also durch die Ausschaltung des Wettbewerbes vorübergehend eine eigentliche Auswertung des Eisenbahnkapitals festzustellen und die von Automobilseite immer heftig bestrittene Einwirkung auf die Eisenbahnsfinanzen hat durch den Krieg eine eindeutige Abklärung erfahren.

Indessen sollte hier einzig gezeigt werden, daß das Solidaritätsprinzip, wie es im Eisenbahntarif und in den Beziehungen zwischen Bahn und Post enthalten war, auch Anknüpfungspunkte für die moberne Verkehrspolitik und besonders für die Gestaltung der Beziehungen zwischen Schiene und Straße bietet. Das große und weithin sichtbare Ziel einer nationalen Verkehrspolitik muß auch in der Schweizauf die Wiederherstellung der Verkehrseinheit gerichtet sein, zu dessen Erreichung die Ausdehnung des Solidaritätsgedankens wichtige Schrittmacherdienste leisten kann.