

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: 16.01.2026

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

Bemerkungen zur Frage der Solidarität im Verkehrswesen.

Von J. Britschgi.

Trotzdem die Abstimmung über den Artikel 23ter der Bundesverfassung vorläufig verschoben worden ist, kommt die Diskussion über das schweizerische Verkehrsproblem nicht zur Ruhe. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, in welchem Umfang und mit welchen Mitteln der Staat in die Organisation des gesamten Verkehrs einzugreifen hat. Die Meinungsverschiedenheiten, die dabei auftauchen, können nicht auf die einfache Formel „zügelloser Verkehrsliberalismus einerseits, vernünftige staatliche Verkehrsregelung anderseits“ gebracht werden. Der Grundsatz, der öffentliche und auch wesentliche Teil des privaten Verkehrs bedürfen der Lenkung und Aufsicht des Staates, wird von niemandem bestritten. Nur in bezug auf das Ausmaß des staatlichen Eingriffes und der dabei anzuwendenden Mittel bestehen Differenzen. Die öffentlichen Verkehrsanstalten, ganz besonders die Bahnen reden einem umfassenden Verkehrsetatismus das Wort, den sie theoretisch zu rechtfertigen suchen. Die von *Spectator* in den „Schweizer Monatsheften“ aufgestellte These der Solidarität im Verkehrswesen stellt einen solchen Rechtfertigungsversuch dar. Da der Begriff der Solidarität etwas Bestechendes hat, scheint eine nochmalige kritische Beleuchtung der von *Spectator* entwickelten Gedankengänge notwendig zu sein *).

Die Grundidee der Solidaritätstheorie kann wie folgt resümiert werden: 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 gemeinwirtschaftlicher Aufgaben übernehmen müssen und in ihrer Betriebsführung nicht frei sind. Diese Zuschüsse sollen nicht durch die Gesamtheit der Steuerzahler aufgebracht werden, sondern durch die Besitzer privater Verkehrsmittel, insbesondere die Automobilisten. Der gesamte Verkehr bilde eine Einheit, die zur Begründung einer finanziellen 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 Verkehrs.

Ich möchte vorwegnehmen, daß der fahrplanmäßige öffentliche Ver-

*) Vgl. die Aufsätze: *Spectator*: „Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Vorbild für eine nationale Verkehrsordnung“. September 1942, S. 295 ff. *M. Naaf laub*: „Kritische Betrachtungen zur „Solidaritätstheorie“ im Verkehr.“ Januar 1943, S. 537 ff. *Spectator*: „Bausteine für eine nationale Verkehrspolitik.“ Mai 1943, S. 65 ff.

kehr 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 Motorfahrzeuge sich noch stark vermehren sollte. Eine solche Entwicklung könnte zwar gewisse organisatorische Änderungen im öffentlichen Verkehr notwendig machen. So würde wohl mit der Zeit der Ersatz von Nebenbahnlinien durch Automobillinien in Frage kommen. Dies wäre aber keineswegs eine Aufhebung des öffentlichen Verkehrsdienstes, sondern nur eine Änderung 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 Verkehrsdienste darf nicht mit der Erhaltung des in den bestehenden Verkehrseinrichtungen investierten Kapitals verwechselt werden. Auch eine noch schlimmere Finanzlage der Bahnen würde zwar zu finanziellen Verlusten für die Aktionäre, die Darlehensgläubiger und die Garanten, zu denen der Bund und gewisse Kantone gehören, führen, jedoch nicht die Einstellung des Bahnbetriebes zur Folge haben. So lange ein Bahnunternehmen noch einen erheblichen Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben aufweist (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 realisierbar sind, würde ein Liquidationsverfahren den Gläubigern und Garanten bedeutend höhere Verluste verursachen als eine Weiterführung 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. Trotzdem rechtfertigt der Wunsch, Kapitalverluste abzuwenden, nicht jene scharfen Eingriffe in die normale Entwicklung des Verkehrs, die diskutiert werden könnten, wenn es wirklich um Sein oder Nichtsein der öffentlichen Verkehrsbedienung ginge.

2. Die Einheit des Verkehrs.

Spectator betrachtet den Verkehr als eine Einheit. Dies ist ohne Zweifel 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 wesentlichen Unterschiede in Struktur und Aufgabe der einzelnen Teile dieses Komplexes bewußt bleiben.

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

Im Eigenverkehr dagegen werden keine entgeltlichen Transportverträge ausgeführt, sondern mit eigenen Mitteln persönliche Ortsveränderungen oder Transporte der eigenen Waren ausgeführt (oder Warentransporte vorgenommen, die nicht Gegenstand eines Transportvertrages, sondern Bestandteil eines umfassenderen Werkvertrages sind). Der Werkverkehr mit Last- oder Lieferwagen und die Fahrt im eigenen Personenautomobil sind nur Teile des Eigenverkehrs. Auch der Fußgänger, der Radfahrer, der Pferde- und Fuhrwerksbesitzer etc. üben eine individuelle Verkehrstätigkeit aus, sie verwenden dabei nur keine oder technisch weniger entwickelte Hilfsmittel als der Automobilist.

Bis vor kurzem bestand das Ziel der öffentlichen Verkehrsanstalten darin, innerhalb des gewerbsmäßigen Verkehrs eine Regelung zu treffen, die auch die privaten gewerbsmäßigen Transporteure einbezieht. Sie trafen dabei auch bei der privaten Automobilwirtschaft auf ein großes Verständnis. Die heutigen Bestrebungen gehen aber bedeutend weiter. Man verlangt Einschränkungen oder neue Finanzleistungen des nicht gewerbsmäßigen Verkehrs zugunsten des öffentlichen und zum Teil auch der privaten gewerbsmäßigen Transporte. Es handelt sich heute nicht so sehr um eine Gestaltung des Verhältnisses zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr, sondern um die Frage, wie die Beziehungen zwischen dem gewerbsmäßigen Verkehr (öffentlich und privat) und denjenigen Personen, die ihre eigenen Transportbedürfnisse mit eigenen Mitteln befriedigen, geregelt werden sollen.

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

Es stellt sich nun die Frage, ob eine unterschiedliche Behandlung des gewerbsmäßigen und des Eigenverkehrs nicht in den tiefen Strukturunterschieden der beiden Verkehrsarten begründet ist.

Weite Gebiete der gewerblichen Tätigkeit, bei der dem Publikum gegen Entgelt Dienstleistungen angeboten werden, sind staatlich reglementiert (Fähigkeitsausweise, Patente, Konzessionspflicht). Dabei hat man sowohl die allgemeinen Landesinteressen als auch den Schutz des Publikums und den Schutz einzelner Gewerbebezüge gegen die Konkurrenz im Auge. Es besteht kein Zweifel darüber, daß der gewerbsmäßige Verkehr der staatlichen Kontrolle bedarf. Dies gilt in erster Linie für den öffentlichen Verkehr, der nicht nur Pflichten, sondern auch bedeutende rechtliche Privilegien besitzt. Eine freie Konkurrenz zwischen den öffentlichen Verkehrsunternehmen und die uneingeschränkte Möglichkeit für private Gesellschaften, auf beliebigen Strecken öffentliche Verkehrsdienste einzurichten, was voller Verkehrsliberalismus wäre, wird von niemandem gefordert. Trotz schweren Bedenken ist auch die wirtschaftliche Freiheit des privaten Transportgewerbes aufgegeben worden, das im wahren Sinne des Wortes der Konkurrenz des öffentlichen Verkehrs ist, da es sich zum Teil an den gleichen Kundenkreis 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 Staatsexamen und wer für sich selbst kochen will, kein Wirtschaftspatent. Im Transportwesen ist die Anwendung von Bindungen wie die Betriebspflicht, die Tarifpflicht, die Transportpflicht, die Fahrplanpflicht auf die Eigentransporte völlig undenkbar, da diese Pflichten die Beziehungen mit der Transportkundschaft betreffen, die bei Selbsttransporten gar nicht vorhanden ist. Gewisse dem öffentlichen Verkehr auferlegte Pflichten betreffen übrigens organisatorische Betriebsmaßnahmen, die auch ohne gesetzliche Bindungen kaum zu umgehen wären. Ein Bahnbetrieb ohne bestimmte Fahrpläne ist kaum denkbar. Die Tarifgestaltung wird im wesentlichen durch das Gesetz von Angebot und Nachfrage bestimmt, wobei zu hohe Tarife zu starker Verminderung des Kundenkreises führen müssen.

3. Finanzielle Solidarität innerhalb des gesamten Verkehrswesens.

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

Der Solidaritätsbegriff, der den Vorschlägen *Spectators* zu Grunde

liegt, dürfte kaum allgemein gültig sein. Nur innerhalb des gewerbsmäßigen Verkehrs (der, wie gesagt, sowohl die öffentlichen wie die privaten Transporte gegen Entgelt umfaßt) wäre eine auf gegenseitigen Leistungen beruhende Solidarität möglich. Diese Unternehmen nehmen Transportaufträge von Dritten entgegen. Sie könnten die vom Publikum angebotenen Transporte unter sich aufteilen und eine Art freiwilliges oder auf staatlichem Zwang beruhendes Transportkartell bilden. Ganz anders verhält es sich aber, wenn die Besitzer von Fahrzeugen des Eigenverkehrs Abgaben an die öffentlichen Verkehrsanstalten leisten sollen. Da der Eigenverkehr keine Transporte gegen Entgelt für Dritte vornimmt, fällt eine Teilnahme an der Aufteilung der Transportaufträge außer Betracht. Der Eigenverkehr würde zu einer völlig einseitigen Leistung verpflichtet und wäre innerhalb der „finanziellen Schicksalsgemeinschaft“ nur der Zahlende, nie aber der Empfangende. Beiträge der öffentlichen Verkehrsanstalten an die Unterhaltungs- und Betriebskosten privater Fahrzeuge, an den Straßenbau oder an das Autogewerbe, verbilligte Billette für Automobilbesitzer, die ihr Fahrzeug nicht uneingeschränkt verwenden können, etc. kommen auch in der größten Notlage des privaten Verkehrs kaum in Frage, wie die Erfahrungen der gegenwärtigen Zeit zeigen. Ein Verhältnis, das nur einseitige Leistungen vorsieht, kann man wohl nicht als Solidarität bezeichnen.

Aus den Ausführungen von Spectator ergibt sich, daß er gar nicht an eine Solidarität mit gegenseitigen, einigermaßen ausgeglichenen Leistungen denkt, sondern an einen Schadenersatz des privaten Verkehrs an die öffentlichen Transportanstalten. Der private Motorfahrzeugbesitzer soll wenigstens teilweise „für die Schäden, die dem Staat aus der völlig ungeordneten Tätigkeit des Privatverkehrs entstehen“, aufkommen. Dieser Schaden besteht offenbar im Entzug von Transportvolumen. Jede Entschädigungsforderung setzt aber die Verletzung gesetzlicher oder vertraglicher Rechte voraus. Nur wenn den Bahnen ein Transportvolumen entzogen wird, auf das sie Anspruch hätten, können sie entweder die Unterlassung der schädigenden Handlung oder statt dessen eine entsprechende Geldleistung fordern. Alle Forderungen der Bahnen gegenüber der privaten Verkehrswirtschaft gehen auf die Grundidee zurück, der legitime Verkehrsbesitz der Schiene sei durch das Automobil geschmälert. Während ein Teil der Bahnvertreter die teilweise Unterlassung der schädigenden Handlung durch Einschränkungen des privaten Motorfahrzeugverkehrs fordert (Distanzbeschränkungen, Verbote gewisser Straßenstrecken für Motorfahrzeuge, Konzessionspflicht), wählt Spectator die scheinbar mildere Form des Schadenersatzes.

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 Außergewöhnliches, daß die Post von den Bahnen Ausgleichsleistungen verlangte, als sie einen wesentlichen Teil des öffentlichen Verkehrs übernahmen. Die Post verzichtete damals auf gesetzlich fundierte Vorrechte, und nur dieser Verzicht, nicht aber eine unklar erfaßte Solidarität war der Ausgangspunkt der Gegenleistungen der Schiene. Die Beziehungen zwischen zwei Institutionen des öffentlichen Verkehrs können nicht als Vorbild für das Verhältnis des öffentlichen Verkehrs zur privaten Transportwirtschaft dienen. Die Bahnen verzichteten 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 befördert. 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 Anspruchs, ein Unrecht auf Entschädigung (unvollkommenes allgemeines Transportmonopol) und die individuelle Verkehrstätigkeit bedeute einen Einbruch in den ihnen zustehenden Verkehrsbesitz.

Der Konflikt zwischen den gewerbsmäßigen Transporten einerseits und dem Eigenverkehr andererseits ergibt sich weitgehend aus den Wechselwirkungen der technischen Entwicklung. Die Erfindung der Lokomotive hat seinerzeit den Verkehr grundlegend umgestaltet. Da es sich um ein neues, sehr leistungsfähiges Transportmittel handelte, das nur im öffentlichen Verkehr verwendet werden kann und kein Instrument des individuellen Privatverkehrs ist, trat die Bedeutung des Privatverkehrs eine Zeitlang stark zurück. Erst die technische Entwicklung des Fahrrades und des Automobils stellte zwischen dem kollektiven öffentlichen Verkehr und dem individuellen Eigenverkehr wieder ein gewisses Gleichgewicht her. Inzwischen sind aber die Bahnunternehmen zu mächtigen, zum Teil verstaatlichten Unternehmen herangewachsen, in denen gewaltige Kapitalien investiert sind und die nun alle Hebel in Bewegung setzen, um das praktische Transportmonopol, das sie seinerzeit besaßen und das durch die Entwicklung bedroht ist, durch Zwangsmaßnahmen zu ersetzen. Wenn die öffentlichen Verkehrsanstalten einen gewissen Schutz gegen die Entwicklung der *gewerblichen* Privattransporte verlangen, so überschreiten sie kaum den Rahmen heute geläufiger Schutzmaßnahmen. 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 Grundjagen 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 oder wollen. Gegenüber dem Publikum besteht kein Anspruch auf Kundschaft. Die Zwangskundschaft oder ihr Ersatz durch Ausgleichsabgaben ist als Gewerbeschutz neu und bedeutet begrifflich eine sehr umwälzbare Änderung der elementaren Organisationsgrundsätze unserer Wirtschaft. Man betrachtet es als eine Selbstverständlichkeit, daß jedermann die freie Wahl hat, sich selbst zu rasieren oder zum Coiffeur zu gehen, zu Hause zu essen oder im Restaurant, sich ein eigenes Haus zu bauen oder in einem Mietshaus zu wohnen. Diese Freiheit der Selbstbedienung ist kein absolutes Recht, sie besteht aber ohne Zweifel im Verhältnis zwischen Publikum und Gewerbe. Ihre Ausschaltung in der Transportwirtschaft würde in bezug auf die Personentransporte eine unerträgliche Beschränkung der individuellen Bewegungsfreiheit und in bezug auf den Güterverkehr die Ausschaltung eines der wesentlichsten Elemente der verfassungsmäßig garantierten Handels- und Gewerbefreiheit, d. h. der freien Wahl technischer Hilfsmittel des Betriebes bringen. Die Einschränkung der Selbstbedienung in der Verkehrswirtschaft ist nicht etwa nur theoretisch von sehr großer Tragweite, sondern hat ganz wesentliche praktische Folgen für die Entwicklung des Verkehrs wesens, die Tätigkeit wichtiger Berufsgruppen und die Gestaltung des privaten Lebens. Die von Spectator vorgeschlagene Lösung 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 Kundschaft bewerben. Er knüpft schwerwiegende Konsequenzen an die Tatsache, daß jemand, ohne den Transportanstalten die Kundschaft von Drittpersonen streitig zu machen, nur selbst nicht Kunde wird.

Der Hinweis auf diese wesentlichen Unterschiede wird in unsachlichem und aufgeregtem Ton als „für Demagogenkniffe besonders geeignete Begriffsbildung“ gebrandmarkt. Das ist außerordentlich bedenklich und zeigt, daß die Propagandainstitutionen der Bahnen die Interessenvertretung auch dann als Leitmotiv betrachten, wenn Grundregeln des Verhältnisses zwischen Staat und Individuum und wesentliche Wirtschaftsgrundsätze zur Diskussion stehen. Es kann wohl kein Zweifel darüber bestehen, daß eine finanzielle Solidarität innerhalb eines großen Wirtschaftskomplexes die Aufhebung eines jeden Wirtschaftsdynamismus heißt. Nach Spectator hätte diese wirtschaftliche Solidarität zur Folge, daß neue technische Erfindungen sich nur dann entwickeln dürften, wenn sie die dem vorbestehenden technischen Apparat entstehenden Ausfälle finanziell übernehmen. Das bedeutet die absolute Stagnation. Wie würde es wohl um die Entwick-

lung des Eisenbahnwesens stehen, wenn nicht nur die Post Schadenersatz 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 Verhältnis zwischen Gewerbe und Publikum behauptet wird. Der Nachweis, daß dieses Recht nicht besteht, dürfte Spectator unmöglich sein. Er erwähnt das Postregal als Beispiel. Aber sowohl theoretisch (vgl. Burckhardt 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 Entgelt vornimmt.

4. Die Ausgleichstaxe und ihre Folgen.

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

Es steht fest, daß die „Solidarität“ eine neue Fiskalbelastung der Motorfahrzeugbesitzer 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 der Ausgleichstaxe und dem Preis 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 Ersatz des entgangenen Gewinns bedeutet weit mehr als eine Entschädigung für eine Verminderung des früheren Verkehrsvolumens der Bahnen, das trotz des Aufschwungs des Automobils gestiegen ist. Man scheint sich auf die Hypothese versteifen zu wollen, daß sich ohne das Automobil der Verkehrsbesitz der Schiene stärker vermehrt hätte, als dies gegenwärtig der Fall ist, und fordert Ersatz für den auf diese Weise entstandenen vermutlichen Gewinnausfall. Wie hoch dieser Ausfall bewertet wird und wie weit dabei die Tatsache berücksichtigt werden soll, daß die fixen Kosten des Bahnbetriebes beim kleineren oder größeren Verkehr weitgehend gleich bleiben, wird nicht gesagt.

Anderweitig verfißt Spectator die Idee, der Schaden, der dem Staat aus der völlig ungeordneten Tätigkeit des privaten Verkehrs erwachse, solle nicht vom Steuerzahler allein getragen werden. In diesem Fall wäre nicht der Gewinnausfall der Bahnen für die Bemessung der Ausgleichstaxe maßgebend, sondern die finanzielle Leistung des Staates zur Stützung der Bahnfinanzen nach der durchgeführten Sanierung. End-

gültiger Leistungsempfänger wäre also der Staat, und die Ausgleichstaxe 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 Selbsthilfemaßnahmen ergreifen.

Im Widerspruch zu dieser einschränkenden Auffassung steht allerdings die von Spectator ebenfalls vertretene Idee, die Ausgleichstaxe solle dazu dienen, „die technische Entwertung der bestehenden Verkehrseinrichtungen“ teilweise zu kompensieren. Was als technische Entwertung gelten soll, wird nicht präzisiert. Wesentlich ist dabei, daß nicht nur die Privat- und die Bundesbahnen als Benefizienten in Frage kommen, sondern auch andere Verkehrsunternehmen (Fuhrwerkverkehr, Schiffsverkehr, Post).

Die verschiedenen von Spectator erwähnten Kriterien für die Bestimmung des Ausgleichsbetrages haben sehr unterschiedliche finanzielle Auswirkungen, die um Duzende von Millionen pro Jahr variieren. Dazu kommt noch, daß der Einfluß des privaten Automobilverkehrs auf das Verkehrsvolumen der Bahnen sehr schwer festzustellen ist. Ein großer Teil des Motorfahrzeugverkehrs ist Neuverkehr. Ganz besonders das Personenautomobil hat die Reisefreudigkeit erheblich gefördert. Wenigstens die Hälfte des gesamten Verkehrs mit Motorfahrzeugen spielt sich übrigens im Lokalarabon ab, wo er das Verkehrsvolumen der Bahnen sehr wenig beeinträchtigt. Es entspricht nicht den Tatsachen, daß das Motorfahrzeug in seiner Gesamtheit vorwiegend diejenigen Verkehrsaufgaben übernimmt, die den Bahnen den größten Gewinn bringen. Eine genaue Feststellung der mit Motorfahrzeugen durchgeführten Ortsveränderungen und Warentransporte ist 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 Verkehrsvolumen der Bahnen sich trotz des Aufschwungs des Automobils seit 1910 beträchtlich erhöht hat.

Offen bleibt auch die Frage, wen die Abgabepflicht treffen soll. 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 Verkehrsmittel nicht in der Lage sind, die technische Entwertung der bestehenden Verkehrseinrichtungen finanziell zu tragen, soll offensichtlich die Entwicklung der neuen Verkehrsmittel eingeschränkt werden. Dies ergibt sich unstreitig aus den Ausführungen 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 Ausgleichstaxe, den Kreis der Abgabepflichtigen und der Benefizienten, die zukünftigen Opfer der von Spectator vertretenen Solidaritätstheorie stufig werden. Die Motorfahrzeugbesitzer sind heute schon sehr stark mit fiskalischen Sonderleistungen belastet. Zusätzliche Steuern können einen Teil davon zum Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug zwingen. Je kleiner der Kreis der Abgabepflichtigen ist, desto höher muß der Steuerbetrag des Einzelnen bemessen werden. Es besteht die Gefahr, daß das Motorfahrzeug wieder zum reinen Luxusinstrument wird. Die Ausgleichstaxe und ihre Ergänzung durch noch weitergehende Maßnahmen sind verkehrspolitische Instrumente, mit denen die schärfste Drosselung und Einschränkung der privaten Transporte und besonders des Eigenverkehrs mit Motorfahrzeugen erreicht werden kann.

Neben den bereits erwähnten rechtlichen und allgemeinen Gründen sprechen auch rein verkehrswirtschaftliche Erwägungen gegen die von Spectator verfolgte Verkehrspolitik. Die Verbesserung des Verkehrs wesens würde stark unter einer Beschränkung des nicht gewerbsmäßigen Automobilverkehrs leiden. Trotz seiner großen wirtschaftlichen Bedeutung ist 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 Zahl der Haltestellen ist verhältnismäßig klein und auch die besten Fahrpläne entsprechen nicht immer der großen Mannigfaltigkeit der Verkehrsbedürfnisse. In vielen Fällen ist das Motorfahrzeug, infolge seiner Beweglichkeit, verkehrstechnisch der Bahn überlegen. Die Belebung und Befruchtung des Verkehrs durch das private Motorfahrzeug ist im höchsten Grade nützlich und wünschbar. Sie trägt wesentlich zu einer Dezentralisierung der Städte, einer besseren Durchdringung zwischen Stadt und Land, der Begünstigung der industriellen Produktion außerhalb der großen Zentren, der Besserung des Absatzes landwirtschaftlicher Güter und einer Umsatzvermehrung in der Fremdenindustrie bei. Es scheint nicht zweckmäßig, eine Verkehrspolitik einzuschlagen, die teilweise auf diese Vorteile verzichtet.

Die Behauptung, der Privatverkehr bringe nur den einzelnen Besitzern privater Verkehrsmittel Nutzen, 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 Beförderung leicht verderblicher Waren, Erleichterung der Störungsdienste und der Überwachung, bessere Ausnützung der Arbeitskraft infolge Zeitgewinn, Erleichterung der

Tätigkeit der Ärzte und des Pflegepersonals und von Amtspersonen, Förderung 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 Benützung der öffentlichen Verkehrsdienste. Bei der Benützung 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 Drosselung des nicht gewerbemässigen Privatverkehrs würde zudem ohne Zweifel die Anpassungsbestrebungen und Selbsthilfemaßnahmen der öffentlichen Verkehrsunternehmen beeinträchtigen. Sparjamkeit und Erweiterung des Kundenkreises dank guter Bedienung, d. h. die normalen Mittel zur Verbesserung der finanziellen Lage eines Unternehmens müssen auch bei den öffentlichen Verkehrsanstalten den Vorrang vor staatlichen Stützungsaktionen haben. Wenn man die Bahndefizite den Motorfahrzeugbesitzern ganz oder teilweise aufbürdet und das Publikum durch Einschränkungen des Eigenverkehrs zwingt, die öffentlichen Verkehrseinrichtungen zu benutzen, werden die Eisenbahngesellschaften sich immer mehr auf die Hilfe von außen verlassen, anstatt sich anzustrengen, auf eigenen Füßen zu stehen. Es ist schwer festzustellen, in welchem Maße die heutige Lage des öffentlichen Verkehrs durch die Bindungen verursacht worden ist, die ihnen der Staat auferlegt hat. Ihre finanziellen Auswirkungen sind 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, Staatsgarantie für die Anleihen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß das Solidaritätsprinzip innerhalb des öffentlichen Verkehrs nur sehr mangelhaft verwirklicht wird. Zwischen den einzelnen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Bundesbahnen, Privatbahnen, Post, Schiffs- und Luftschiffsverkehrsunternehmen) besteht keine finanzielle Schicksalsgemeinschaft. Wenn 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. Wenn man boshaft sein wollte, dürfte man sich die Bemerkung gestatten, daß die öffentlichen Verkehrsunternehmen hauptsächlich dann solidarisch sind, wenn es gilt, das private Motorfahrzeug zu bekämpfen.

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

muß noch ein Ektatismus, der hauptsächlich den Schutz des im öffentlichen Verkehr investierten Kapitals verfolgt, können die richtige Lösung bringen. Daß eine Extrem, der absolute Verkehrsliberalismus, d. h. die Entstaatlichung der Bahnen unter teilweisem oder vollständigem Rückzug der öffentlichen Garantie für die Bahnanleihen, die Entschuldung der Bahnen ausschließlich auf Kosten der Gläubiger, der Verzicht auf die Bahnsanierung mit öffentlichen Mitteln, die volle Freiheit des gewerbsmäßigen Privatverkehrs, die Aufhebung des Verbotes des gemischten Verkehrs etc., steht gar nicht zur Diskussion. Dagegen ist zu befürchten, daß eine auch den Eigenverkehr umfassende Intervention des Staates weniger die gesunde Weiterentwicklung und Verbesserung des Verkehrswezens bringt als die Beseitigung drohender finanzieller Schwierigkeiten des öffentlichen Verkehrs unter Anwendung von Mitteln, die mit den bisher geltenden Auffassungen über individuelle Freiheit und wirtschaftliche Evolution im Widerspruch stehen. Die von Spectator aufgestellten Thesen müssen praktisch zu einer sehr gefährlichen Stagnierung des Verkehrswezens und einer totalen Beherrschung des Verkehrs durch die öffentlichen Verkehrsbetriebe führen. Solidarität ist ein viel zu schönes Wort für eine so unfruchtbare und in ihrem ganzen Wesen unkonstruktive Politik.

Die Erde und die Zeit in der Philosophie Gustave Thibons¹⁾.

Von Max d'Arcis.

Sieft es nicht ein Geschenk der Vorsehung, 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 Zusammentreffen 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“, Lehren-Verlag, Zürich 1943.