

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 22 (1942-1943)
Heft: 10

Artikel: Kritische Betrachtungen zur Solidaritätstheorie im Verkehr : der Koordinationsartikel
Autor: Raaflaub, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-158979>

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: 23.02.2026

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

Kritische Betrachtungen zur Solidaritätstheorie im Verkehr. / Der Koordinationsartikel.

Von A. Raaslaub.

In der Septemberausgabe der „Schweizer Monatshefte“ ist eine beachtenswerte Abhandlung erschienen über „Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Vorbild für eine nationale Verkehrsordnung“. Der Verfasser bleibt unter der Bezeichnung „Spectator“ anonym, dürfte aber seinen Gedankengängen nach sicher in den Reihen führender Köpfe der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu suchen sein.

Wenn die Schriftleitung einem Vertreter der privatwirtschaftlichen Richtung im Verkehrswesen unseres Landes das Wort gibt, so soll seine Aufgabe folgende sein: In erster Linie die Solidaritätstheorie im Rahmen der vorerwähnten Abhandlung vom privatwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus kritisch zu betrachten und — zum zweiten — grundfächlich zu den Problemen des gegenwärtig zur Behandlung stehenden Koordinationsartikels der Bundesverfassung Stellung zu nehmen.

Die Objektivität gebietet, vorweg anzuerkennen, daß die Gedankengänge von „Spectator“ viel Positives enthalten und den ehrlichen und von einseitiger Interessenverfechtung kaum getrübten Willen zur Schau tragen, die bestehenden, übermäßigen Spannungen in der schweizerischen Verkehrswirtschaft weitmöglichst zu beseitigen.

1. Die Solidarität der Verkehrsmittel und der Verkehrsträger.

a) Die historische Begründung.

Unsere kritischen Aussehungen beschränken wir hier vor allem auf das Prinzip, wonach der gesamte Verkehr ein Ganzes bilde und die verschiedenen Verkehrsträger unter sich finanziell solidarisch zu gelten hätten. Das wäre demnach so zu verstehen, daß immer jenes Verkehrsmittel, welches aus irgendwelchen Gründen finanziell geschwächt wird und namentlich unter der Konkurrenz eines andern zu leiden hat, von letzterem mit Geld und auf andere Weise unterstützt werden soll.

„Spectator“ weist auf eine historische Begründung und Analogie dieses Grundsatzes hin. Bei Inbetriebnahme der Eisenbahnen habe der Gesetzgeber zu Maßnahmen gegriffen,

„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 Postkasse, geschlagenen Wunden soweit als möglich zu heilen“.

Die Bahnen hätten deshalb kräftige Abgaben zugunsten der Postkasse zu leisten gehabt, die bis auf den heutigen Tag in der Form der Verpflich-

tung der Eisenbahn zur Gratisbeförderung der sogenannten Regalpost erhalten geblieben seien.

Betrachten wir diese Geschichte etwas näher. Es ist sehr instruktiv, in den Büchern und Zeitschriften nachzuschlagen, um sich über das Transportwesen in unserem Lande vor dem Aufkommen der Bahnen zu unterrichten. Bekannt ist das blühende Fuhrgewerbe, sei es als rein privates Unternehmertum, sei es in der Form der Pferdeposthalterei, am Gotthard, dieses- und jenseits des Passes. Hochinteressant sind die Erzählungen eines a. Landammann Isidor Meyer von Hospenthal über „Ursprung und der Gotthardverkehr“ — eine historische Abhandlung, die 1938 im „Uner Wochensblatt“ erschienen ist. Nicht minder fesselnd, namentlich sehr ausschlußreich in rechtshistorischer Hinsicht, sind die Darlegungen über das Verkehrswesen Graubündens¹⁾. Wir sehen dort, wie geradezu die gesamte Bevölkerung eines Landes, welches geographisch dazu bestimmt ist, den Kultur-, Güter- und Nachrichtenaustausch — mit einem Wort: den gesamten Verkehr zwischen zwei mächtigen Kulturzentren — zu besorgen, nahezu ausschließlich für und von dieser Aufgabe lebte. Zu diesem Zwecke waren die Bündner genossenschaftlich organisiert in sogenannten Porten (Transportverbände) mit eigentümlichen, jahrhundertealten Rechtsgebräuchen. Ähnliches sehen wir ferner im Wallis, im Berner Oberland und schließlich weitgehend auch im schweizerischen Mittelland, wo im 19. Jahrhundert Schritt für Schritt das private Pferdetransportwesen den neu gebauten Schienensträngen weichen mußte.

Inwieweit war es nun eine Selbstverständlichkeit, daß das neu aufkommende Verkehrsmittel, damals die Bahnen, dem alten Transportmittel Entschädigung leistete? „Spectator“ zieht dafür die Post zum Zeugen heran, indem die Postkasse schon im Privatbahnzeitalter kräftige Abgaben als Entschädigung erhielt.

Bezeichnend ist hier der Umstand, daß die Postkasse, also der Staat, für die Aufgabe der Postlinien von den damaligen Privatbahnen Entschädigungen forderte und erhielt. Kein Mensch dachte aber zu dieser Zeit daran, jene zu entschädigen, die dabei um Arbeit und Brot kamen. Das waren die Pferdehalter, die als Privatunternehmer mit dem Staat als Inhaber des Postregals im Vertrag standen und gegen angemessene Entschädigung die Arbeit leisteten, d. h. Postwagen, Pferde, Personal, Stallungen usw., stellten und vielerorts noch für den Straßenunterhalt, für Schneeräumung und für die Straßensicherheit aufkamen. Daneben existierten aber noch so und soviel kleinere und größere Transportunternehmer, die völlig auf eigenes Risiko Personen und Waren beförderten und dabei ihr Auskommen fanden. Alle diese Leute wurden finanziell nicht nach und nach, son-

¹⁾ Dr. Hermann Pfister: Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit. Chur 1913.

deren mit einem Schlag, ja mit einem Tag, vollständig ruinirt.

J. Meier schildert dies folgendermaßen:

„Wie mit einem Schlag schaltete der letzte Dezembertag 1881²⁾ die Tradition und Bedeutung des Urserntales im Verkehr mit deutschen und welschen Landen aus und ließ die reiche Erwerbsquelle unserer Bevölkerung versiegen. Wie viele Existenzien hat er auf einmal zerstört und wie viele Ursner zur Auswanderung gezwungen! Postillone, Fuhrleute, Pferdehalter, Weger, Wegknechte, Schmiede, Sattler, Wagner und die vielen Hilfskräfte, die mit dem Transitverkehr in Verbindung standen, wurden plötzlich ihrer Arbeit und ihres Verdienstes beraubt. Ganze Familien und Dutzende von jungen Leuten wanderten anfangs der 1880er Jahre, mangels anderer Erwerbsmöglichkeiten im Tale, nach Amerika.“

Laconisch sagt Dr. Pfister in seiner vorzitierten Abhandlung zur Eröffnung der Gotthardbahn:

„Ein Ereignis, das für den Kanton Graubünden und seine alten, internationalen Pässe einer Katastrophe gleichkam, weil damit die älteste und wichtigste Erwerbsquelle des Landes erloschen war.“

Wenn somit, wie in der Abhandlung „Spectators“, versucht wird, das Solidaritätsprinzip im Verkehr historisch zu begründen, so muß eine kritische Untersuchung feststellen, daß tatsächlich von einem Solidaritätsprinzip überhaupt nicht gesprochen werden kann, oder dann nur in ganz bestimmter und beschränkter Hinsicht. Verhielt es sich genau genommen doch nur so, daß ein Staatsbetrieb sich von privaten Unternehmungen, was damals die Bahnen noch ausschließlich gewesen sind, entstehen ließ. Die privaten Existenzien ließ man einfach zu Grunde gehen; wir haben hier geradezu ein Schulbeispiel, wie in wahrhaft brutaler Weise der Fortschritt der Technik wichtige Erwerbszweige vernichten kann.

Überlegen wir uns nun weiter, was uns heute als notwendig und richtig dargestellt wird: Von Bahnseite, nach der Verstaatlichung der Bahnen, somit vom Staat, wird das Solidaritätsprinzip im Verkehr als die Lösung des Verkehrsproblems propagiert. Das bedeutet in Wirklichkeit, daß sich wiederum der Staat, im Gewande der Bahnverwaltungen, von der Privatwirtschaft, d. h. vom Motorfahrzeugverkehr, entschädigen lassen will. So betrachtet, erhält die historische Wurzel der Solidaritätstheorie im Verkehr eine recht eigentümliche Bedeutung.

b) Die Solidarität zwischen Bahn und Post.

In der Abhandlung „Spectators“ wird eindringlich darauf hingewiesen, wie weitgehend die Bahnen als neues Verkehrsmittel die Post entschädigen mußten und bis zum heutigen Tage mit Lasten zugunsten der Post bedacht seien, was sich längst nicht mehr rechtfertige. Es sei sogar in amtlichen Berichten berechnet worden, daß allein die S. B. B. aus der

²⁾ Am 31. Dezember 1881 verkehrte die alte Gotthardpost zum letzten Mal, da inzwischen der Bahnverkehr durch den Tunnel eröffnet worden war.

Gratisbeförderung der Regalpost bis 1931 einen Einnahmenausfall von rund 130 Mill. Franken erlitten hätten. „Bei tarifmäßiger Abgeltung der Regalpost könnte die Staatsbahn jährlich mit Mehreinnahmen von 14 Millionen Franken rechnen.“ Es ist logisch, daß bei Annahme solcher Zahlen „Spectator“ es als selbstverständlich bezeichnet, „daß die Ablösung der Postlast zu den wichtigsten Revisionspunkten der Eisenbahngesetzgebung gehört.“

Doch auch dabei gehen die Meinungen sehr stark auseinander. 1934 ist aus der Feder des damaligen Generaldirektors der P. T. T., Dr. Reinhold Furrer, eine Broschüre erschienen, die sich unter dem Titel „Die Entschädigung der Bahnen für die Postführung“ mit dieser Frage beschäftigt. Dr. Furrer beweist in dieser Schrift genau das Gegenteil. Auf Grund der Abrechnungen der Jahre 1932/33 wird dargelegt, daß wohl die Bahnen für den Transport der Briefpost und der Pakete bis 5 Rg. nicht entschädigt werden, dafür aber aus andern Titeln umso mehr von der Post beziehen.

„Es kommt schließlich nicht so sehr auf die Faktoren an, die im Jahre 1872 in die Entschädigungsformel eingesezt worden sind, als auf das Resultat, das diese Formel heute unter veränderten Verhältnissen liefert. Es wird sich aus dem Folgenden ergeben, daß wenigstens jenen Bahnen, über die ein bedeutender Postverkehr flutet, auf Grund dieser Formel heute eine Abgabe ausgerichtet wird, die ihre ganze Traktionsleistung für die Post reichlich deckt.“

Dr. Furrer errechnet dann pro 1933 die kausalen Kosten für einen Postachskilometer auf den S. B. B. mit genau 6 Rappen. Die Postzahlung — resultierend aus den Abgaben auf den Poststücken über 5 Rg., die überdies als sechs mal höhere Frachtgebühr bezeichnet werden als der Durchschnitt der Verfrachter für die gleiche Leistung zu erlegen hat — belief sich aber nach den Angaben des Generaldirektors der Post im Jahre 1933 auf 15,7 Rp. pro Postachskilometer. Somit hätten also die S. B. B. im betreffenden Jahre pro Km.-Postachse 9,7 Rp. über die Bahnselbstkosten hinaus erhalten.

Wir betrachten es nicht als unsere Aufgabe, in diesen Haussstreit der öffentlichen Verkehrsunternehmungen einzutreten und für diese oder jene Seite Partei zu ergreifen. Registriert sei lediglich der gewiß nicht uninteressante Tatbestand, daß unser größter Bahnbetrieb behauptet, an den Gratisleistungen der Post jährlich rund 14 Millionen Franken Verluste zu erleiden, wogegen die gewiß nicht unberufene Persönlichkeit eines Generaldirektors der Postverwaltung im Jahre 1934 feststellte, die Post habe für jene Leistungen der Bahnen, für die sie von dieser entschädigt werden, so hohe Vergütungen zu erlegen, daß darin bereits „Subventionszahlungen“ stecken würden. Auf den weiteren Verlauf dieser Auseinandersetzung wartet die Privatwirtschaft mit Interesse.

c) Das Solidaritätsprinzip zwischen öffentlichem (Bahn) und privatem (Auto) Verkehr.

Der Bestand eines Solidaritätsverhältnisses zwischen öffentlichem und

privatem Verkehr dürfte als das Beweisergebnis der Ausführungen „Spectators“ zu bezeichnen sein. Wir haben vorstehend in kritischer Weise dargelegt versucht, daß eine historische Begründung, wie sie uns „Spectator“ unterbreitet, als sehr fragwürdig, d. h. im wesentlichen als tatsachenwidrig erscheint. Die historischen Betrachtungen „Spectators“ ergeben höchstens das bereits im letzten Jahrhundert geübte Solidaritätsprinzip zwischen öffentlichen Transportbetrieben. Nicht bewiesen ist die Solidarität innerhalb des gesamten entgeltlichen Verkehrs (nach unserer Untersuchung dürfte, wie oben geschildert, gerade das Gegenteil der Fall gewesen sein), geschweige denn der Einbezug des privaten, nicht gewerbsmäßigen Verkehrs (Wertverkehr) in dieses Solidaritätssystem. Im zweiten Abschnitt haben wir außerdem auf die Problematik des Solidaritätsprinzips zwischen Bahn und Post, also zwischen zwei öffentlichen Verkehrsbetrieben, aufmerksam gemacht.

„Spectator“ sieht die praktische Anwendung der Solidaritätstheorie in der Schaffung eines nationalen Verkehrs ausgleichsfonds. Sämtliche Verkehrsträger hätten dafür entsprechend ihrem Konkurrenzeffekt gegenüber dem öffentlichen Verkehr abgestufte Beiträge zu leisten. Der Zweck des Fonds würde dann darin bestehen, den öffentlichen Verkehr nicht auf dem Wege einer Einschränkung des privaten Verkehrs zu schützen (was man bisher unter dem Begriff „Verkehrsteilung“ eigentlich verstanden hat), sondern das finanzielle Gleichgewicht der Verkehrsmittel durch eine entsprechende Manipulation des Ausgleichsfonds herzustellen. Zu normalen Zeiten käme es somit darauf hinaus, daß der motorisierte Straßenverkehr Abgaben zu entrichten hätte, die den defizitären Bahnen zugeführt würden. Allerdings betont „Spectator“, daß damit nicht die eigentliche Sanierung der Bahnen herbeigeführt werden solle. Der nationale Verkehrs ausgleichsfonds hätte vielmehr erst dann zu spielen, wenn die Bahnunternehmungen durch den Staat völlig saniert worden sind. Die Beiträge aus diesem Fonds hätten die künftig laufende, technische Entwertung der bestehenden Verkehrsmittel finanziell zu bestreiten, die sonst in der Hauptsache vom Steuerzahler oder vom Bahnbenutzer in Form höherer Tarife aufzubringen wären.

Niemand wird es der privatwirtschaftlich orientierten Automobilwirtschaft übel nehmen können, wenn sie dieser Theorie mit großer Skepsis gegenübersteht. Der Straßenverkehr würde mit der grundsätzlichen Annahme dieses Prinzips ganz gewaltige Risiken eingehen. Auf alle Fälle wäre eine Zustimmung jener Kreise nur dann denkbar, wenn diese lediglich theoretisch zu begründende Solidaritätsidee von ganz wettlichen Garantien gegen Mißbräuche aller Art untermauert würde.

Gewiß geht aus den Ausführungen „Spectators“ deutlich hervor, daß der Zweck der Erhebung der Beiträge in den Ausgleichsfonds nicht darin liegen würde, damit bestimmte Verkehrsmittel, wie namentlich das Automobil oder einzelne seiner Verwendungsformen, zu unterdrücken. Es

muß jedoch zugegeben werden, daß damit gewissermaßen das Rezept gefunden wäre, um das Motorfahrzeug oder auch jede heute noch nicht bekannte technische Errungenschaft auf dem Gebiet des Verkehrs abzuwürgen. Der Verfasser dieser kritischen Zeilen glaubt es vorbehaltlos, daß dies nicht die Absicht eines „Spectators“ und vieler anderer seriöser Exponenten öffentlicher Verkehrsbetriebe ist. Daneben gibt es aber auf der Bahn- wie auf der Automobilseite extreme Parteiverfechter, die fanatisch nur die einseitigen Interessen im Auge haben und keine noch so geringe Gelegenheit vorbeigehen lassen, um der Gegenseite Schaden zuzufügen. Wer garantiert uns, daß die Annahme des Solidaritätsprinzips und die Schaffung eines Ausgleichsfonds nicht zum Kampfinstrument par excellence ausgebaut werde und statt der erhofften Entspannung der Kampf nur auf eine andere Basis verschoben wird?

Auf alle Fälle müßte es Sache der Bahnvertreter sein, der Automobilwirtschaft die Garantiemöglichkeiten klar und eindeutig aufzuzeigen und die Zweifel zu zerstreuen, die um eine solche Idee zwangsläufig auftauchen müssen. Diese Bedenken können nicht nur mit dem Appell an das gegenseitige Vertrauen und den guten Willen beseitigt werden. Hier bedarf es konkreter Tatsachen. Die Automobilwirtschaft fühlt sich berechtigt, die gewiß nicht leichte Beweislast in diesem Falle den Bahnen zuzuschieben. Sind es doch sie, die vom Automobil etwas und zwar sehr viel verlangen — und nicht umgekehrt.

Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß der Schreiber dieses Aufsaßes im August-Bierteljahresheft der „Automobil-Revue“ ebenfalls von der Idee der Schaffung eines nationalen Verkehrsfonds gesprochen hat. Der Zweck dieses Fonds ist dort allerdings ganz anders umschrieben worden. Nicht der Ausgleich der Finanzen, sondern die gemeinsame Förderung des Verkehrs war in diesem Falle als Zielsetzung bezeichnet. Träger eines solchen Fonds hätten sämtliche Verkehrsmittel zu sein, wobei die zusammengebrachten Summen jeweils zur positiven Förderung aller und nicht nur zur Stützung einmal des einen und dann wieder des andern Verkehrsmittels Verwendung finden müßten. Wir denken dabei an großzügigsten Ausbau und Propaganda, an Verbesserung technischer Einrichtungen usw.; immer im Bestreben, mehr Transportgut, mehr Reisende, mit einem Wort: jedem Verkehrsmittel mehr Arbeit zuzuhalten. Auch das entspricht selbstverständlich dem Solidaritätsgedanken im Verkehr, jedoch ganz anders verstanden und ausgelegt. Zedenfalls wäre damit die Gefahr vermieden, daß die finanziellen Zuflüsse von dieser oder jener Seite übermäßig bis prohibitiiv gesteigert würden und ein ewiger Streit darum entstünde, daß die Einen sich stets überlastet und die andern zu wenig entschädigt glaubten. Wenn der Streit, wie wir gesehen haben, schon zwischen zwei öffentlichen Verkehrunternehmungen über diesen Punkt mit Behemenz entbrannt ist, in wie weit höherem Maße müßte dies zwischen öffentlichen Verkehrsbetrieben

(Staatskapital) und dem privaten Verkehr (Privatkapital) der Fall sein!

Wir haben einleitend betont, daß in der Abhandlung „Spectators“ sonst viele positive Gedanken enthalten sind. Wenn die vorstehende Kritik auch als scharf und möglicherweise sogar als übertrieben empfunden wird, so liegt der Zweck nicht darin, eine solche Idee überhaupt zu vernichten, sondern in erster Linie ihre schwachen Seiten aufzudecken. Soll auf dieser oder ähnlicher gedanklicher Grundlage weiter diskutiert werden, so müssen die Verfechter solcher Ansichten den geäußerten Bedenken und Tatsachen Rechnung tragen. Um Ausmaß, in dem sie in der Lage sind, dies zu tun, zeigt sich schlußendlich der Wert der Idee überhaupt.

2. Der Koordinationsartikel.

Da heute alle diese Diskussionen in der Presse über Verkehrsfragen sich vor dem gleichen Hintergrund abspielen und offen oder versteckt jeder Artikelverfasser den im Wurfe liegenden Koordinationsartikel der Bundesverfassung im Auge, hat, soll auch hier zusammenfassend die Stellungnahme des Gros der Automobilwirtschaft zu dieser Frage dargestellt werden.

Hüten wir uns allerdings davor, in prinzipielle Negation zu versallen. Wenn wir oben von den extremen Interessenvertretern auch auf der Automobilseite gesprochen haben, wollen wir, selbst auf die Gefahr hin, uns in diesen Kreisen unbeliebt zu machen, zunächst zu dieser Einstellung ein Wort sagen. Sofern sich diese Leute von Anfang an ehrlich als grundsätzliche Gegner einer jeden Verständigung und Zusammenarbeit zu erkennen geben, so darf man bei ihnen wenigstens den Mut feststellen, sich offen zur absoluten Negation zu bekennen. Nicht einverstanden sind wir mit diesen Leuten dann, wenn sie um den Brei herumreden, Bedingungen stellen, dauernd neue Bedenken zu Einzelheiten äußern und im Grunde ihres Herzens nur negativ, ja destruktiv eingestellt sind. Es sollten alle jene, die auf beiden Seiten guten Willens sind, wenigstens in dem Punkte einig sein, daß das Bestehen eines Verkehrsproblems in der Schweiz zu bejahen ist, weshalb es zur Pflicht wird, Mittel und Wege zu suchen, um die bestehenden Unzulänglichkeiten und Spannungen möglichst zu beseitigen oder wenigstens zu mildern. Daß dabei die Ansichten über die Methoden auseinandergehen, ist selbstverständlich.

Als im Jahre 1937 der Entwurf zur sogenannten Autotransportordnung, in gewissem Sinne dem Surrogat für das 1935 in der Volksabstimmung verworfene Verkehrsteilungsgesetz, vorgelegt wurde, ist in der Botschaft die verfassungsrechtliche Lage dargelegt worden. Der Bundesrat erklärte daselbst, daß es auf Grund der bestehenden Verfassungsbestimmungen wohl angängig sei, das Autotransportgewerbe, d. h. den entgeltlichen, gewerbsmäßigen Personen- und Gütertransport mit Motorfahrzeugen, zu reglementieren. Dagegen sei es unmöglich, den nichtgewerbsmäßigen Verkehr für eigene Bedürfnisse, den sogenannten Werkverkehr,

gesetzgeberisch zu erfassen, weil dafür in der Verfassung auch jede Handhabe fehle. Gegen die Regelung und Beschränkung des Werkverkehrs wurden in dieser Botschaft allerdings nicht nur verfassungsrechtliche, sondern auch andere, namentlich militärische Bedenken, geltend gemacht. Schon damals wurde erklärt, diese Verfassungslücke müsse baldmöglichst ausgefüllt werden.

Die Gütertransportinitiative hatte neben der Verankerung des Prinzips „Fernverkehr auf die Schiene — Nahverkehr auf die Straße“ den Zweck verfolgt, die Schließung dieser Verfassungslücke zu beschleunigen. Dieser Absicht hat der Bundesrat mit Botschaft und Entwurf vom 19. Dezember 1941 entsprochen.

Wir treten nicht auf den Inhalt dieser Botschaft ein, sondern stellen lediglich fest, daß über die Absichten, wie diese neue Verfassungskompetenz des Bundes angewandt werden soll, nur höchst unklare Andeutungen gemacht werden.

Die Auffassung der Botschaft mag sicher weitgehend dazu beigetragen haben, daß sich weder der Ständerat noch der Nationalrat mit dem Wortlaut des Entwurfes einverstanden erklären konnten und beide Räte vorläufig zu abweichenden Redaktionen gelangt sind. Gegenwärtig steht dieses Geschäft immer noch im Stadium der Differenzbereinigung. Ihr Ergebnis dürfte voraussichtlich im März 1943 bekannt sein.

Das ist der Tatbestand, mit dem wir uns zu befassen haben. Von der Automobilwirtschaft wird verlangt, dem Bund die Kompetenz auf Regelung und Einschränkung des privaten, nichtgewerbsmäßigen Personen- und Güterverkehrs zuzugestehen, ohne irgendwelche Präzisierung über die Anwendung dieser Verfassungsermächtigung.

Was bedeutet der „freie Werkverkehr“ — der Ausdruck, mit dem man diese Verkehrsart generell zu umschreiben pflegt — für die Privatwirtschaft? Er ist das natürliche Mittel, um dauernd die Tarifpolitik der öffentlichen Transportanstalten zu überwachen und zu beeinflussen. Man nennt ihn deshalb auch den Tarifregulator. Sind mit Rücksicht auf den Stand der Technik die Beförderungspreise der Bahnen zu hoch oder läßt ihre Organisation in anderer Hinsicht stark zu wünschen übrig, wird die Zahl jener Firmen, die eigene Motorfahrzeuge halten, in dem Maße zunehmen, als diese Mängel in den Verfrachterkreisen empfunden werden.

Man sucht diesem Argument mit dem Hinweis zu begegnen, daß es eine kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten gebe, in der die Privatwirtschaft vertreten sei und wo eigentlich die Tarifpolitik gemacht werde. Doch weiß jeder, daß ein wesentlicher Unterschied besteht, ob — analog gesprochen — der Kurs der Staats- oder Wirtschaftspolitik allein durch die vom Volk gewählten Männer bestimmt wird, oder ob von Zeit zu Zeit eine Volksabstimmung korrigierend eingreifen kann. Genau

gleich verhält es sich mit der Tarifpolitik der öffentlichen Verkehrsunternehmungen und der andauernden plebiszitähnlichen Wirkung des freien Werkverkehrs.

Die Bedeutung des Werkverkehrs als Tarifregulator wird neuestens auch so zu entkräften versucht, daß erklärt wird, heute sei das Motorfahrzeug aus kriegswirtschaftlichen Gründen als Konkurrent ausgeschaltet, das Korrektiv des freien Werkverkehrs könne nicht spielen und trotzdem habe man bisher von Tariferhöhungen bei den Bahnen abgesehen. Doch auch heute ist eben dieses Korrektiv noch nicht ausgeschaltet, denn man möge es einmal versuchen, die Tarife herauszuschrauben; die Reaktion wird in dem Augenblick vehement einsetzen, da es wieder möglich sein wird, genügend Treibstoffe und Pneus zu erhalten. Diese Drohung schwebt auch jetzt noch dauernd in der Luft, und es ist durchaus begreiflich, daß die Bahnen sie ausschalten möchten.

Unter den geschilderten Umständen ist es gewiß begreiflich, wenn die Automobilwirtschaft schwere Bedenken gegen diesen Koordinationsartikel hegt. Ja, es wäre von ihrem Standpunkt aus unverantwortlich, wenn man bedingungslos der Erteilung dieser Verfassungskompetenz zustimmen würde. Es ist deshalb versucht worden, in Eingaben an die Parlamentsmitglieder diese Zusammenhänge zu erklären und auf die möglichen Konsequenzen aufmerksam zu machen.

Die Via Vita als Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des Straßenverkehrs hat die Voraussetzungen gekennzeichnet, unter welchen eine Zustimmung ermöglicht werden könnte. In ihren Eingaben ist erklärt worden, daß, wenn an der verfassungsmäßigen Ermächtigung auf eine Regelung des Werkverkehrs festgehalten wird, verbindlich und eindeutig vor einer Volksabstimmung bekannt gegeben werden müsse, was für eine gesetzliche Regelung in diesem Sektor beabsichtigt sei. Gleichzeitig ist die Garantie verlangt worden, daß jedes auf diesem Verfassungsartikel basierende Gesetz dem fakultativen Referendum unterstellt werde, somit dringliche Bundesbeschlüsse ausdrücklich verunmöglicht wären. Schließlich wurde auch dargelegt, daß man endlich ernsthaft an die Sanierung der schwierischen Bahngesellschaften herantreten müsse, d. h. daß die seit 1936 bestehende Gesetzesvorlage über die Sanierung der S. B. B. einmal zu verabschieden sei. Solange damit nicht Ernst gemacht wird, dürfte der Verdacht nicht zu beseitigen sein, daß die Sanierung mehr über den in aller Eile unter Dach zu bringenden Koordinationsartikel versucht wird als auf dem Wege der unvermeidlichen finanziellen Zuschüsse seitens des Staates.

Gewiß muß anerkannt werden, daß in beiden Räten versucht wurde, diesen Bedenken in verschiedener Hinsicht Rechnung zu tragen. So wurde eine Redaktionsänderung dahin vorgenommen, daß die Koordinationsordnung auf dem Wege der Gesetzgebung (oder „durch Gesetz“) zu erfolgen

habe. Damit war an die Ausschließung der Legiferierung auf dem Dringlichkeitswege gedacht worden. Bundesrat Dr. Celio hat dazu im Parlament allerdings eindeutig erklärt, unter den Begriff „Gesetzgebung“ falle nach Art. 89, Abs. 3 B. V. nötigenfalls auch der dringliche Bundesbeschluß. Der Nationalrat hat in der Dezemberession infolgedessen einer weiteren textlichen Präzisierung zugestimmt. Seine vorberatende Kommission hat gestützt auf ein Gutachten des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes den Wortlaut des Verfassungsartikels folgendermaßen ergänzt:

„Der Bund ordnet auf dem Wege der Gesetzgebung im Sinne von Art. 89, Absatz 2 der Bundesverfassung den Verkehr . . .“

Damit soll jede Möglichkeit der Legiferierung auf dem Dringlichkeitswege eindeutig ausgeschaltet worden sein. Der Bundesrat hat sich, anscheinend nur ungern, mit dieser Einschränkung einverstanden erklärt. Es fehlt jetzt noch die Annahme dieser letzten Formulierung durch den Ständerat.

Damit hätten das Parlament und der Bundesrat einem Begehr von der *Via Vita* entsprochen, dessen prinzipielle Bedeutung kaum überschätzt werden kann.

Der Forderung auf Bekanntgabe der Absichten und Richtlinien für eine künftige Gesetzgebung wird entgegengehalten, es sei gar nicht möglich, diesbezüglich etwas Bestimmtes festzulegen, da die Zukunft bei der gegenwärtigen Weltlage gänzlich im Dunkel liege. Bundesrat Dr. Celio hat dafür den bezeichnenden Satz formuliert: „*L'incertitude est la seule certitude*“. Sicher nicht zu Unrecht wird daraufhin von automobilistischer Seite erklärt, unter diesen Umständen sei es auch in keiner Weise gerechtfertigt, in aller Eile neue Verfassungsgrundlagen zu schaffen, wenn man gar nicht wissen könne, ob die Zukunft nicht ganz andere Lösungen erfordere.

Tatsächlich ist es für die Automobilwirtschaft sehr bedauerlich, daß nicht einmal die gröbsten Umrisse künftiger Lösungen fixiert werden können. Weder die Behörden, noch die zuständigen Vertreter der öffentlichen Transportanstalten haben bis heute verbindlich erklärt können oder wollen, ob man immer noch an eine Verkehrsteilung im Sinne der technischen Einschränkung des einen Verkehrsmittels zu Gunsten des andern denkt oder einer Ordnung entsprechend der Abhandlung „*Spectators*“ endgültig den Vorzug geben will. Es wäre u. a. Pflicht der verantwortlichen Behörden, hierüber eine Abklärung herbeizuführen, sei es durch Aufstellung eines eigenen Programms, sei es durch Annahme einer Übereinkunft zwischen den Exponenten der Bahn und des Automobils.

Die Bedenken bezüglich der Verschleppung der Sanierung der Bahnunternehmungen werden damit pariert, daß erneut die Dringlichkeit dieses Geschäftes betont wird und man darauf hinweist, es sei nun die Sanierung der Privatbahnen im Jahre 1942 an die Hand genommen worden, wobei festzustellen ist, daß der Finanzbedarf dafür nicht einen Bruchteil dessen ausmacht, was gesamthaft für diese Aktion für notwendig gehalten wird.

Wenn man offen sein will, so muß man mit Bedauern konstatieren, daß die Vertreter der zuständigen Behörde das Problem des Koordinationsartikels ausschließlich taktisch zu behandeln und lösen suchen als in anderer, oben angedeuteter Richtung. So wird nicht versäumt, heute damit zu drohen, ein Nichtzustandekommen oder eine Verwerfung des Koordinationsartikels habe zur Folge, daß an eine Fortsetzung der mühsam in Einführung begriffenen Autotransportordnung nicht zu denken sei. Bekanntlich ist dieser Bundesbeschuß auf 5 Jahre, d. h. bis zum 15. August 1945, beschränkt und soll dann durch ein Gesetz abgelöst werden. Die Tendenz dieser Erklärungen geht selbstverständlich dahin, das Autotransportgewerbe zwangsmäßig auf die Seite der Befürworter eines solchen Verfassungsartikels zu bringen und damit die voraussichtlich ablehnende Front der Automobilwirtschaft aufzuspalten. Es ist die Anwendung der Taktik des „divide et impera“. Wir können in diesem Falle jedoch nicht an den Erfolg dieses Vorgehens glauben, da die ablehnende Haltung nicht auf kleine und unbedeutende Kreise beschränkt sein wird, sondern eben in einem Umfang vorhanden sein dürfte, der in einer Volksabstimmung den Ausschlag geben könnte.

In Bezug auf die Autotransportordnung können wir keinen triftigen Grund aussindig machen, weshalb nicht auf den Zeitpunkt des Ablaufes ihrer Geltungsdauer ihr Inhalt in ein ordentliches Gesetz gekleidet werden könnte. Ernsthafe Gegner dieser Ordnung sind weniger denn je ersichtlich. Es wird Sache der Behörde und der dabei mitwirkenden Berufsverbände sein, durch vernünftige Anwendung dieser Ordnung selbstverständlich und unentbehrlich werden zu lassen. Das dürfte weitgehend eine Angelegenheit des guten Willens sein.

Überlegen wir uns ruhig alle Umstände, so dürfte es nicht anders denkbar sein, als daß bei einem Andauern der gegenwärtigen Zustände die Autotransportordnung aus kriegswirtschaftlichen Gründen weiterhin vollzogen werden müßte. Ist jedoch inzwischen der Krieg beendet worden, so werden wir wohl vor weit wichtigeren Sorgen stehen, als uns um eine Autotransportordnung zu streiten und deren sofortige Aufhebung zu verlangen.

Im Dezember haben die maßgebenden Organe der beiden größten Verbände der Automobilhalter gegen den Verkehrsartikel Stellung bezogen und ihm den Kampf angesagt. Der Automobil-Club der Schweiz und der Touring-Club vertreten die Auffassung, daß grundsätzlich die Selbstleistung im Verkehr, d. h. der unentgeltliche Transport von Personen und Sachen auf der Straße, frei bleiben müsse, somit auch in der Bundesverfassung nicht die Kompetenz zur gesetzlichen Regelung dieser Materie erteilt werden dürfe. Die Via Vita als Spitzenorganisation wird nach der Verabschiedung des Verkehrsartikels im Parlament endgültig zu der Frage Stellung nehmen. Im Hinblick auf die erwähnte Haltung von T. C. S. und A. C. S. sowie zahlreicher anderer automobilistischer Vereini-

gungen dürfte zu erwarten sein, daß auch in einer Mitgliederversammlung der Via Vita mit großem Mehr die Ablehnung dieser Verfassungsergänzung beschlossen wird.

In Straßenverkehrskreisen würde man es in gewissem Sinne begrüßen, wenn die Volksabstimmung bald angesetzt würde, damit diese Angelegenheit rasch erledigt wird, weil die Aussichten für die Verwerfung in nächster Zeit als günstig beurteilt werden. Man könnte sich deshalb fragen, ob der Bundesrat nicht klug beraten wäre, wenn dieser Artikel vorläufig noch gar nicht zur Abstimmung gebracht würde.

Ohne Zweifel bedarf Verschiedenes noch der Ablärfung. Inzwischen würde man die S. V. B.-Sanierung endgültig bereinigen und an die Hand nehmen können. Auch würde sich vielleicht in absehbarer Zeit deutlicher abzeichnen, wofür diese Gesetzgebungskompetenz tatsächlich als nötig befunden wird. Neuestens wird ja behauptet, diese Verfassungsrevision sei als Vorbereitung der internationalen Zusammenarbeit im Verkehrswesen nach dem Kriege erforderlich. Auch auf diesem Gebiet müssen wir aber noch Entwicklungen abwarten, die zu beeinflussen nicht in unserer Macht steht. Eine Verschiebung der Volksabstimmung aus Erwägungen ähnlicher Art haben wir übrigens bereits bei den Wirtschaftsartikeln der Bundesverfassung erlebt.

So wie wir die Dinge heute beurteilen können, ist die Prognose, die wir dem Zustandekommen eines Koordinationsartikels der Bundesverfassung stellen müssen, sehr ungünstig, sofern das Volk darüber noch im laufenden Jahre abzustimmen hätte. Immerhin besteht noch eine Möglichkeit, daß in der von uns angedeuteten Richtung, die zur Beseitigung der Gegnerschaft führen könnte, ernsthafte Anstrengungen unternommen werden. Abschließend hoffen wir, gezeigt zu haben, daß die Opposition sich nicht nur auf blinde Negation begründet. Für die Privatwirtschaft steht vielmehr die Preisgabe von sehr bedeutenden Rechten auf dem Spiele, die wertmäßig gar nicht bemessen und in allen ihren Konsequenzen kaum richtig erfaßt werden können.

Mit dieser Tatsache müssen die Befürworter rechnen. Sie kann weder verschwiegen noch mit Gegenargumenten einfach aus der Welt geschaffen werden.