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

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 23 (1943-1944)

Heft: 6

Artikel: Bemerkungen zur Frage der Solidarität im Verkehrswesen

Autor: Britschgi, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-159069

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: 02.12.2025

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

Bemerkungen zur Frage der Solidarität im Verkehrswesen.

Bon 3. Britfchgi.

Tropdem die Abstimmunng über den Artikel 23ter der Bundesversassung vorläufig verschoben worden ist, kommt die Diskussion über das schweis zerische Verkehrsproblem nicht zur Rube. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, in welchem Umfang und mit welchen Mitteln ber Staat in die Organisation bes gesamten Berkehrs einzugreifen hat. Die Meinungsverschiedenheiten, die dabei auftauchen, können nicht auf die einfache Formel "zügelloser Verkehrsliberalismus einerseits, vernünftige staatliche Verkehrsregelung anderseits" gebracht werden. Der Grundsat, der öffentliche und auch wesentliche Teil des privaten Berkehrs bedürfen der Lenkung und Aufsicht des Staates, wird von niemandem bestritten. Rur in bezug auf das Ausmaß des staatlichen Eingriffes und der dabei anzuwendenden Mittel bestehen Differenzen. Die öffentlichen Berkehrsanstalten, gang besonders die Bahnen reden einem umfassenden Berkehrsetatismus das Wort, den sie theoretisch zu rechtfertigen suchen. Die von Spectator in ben "Schweizer Monatsheften" aufgestellte These der Solidarität im Verkehrswesen stellt einen solchen Rechtfertigungsversuch bar. Da ber Begriff ber Solibarität etwas Bestechendes hat, scheint eine nochmalige kritische Beleuchtung der von Spectator entwickelten Gedankengange notwendig zu fein *).

Die Grundidee der Solidaritätstheorie kann wie folgt resumiert wersden: Der öffentliche Verkehr (und dabei wird besonders an die Bahnen gedacht) muß im Landesinteresse aufrecht erhalten bleiben. Das ist aber nur durch Zuschüsse an die Verkehrsanstalten möglich, die eine Reihe gemeinswirtschaftlicher Aufgaben übernehmen müssen und in ihrer Betriebsführung nicht frei sind. Diese Zuschüsse sollen nicht durch die Gesamtheit der Steuersahler aufgebracht werden, sondern durch die Besitzer privater Verkehrssmittel, insbesondere die Automobilisten. Der gesamte Verkehr bilde eine Einheit, die zur Begründung einer sinanziellen Schicksalsgemeinschaft aller Verkehrsmittel führe, die Besitzer neuer Verkehrsmittel hätten deshalb eine Entschädigung zu bezahlen, wenn ihre Tätigkeit eine Entwertung der bestehenden Verkehrseinrichtungen zur Folge hat.

Die wesentlichen Elemente der Solidaritätsthese sind die folgenden:

1. Die Erhaltung des öffentlichen Bertehrs.

Ich möchte vorwegnehmen, daß der fahrplanmäßige öffentliche Ver-

^{*)} Bgl. die Aufjätze: Spectator: "Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Borbild für eine nationale Verkehrsordnung". September 1942, S. 295 ff. A. Raaflaub: "Kritische Betrachtungen zur "Solidaritätstheorie" im Verkehr." Januar 1943, S. 537 ff. Spectator: "Bausteine für eine nationale Verkehrspolitik." Mai 1943, S. 65 ff.

tehr auf einer möglichst großen Anzahl von Strecken eine zwingende Notwendigkeit ist und daß dabei den Bahnen eine überragende Rolle zufällt. Als Gesamterscheinung ist dieser Verkehr aber nicht gefährdet, selbst wenn
die Anzahl der privaten Motorsahrzeuge sich noch stark vermehren sollte. Eine solche Entwicklung könnte zwar gewisse organisatorische Anderungen
im öffentlichen Verkehr notwendig machen. So würde wohl mit der Zeit der Ersat von Nebenbahnlinien durch Automobillinien in Frage kommen. Dies
wäre aber keineswegs eine Aushebung des öffentlichen Verkehrsdienstes,
sondern nur eine Anderung des dabei verwendeten Verkehrsmittels. Es
kann nicht Aufgabe der Verkehrspolitik sein, die heutige Organisation und
Struktur des öffentlichen Verkehrs in seinen Einzelheiten zu erhalten und
rein statisch zu wirken.

Die Weiterführung der öffentlichen Berkehrsdienste darf nicht mit der Erhaltung des in den bestehenden Berkehrseinrichtungen investierten Kapistals verwechselt werden. Auch eine noch schlimmere Finanzlage der Bahnen würde zwar zu sinanziellen Berlusten für die Aktionäre, die Darlehenssgläubiger und die Garanten, zu denen der Bund und gewisse Kantone geshören, sühren, jedoch nicht die Einstellung des Bahnbetriebes zur Folge haben. So lange ein Bahnunternehmen noch einen erheblichen überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ausweist (und dies ist bei den meisten Bahnen der Fall), kommt die Einstellung des Betriebes kaum in Frage. Da sowohl der Grundbesitz als auch das Material dieser Unternehmen schwer realisierdar sind, würde ein Liquidationsversahren den Gläubigern und Garanten bedeutend höhere Berluste verursachen als eine Weitersührung des Betriebes nach einer angemessenen Entschuldung.

Das Schicksal des in den Bahnen investierten Kapitals ist ein sehr ernstes Problem, da der Staat große Garantieverpflichtungen übernommen hat. Tropdem rechtsertigt der Bunsch, Kapitalverluste abzuwenden, nicht jene scharfen Eingriffe in die normale Entwicklung des Berkehrs, die disstutiert werden könnten, wenn es wirklich um Sein oder Nichtsein der öffentslichen Berkehrsbedienung ginge.

2. Die Ginheit des Berfehrs.

Spectator betrachtet den Verkehr als eine Einheit. Dies ist ohne Zweisel möglich, denn je nach dem gewählten Kriterium kann man beliebig gedankliche Einheiten und Sammelbegriffe bilden und das ganze Weltall in kleinere oder größere Gruppen aufteilen. Aus der gedanklichen Konstruierung solcher Sammelbegriffe ergeben sich aber nicht ohne weiteres praktische Konsequenzen, und noch viel weniger besteht zwischen allen Dingen, die auf einen gleichen Nenner gebracht werden können, eine finanzielle Schicksalsgemeinschaft. Wenn man den gesamten Verkehr als Sammelbegriff betrachtet, muß man sich der wesentelichen Lichen Unterschiede in Struktur und Aufgabe der einzzelnen Teile dieses Komplexes bewußt bleiben.

Der Verkehr sett sich aus der individuellen Verkehrstätigkeit für eigene Bedürfnisse (Eigenverkehr) und aus dem Betrieb von Transportunternehmen (gewerbsmäßiger Verkehr) zusammen. Die Tätige keit der Transportunternehmen besteht in der entgeltlichen Ausführung von Transportverträgen, die mit Dritten abgeschlossen werden. Zum gewerbsmäßigen Verkehr gehören sowohl der öffentliche Verkehr, der fahreplanmäßig bestimmte Strecken bedient (Bahn, Autolinien der Post, Schiffsahrtslinien, Fluglinien) als auch der gewerbsmäßige Privateverkehr verkehr, Fuhrhalter, Camioneure).

Im Eigenverkehr dagegen werden keine entgeltlichen Transportverträge ausgeführt, sondern mit eigenen Mitteln persönliche Ortsveränderungen oder Transporte der eigenen Baren ausgeführt (oder Barentransporte vorgenommen, die nicht Gegenstand eines Transportvertrages, sonsdern Bestandteil eines umfassenderen Berkvertrages sind). Der Berkverkehr mit Lasts oder Lieferwagen und die Fahrt im eigenen Personenautomobil sind nur Teile des Eigenverkehrs. Auch der Fußgänger, der Radsahrer, der Pferdes und Fuhrwerkbesitzer etc. üben eine individuelle Verkehrstätigkeit aus, sie verwenden dabei nur keine oder technisch weniger entwickelte Hilfse mittel als der Automobilist.

Bis vor furzem bestand das Ziel der öffentlichen Berkehrsanstalten darin, innerhalb des gewerdsmäßigen Berkehrs eine Regelung zu treffen, die auch die privaten gewerdsmäßigen Transporteure einbezieht. Sie trasen dabei auch bei der privaten Automobilwirtschaft auf ein großes Berständnis. Die heutigen Bestrebungen gehen aber bedeutend weiter. Man verlangt Einschränkungen oder neue Finanzeleistungen des nicht gewerdsmäßigen Berkehrs zusgunsten des öffentlichen und zum Teil auch der prievaten gewerdsmäßigen Transporte. Es handelt sich heute nicht so sehr um eine Gestaltung des Berhältnisses zwischen dem öffentlichen und privaten Berkehr, sondern um die Frage, wie die Beziehungen zwischen dem gewerdsmäßigen Berkehr (öffentlich und privat) und denzienigen Personen, die ihre eigenen Transportbedürsnisse mit eigenen Mitteln befriedigen, geregelt werden sollen.

Es wird darauf hingewiesen, daß für den gewerdsmäßigen Verkehr, ganz besonders für die öffentlichen Verkehrsanstalten, nicht die gleichen Spielregeln bestehen wie für die Eigentransporte. Der öffentliche Verkehr mußte Bindungen wie Betriebspflicht, Transportpflicht, Tarispflicht und Fahrplanpflicht übernehmen, und auch der gewerbsmäßige Privatverkehr ist durch die Autotransportordnung in seiner Betriebsführung eingeschränkt (Konzessionspflicht, Tarisregelung).

Es stellt sich nun die Frage, ob eine unterschiede liche Behandlung des gewerbsmäßigen und des Eigene verkehrs nicht in den tiefen Strukturunterschieden der beiden Berkehrsarten begründet ist.

Beite Gebiete der gewerblichen Tätigkeit, bei der dem Bublikum gegen Entgelt Dienstleistungen angeboten werden, sind staatlich reglementiert (Fähigkeitsausweise, Patente, Konzessionspflicht). Dabei hat man sowohl die allgemeinen Landesintereffen als auch den Schut des Publikums und ben Schutz einzelner Gewerbezweige gegen die Ronkurreng im Auge. Es besteht kein Zweisel darüber, daß der gewerbsmäßige Verkehr der staatlichen Kontrolle bedarf. Dies gilt in erster Linie für den öffentlichen Berkehr, der nicht nur Pflichten, sondern auch bedeutende rechtliche Privilegien besitt. Gine freie Konkurrenz zwischen den öffentlichen Berkehrsunternehmen und die uneingeschränkte Möglichkeit für private Gesellschaften, auf beliebigen Strecken öffentliche Verkehrsbienfte einzurichten, mas voller Berkehrsliberalismus wäre, wird von niemandem gefordert. Trop schweren Bedenken ist auch die wirtschaftliche Freiheit des privaten Transportgewerbes aufgegeben worden, das im mahren Sinne bes Wortes der Ronfurrent des öffentlichen Vertehrs ift, da es sich zum Teil an den gleichen Rundenfreis wendet.

Die für die gewerbliche Tätigkeit geltenden Regeln können aber nicht ohne weiteres auf die Selbstleistung übertragen werden. Wer seine Gesundheit mit Hausmitteln wieder herstellen will, braucht kein medizinisches Staatsezamen und wer für sich selbst kochen will, kein Wirtschaftspatent. Im Transportwesen ist die Anwendung von Bindungen wie die Betriebspsslicht, die Tarispsslicht, die Transportpslicht, die Fahrplanpslicht auf die Eigentransporte völlig undenkbar, da diese Pflichten die Beziehungen mit der Transportkundschaft betreffen, die bei Selbsttransporten gar nicht vorhanden ist. Gewisse dem öffentlichen Berkehr auserlegte Pflichten betreffen übrigens organisatorische Betriebsmaßnahmen, die auch ohne gesetzliche Bindungen kaum zu umgehen wären. Ein Bahnbetrieb ohne bestimmte Fahrpläne ist kaum denkbar. Die Tarisgestaltung wird im wesentlichen durch das Gesetz von Angebot und Nachsrage bestimmt, wobei zu hohe Tarise zu starker Berminderung des Kundenkreises führen müssen.

3. Finanzielle Solidarität innerhalb des gesamten Bertehrsmesens.

Da man aus der Betonung der Einheit des Verkehrs nicht den Schluß ziehen kann, alle Formen des Verkehrs seien gleichen Regeln zu unterwerfen, versucht man den Ausgleich für die Verschiedenheit der Behandlung anderweitig zu finden.

Während die Litra-Initiative hauptsächlich das Rezept der Distanzbeschränkungen für den Lastwagenverkehr vorsah, betrachtet Spectator den Ausgleich durch sinanzielle Maßnahmen als die geeignete Lösung. Er faßt die sinanzielle Schicksalsgemeinschaft des Verkehrs offensichtlich in dem Sinne auf, daß der gesamte private Verkehr unter Einschluß der Eigentransporte für die Desizite der öffentlichen Verkehrsunternehmen haftbar gemacht werden soll.

Der Solibaritätsbegriff, der den Vorschlägen Spectators zu Grunde

liegt, dürfte kaum allgemein gültig sein. Nur innerhalb des gewerbsmäßigen Berkehrs (ber, wie gesagt, sowohl die öffentlichen wie die privaten Transporte gegen Entgelt umfaßt) wäre eine auf gegenseitigen Leistungen beruhende Solidarität möglich. Diese Unternehmen nehmen Transportauftrage von Dritten entgegen. Sie könnten die vom Publikum angebotenen Transporte unter sich aufteilen und eine Art freiwilliges ober auf staatlichem Zwang beruhendes Transportkartell bilden. Gang anders verhält es sich aber, wenn die Besitzer von Jahrzeugen bes Eigenverkehrs Abgaben an die öffentlichen Berkehrsanstalten leiften jollen. Da der Eigenverkehr keine Transporte gegen Entgelt für Dritte vornimmt, fällt eine Teilnahme an der Aufteilung der Transportauftrage außer Betracht. Der Eigenverkehr murbe zu einer völlig einseitigen Leistung verpflichtet und wäre innerhalb der "finanziellen Schickfalsgemein= ichaft" nur der Bahlende, nie aber der Empfangende. Beitrage der öffentlichen Berkehrsanstalten an die Unterhaltungs- und Betriebskosten privater Kahrzeuge, an den Straßenbau oder an das Autogewerbe, verbilligte Billette für Automobilbesitzer, die ihr Fahrzeug nicht uneingeschränkt verwenden können, etc. fommen auch in der größten Notlage des privaten Bertehre taum in Frage, wie die Erfahrungen ber gegenwärtigen Beit zeigen. Ein Berhältnis, das nur einseitige Leistungen vorfieht, kann man wohl nicht als Solibarität bezeichnen.

Aus den Ausführungen von Spectator ergibt sich, daß er gar nicht an eine Solidarität mit gegenseitigen, einigermagen ausgeglichenen Leistungen bentt, sondern an einen Schabenersat bes privaten Berkehrs an die öffentlichen Transportanstalten. Der private Motorfahrzeugbesitzer foll wenigstens teilweise "für die Schäden, die dem Staat aus der völlig ungeordneten Tätigkeit des Privatverkehrs entstehen", aufkommen. Diefer Schaben besteht offenbar im Entzug von Transportvolumen. Jede Entschädigungsforderung fest aber die Berletung gesetlicher ober vertraglicher Rechte voraus. Nur wenn den Bahnen ein Transportvolumen entzogen wird, auf das fie Anspruch hätten, können sie entweder die Unterlassung der schädigenden Handlung oder statt dessen eine entsprechende Geldleiftung fordern. Alle Forderungen ber Bahnen gegenüber der privaten Bertehrswirtschaft gehen auf die Grundidee zurück, der legitime Berkehrs= besitz ber Schiene sei durch das Automobil geschmälert. Während ein Teil der Bahnvertreter die teilweise Unterlassung der schädigenden Sandlung durch Einschränkungen des privaten Motorfahrzeugvertehrs forbert (Diftanzbeschränkungen, Berbote gewisser Straffenstrecken für Motorfahrzeuge, Konzessionspflicht), wählt Spectator die scheinbar mildere Form des Schadenersates.

Rechtlich besteht nun aber kein allgemeines Transportmonopol des öffentlichen Verkehrs, das durch den Privatverkehr verletzt würde. Nur intern wird der öffentliche Verkehr in dem Sinne von der Monopolidee

beherrscht, daß lediglich die konzessionierten Unternehmen das Recht der regelmäßigen Streckenbedienung besitzen. Es war deshalb nichts Außersgewöhnliches, daß die Post von den Bahnen Ausgleichsleistungen verlangte, als sie einen wesentlichen Teil des öffentlichen Verkehrs übernahmen. Die Post verzichtete damals auf gesetzlich fundierte Borsrechte, und nur dieser Verzicht, nicht aber eine unklar erfaßte Solidarität war der Ausgangspunkt der Gegensleistungen der Ghiene. Die Beziehungen zwischen zwei Institutionen des öffentlichen Verkehrs können nicht als Vorbild für das Verhältnis des öffentlichen Verkehrs zur privaten Transportwirtschaft dienen. Die Bahnen verzichten nicht auf ein Recht, wie es seinerzeit die Post ihnen gegenüber getan hat, wenn sie zulassen, daß jemand eine Reise im eigenen Automobil vornimmt oder seine eigenen Waren im Lastwagen besördert. Sie haben deshalb auch keinen Anspruch auf eine Gegenleistung für einen solchen Verzicht.

Es ist noch zu untersuchen, ob de lege ferenda den öffentlichen Transportanstalten eine Stellung eingeräumt werden soll, die auf die Idee zurückgeht, die Bahnen (oder ganz allgemein der gewerbsmäßige Verkehr) hätten gegenüber der Wirtschaft und dem Bürger Anspruch auf eine Zuweisung von Transporten oder, im Falle einer Verletzung dieses Anspruches, ein Anrecht auf Entschädigung (unvollkommenes allgemeines Transportmonopol) und die individuelle Verkehrstätigkeit bedeute einen Einbruch in den ihnen zustehenden Verkehrsbesitz.

Der Konflikt zwischen ben gewerbsmäßigen Transporten einerseits und dem Eigenverkehr anderseits ergibt sich weitgehend aus den Wechselfällen der technischen Entwicklung. Die Erfindung der Lokomotive hat seinerzeit den Berkehr grundlegend umgestaltet. Da es sich um ein neues, fehr leiftungsfähiges Transportmittel handelte, das nur im öffentlichen Berkehr verwendet werden kann und fein Instrument des individuellen Privatverkehrs ift, trat die Bedeutung des Privatverkehrs eine Zeitlang stark zurück. Erst die technische Entwicklung des Fahrrades und des Automobils stellte zwischen dem tollettiven öffentlichen Bertehr und dem individuellen Eigenverkehr wieder ein gemisses Gleichgewicht her. Inzwischen sind aber die Bahnunternehmen zu mächtigen, zum Teil verstaatlichten Unternehmen herangewachsen, in benen gewaltige Rapitalien investiert sind und die nun alle Hebel in Bewegung seten, um das praktische Transportmonopol, das sie seinerzeit besagen und das durch die Entwicklung bedroht ift, durch Zwangsmagnahmen zu erseten. Wenn die öffentlichen Berkehrsanstalten einen gewissen Schut gegen die Entwicklung der gewerblichen Privattransporte verlangen, jo überschreiten jie kaum den Rahmen heute geläufiger Schutmagnahmen. Wer Transporte gegen Entgelt vornimmt, ist ihr eigentlicher Konkurrent, da er die gleiche oder eine ähnliche gewerbliche Tätigkeit ausübt und sich zum Teil um die gleichen Transportaufträge bewirbt. Sobald aber verlangt wird, daß auch die Eigentransporte

eingeschränkt oder abgabepflichtig werden sollen, wird ein Gewerbeschutz gefordert, der auf völlig neuen Grundsätzen beruht und elementare Freiheiten antastet.

Wie bei jeder gewerblichen Tätigkeit beruht die Daseinsberechtigung der öffentlichen und privaten Transportunternehmen auf der Tatsache, daß Dritten Leistungen angeboten werden, die sie nicht selbst vornehmen können ober wollen. Gegenüber dem Publitum besteht tein Anspruch auf Rundschaft. Die Zwangskundschaft oder ihr Erjat durch Ausgleichsabgaben ist als Gewerbeschut neu und bedeutet begrifflich eine fehr umwälzbare Underung der elementaren Organisationsgrundsätze unserer Birtschaft. Man betrachtet es als eine Selbstverftändlichkeit, daß jedermann die freie Bahl hat, sich selbst zu rasieren oder zum Coiffeur zu gehen, zu hause zu effen ober im Restaurant, sich ein eigenes haus zu bauen ober in einem Mietshaus zu wohnen. Diese Freiheit der Selbstbedienung ist kein absolutes Recht, fie besteht aber ohne Zweifel im Berhältnis zwischen Publikum und Gewerbe. Ihre Ausschaltung in der Transportwirtschaft würde in bezug auf die Personentransporte eine unerträgliche Beschränkung der indivibuellen Bewegungsfreiheit und in bezug auf den Büterverkehr die Ausschaltung eines ber wesentlichsten Elemente ber verfassungsmäßig garantierten Sandels- und Gewerbefreiheit, d. h. der freien Wahl technischer Bilfsmittel des Betriebes bringen. Die Ginschränfung der Selbstbedienung in der Verkehrswirtschaft ist nicht etwa nur theoretisch von sehr großer Tragweite, sondern hat ganz wesentliche praktische Folgen für die Entwicklung des Berkehrswesens, die Tätigkeit wichtiger Berufsgruppen und die Die von Spectator vorgeschlagene Lö-Gestaltung des privaten Lebens. jung geht weit über die Regelung des Konkurrenzverhältnisses innerhalb einer Gewerbegruppe hinaus, da sie nicht den Zweck verfolgt, den Wettstreit zwischen den Transportunternehmen zu regeln, die sich um die gleiche Rundschaft bewerben. Er knüpft schwerwiegende Konseguenzen an die Tatjache, daß jemand, ohne den Transportanstalten die Rundschaft von Dritt= personen streitig zu machen, nur selbst nicht Runde wird.

Der Hinweis auf diese wesentlichen Unterschiede wird in unsachlichem und aufgeregtem Ton als "für Demagogenkniffe besonders geeignete Besgriffsbildung" gebrandmarkt. Das ist außerordentlich bedenklich und zeigt, daß die Propagandainstitutionen der Bahnen die Interessenvertretung auch dann als Leitmotiv betrachten, wenn Grundregeln des Berhältnisses zwisschen Staat und Individuum und wesentliche Wirtschaftsgrundsäße zur Diskussion stehen. Es kann wohl kein Zweisel darüber bestehen, daß eine sin anzielle Solidarität innerhalb eines großen Wirtschaftskompleres die Aushebung eines jeden Wirtschaftsdynamismus heißt. Nach Spectator hätte diese wirtschaftliche Solidarität zur Folge, daß neue technische Errungenschaften sich nur dann entwickeln dürsten, wenn sie die dem vorbesstehenden technischen Apparat entstehenden Ausfälle sinanziell übernehmen. Das bedeutet die absolute Stagnation. Wie würde es wohl um die Entwicks

lung des Eisenbahnwesens stehen, wenn nicht nur die Post Schadenersat verlangt hätte, sondern alle vorbestehenden Verkehrseinrichtungen durch die ersten Bahnunternehmen zu entschädigen gewesen wären?

Spectator glaubt leicht nachweisen zu können, daß auch bei uns von einem Grundrecht der freien Selbstleistung nie die Rede sein konnte. Ich möchte feststellen, daß ein solches Grundrecht nur im Bershältnis zwischen Gewerbe und Publikum behauptet wird. Der Nachweis, daß dieses Recht nicht besteht, dürste Spectator unmöglich sein. Er erwähnt das Postregal als Beispiel. Aber sowohl theosretisch (vgl. Burchardt S. 311) als praktisch ist jedermann frei, seine Akten in der Mappe selbst mitzunehmen oder Pakete von bis zu 5 kg Gewicht herumzutragen, solange er keine gewerbsmäßige Postbedienung gegen Entegelt vornimmt.

4. Die Ausgleichstare und ihre Folgen.

Spectator stellt fest, daß nicht im entferntesten an eine Unterbrückung der Selbstbedienung im Verkehr gedacht sei und jede gegenteilige Behauptung eine bewußte Übertreibung darstelle.

Es steht fest, daß die "Solidarität" eine neue Fiskalbelastung der Motorsfahrzeugbesitzer zugunsten des öffentlichen Verkehrs zur Folge hat, die eine einseitige Leistung wäre. Die praktische Auswirkung auf die Entwicklung des Individualverkehrs hängt in hohem Maße von der Höhe Aussgleichstaze und dem Kreis der Abgabepflichtigen ab. Die Angaben Spectators über diese Elemente sind summarisch und nicht frei von Widersprüchen.

Bezüglich der Höhe der Ausgleichstaxe spricht Spectator in erster Linie davon, daß das private Automobil die Ausfälle zu tragen habe, die es der Schiene verursache. Dieser Ersat des entgangenen Gewinns bedeutet weit mehr als eine Entschädigung für eine Berminderung des früheren Berkehrsvolumens der Bahnen, das trot des Aufschwungs des Automobils gestiegen ist. Manscheint sich auf die Hypothese versteisen zu wollen, daß sich ohne das Automobil der Berkehrsbesitz der Schiene stärker vermehrt hätte, als dies gegenwärtig der Fall ist, und fordert Ersat für den auf diese Beise entstandenen vermutlichen Gewinnaussall. Wie hoch dieser Aussall bewertet wird und wie weit dabei die Tatsache berücksichtigt werden soll, daß die sigen Kosten des Bahnbetriebes beim kleineren oder größeren Verkehr weitgehend gleich bleiben, wird nicht gesagt.

Anderweitig versicht Spectator die Idee, der Schaben, der dem Staat aus der völlig ungeordneten Tätigkeit des privaten Verkehrs erswachse, solle nicht vom Steuerzahler allein getragen werden. In diesem Fall wäre nicht der Gewinnausfall der Bahnen für die Bemessung der Ausgleichstaze maßgebend, sondern die finanzielle Leistung des Staates zur Stützung der Bahnfinanzen nach der durchgeführten Sanierung. Ends

gültiger Leistungsempfänger wäre also ber Staat, und die Ausgleichstaze würde weniger hoch ausfallen, da nach der durchgeführten Bahnsanierung Stützungsaktionen nur in sehr beschränktem Maße notwendig sind, falls die Entschuldung weit genug geht und die Bahnen zweckmäßige Selbsthilfesmaßnahmen ergreifen.

Im Widerspruch zu dieser einschränkenben Auffassung steht allerdings die von Spectator ebenfalls vertretene Idee, die Ausgleichstare solle dazu dienen, "die technische Entwertung der bestehenden Verkehrseinriche tungen" teilweise zu kompensieren. Was als technische Entwertung gelten soll, wird nicht präzisiert. Wesentlich ist dabei, daß nicht nur die Private und die Bundesbahnen als Benefizienten in Frage kommen, sondern auch andere Verkehrsunternehmen (Fuhrwerkverkehr, Schisssverkehr, Post).

Die verschiedenen von Spectator erwähnten Kriterien für die Bestimmung des Ausgleichsbetrages haben sehr unterschiedliche finanzielle Auswirkungen, die um Dupende von Millionen pro Jahr variieren. Dazu kommt noch, daß der Einfluß des privaten Automobilverkehrs auf bas Berkehrsvolumen der Bahnen sehr schwer festzustellen ist. Ein großer Teil bes Motorfahrzeugverkehrs ift Neuverkehr. Banz besonders das Bersonenautomobil hat die Reisefreudigkeit erheblich gefordert. Wenigftens die Sälfte des gesamten Verkehrs mit Motorfahrzeugen spielt sich übrigens im Lokalrapon ab, wo er das Berkehrsvolumen der Bahnen fehr wenig beeinträchtigt. Es entspricht nicht ben Tatsachen, daß das Motorfahrzeug in seiner Gesamtheit vorwiegend diejenigen Berkehrsaufgaben übernimmt, die ben Bahnen ben größten Gewinn bringen. Gine genaue Feststellung ber mit Motorfahrzeugen durchgeführten Ortsveränderungen und Warentransporte ift kaum möglich, deshalb besteht auch die Gefahr, daß der sogenannte "Konkurrenzeffekt" des Automobils viel zu hoch eingeschätzt wird. Bei diesem Anlaß sei nochmals betont, daß das Berkehrsvolumen der Bahnen sich trot des Aufschwungs des Automobils seit 1910 beträchtlich erhöht hat.

Offen bleibt auch die Frage, wen die Abgabepflicht treffen foll. Spectator erklärt,

"ob man dabei nur den Fernverkehr, die Schwerlastwagen oder auch den Nahverkehr und den Werkverkehr oder gar den Fahrradverkehr einbezieht, soll hier nicht entschieden werden".

Die Zahl der Abgabepflichtigen kann also von einigen 1000 auf über 1,5 Millionen steigen. Die praktische Bedeutung dieses Problems ist sehr groß.

Die Ausgleichskasse ist aber nicht die einzige Konsequenz der Solidaritätstheorie. Für den Fall, daß die
neuen Berkehrsmittel nicht in der Lage sind, die technische Entwertung
der bestehenden Berkehrseinrichtungen finanziell zu tragen, soll offensichtlich die Entwicklung der neuen Berkehrsmittel eingeschränkt werden. Dies
ergibt sich unstreitig aus den Aussührungen Spectators in den "Schweizer"
Monatsheften" vom September 1942, Seite 304 ff. Welche Methode dabei

gewählt werden soll (Konzessionspflicht, Distanzbeschränkung, Streckenverbote etc.), wird nicht erwähnt.

Man darf sich nicht wundern, wenn bei den bestehenden Unklarheiten über die Höhe der Ausgleichstare, den Kreis der Abgabepflichtigen und der Benesizienten, die zukünstigen Opser der von Spectator vertretenen Solidaritätstheorie stutig werden. Die Motorsahrzeugbesitzer sind heute schon sehr stark mit siskalischen Sonderleistungen belastet. Zusätliche Steuern können einen Teil davon zum Berzicht auf ein eigenes Fahrzeug zwingen. Je kleiner der Kreis der Abgabepflichtigen ist, desto höher muß der Steuerbetrag des Einzelnen bemessen werden. Es besteht die Gesahr, daß das Motorsahrzeug wieder zum reinen Luzusinstrument wird. Die Ausgleichstaze und ihre Ergänzung durch noch weitergehende Maßenahmen sind verkehrspolitische Instrumente, mit denen die schärsste Drosselung und Einschränkung der prievaten Transporte und besonders des Eigenverkehrs mit Motorsahrzeugen erreicht werden kann.

Neben den bereits erwähnten rechtlichen und allgemeinen Gründen sprechen auch rein verkehrswirtschaftliche Erwägungen gegen die von Spectator verfochtene Berkehrspolitik. Die Verbefferung des Verkehrswesens murde ftart unter einer Beschräntung bes nicht gewerbsmäßigen Automobilverkehrs leiden. Trot seiner großen wirtschaftlichen Bedeutung ift der fahrplanmäßige öffentliche Verkehr in gewissen Fällen mit verkehrstechnischen Nachteilen behaftet. Die durch ihn bedienten Strecken sind beschränkt (rund 6000 km Schiene gegenüber von 45 000 km Straße). Die Bahl der haltestellen ift verhältnismäßig tlein und auch die besten Fahrplane entsprechen nicht immer der großen Mannigfaltigkeit der Berkehrsbedürfnisse. In vielen Fällen ift das Motorfahrzeug, infolge seiner Beweglichkeit, verkehrstechnisch der Bahn überlegen. Die Belebung und Befruchtung des Berkehrs durch das private Motorfahrzeug ist im höchsten Grade nüglich und wünschbar. Sie trägt wesentlich zu einer Dezentralisierung der Städte, einer besseren Durchdringung zwischen Stadt und Land, ber Begünstigung ber industriellen Produktion außerhalb der großen Zentren, der Besserung des Absahes landwirtschaftlicher Güter und einer Umsatvermehrung in der Fremdenindustrie bei. Es scheint nicht zwedmäßig, eine Berkehrspolitik einzuschlagen, die teilweise auf diese Borteile verzichtet.

Die Behauptung, der Privatverkehr bringe nur den einzelnen Besitzern privater Verkehrsmittel Nuten, ist falsch. Die mit der Verwendung privater Automobile verbundene Verkehrsverbesserung liegt im allgemeinen Interesse. Als Beispiele seien nur erwähnt die Verbesserung der Kundenbedienung, Vermeidung von Transportschäden bei der Besörderung leicht verberblicher Waren, Erleichterung der Störungsdienste und der Überwachung, bessere Ausnühung der Arbeitskraft infolge Zeitgewinn, Erleichterung der

Tätigkeit der Arzte und des Pflegepersonals und von Amtspersonen, Försberung des Tourismus. Der Privatverkehr folgt auch nicht ausschließlich dem Gesetz der Selbstkosten. Sehr oft sind die transporttechnischen Vorteile oder Notwendigkeiten ausschlaggebend, trotzdem die Transportkosten bei der Verwendung eines privaten Motorfahrzeuges höher sind als bei der Benutung der öffentlichen Verkehrsdienste. Bei der Benütung des privaten Automobils für rekreative und touristische Zwecke, d. h. in einem quantitativ sehr bedeutenden Sektor des Motorfahrzeugverkehrs, tritt der Kostenvergleich besonders stark in den Hintergrund.

Eine Droffelung bes nicht gewerbsmäßigen Privatverkehrs würde zudem ohne Zweifel die Anpassungsbestrebungen und Selbsthilfemagnahmen ber öffentlichen Verkehrsunternehmen beeinträchtigen. Sparfamkeit und Erweiterung bes Rundenfreises bant guter Bedienung, b. h. die normalen Mittel zur Verbesserung der finanziellen Lage eines Unternehmens mussen auch bei den öffentlichen Verkehrsanstalten den Vorrang vor staatlichen Stützungsattionen haben. Wenn man die Bahnbefizite ben Motorfahrzeugbesitzern ganz ober teilweise aufburdet und das Publikum durch Einschrän= fungen des Eigenverkehrs zwingt, die öffentlichen Berkehrseinrichtungen zu benuten, werden die Eisenbahngesellschaften sich immer mehr auf die Silfe von außen verlaffen, anstatt sich anzustrengen, auf eigenen Füßen zu stehen. Es ist schwer festzustellen, in welchem Maße die heutige Lage bes öffentlichen Verkehrs durch die Bindungen verursacht worden ist, die ihnen ber Staat auferlegt hat. Ihre finanziellen Auswirkungen find bei weitem nicht so groß wie der Einfluß der allgemeinen Wirtschaftslage. Man darf zudem nicht vergessen, daß den Pflichten der Bahnen auch wesentliche Privilegien gegenüberstehen wie Steuerfreiheit, Expropriationsrecht, Staats= garantie für die Anleihen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß das Solidaritätsprinzip innerhalb bes öffentlichen Berkehrs nur sehr mangelhaft verwirklicht wird. Zwischen den einzelnen Unternehmen des öffentlichen Berkehrs (Bundesbahnen, Privatbahnen, Post, Schiffahrts- und Luftschiffahrtsunternehmen) besteht keine finanzielle Schicksaßgemeinschaft. Benn Spectator von der Tarifgleichheit auf den Strecken mit hohen und niedrigen Baukosten spricht, so gilt das nur innerhalb des Netzes der einzelnen Gesellschaften und auch dort nur teilweise. Die Bundesbahnen bedienen etwa die Hälfte des schweizerischen Bahnnetzes und zwar die rentablere Hälfte, während der Verkehr in den weniger besiedelten Gebieten den Privatbahnen überlassen wird. Das Netz der Automobillinien, das ausgedehnter ist als das Schienennetz und die abgelegenen Regionen dem öffentlichen Verkehr erschließt, wird der Post überlassen. Benn man boshaft sein wollte, dürste man sich die Bemerkung gestatten, daß die öffentlichen Verkehrsunternehmen hauptsächlich dann solisdarisch sind, wenn es gilt, das private Motorsahrzeug zu bekämpsen.

Es liegt mir ferne, das Bestehen von Verkehrsproblemen abzustreiten, die früher ober später gelöst werden müssen. Weder ein extremer Liberalis-

mus noch ein Etatismus, der hauptfächlich den Schutz des im öffentlichen Berkehr investierten Rapitals verfolgt, können die richtige Lösung bringen. Das eine Extrem, der absolute Berkehrsliberalismus, d. h. die Entstaatlichung der Bahnen unter teilweisem oder vollständigem Rückzug der öffentlichen Garantie für die Bahnanleihen, die Entschuldung der Bahnen ausschließlich auf Rosten der Gläubiger, der Berzicht auf die Bahnsanierung mit öffentlichen Mitteln, die volle Freiheit des gewerbsmäßigen Privatverkehrs, die Aufhebung des Berbotes des gemischten Berkehrs etc., steht gar nicht zur Diskuffion. Dagegen ift zu befürchten, daß eine auch ben Eigenverkehr umfassende Intervention des Staates weniger die gesunde Weiterentwicklung und Verbesserung des Verkehrswesens bringt als die Beseitigung drohender finanzieller Schwierigkeiten des öffentlichen Bertehrs unter Anwendung von Mitteln, die mit den bisher geltenden Auffassungen über individuelle Freiheit und wirtschaftliche Evolution im Die von Spectator aufgestellten Thesen mussen prat-Widerspruch stehen. tisch zu einer fehr gefährlichen Stagnierung des Verkehrswesens und einer totalen Beherrschung des Verkehrs durch die öffentlichen Verkehrsbetriebe führen. Solidarität ift ein viel zu schönes Wort für eine so unfruchtbare und in ihrem gangen Wesen unkonstruktive Politik.

Die Erde und die Zeit in der Philosophie Gustave Thibons'.

Von Max d'Arcis.

It es nicht ein Geschenk der Borsehung, wenn man einem Menschen begegnen darf, mit dem man sich auf den ersten Blick durch vollkommene Gemeinschaft des Denkens verbunden fühlt?

Ich habe es nur zweimal erlebt; Gustave Thibon ist der zweite.

Um die Wahrheit zu gestehen, muß ich zugeben, daß ich die Begegnung gesucht hatte. Beim Lesen des Philosophen war mir die Lust gekommen, den Menschen kennen zu lernen. Aber die üblichen Zusammentressen in einem Salon am Ausgang eines Vortrages sind mir widerwärtig; alles ist da gefälscht durch einen Hof schwärmerischer Bewunderer, die gewöhnlich recht wenig von den Gedanken des Meisters, den sie umringen, verstehen. Übrigens hatte ich mir sagen lassen, daß Thibon der letzte sei, dem man sich bei solchen Gelegenheiten mit Vorteil nähere.

Aus diesem Grunde faßte ich den Entschluß, ihm an einem Tage, an dem er in Genf weilte, ohne alle Umstände anzuläuten, um ihn zum Frühstück zu mir zu bitten. Abgesehen davon, daß wir einen gemeinsamen Freund

¹⁾ Von den Werken Gustave Thibons erschien bisher in deutscher Sprache: "Feste Erde", Aehren-Verlag, Zürich 1943.