Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 23 (1943-1944)
Heft: 8

Artikel: Diskussion um wichtigste verkehrswirtschaftliche Grundfragen
Autor: Meyer, H.R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-159077

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: 18.02.2026

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

Diskussion um wichtigste verkehrswirtschaftliche Grundfragen.

Von H. R. Meyer.

I. Vorbemerkungen.

Zuvorderst muß ich die Leser dieser Zeitschrift um Nachsicht bitten, wenn ich mich nach vier Aufsätzen über verkehrswirtschaftliche Grundfragen von drei verschiedenen Autoren[1]) als neuer Teilnehmer an der Diskussion zum Wort melde. Ich wage das nur in der Überzeugung zu tun, daß hier tatsächlich wichtigste verkehrswirtschaftliche Grundfragen zur Behandlung stehen, von deren Klärung es letzten Endes abhängt, ob in unserem Lande eine gesamtwirtschaftlich zweckmäßige Verkehrsordnung dereinst möglich wird.

Gegenstand meines Diskussionsbeitrages ist einzig der Aufsatz von J. Britschgi, da in ihm alle in den früheren Aufsätzen vertretenen wesentlichen Auffassungen berührt werden. Dieser Aufsatz weckte in mir eine doppelte Empfindung. Zum einen wurde mir bewußt, daß er in den wichtigsten verkehrswirtschaftlichen Grundfragen irrt. Ich würde das nicht so klipp und klar aussprechen, wenn es sich dabei lediglich um meine persönliche Ansicht handelte. Es muß das jedoch deswegen so ausgesprochen werden, weil die Stellungnahme von J. Britschgi — natürlich nicht in allen Teilen, aber eben in den wichtigsten verkehrswirtschaftlichen Grundfragen — mit der verkehrswirtschaftlichen Literatur in Widerspruch steht. Zum andern konnte ich nicht umhin, die dialektische Kunst jenes Aufsatzes anzuerkennen. Ginge es nicht um Dinge, die dereinst für Volk, Staat und Wirtschaft von schwerwiegender Bedeutung sein werden, dann würde ich nichts weiter sagen, als daß der Aufsatz mir ein intellektuelles Vergnügen bereitete. In Ansehung der Tragweite der hier zur Behandlung stehenden Dinge jedoch hat es im Gegenteil seine Gefahren, allzu dialektisch zu fechten; denn leicht gleitet man dann, geblendet von einer gewandten und bilderreichen Sprache, über Wesentliches und Grundlegendes hinweg. Die dialektische Fechtweise ist vielen guten Rechtsanwälten in hohem Maße eigen; ihnen ist sie ein berufliches Erfordernis. Die Probleme des Verkehrs sind nun ganz überwiegend wirtschaftswissenschaftlicher Natur. Sie können daher nicht „à l'avocat" diskutiert werden, sondern sie sind in kühler, nüchterner und exakter Weise zu betrachten und mit den verkehrswissenschaftlich erhärteten Tatsachen und Zusammenhängen in Übereinstimmung zu bringen.

---

[1]) Vgl. Spectator: „Das Solidaritätsprinzip im Verkehr als Vorbild für eine nationale Verkehrsordnung", September 1942; A. Raaflaub: „Kritische Betrachtungen zur „Solidaritätstheorie" im Verkehr", Januar 1943; Spectator: „Bausteine für eine nationale Verkehrspolitik", Mai 1943; J. Britschgi: „Bemerkungen zur Frage der Solidarität im Verkehrswesen", September 1943.

Es sei mir bei diesem Anlaß gestattet, meinem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß von den Vertretern der Automobilverbände das Bestehen einer Verkehrswissenschaft und einer reichen verkehrswissenschaftlichen Literatur so gut wie übersehen wird. Ich vermag nicht zu beurteilen, ob ihnen die Werke der älteren und neueren Meister der Verkehrswirtschaft — jene verkörpert z. B. in den Namen Adolf Wagner, Sax, van den Borght, Colson, diese z. B. in den Namen Wiedenfeld, Napp-Zinn, Pirath, Blum — bekannt sind oder nicht. Ich vermag nur festzustellen, daß sie solche Werke nie zitieren und jedenfalls auf die darin erarbeiteten Erkenntnisse kaum abstellen. Bei den genannten Namen handelt (oder handelte) es sich um Hochschulprofessoren. Es bestehen in einer Reihe von Ländern Lehrstühle für Verkehrswissenschaft. Außer durch die Inhaber solcher Lehrstühle ist die Verkehrswissenschaft auch durch staatlich eingesetzte Kommissionen zum Studium bestimmter Verkehrsprobleme gefördert worden, so besonders in England und in U. S. A. Ich lege auf diese Feststellungen deshalb besonderes Gewicht, weil solche Förderer der Verkehrswissenschaft erstens völlig uninteressiert sind und weil sie zweitens über diese Probleme schärfer nachgedacht haben als sonst irgend wer. Vielleicht darf sogar behauptet werden, daß außer Wissenschaftern und leitenden Beamten, welch letztere von Amtes wegen auf das Allgemeininteresse verpflichtet sind, in Wirtschaftsdingen niemand ganz uninteressiert sein kann, sofern die eigenen Belange mit im Spiele stehen.

II. Verkehrswirtschaftliche Grundtatsachen.

Es müssen nun zunächst einige wichtige Grundtatsachen der Verkehrswirtschaft festgehalten werden. Dies ist im Rahmen dieser Betrachtung zwar nur in ganz großen Zügen möglich; es ist hier übrigens auch nicht erforderlich, Einzelheiten aus diesen komplexen Zusammenhängen darzulegen. Ferner können hier aus dem einfachen Grunde keine Literaturhinweise gegeben werden, weil sich nicht mehr zitieren läßt, wenn in der gesamten vorhandenen Fachliteratur über bestimmte Dinge Einmütigkeit herrscht. Daß das bei den zu entwickelnden wichtigen Grundtatsachen der Verkehrswirtschaft der Fall ist, dafür muß ich Vertrauen beanspruchen.

Als erstes ist festzustellen, daß der private Motorfahrzeugverkehr gegenüber den Eisenbahnen in rechtlicher Beziehung privilegiert ist. Denn die Eisenbahnen unterstehen als Hauptträger der öffentlichen Verkehrsbedienung einer Reihe von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wie Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht, von welchen der private Motorfahrzeugverkehr frei ist.

Als zweites ist festzustellen, daß der Motorfahrzeugverkehr gegenüber den Eisenbahnen in finanzökonomischer Beziehung privilegiert ist. Dieser Tatbestand geht darauf zurück, daß der Motorfahrzeugverkehr die ihm anrechenbaren Straßenkosten nicht voll deckt und von einer Verzinsung und Tilgung des in den Straßen investierten und ihm

anrechenbaren Kapitals ganz entbunden ist, während die Eisenbahnen die Unterhalts-, Verbesserungs- und Baukosten für ihre Fahrbahn und die anderen damit zusammenhängenden festen Anlagen selbst bestreiten sowie das darin investierte Kapital abschreiben und grundsätzlich auch verzinsen müssen. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen ist also bedeutend höher als derjenige des Motorfahrzeugverkehrs.

Hauptsächlich diese beiden Tatbestände sind dafür verantwortlich, daß es ein Problem Eisenbahn/Automobil überhaupt gibt. Daß dieses Problem vor dem Krieg ein staatspolitisches Problem erster Ordnung war und nach dem Krieg wieder werden wird, bestreiten auch die Vertreter des Automobilismus nicht. Wie immer entbrennen die Meinungsverschiedenheiten um die Lösungen. Es muß nun aber deutlich hervorgehoben werden, daß das Problem der künftigen Verkehrsordnung jedenfals von wirtschafts- und verkehrswissenschaftlichen Blickpunkten aus in den wesentlichen Grundzügen als abgeklärt gelten kann. Würde man sich also nach diesen Blickpunkten und nicht nach Sonderinteressen orientieren, dann könnte es zu großen Meinungsverschiedenheiten gar nicht mehr kommen, und ihre vollständige Überbrückung müßte unschwer zu erreichen sein.

Zugleich muß an dieser Stelle jedoch auch gesagt werden, daß die scheinbar naheliegendsten Lösungsmöglichkeiten im Problem Eisenbahn/Automobil nicht taugen. Sind die beiden skizzierten Tatbestände hauptsächlich dafür verantwortlich, daß es dieses Problem überhaupt gibt, dann liegen an sich folgende vier Lösungsmöglichkeiten nahe:

1. Die Eisenbahnen ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu entbinden. — Dies ist deshalb unmöglich, weil diese Verpflichtungen nicht zufällig und willkürlich sind, sondern im höchsten Allgemeininteresse liegen.

2. Den privaten Motorfahrzeugverkehr diesen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu unterwerfen. — Dies ist beim Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen per definitionem überhaupt nicht und beim privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr nur sehr beschränkt durchführbar. Je weiter man in dieser Richtung beim privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr gehen wollte, desto mehr würde er vom Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen verdrängt; und die Situation der Eisenbahnen verbesserte sich natürlich nicht, wenn einerseits die Konkurrenz des privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehrs abnimmt, anderseits aber entsprechend mehr Verkehr zum Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen abwandert.

3. Den Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen auf das Niveau des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades des Motorfahrzeugverkehrs zu senken. — Dies sollte aus finanzwirtschaftlichen Gründen vermieden werden. Es führte zu einer sehr starken Steigerung des Verkehrsaufwandes der öffentlichen Hand, wenn sie den Eisenbahnen einen Teil der Unterhalts-, Verbesserungs- und Baukosten sowie die ganze Verzinsung und Abschreibung der festen Anlagen abnehmen müßte.

4. Den Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Motorfahrzeugverkehrs auf das Niveau des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades der Eisenbahnen zu heben. — Dies ist vor allem deshalb unangängig, weil der Motorfahrzeugverkehr auf absehbare Zeit hinaus nicht genügend Tragfähigkeit besitzt, um die anteilsmäßigen Straßenkosten voll zu decken und dazu noch die Verzinsung und Tilgung von Straßenkapital zu übernehmen. Infolgedessen ist es erst recht ausgeschlossen, vom Motorfahrzeugverkehr zur Kompensation seiner unausgleichbaren rechtlichen Privilegierung einen höheren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad zu verlangen als von den Eisenbahnen.

In Anbetracht dieser vier Punkte muß man es anderseits verstehen, daß die Eisenbahnen keine Verkehrsordnung für vollständig „gerecht" halten können, welche nicht die rechtliche und finanzökonomische Privilegierung des Motorfahrzeugverkehrs wettmacht. Es geht indessen nicht um eine „gerechte", sondern um eine volkswirtschaftlich zweckmäßige Verkehrsordnung, und diesem Umstand hat sich das Eigeninteresse der Eisenbahnen zu beugen.

III. Das Grundproblem.

Wenn die soeben betrachteten, scheinbar naheliegendsten vier Lösungsmöglichkeiten im Problem Eisenbahn/Automobil ungeeignet sind, muß nach einer weiteren Lösung gesucht werden. Welche Lösung volkswirtschaftlich zweckmäßig erscheint, ergibt sich eindeutig, wenn man sich das Grundproblem der künftigen Verkehrsordnung klar vergegenwärtigt. Ich darf vielleicht, weil es so am knappsten geht, anführen, was darüber in meinem Artikel „Das Problem der Arbeitsbeschaffung mit besonderer Berücksichtigung der Arbeitsbeschaffung auf dem Gebiete des Verkehrs", erschienen in Heft 1/1943 der „Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft", gesagt ist:

„Volkswirtschaftlich gesehen ist kein Verkehrsmittel als solches schutzwürdig; schutzwürdig ist einzig die möglichst zweckmäßige Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse. Daher können auch die Eisenbahnen nicht als solche Schutz verlangen. Schutz verlangen können nur diejenigen Eisenbahnen, welche im Rahmen der Verkehrsbedürfnisse die ihnen obliegende öffentliche Verkehrsbedienung in qualifiziertester Weise besorgen. Damit ist implicite gesagt, daß u. U. auch das Automobil die im Rahmen der Verkehrsbedürfnisse primordiale[2]) öffentliche Verkehrsbedienung in qualifiziertester Weise übernehmen kann. Wo das möglich ist, kann indessen nur auf Grund von präzisen Untersuchungen festgestellt werden. Klar ist, daß die als unersetzbar und mithin unentbehrlich befundenen Eisenbahnen künftig in ihrer Existenz erhalten werden müssen. Dazu ist in erster Linie erforderlich, daß die unersetzbaren Eisenbahnen von der öffentlichen Hand durchgreifend saniert werden. Daß alle unersetzbaren Eisenbahnen dauernd in ihrer Existenz erhalten werden, ist nach durchgeführter Sanierung Aufgabe der Verkehrs-

[2]) Ich betone nachdrücklich, daß die volkswirtschaftliche Übergeordnetheit der öffentlichen Verkehrsbedienung im verkehrswissenschaftlichen Schrifttum allgemein anerkannt ist.

ordnung; Aufgabe der Verkehrsordnung ist es auch, die auf Grund präziser Untersuchungen eingeführten öffentlichen Automobildienste (die genau wie die Eisenbahnen unter der verkehrsentziehenden Wirkung privater Verkehrsmittel stehen) dauernd in ihrer Existenz zu erhalten. — Die Verkehrsordnung ist demnach der Gleichgewichtsmechanismus, dessen es zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln bedarf."

Aus diesen Darlegungen geht hervor, daß im Grundproblem der künftigen Verkehrsordnung (der Verkehrsordnung im umfassenden Sinn) drei Hauptelemente zu unterscheiden sind:

1. Die Ersetzbarkeitsuntersuchungen: Durch sie soll sichergestellt werden, daß in unserem ganzen Lande die öffentliche Verkehrsbedienung jeweils dem dafür qualifiziertesten Verkehrsmittel zufällt. D. h. zugleich, daß es an sich völlig gleichgültig ist, ob die öffentliche Verkehrsbedienung wie heute vorwiegend von den Eisenbahnen oder von einem anderen Verkehrsmittel, in concreto vom Automobil, besorgt wird. Dies ist keine unmittelbar die Volkswirtschaft interessierende Frage, sondern muß auf Grund von betriebswirtschaftlichen und betriebstechnischen Untersuchungen — eben von Ersetzbarkeitsuntersuchungen — entschieden werden. Hierin zeigt sich auch mit aller Deutlichkeit, daß es, volkswirtschaftlich betrachtet, kein Problem Eisenbahn/Automobil gibt, sondern nur ein Problem öffentlicher Verkehr/privater Verkehr.

2. Die Eisenbahnsanierungen: Es kann naturgemäß von niemandem bestritten werden, daß die als unersetzbar und mithin unentbehrlich befundenen Eisenbahnen künftig in ihrer Existenz erhalten werden müssen. Zu diesem Zweck sind in erster Linie die Finanzsanierungen der unersetzbaren Eisenbahnen erforderlich. Bei diesen Finanzsanierungen ist auszugehen vom durchschnittlichen Vorkriegsertragswert der zu sanierenden Eisenbahnunternehmungen. Es kann hier auf diesen Begriff nicht näher eingetreten werden; sehr wichtig ist dabei, daß damit zum vornherein ein Umfang des privaten Motorfahrzeugverkehrs zugrunde gelegt wird, wie er vor dem Krieg bestand. Mit andern Worten sollen also die Lasten aus diesen Finanzsanierungen unersetzbarer Eisenbahnen nicht dadurch zu reduzieren gesucht werden, daß man den privaten Motorfahrzeugverkehr unter seinen vorkrieglichen Umfang drosseln würde. Die Lasten aus diesen Finanzsanierungen sollen auch nicht teilweise vom privaten Motorfahrzeugverkehr getragen werden, sondern sie sollen voll und ganz der öffentlichen Hand zufallen. Diese beiden Feststellungen fließen aus der Erkenntnis, daß der private Motorfahrzeugverkehr ebenfalls volkswirtschaftlich (und militärisch) wertvoll ist. Die Lasten, welche die öffentliche Hand aus den Finanzsanierungen unersetzbarer Eisenbahnen übernehmen muß, beseitigen den Tatbestand der finanzökonomischen Privilegierung der Straße gegenüber der Schiene nicht. Es ginge wiederum weit über den Rahmen dieser Betrachtung hinaus, dies näher zu begründen; es sei dafür auf meinen Artikel „Eisen-

bahnsanierungen und Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel" in den Nummern 1507 und 1508/1943 des Handelsteiles der „Neuen Zürcher Zeitung" verwiesen.

3. Die Verkehrsordnung (im engeren Sinn): In zweiter Linie ist nach dem Krieg die Einführung einer Verkehrsordnung erforderlich, um die als unersetzbar und mithin unentbehrlich befundenen öffentlichen Verkehrsmittel künftig in ihrer Existenz zu erhalten. Darauf soll im folgenden Abschnitt IV einläßlicher eingetreten werden.

IV. Der wesentliche Kern der Lösung.

Wenn die unersetzbaren Eisenbahnen ihrem durchschnittlichen Vorkriegsertragswert entsprechend saniert würden, dann vermöchten sich die S.B.B. und fast alle größeren Privatbahnen künftig finanziell selbst zu erhalten, solange der private Motorfahrzeugverkehr nicht erheblich über den Vorkriegsumfang hinauswächst[3]). Bei einigen kleineren unersetzbaren Eisenbahnen ist jedoch die finanzielle Selbsterhaltung nach durchgreifender Sanierung nicht möglich, und auch einige Ersatzbetriebe werden nicht voll selbsterhaltend sein[3]). Da es zudem wahrscheinlich ist, daß der private Motorfahrzeugverkehr künftig über den Vorkriegsumfang hinauswächst, muß trotz der enormen Sanierungslasten der öffentlichen Hand mit weiteren finanziellen Leistungen des Staates für die unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel gerechnet werden, und bei diesen weiteren finanziellen Leistungen frägt es sich nun, wer sie letztlich zu tragen hat.

Soll der letzte Träger der Staat sein? Das muß aus zwingenden wissenschaftlichen Gründen ausgeschlossen bleiben. Denn auf diese Weise käme ein Gleichgewichtsmechanismus zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln überhaupt nicht zustande, es ergäbe sich mit andern Worten also überhaupt keine Verkehrsordnung. Für die rechtliche und die finanzökonomische Privilegierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr würde nicht die geringste Kompensation geschaffen. Dank dieser Privilegierung wüchse der private Motorfahrzeugverkehr immer stärker über seinen natürlich-ökonomischen Rahmen hinaus. Dies wiederum führte dazu, daß die öffentlichen Verkehrsmittel trotz ihrer festgestellten Unersetzbarkeit und trotz der enormen Sanierungsopfer

---

[3]) Betrachtet man die zwei Hauptelemente der „Verkehrsordnung im umfassenden Sinn": die Sanierung der unersetzbaren Eisenbahnen (III 2 vorstehend) und die „Verkehrsordnung im engeren Sinn" (III 3 vorstehend), dann ist festzustellen, daß sie sich dem finanziellen Gewicht nach etwa wie 12:1 verhalten, solange der private Motorfahrzeugverkehr nicht erheblich über den Vorkriegsumfang hinauswächst. Solange belastet also die „Verkehrsordnung im umfassenden Sinn" fast ausschließlich die öffentliche Hand. Gesehen von der „Verkehrsordnung im umfassenden Sinn" ist es also vollauf gerechtfertigt, daß vorstehend gesagt wurde, die Sanierung der unersetzbaren Eisenbahnen stünde an erster Stelle, die „Verkehrsordnung im engeren Sinn" hingegen an zweiter Stelle.

der öffentlichen Hand vom privaten Motorfahrzeugverkehr in eine immer größere finanzielle Notlage getrieben würden. Immer größer würden daher auch die finanziellen Leistungen des Staates zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Verkehrsbedienung. Einerseits deswegen und anderseits wegen der Hypertrophierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ginge der volkswirtschaftliche Aufwand für den Verkehr allmählich ins Uferlose. Aus einer Vielzahl von Gründen ist es aber in der Verkehrswissenschaft längst zum allgemeingültigen Axiom geworden, daß ein zu großer volkswirtschaftlicher Aufwand für den Verkehr der Gesamtwirtschaft sehr abträglich ist.

Der Aufsatz von J. Britschgi tritt übrigens nicht ausschließlich für die staatliche Übernahme der auch nach der Sanierung notwendig werdenden finanziellen Leistungen zur Existenzerhaltung der unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel ein. Er lehnt mit andern Worten die Verkehrsordnung nicht vollständig ab, möchte sie aber nur auf den gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr ausgedehnt wissen, während der Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen nicht darunter fiele. Diese These liegt selbstverständlich nicht im Interesse des gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehrs, wohl aber im ausgesprochenen Interesse des Eigenverkehrs, dessen umfangreichster Sektor — den Eigenverkehr mit Personenautomobilen — J. Britschgi als Direktor des Touring-Clubs vertritt. Heiliger St. Florian, verschone unsere Häuser.... So wie es nicht um eine für die Eisenbahnen „gerechte" Verkehrsordnung geht, geht es indessen auch nicht weder um die Interessen des gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehrs noch um diejenigen des Eigenverkehrs mit Motorfahrzeugen, sondern eben einzig und allein um eine gesamtwirtschaftlich zweckmäßige Lösung. Und unter diesem Blickpunkt sind es nun ebenfalls wieder wissenschaftlich zwingende Gründe, welche dafür sprechen, daß der Staat die oben umschriebenen finanziellen Leistungen zur Existenzerhaltung der unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel letztlich auf den gesamten privaten Motorfahrzeugverkehr überwälzt[4]).

Denn genau so wie für den privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr trifft es auch für den Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen zu, daß

[4]) Es handelt sich also keinesfalls weder um die Überwälzung der Ausfälle, welche der private Motorfahrzeugverkehr den öffentlichen Verkehrsmitteln verursacht, noch um die Überwälzung der bei öffentlichen Verkehrsmitteln wegen des privaten Motorfahrzeugverkehrs eingetretenen Entwertung. Beides wäre bei der geringen Eigenwirtschaftlichkeitskraft des privaten Motorfahrzeugverkehrs schlechthin indiskutabel. Beides würde ferner die Finanzsanierungen der Eisenbahnen ganz oder doch weitestgehend unnötig machen, während oben — übrigens in voller Übereinstimmung mit der praktischen schweizerischen Verkehrspolitik — diese Finanzsanierungen stets vorausgesetzt wurden, und zwar vorausgesetzt zulasten der öffentlichen Hand und nicht zulasten des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Daß J. Britschgi gegen beides Stellung nimmt, erklärt sich m. E. aus Mißverständnissen zwischen Spectator und ihm.

er nach Übernahme dieser Leistungen immer noch rechtlich und finanzökonomisch privilegiert ist und daß er die unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel wohl in dauernden finanziellen Ruin treiben, aber eben nicht ersetzen kann. Niemand, der Tatsachen anzuerkennen bereit ist, kann ferner bestreiten, daß die unmittelbare Hauptursache für die die öffentliche Hand enorm belastende Sanierungsnotwendigkeit der Eisenbahnen im Verlust des faktischen Transportmonopols der Schiene liegt, und an dieser eingetretenen Verkehrsrevolution ist der Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen in allen Ländern noch weit mehr beteiligt als der private gewerbsmäßige Motorfahrzeugverkehr. (Verfehlt wäre es jedoch, diese eingetretene Verkehrsrevolution bzw. deren Folge, die enormen Sanierungslasten der öffentlichen Hand, beklagen zu wollen, da der private Motorfahrzeugverkehr anderseits volkswirtschaftliche Werte neu geschaffen hat; offensichtlich ergibt sich hingegen aus den dargelegten verkehrswirtschaftlichen Tatsachen und Zusammenhängen, daß die staatlichen Finanzlasten für die unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel nicht ad infinitum weitergehen und progressiv zunehmen dürfen.) Endlich ist die Mitübernahme der oben umschriebenen finanziellen Leistungen durch den Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen aus drei weiteren Gründen unerläßlich: Zum einen ist die Belastung des einzelnen Motorfahrzeuges umso geringer, je größer die Zahl der Belastungsträger ist. (In der Schweiz gab es vor dem Kriege — ohne Motorräder — rund 100 000 Motorfahrzeuge. Davon waren im privaten gewerbsmäßigen Verkehr bloß rund 7500 eingesetzt. Schon aus diesem Verhältnis ergibt sich, daß eine Verkehrsordnung widersinnig wäre, welche nur den privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr belastete — dieser würde eine so einseitige Belastung übrigens gar nicht ertragen —, den Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen jedoch vollständig frei ließe.) Zum andern spricht dafür eine Reihe von sozialen und wirtschaftsethischen Momenten, auf die hier nicht näher eingetreten werden kann; hervorgehoben sei lediglich, daß der Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen, generell betrachtet, finanziell unbestreitbar tragfähiger ist als der private gewerbsmäßige Motorfahrzeugverkehr. Drittens gestattet die Mitwirkung des Eigenverkehrs mit Personenautomobilen eine entsprechende Entlastung der Motorlastwagen; das liegt, da diese gemessen am militärischen Bedarf knapp, jene aber reichlich vorhanden sind, im Armeeinteresse.

V. Argumentation auf falscher Ebene.

Alle diese Ausführungen unter den Abschnitten I bis IV waren unerläßlich, um sich mit dem Aufsatz von J. Britschgi überhaupt auseinandersetzen zu können. Nur im Lichte der verkehrswissenschaftlich erhärteten Tatsachen und Zusammenhänge läßt sich erkennen, ob der Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen in eine künftige Verkehrsordnung einbezogen werden muß oder nicht. J. Britschgi machte von diesem Lichte keinen Gebrauch. Des-

halb konnte er auch nicht wirtschafts- und verkehrswissenschaftlich diskutieren; er mußte die Diskussion vielmehr sozusagen auf der „ideologischen Ebene" führen, und so spricht er denn hauptsächlich von der „Verletzung elementarer individueller Freiheitsrechte", von der „Ausschaltung wesentlicher Elemente der verfassungsmäßig garantierten Handels- und Gewerbefreiheit", welche bei Einbezug des Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen angeblich Platz griffe. Das aber ist Argumentation auf falscher Ebene. Denn die hier zur Betrachtung stehenden Fragen haben mit „Ideologien" nichts zu tun, sondern lassen sich nur unter dem Blickwinkel der Interessen des Volksganzen entscheiden; sie haben mit „Ideologien" umso weniger zu tun, als eine künftige Verkehrsordnung in der vorstehend umrissenen Gestalt wahrhaftig keine elementaren individuellen Freiheitsrechte verletzt und wahrhaftig keine Elemente der Handels- und Gewerbefreiheit ausschaltet. Die nachfolgende Auseinandersetzung mit den Hauptpunkten des Aufsatzes von J. Britschgi wird dies noch augenfälliger machen.

1. Der Aufsatz spricht von „Verkehrsetatismus", welchen die künftige Verkehrsordnung in die Wege leiten würde. Es ist in Wirklichkeit gerade das Gegenteil von „Verkehrsetatismus", wenn eine Verkehrsordnung in Erkenntnis einerseits der Eigenart und der begrenzten Eigenwirtschaftlichkeitskraft und anderseits der volkswirtschaftlichen (und militärischen) Nützlichkeit[5]) des privaten Motorfahrzeugverkehrs diesen gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln in rechtlich und finanzökonomisch privilegierter Stellung beläßt, und wenn die öffentliche Hand, um dem privaten Motorfahrzeugverkehr den gewordenen Spielraum ja nicht einschränken zu müssen, so enorme Sanierungslasten für den öffentlichen Verkehrsapparat übernimmt.

2. Der Aufsatz gliedert den Verkehr in Eigenverkehr und in gewerbsmäßigen Verkehr und zählt zum letzteren sowohl den privaten gewerbsmäßigen Verkehr wie den öffentlichen Verkehr. Diese Gliederung, auf welche der Aufsatz seine Folgerungen stützt, ist indessen falsch. In Wirklichkeit zerfällt der Verkehr in den Eigenverkehr und in den Verkehr für andere. Innerhalb des Verkehrs für andere wird nur der private gewerbsmäßige Verkehr wirklich „gewerbsmäßig" betrieben; der öffentliche Verkehr hingegen ist weit mehr als eine kaufmännisch-industrielle Tätigkeit, er bildet ein Instrument der allgemeinen Staatspolitik und damit eine Kategorie für sich. Ich muß auch hier wieder fest-

[5]) Ich möchte ausdrücklich hervorheben, daß ich die ausführlichen Darlegungen von J. Britschgi über die Nützlichkeit des privaten Motorfahrzeugverkehrs als richtig anerkenne. Gesamtwirtschaftlich noch bedeutsamer ist indessen die Tätigkeit der unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel; darüber besteht, wie gesagt, in der Verkehrswissenschaft nur eine Meinung. Glücklicherweise können beide Verkehrssysteme sehr wohl nebeneinander bestehen, und es stellt sich dabei lediglich eine Ordnungsaufgabe.

stellen, daß diese Erkenntnis im verkehrswissenschaftlichen Schrifttum Gemeingut ist. Wer solche fundamentale Tatsachen übersieht, kann zur verkehrswirtschaftlichen Urteilsbildung schlechterdings nichts Fruchtbares beitragen.

3. Der Aufsatz stipuliert nun ein „Grundrecht der freien Selbstleistung" gegenüber allen Gewerben. Er schreibt, so wie jedermann ohne Rücksicht auf die Speisewirtschaften selbst kochen oder ohne Rücksicht auf die Coiffeure sich selbst rasieren dürfe (und wie der witzigen Beispiele mehr aufgeführt sind), müsse es jedermann freistehen, Eigenverkehrsmittel statt des „Gewerbes" der öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Tatsächlich ist gegen die Freiheit des Eigenverkehrs mit Motorfahrzeugen grundsätzlich nichts einzuwenden, nur muß auch dieser Verkehr eben mit in eine Verkehrsordnung eingebaut werden, in welcher zwischen den unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmitteln und dem privaten Verkehr (konkret: dem privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr und dem Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen) ein Gleichgewichtsmechanismus zur Existenzerhaltung der ersteren besteht.

Es lohnt sich, das „Grundrecht der freien Selbstleistung", angewandt gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln, etwas schärfer unter die Lupe zu nehmen, weil sich damit vertiefte Einblicke in die wirklichen Zusammenhänge auftun. Auszugehen ist vom volkswirtschaftlichen Bedürfnis z. B. nach Speisewirtschaften einerseits und nach öffentlicher Verkehrsbedienung anderseits. Im ersten Fall handelt es sich um ein rein wirtschaftlich bestimmtes Bedürfnis, d. h. es richtet sich der Bestand an Speisewirtschaften einzig und allein nach der Nachfrage, welche die Speisewirtschaften finden. Im zweiten Fall handelt es sich nicht nur um ein wirtschaftlich bestimmtes Bedürfnis, sondern auch um ein staats- und sozialpolitisch, bevölkerungs- und siedlungspolitisch, kulturell und militärisch bestimmtes Bedürfnis, d. h. es richtet sich der Sektor der öffentlichen Verkehrsbedienung nach viel komplexeren und zum Teil auch höheren Gesichtspunkten.

Es ist anzuerkennen, daß, soweit ein volkswirtschaftliches Bedürfnis nach Speisewirtschaften besteht, dieses — wenigstens im Prinzip — nicht weniger wichtig ist als das tatsächlich bestehende volkswirtschaftliche Bedürfnis nach öffentlicher Verkehrsbedienung. Nur reguliert sich eben — und dies ist das Wesentliche — das tatsächlich bestehende volkswirtschaftliche Bedürfnis nach Speisewirtschaften automatisch über die Nachfrage, während das beim volkswirtschaftlichen Bedürfnis nach öffentlicher Verkehrsbedienung keineswegs automatisch der Fall ist. Zwar soll auch der Sektor der öffentlichen Verkehrsbedienung nicht über das Maß hinausgehen, welches sich aus der wirtschaftlich, staats- und sozialpolitisch, bevölkerungs- und siedlungspolitisch, kulturell und militärisch bestimmten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen ergibt, dieses Maß jedoch stellt sich eben nicht automatisch über die dergestalt komplex gelagerte Nach-

frage ein. Bezieht man den — ohnehin rechtlich und finanzökonomisch privilegierten — privaten Motorfahrzeugverkehr in keine umfassende Ordnung ein, dann entsteht eine zunehmende finanzielle Zerrüttung der öffentlichen Verkehrsmittel, aus der es nur zwei Auswege gibt: entweder die existenzielle Sicherung der öffentlichen Verkehrsbedienung zulasten des Staates, was, wie unter IV dargelegt, nicht in Frage kommen darf, oder aber den progressiven Abbau der öffentlichen Verkehrsbedienung. Diese letztere Entwicklung bietet aus den angegebenen Gründen nicht die geringste Gewähr, daß das dabei sich ergebende Maß der öffentlichen Verkehrsbedienung mit dem tatsächlich dafür bestehenden volkswirtschaftlichen Bedürfnis übereinstimmt, und weil sich diese Übereinstimmung hier nicht automatisch einstellt, muß sie eben auf andere Weise gefunden werden. Dafür gibt es wiederum keinen anderen Weg als erstens die Untersuchung, ob die öffentliche Verkehrsbedienung in jedem zweifelhaften Einzelfall wirklich unerläßlich ist, und zweitens die Untersuchung, welches Verkehrsmittel die öffentliche Verkehrsbedienung am qualifiziertesten besorgt (diese beiden Untersuchungen machen das Wesen der vorgenannten Ersetzbarkeitsuntersuchungen aus). Den logischen Schlußstein bildet dann die ordnende Beeinflussung des privaten Motorfahrzeugverkehrs, soweit die Existenzsicherung der unersetzbaren (und zuvor sanierten) öffentlichen Verkehrsmittel es erheischt.

Damit ist nachgewiesen, daß das Selbstkochen für den Eigenbedarf der Speisewirtschaften wegen nicht reguliert zu werden braucht, weil zwischen diesen beiden Dingen überhaupt kein durch staatliche Einwirkung zu lösendes Problem besteht. Wollte man hier regulierend eingreifen, dann wäre dies allerdings, um mit J. Britschgi zu sprechen, „als Gewerbeschutz neu und begrifflich eine sehr umwälzende Änderung der elementaren Organisationsgrundsätze unserer Wirtschaft". Ganz anders aber im zweiten Fall. Hier ist die staatliche Einwirkung in der geschilderten Richtung unumgänglich, weil das Gesamtinteresse es gebietet.

4. Diese staatliche Einwirkung auf den privaten Motorfahrzeugverkehr und damit auch auf den Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen ist weder neu noch umwälzend. Es handelt sich vielmehr um eine selbstverständliche Ordnungsaufgabe in unserer Wirtschaft, die den Bestand und die Weiterentwicklung des privaten Motorfahrzeugverkehrs überhaupt nicht in Frage stellt. Den gewordenen vorkrieglichen Bestand des privaten Motorfahrzeugverkehrs kalkulieren bereits, wie ausgeführt, die Eisenbahnsanierungen ein. Ich würde es auch ablehnen, für eine Verkehrsordnung einzutreten, welche die Weiterentwicklung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausschlösse. Mit deswegen habe ich unter II 4 vorstehend dargelegt, weshalb die künftige Verkehrsordnung den privaten Motorfahrzeugverkehr in seiner finanzökonomischen Privilegierung belassen muß. Hingegen bin ich überzeugt, daß jeder unbefangene Beurteiler es als nackte Verfechtung von Sonderinteressen bezeichnen müßte,

wenn der private Motorfahrzeugverkehr auch gegen solche finanzielle Leistungen opponierte, welche ihm wissenschaftlich beweisbar zu überbinden sind und welche nur einen kleinen Bruchteil seiner finanzökonomischen Privilegierung wettmachen. Solche Leistungen sind unzweifelhaft die Ausgleichsabgaben, welche der private Motorfahrzeugverkehr dem Staat zur Kompensation seiner Aufwendungen zur Existenzerhaltung der unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel nach deren Sanierung zukommen lassen muß.

Dies hat mit der Freiheit des Eigenverkehrs mit Motorfahrzeugen nicht das geringste zu tun. Es ist schlechthin unverständlich, daß J. Britschgi den Einbezug des Eigenverkehrs mit Motorfahrzeugen in eine solche Verkehrsordnung als grundstürzendes Novum auffaßt. Jedermann weiß doch, daß dieser Verkehr von jeher von finanziellen Leistungen an die öffentliche Hand nicht befreit war (Automobilsteuern, Automobil- und Treibstoffzölle). Dennoch hebt J. Britschgi — und das mit vollem Recht — die bisherige Freiheit dieses Verkehrs nachdrücklich hervor. Es gibt Kantone, deren Automobilsteuern um 100 % höher liegen als diejenigen anderer Kantone. Selbst in der Automobilpresse ist noch nie behauptet worden, daß deswegen in jenen Kantonen das „Grundrecht der freien Selbstleistung im Verkehr" nicht bestehe. Ich möchte hier auch darauf hinweisen, daß der englische Verkehrswirtschafter Sir H. Osborne Mance, der sich ausdrücklich als Gegner etatistischer Tendenzen erklärt, in seinem Buch „The Rail and Road Transport Problem" ebenfalls zur fiskalischen Einbeziehung des Eigenverkehrs mit Motorfahrzeugen in eine Verkehrsordnung gelangt.

Léon Walras, jedem Volkswirtschafter bekannt als Vertreter der als Lausanner-Schule bezeichneten nationalökonomischen Richtung, hat folgende große staatspolitische Richtlinie aufgestellt, die auch der künftigen Verkehrsordnung zu Grunde liegen muß:

> „Freiheit des Einzelnen in Bezug auf die Positionen, Autorität des Staates in Bezug auf die Bedingungen — das ist die Formel, die uns erlaubt, die Bereiche der Rechte und Pflichten sowohl des Individuums wie des Staates unter dem Gesichtspunkt der Ordnung zu scheiden und aufeinander abzustimmen."

In diesem Sinne werden die hier betrachteten Ausgleichsabgaben lediglich die Bedingungen festlegen, unter welchen sich der Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen wie der private gewerbsmäßige Motorfahrzeugverkehr frei entfalten können.

Juristische Spitzfindigkeiten sind es, diese Bedingungen für den Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen abzulehnen, weil nicht er, sondern nur der private gewerbsmäßige Motorfahrzeugverkehr den öffentlichen Verkehrsmitteln „im wahren Sinne des Wortes" Konkurrenz bereite. Es kommt selbstverständlich einzig auf die wirtschaftliche Wirkung an, und diese heißt für die öffentlichen Verkehrsmittel Verkehrsentzug, gleich-

viel, ob er durch den privaten gewerbsmäßigen Motorfahrzeugverkehr oder durch den Eigenverkehr mit Motorfahrzeugen eintrete.

Und es ist juristischer Formalismus, zu behaupten, vom privaten Motorfahrzeugverkehr könnten Ausgleichsabgaben nicht gefordert werden, „weil jede Entschädigungsforderung die Verletzung gesetzlicher oder vertraglicher Rechte voraussetze", die dem privaten Motorfahrzeugverkehr nirgends nachzuweisen sei. Denn noch einmal: Wir haben es hier nicht mit juristischen, sondern mit ökonomischen Tatbeständen zu tun, und wer das nicht erkennt, argumentiert eben wiederum auf ganz falscher Ebene. Die hier betrachteten Ausgleichsabgaben sind Steuern, und die Erhebung von Steuern hat wahrhaftig noch nie die Verletzung gesetzlicher oder vertraglicher Rechte vorausgesetzt. Steuern werden vielmehr auf Grund von gesamtwirtschaftlichen Notwendigkeiten erhoben, und wenn es sich um eine Sondersteuer handelt, dann wird der Steuerträger ebenfalls wieder nach gesamtwirtschaftlicher „Gerechtigkeit" und Zweckmäßigkeit bestimmt. Daß aber die hier betrachtete Sondersteuer, eben diese Ausgleichsabgabe, gesamtwirtschaftlich notwendig, „gerecht" und zweckmäßig ist, steht nach allem Gesagten außer jedem Zweifel.

5. In seinem Aufsatz bezeichnet J. Britschgi die durch die Verkehrsordnung zu verwirklichende Solidarität im Verkehrswesen immer wieder als „einseitiges Verhältnis", und ein einseitiges, „nur den privaten Motorfahrzeugverkehr belastendes Verhältnis" sei eben überhaupt keine Solidarität. Man kann nicht anders, als dieser Argumentation ebenfalls immer wieder entgegenzuhalten, daß sie an den grundlegenden Tatsachen und Zusammenhängen im Verkehr vollständig vorbeisieht. Es ist eine unvergleichlich gewichtigere Solidarleistung zugunsten des privaten Motorfahrzeugverkehrs, wenn von ihm nicht einmal der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen verlangt wird, geschweige denn die volle Eigenwirtschaftlichkeit, geschweige denn — zur Kompensation seiner rechtlichen Privilegierung — mehr als die volle Eigenwirtschaftlichkeit. Und wenn trotz dieser ganzen Sachlage der Staat nicht den geringsten Versuch macht, den privaten Motorfahrzeugverkehr unter seinen vorkrieglichen Stand zu drosseln, um dadurch seiner enormen Sanierungsopfer für die Eisenbahnen teilweise ledig zu werden, dann ist das eine weitere äußerst gewichtige Solidarleistung zugunsten des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Zudem müßte unter einer auf dem Solidaritätsprinzip beruhenden Verkehrsordnung vorgesehen werden, daß beim Eintreten besonderer Schwierigkeiten für den privaten Motorfahrzeugverkehr (wie solche z. B. seit dem Krieg eingetreten sind) die staatlichen Hilfeleistungen für das Automobil, die auch gegenwärtig in verschiedener Form eingeführt wurden, von den öffentlichen Verkehrsmitteln zu finanzieren wären. Nach vollzogener Sanierung sind diese dazu in der Lage, da ihnen unter solchen Verhältnissen das faktische Transportmonopol wieder weitgehend zufällt.

Ganz abgesehen von diesen Punkten rechtfertigt übrigens allein schon die Tatsache der Unersetzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel eine auf dem Solidaritätsprinzip beruhende Verkehrsordnung; denn diese Tatsache bedeutet, um das nochmals zu unterstreichen, daß solche öffentliche Verkehrsmittel durch den privaten Motorfahrzeugverkehr wohl finanziell ruiniert, aber eben nicht ersetzt werden können.

J. Britschgi übersieht ferner vollständig, daß die öffentlichen Verkehrsmittel bereits einem umfassenden Solidaritätsprinzip im Verkehr nachleben. Wesentlich ist in diesem Prinzip vor allem, daß verkehrsstarke Linien verkehrsschwache Linien tragen helfen, daß hochwertiger Verkehr durch die Tarifeinreihung die Verbilligung des geringwertigen Verkehrs ermöglicht, daß der Eisenbahngüterverkehr den Eisenbahnpersonenverkehr stützt, wodurch dieser qualitativ und sozialpolitisch vervollkommnet werden kann. Diese Zusammenhänge sind in der Verkehrswissenschaft längst bekannt und auch sehr eingehend ergründet worden. Noch vor kurzem ist darüber eine tiefschürfende Schrift des deutschen Verkehrswirtschafters Dr. Schubert erschienen, betitelt „Der soziale Verkehrslastenausgleich im Güterverkehr zu Lande". Dieser soziale Verkehrslastenausgleich besteht auch im öffentlichen Personenverkehr; z. B. kann der volkswirtschaftlich überragend wichtige Berufsverkehr der Eisenbahnen umso niedriger tarifiert werden, je mehr gutzahlenden Verkehr die Eisenbahnen besitzen. Diesen die öffentlichen Verkehrsmittel belastenden sozialen Ausgleichspflichten muß in einer gesunden Verkehrswirtschaft logischerweise ein die öffentlichen Verkehrsmittel stärkendes Ausgleichsrecht entsprechen. Die hier betrachtete Ausgleichsabgabe trägt also in der Tat den zutreffenden Namen.

Diese sozialen Ausgleichspflichten, überhaupt den ganzen Komplex der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der öffentlichen Verkehrsmittel, hält J. Britschgi nicht für sehr belastend, da sie der technischen Natur insbesondere der Eisenbahnen adäquat seien. Daß diese Verpflichtungen in Wirklichkeit sehr belastend[6]) sind, ist wiederum Gemeingut aller, die darüber schärfer nachgedacht oder sich in der verkehrswissenschaftlichen Literatur umgesehen haben. Richtig ist dagegen, daß sie die Eisenbahnen wegen der wirtschaftlichen und technischen Natur dieses Verkehrsmittels

[6]) Steuerfreiheit, Expropriationsrecht, Staatsgarantie für Anleihen, die J. Britschgi als Privilegien öffentlicher Verkehrsmittel erwähnt, treten daneben gänzlich in den Hintergrund. Die Staatsgarantie für Anleihen ist praktisch allein für die Kapitalgeber von Vorteil; die zahlreichen unter unsern Eisenbahnen, welche sie nicht besitzen, haben dennoch je und je Kapital gefunden, weil auf sie als öffentliche Dienste eben nicht verzichtet werden kann. Das Expropriationsrecht gilt auch für Straßen. Die Steuerfreiheit ist das einzige praktisch ins Gewicht fallende Privileg, sie gilt aber nur beschränkt. An Steuern der verschiedensten Art leisten z. B. die S. B. B. jährlich zwischen 6 und 7 Millionen Franken (ohne Zölle); wären sie im vollen Umfange steuerbar, dann hätten sie vor dem Krieg jährlich zwischen 3 und 4 Millionen Franken mehr aufwenden müssen. Darüber bestehen einläßliche Untersuchungen.

relativ weniger belasten, als sie andere Verkehrsmittel belasten würden. Gerade das ist ein großer Vorteil, da es sich ja um Verpflichtungen handelt, die der ganzen Volkswirtschaft unentbehrlich sind. Und gerade deshalb sind die Eisenbahnen auch das öffentliche Verkehrsmittel par excellence, das durch öffentliche Automobildienste in der Regel ebenfalls nicht ersetzt werden kann.

6. Einverstanden bin ich mit J. Britschgi, daß Sparsamkeit und Kundendienst auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich den Vorrang vor Stützungsmaßnahmen haben müssen. Als öffentliche Dienste können die öffentlichen Verkehrsmittel zwar per definitionem nicht „kaufmännisch" betrieben werden, sparsames und rationelles Wirtschaften und Kundendienst dagegen sind Pflicht auch öffentlicher Dienste. Es wäre aber ungerecht, nicht anzuerkennen, daß die öffentlichen Verkehrsmittel sich seit Jahren eifrig darum bemühen; und sie müssen sich weiterhin darum bemühen, weil es gerade auf diesem Felde nie einen Abschluß gibt. Gänzlich verfehlt wäre es aber, zu glauben, daß damit das Problem der Verkehrsordnung in skizzierter Gestalt hinfällig würde. Dies umso mehr, als Sparsamkeit und Rationalisierung nicht Lohnabbau und sozialer Rückschritt und auch nicht Verschlechterung der öffentlichen Verkehrsbedienung und Verzicht auf technische Weiterentwicklung — auf welche die unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel ein so gutes Anrecht haben als der private Motorfahrzeugverkehr — heißen dürfen, sondern Anwendung zweckmäßigerer Hilfsmittel, Arbeitsmethoden und Arbeitsorganisation.

Es muß sodann zu einer Trübung des Wirklichkeitsbildes führen, den Verkehrsentzug, welchen die Tätigkeit des privaten Motorfahrzeugverkehrs für die öffentlichen Verkehrsmittel mit sich bringt, stets verkleinern zu wollen. Es erscheint das umso überflüssiger, als ja volkswirtschaftlich gegen diesen Verkehrsentzug nichts einzuwenden ist, sofern eine Verkehrsordnung die unersetzbaren (und zuvor sanierten) öffentlichen Verkehrsmittel in ihrer Existenz erhält, und als sowohl aus frühern Untersuchungen als auch aus den Erfahrungen der Kriegsjahre über den Umfang dieses Verkehrsentzuges hinlängliche Gewißheit besteht. Abwegig ist z. B. das Argument, das Verkehrsvolumen der Eisenbahnen habe sich von 1910 auf 1938 trotz des dazwischenliegenden Aufkommens des Automobils erhöht, denn hierin wirkt sich einfach das bekannte Gesetz von der Vergrößerung aller wirtschaftlichen Daten aus. Obwohl sich demnach auch der Gesamtverkehr unseres Landes in diesem Zeitraum sehr stark vergrößert hat, ist übrigens die Erhöhung des Verkehrsvolumens der Eisenbahnen verhältnismäßig bescheiden geblieben. Die S. B. B. z. B. verzeichneten im Güterverkehr praktisch überhaupt keine Verkehrszunahme; eine solche ist nur im Personenverkehr eingetreten. Das Argument ist absolut nichtssagend auch deshalb, weil im gleichen Zeitraum die Betriebsausgaben und vor allem die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung der S. B. B.

weit stärker gestiegen sind als die Betriebseinnahmen (Senkung des Geldwertes, neue Kapital- und Abschreibungskosten infolge der Elektrifikation usw.). Ein weiterer Grund für dieses Auseinanderfallen liegt darin, daß bei den Eisenbahnen das Verhältnis zwischen hochwertigem und geringwertigem Verkehr immer ungünstiger geworden ist. Dies erklärt sich daraus, daß die Eisenbahnen im Personen- und im Güterverkehr weit mehr gutzahlenden als wenigzahlenden Verkehr an das Automobil verloren haben. J. Britschgi bestreitet das; aber er steht damit einmal mehr im Widerspruch zu feststehenden verkehrswissenschaftlichen Tatsachen. So hat eine vor dem Krieg durchgeführte Erhebung des eidgenössischen Statistischen Amtes ergeben, daß 72 % der tonnenkilometrischen Gesamtleistung unserer Motorlastwagen sich auf spezifisch hochwertige Güter bezogen; bei den S. B. B. umfaßten die hochwertigen Güter dagegen nur noch 23 % ihrer tonnenkilometrischen Gesamtleistung.

Mit der Verkleinerung der Konkurrenzwirkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel wird der Zweck verfolgt, die „allgemeine Wirtschaftslage", d. h. wohl Wirtschaftskrisen, für die finanzielle Notlage der öffentlichen Verkehrsmittel verantwortlich zu machen. Selbstverständlich spüren die öffentlichen Verkehrsmittel Wirtschaftskrisen genau so wie andere Unternehmungen. Aber für sie tritt in Konjunktur und Krise die Konkurrenzwirkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs als selbständiger Faktor hinzu. Beiden Faktoren wird übrigens durch die Sanierung auf den Vorkriegsertragswert Rechnung getragen, d. h. es wird sowohl die vorkriegliche Konkurrenzwirkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs als auch der Effekt von Konjunktur- und Krisenjahren (nämlich durch das Abstellen auf Jahre „normaler" Konjunktur aus einem langjährigen Durchschnitt) bereits einkalkuliert.

* * *

J. Britschgi schließt seinen Artikel mit dem Satz: „Solidarität ist ein viel zu schönes Wort für eine so unfruchtbare und in ihrem ganzen Wesen unkonstruktive Politik." Ich stelle in Abwandlung dieses Satzes fest, daß das Solidaritätsprinzip im Verkehr wissenschaftlich viel zu fundiert und staatspolitisch viel zu bedeutungsvoll ist, als daß es durch eine Diskussion auf falscher Ebene und durch geistreiche dialektische Spielerei erschüttert werden könnte.