

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: 16.01.2026

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

begießt man nicht Nägeli, pflanzt man nicht Rabis.“ Zwar wissen wir heute, gerade in einer Zeit der Gefahr, das Rabispflanzen 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 „Nägeli-begießen“ zu treiben. Weil wir — um jetzt wieder mit Machiavelli zu reden — als Schweizer lange bestehen wollen, müssen wir den Weg zu den Ursprüngen immer aufs neue suchen und gehen.

Unser Versuch sollte ein Beitrag dazu 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 jetzt rechtlich, finanziell 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 Bahnelektrifikation, des Alpenbahnen- und Alpenstraßenbaues, der Lastwagen- und Autocarindustrie steht in keiner Weise eine ebenbürtige rechtliche und finanzielle Organisation der einzelnen Verkehrsträger und deren Einbau in ein nationales Verkehrssystem 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 festzustellen, daß die Verschlagung aller bisher unternommenen Lösungsversuche im wesentlichen auf die wirtschaftspolitische Verschiebung der Eisenbahnen und der übrigen Verkehrsmittel durch den Staat zurückzuführen ist. Während im Sektor des nicht-öffentlichen Verkehrs das Prinzip der Handels- und Gewerbefreiheit und damit das Spiel der freien Konkurrenz ohne Einschränkung sich durchsetzten, galten für den öffentlichen Verkehr die entgegengesetzten 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 Verkehrsausgleichsfonds.

So ausweglos heute die Situation erscheinen mag — hingewiesen sei nur auf die Kampfanfrage an den neuen Kompetenz- und Koordinationssartikel der Bundesverfassung aus Automobilkreisen und Anhängern einer extremen Handels- und Gewerbefreiheit —, so sollen im folgenden doch einige historische Analogien zum Verkehrsproblem aufgezeigt werden, die bis jetzt nicht genügend beachtet wurden. Gemeint ist damit die mehrfache Anwendung des Solidaritätsprinzipes im Verkehr, das bei den Eisenbahnen die markanteste Ausgestaltung erfuhr, das aber auch die Beziehungen zwischen Bahn und Post entscheidend beeinflusst hat und hier eine eigentliche Neutralisierung des Konkurrenzeffektes bewirkte.

Vertieft man sich etwas in diese Vorbilder, so liegt der Gedanke nicht fern, die Lösung des Verkehrsproblems in einer Ausdehnung des Solidaritätsprinzipes 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 schwieriger Rechts- und Organisationsfragen aufwirft. So ergibt sich eine Hauptschwierigkeit aus dem Fehlen eines handlungsfähigen Partners auf der Seite des Privatverkehrs. In der Automobilwirtschaft und im Automobilverkehr gibt es heute wohl eine Unzahl von Verbänden, aber noch kaum eine festgefügte Dachorganisation, die dem öffentlichen Verkehr als ebenbürtiger Partner gegenüberreten könnte.

Sodann setzt 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 gegenüberreten, ein ausgesprochenes Vertrauensverhältnis notwendig.

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

Die Zweckverwendung der in einem solchen Fonds geäußerten 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 durchsanieren Eisenbahnen, hergestellt werden.

Sodann hätten die Erträgnisse des Fonds, dem grundsätzlich nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und ihrem Konkurrenzeffekt gegenüber dem öffentlichen Verkehr abgestufte Beträge aller Verkehrsträger zufließen sollten, in erster Linie einer gesteigerten finanziellen Selbsterhaltung des Verkehrs zu dienen. Statt daß also der öffentliche Verkehr auf dem Weg einer Einschränkung des Privatverkehrs geschützt würde (ein Weg, der bisher noch immer fehlschlug und der nur um den Preis eines mächtigen Vorschriften- und Überwachungsapparates zu verwirklichen wäre), müßte das 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 Selbsterhaltung der Verkehrsmittel erreichbar. Es wird sich nur um eine graduelle Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit und um eine Annäherung des Finanzprinzipes der Verkehrsmittel handeln können, und der Ausgleichsfonds ist 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 Selbstverwaltung des Verkehrs und der Ausschaltung des staatlichen Führungsanspruches im Sektor des öffentlichen Verkehrs. Jedoch könnten durch einen solchen vielleicht auf genossenschaftlicher Grundlage erfolgenden Zusammenschluß aller Verkehrsträger viele Spannungsmomente zwischen öffentlichem 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 finden, so eröffnen sich für die praktische Zusammenarbeit Perspektiven, die weit über die Bedeutung eines finanziellen Ausgleiches hinausreichen. So wäre es denkbar, daß unter dem Einfluß des kriegsbedingten Einsparens 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 Aufwand der größte Erfolg erzielt wird.

Die staatliche Verkehrslenkung in Deutschland organisiert nämlich heute in Deutschland einen Austausch von Verkehrsleistungen, bei welchem das Lastautomobil immer ausschließlicher im Nahverkehr 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 zusätzlichem 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 Umlaufzeit erreichen — für eine Strecke von 6 Tariffkilometern ergab sich pro Güterwagen eine Umlaufzeit 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 dafür, solche aus dem Fernverkehr gänzlich zu entfernen und sie zur Freimachung von Bahngüterwagen ausschließlich im Nahverkehr einzusetzen. Für diesen Austausch von Verkehrsleistungen, die ausdrücklich mit dem Gebot äußerster Ausnutzung des Transportapparates und namentlich der Gewinnung von zusätzlichem Laderaum im Bahngüterverkehr gerechtfertigt wird, kam man also in Deutschland zu einer auch in der Schweiz nicht unbekanntem Verkehrssteilungsformel.

Das im Jahr 1935 in der Schweiz verworfene Verkehrssteilungsgesetz hatte sich just vom Gedanken der Vermeidung jedes Transportluxus und einer Rationalisierung des Transportgeschäftes leiten lassen. Der Vorschlag 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 insofern für 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 festgesetzt 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 Aufwand einen maximalen Erfolg erreicht. Der Krieg leistet einem solchen Abtausch von Verkehrsleistungen zur Leistungssteigerung des Gesamtverkehrs Schrittmacherdienste und er fördert damit auch den Gedanken einer auf die Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln einwirkenden landesweiten Verkehrs-solidarität.

IV. Das Solidaritätsprinzip bei den Eisenbahnen.

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 Volkswirtschaft eines Landes ist die damit ermöglichte einheitliche Tarifpolitik von größerer Bedeutung als der unternehmenswirtschaftliche Vorteil einer besseren Ausnützung von Personal und Material. Damit soll nicht verkannt werden, daß auch die Betriebsrationalisierung und die Verbilligung der Betriebskosten die Konzentrationstendenz begünstigen. Indessen ist jedoch für die Verstaatlichung großer Netze vor allem die Überlegung maßgebend, daß durch die Schaffung eines einheitlichen Tarifinstrumentes allen Landesgegenden der gleiche Eisenbahntarif zugute komme.

Wir kennzeichnen damit das Wesen des Solidaritätsprinzipes mit der Anwendung gleicher und einheitlicher Tarife, ganz gleichgültig, ob es sich um die einträglichsten Strecken zwischen großen Verkehrszentren oder um besonders hohe Bau- und Betriebskosten verursachende Strecken im Gebirge oder in dünn besiedelten Grenzgebieten handle. Dieses Prinzip, bei der Tarifbildung nicht auf die Bau- und Unterhaltskosten der einzelnen Eisenbahnstrecke abzustellen, also keine Zuschläge für Tunnel, für Brücken, für Lawingalerien 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 durchgesetzt. Dies deshalb, weil auch nach Aufhebung aller Bergzuschläge auf dem Staatsbahnnetz im Personen- und Gütertarif der Privatbahnen noch eine beschränkte Zahl von sogenannten Berg- und Distanzzuschlägen erhalten geblieben sind, die aber niemals einen vollen Kostenausgleich für die außerordentlich hohen Bau- und Unterhaltskosten einzelner Bergstrecken erbringen.

Diese Zuschläge haben daher nie eine verkehrshindernde Höhe 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, da die bekannten Genfer und Tessiner Begehren hier eine Lawine ins Rollen gebracht haben, die bereits gleichlautenden Wünschen aus Graubünden und dem besonders exzentrisch gelegenen Engadin gerufen hat. Ihren umfassenden Ausdruck findet diese Bewegung im Ruf nach einer Verkürzung der Eisenbahntarifdistanzen nach den weitentfernten Grenzkantonen. Der Bundesrat wird voraussichtlich aus staatspolitischen Gründen und volkswirtschaftlichen Überlegungen wie auch aus der Pflicht zur tarifarischen Gleichbehandlung aller Landesteile diesen Wünschen Rechnung tragen müssen. Es ist also in nächster Zeit in der Schweiz mit einer weiteren Ausdehnung des Grundsatzes zu rechnen, den gleichen Eisenbahntarif unbekümmert um die höheren oder geringeren Erstellungs- und Betriebskosten und ohne Rücksicht auf die von der Frequenz stark beeinflusste kommerzielle Rentabilität einer Strecke auf die wichtigeren Privatbahnlinien anzuwenden.

Es mag hier dahingestellt bleiben, ob die Herstellung der notwendigen Tarifgerechtigkeit eine Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion mit sich zieht, oder ob das Ziel der eisenbahntarifarischen Gleichbehandlung aller Landesgegenden auf dem Weg eines Tarifausgleichsfonds zu erreichen ist. Sicher ist nur, daß eine Lösung durch die Schwierigkeit der Abgrenzung zwischen rückkaufsfähigen und für eine Verstaatlichung nicht in Betracht kommende Klein- und Nebenbahnen, Berg- und Aussichtsbahnen stark erschwert wird. Ist es doch einleuchtend, daß das Solidaritätsprinzip vorläufig nicht auf Bahnen mit ganz verschiedenen Betriebsverhältnissen ausgedehnt werden kann, weil auf der jetzigen organisatorischen und finanziellen Entwicklungsstufe schon die Einbeziehung aller dem ganzen Land oder größeren Teilen desselben dienenden Bahnen Schwierigkeiten genug bereiten wird.

Das Solidaritätsprinzip kommt aber nicht nur in der Anwendung gleicher Tarife auf allen Strecken eines Eisenbahnnetzes zum Ausdruck. Es zeigt sich auch im sogenannten Werttariffsystem, 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 Gedanken zum Durchbruch, wodurch der Stärkere des Schwächeren Last übernimmt. Die Eisenbahnen könnten nicht im Güter- 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 Ausnahmetarifen und bei der Anwendung gleicher Tarife für alle Linien des gleichen

Reges 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 Eisenbahnen als Wettbewerbsregulator, bzw. als Abgeltung für zugefügten Verkehrsentszug; die heutige Bedeutung der Regalpost.

Beim Aufkommen der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts 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 helfen 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 Privatbahngesellschaften schon im Privatbahnzeitalter kräftige Ausgaben zugunsten der Postkasse zu leisten. Es handelte sich um eine Art Ausgleichskasse, 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 Verpflichtung 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 Einnahmefall von 130 Millionen Franken. Bei tarifmäßiger Abgeltung der Regalpost könnte die Staatsbahn jährlich mit Mehreinnahmen von 14 Millionen Franken rechnen.

Die Post kann als erste öffentliche Transportanstalt, die mit weitgehenden Privilegien und Beförderungsvorrechten für den Personen- und Warenverkehr ausgestattet war, bezeichnet werden. Zugunsten der Eisenbahn 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 Interessenkonflikt 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 Eisenbahn von Basel nach Zürich, der eine angemessene Entschädigung der Post für die zu erwartenden Ausfälle als selbstverständlich betrachtete. Der maßgebende Artikel lautete wie folgt:

„Für die durch den Betrieb der Eisenbahn den Staatseinnahmen am Postregal, an Weg- und Brückengeldern allfällig entspringenden Nachteile leistet die

Aktiengesellschaft dem Staat eine angemessene Entschädigung, welche mit Rücksicht 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 unentgeltlichen Leistung für die Post:

„Der Staat ist ferner berechtigt, die Eisenbahn für die Beförderung des Brieffelleisens und der Valoren, letztere bis zu einem Gewicht von 50 Pfund, nebst einem Kondukteur unentgeltlich zu benützen, 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 Vorbild 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 Verpflichtung, einmal täglich hin und her einen Postkondukteur und maximal 3 Zentner Posteffekten unentgeltlich zu befördern und die jährliche Entschädigung für den Einnahmenausfall am Postregal wurde gleichzeitig pauschalisiert und auf 1600 Fr. festgesetzt.

Es ist also festzustellen, daß die Post sich für den Verzicht auf das ihr zustehende Personentransportregal schon vor Bestehen des ersten eidgenössischen Eisenbahngesetzes entschädigen ließ, und daß darüber hinaus die Bahnen zur Gratisbeförderung 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 erforderliche 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 Privatbahnsystem besonders beachtlich 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 Gratisbeförderung des Postinspektionspersonals, die Überlassung von Räumlichkeiten für die Bahnpostabfertigung und die Pflicht der Bahnen zur sofortigen Weiterleitung der Posteffekten im Fall von Betriebsunterbrechungen 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 Vorbild deutlich im preußisch-deutschen System hatte. Während aber das preußische System eine Rückbildung erfuhr und das heute noch geltende Reichsbahngesetz von 1924 die angemessene Abgeltung der Postleistungen „nach den im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen“ einführte — das englisch-amerikanische System 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 Weise erhalten.

In einer kürzlich in der Schriftenreihe „Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft“ erschienenen Arbeit mit dem Titel „Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft“ erbringt der Verfasser, Dr. W. Spörri, sogar den überraschenden Nachweis, daß die Bahnen der Post hier eigentlich ein defizitäres Geschäft abgenommen haben. Für die Einnahmen der Post 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 dem Brief- und Paketverkehr der Post fließen aus dem Regalverkehr, der sich nach heutiger Ordnung in der Schweiz immer noch des Gratistransportes erfreut. Der von den Eisenbahnen entschädigungslos besorgte Brief- und Kleinpaketverkehr, der zum einträglichsten Verkehr der Post gehört, hat seit Erlaß des zweiten Eisenbahngesetzes eine ganz beispiellose Entwicklung genommen und ist in der Zwischenzeit auf das 10—14fache angestiegen. Es ist daher verständlich, daß die Ablösung der Postlast zu den wichtigsten Revisionspunkten der Eisenbahngesetzgebung gehört. Die Eisenbahnen erwarten von dieser Revision die Anerkennung des Prinzips einer angemessenen (kaufmännischen) Abgeltung der bahnseitigen Postleistungen, weil von einer Schädigung der Post durch die Bahn längst keine Rede mehr sein kann. Einer Anwendung kommerzieller Beziehungen auf das Verhältnis von Bahn und Post steht heute um so weniger etwas entgegen, als auch das Solidaritätsprinzip im Verkehr 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 kämpfen haben, sollte im Gegenteil der Solidaritätsgedanke zugunsten einer Beseitigung der Postlast sprechen.

VI. Der historische Ausgleich zwischen Bahn und Post als Vorbild für die gesetzgeberische Gestaltung der Beziehungen zwischen Bahn und Auto. Verkehrseinheit 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 Reflexwirkung des Solidaritätsprinzips im Verkehr zu betrachten. Man wollte eine vernünftige Zusammenarbeit zwischen Bahn und Post sicherstellen und schreckte nicht vor recht weit gehenden finanziellen 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 erschwerenden Verschiedenheiten nicht verkannt sein. So hat die Schiene im rechtlichen Sinn kein Beförderungsmonopol, wie es der Post vor dem Aufkommen 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 Jahrhundert für die Post darstellte.

Das Auto als neues Verkehrsmittel ist im Begriff, die Transportverhältnisse 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 naheliegend, für die Gestaltung der Beziehungen zwischen Schiene und Straße das Solidaritätsprinzip anzurufen und im historischen Verhältnis zwischen Bahn und Post bis zu einem gewissen Grad eine Analogie zu erblicken. Praktisch käme die Anwendung dieses Prinzipes auf eine Lösung des Wettbewerbsproblems heraus, bei welcher der Automobilverkehr in seiner Gesamtheit zur Tragung der Ausfälle, die er der Schiene verursacht, wenigstens teilweise beigezogen würde. Die Fondserträgnisse könnten aber in Erweiterung dieses Hauptzweckes in zeitbedingter Variation für andere Verkehrsaufgaben verwendet 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 Konkurrenzeffekt aufkommen würde. Ob man also einen solchen Ausgleich auf dem Weg einer zusätzlichen Besteuerung des Automobils (zusätzlich zu den in der Schweiz bestehenden kantonalen Pauschalsteuern und zu der im Benzinpreis enthaltenen eidgenössischen Treibstoffbelastung) oder durch irgend eine andere Abgabe der den Konkurrenzeffekt verursachenden Fahrzeuge herbeiführt, 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, also zur Ablehnung einer Verkehrspolitik, bei welcher die Kosten der technischen Entwertung der bestehenden Verkehrsmittel in der Hauptsache vom Steuerzahler oder vom Bahnbenußer in Form höherer Tarife aufzubringen sind. Trotzdem braucht bei einer Ausdehnung 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 oder staatspolitischen Gründen einen Teil der Ausfälle der alten Verkehrsmittel, die auf die zu rasche Entwicklung neuer Verkehrsmöglichkeiten zurückzuführen sind, übernehmen kann. So wird in der Schweiz niemand daran denken, für die notwendige Sanierung der Staatsbahn und die Privatbahnhilfe das Automobil finanziell haftbar zu machen, obschon die entstandenen Nonvaleurs im Betrag von weit über einer Milliarde Franken teilweise auf den Konkurrenzeffekt der Straße zurückzuführen sind. Der Beweis dafür wäre leicht zu erbringen, da seit Kriegsausbruch die Automobilkonkurrenz wegen Treibstoffmangel fast ganz zum Erliegen kam, sodaß die Transporteinnahmen allein der Staatsbahn gegenüber 1938 eine Erhöhung von 40 (1939) bis 77 (1940) und 133 Millionen (1941) aufweisen. An diesen Mehreinnahmen ist allerdings auch der Militärverkehr und ein gesteigerter kriegswirtschaftlicher Güterverkehr beteiligt.

Es ist also durch die Ausschaltung des Wettbewerbes vorübergehend eine eigentliche Aufwertung des Eisenbahnkapitals festzustellen und die von Automobilseite immer heftig bestrittene Einwirkung auf die Eisenbahnfinanzen 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 moderne 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 Schweiz auf die Wiederherstellung der Verkehrseinheit gerichtet sein, zu dessen Erreichung die Ausdehnung des Solidaritätsgedankens wichtige Schrittmacherdienste leisten kann.