

## Stand und Aussichten der Verkehrskoordination in der Schweiz

Von Dr. F. W a n n e r, Generalsekretär der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern

### I. Einleitung

Die Demokratie wird mit Recht die Staatsform der Geduld genannt. Das trifft in besonderem Maße für die Schweiz zu, wo man seit 20 Jahren die Notwendigkeit einer Verkehrskoordination bejaht, ohne daß dafür bis jetzt eine befriedigende Lösung gefunden worden wäre. Damit soll jedoch nicht etwa gesagt sein, daß die schweizerische Gesetzgebung in dieser langen Zeit stillgestanden sei. Sie muß im Gegenteil gerade auf dem Gebiet des Verkehrs als äußerst fruchtbar bezeichnet werden. Das zeigt ein bloßer Hinweis auf die fortschrittliche Gestaltung des neuen Bundesbahngesetzes vom Juni 1944, auf das Privatbahnhilfsgesetz von 1939, auf die Automobiltransportordnung vom gleichen Jahr, auf das Automobilgesetz von 1932 sowie auf das am 15. Juni 1950 in Kraft gesetzte neue Bundesgesetz über die Luftfahrt. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Entwurf für ein neues Eisenbahngesetz hinzuweisen, das erstmals eine deutliche Milderung des noch aus der Monopolzeit stammenden Pflichtenheftes der Eisenbahnen anstrebt, während das Transportgesetz und das Tarifgesetz nach wie vor an der Beförderungspflicht wie am Tarifzwang und an der Gleichbehandlung aller Verfrachter festhalten.

Die ganze bisherige Gesetzgebung ist jedoch stark auf die einzelnen Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft zugeschnitten. Von einer einheitlichen Betrachtungsweise des Verkehrs durch den Gesetzgeber kann kaum gesprochen werden. Zwar bestehen Ansätze für eine gewisse Verkehrsteilung und Gleichbehandlung, z. B. in der Automobiltransportordnung wie auch im Tarifgesetz (tarifarisches Verkehrsteilung zwischen Bundesbahnen und Privatbahnen). Die Verkehrspolitik und Verkehrsgesetzgebung des Bundes lassen aber bisher allgemein ein klares Bekenntnis für eine Verkehrskoordination sowie für eine einheitliche Behandlung der Verkehrsmittel vermissen. Man kommt auch bei der wohlmeinendsten Beurteilung nicht zum Schluß, daß in der Schweiz Gewähr für eine Befriedigung der Gesamttransportbedürfnisse der Nation mit einem möglichst geringen Gesamtaufwand bestünde. Man kann es deshalb verstehen, daß auch hier der Ruf nach einer einheitlichen Verkehrspolitik ein starkes Echo gefunden hat. Konkret mündete er in das Postulat aus, das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement zu einem Verkehrsdepartement auszubauen und ihm zur Vorbereitung der Koordinationsgesetzgebung einen eidgenössischen Verkehrsrat zur Seite zu stellen. Einen weiteren Anlauf in dieser Richtung bedeutet auch der Vorentwurf für einen neuen Verfassungsartikel über den Verkehr, wie ihn das eidgenössische Amt für Verkehr im Sommer 1949 den Interessenten erstmals vorlegte. Er hat folgenden Wortlaut:

„1. Der Bund ordnet die Zusammenarbeit und den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr und fördert die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel sowie die Entwicklung eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Verkehrssystems, unter Wahrung der Bedürfnisse der Verfrachter und Reisenden sowie der Interessen der Volkswirtschaft und Landesverteidigung.“

2. Der Bund ist befugt, im Straßenverkehr den entgeltlichen Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen konzessionspflichtig zu erklären. Der Personentransport, soweit er nicht gewerbsmäßig erfolgt, und der Transport von Gütern für die Bedürfnisse des eigenen Geschäftes mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal (Werkverkehr) bleiben frei und werden durch diese Bestimmung nicht eingeschränkt.

3. Zur Förderung des Straßenbaues entrichtet der Bund den Kantonen angemessene Beiträge aus dem Reinertrag des Zolles auf Treibstoffe für motorische Zwecke.

4. Die näheren Bestimmungen über die Ziffern 1 bis 3 bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.

5. Die Gesetzgebung über Bau und Betrieb von Anlagen zur Fortleitung von flüssigen Treib- und Brennstoffen ist Sache des Bundes.“

Die namentlich von den Bundesbahnen stark unterstützte Forderung nach einem Verkehrsrat ist seit Jahresbeginn durch Schaffung einer 16 Mitglieder umfassenden eidgenössischen Kommission für die Verkehrskoordination erfüllt. Der Aufgabenkreis der Kommission ist wie folgt umschrieben:

„Die Kommission hat zur Aufgabe, den Chef des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes über folgende Fragen zu beraten:

1. Die Anpassung der Verkehrspolitik an die technische Entwicklung und an die Bedürfnisse der Volkswirtschaft.

2. Die Koordinierungsmaßnahmen, die gestützt auf die bestehende Gesetzgebung getroffen werden können.

3. Die verfassungsrechtlichen und gesetzgeberischen Maßnahmen, die notwendig sind, um eine bessere Koordination sämtlicher Transportarten zu erreichen.

Die Kommission kann zur Begutachtung von weiteren Fragen auf dem Gebiete des Transportwesens beigezogen werden.“

Daneben besteht für den Vollzug der Automobiltransportordnung seit 1940 eine eidgenössische Transportkommission, während seit kurzem für den Rückkauf der noch nicht verstaatlichten Privatbahnen eine weitere Kommission ins Leben gerufen wurde. Es ist nicht zu vermeiden, daß die Arbeit dieser Kommissionen sich da und dort überschneidet und daß die genaue Abgrenzung eine heute noch nicht in allen Punkten feststehende Gesamt-Konzeption voraussetzt. Letztes Ziel dieser Arbeit muß es sein, den Verkehr in Verfassung und Gesetz so zu ordnen, daß eine organische, den technischen Fortschritt und die wirtschaftliche Vernunft garantierende Entwicklung ermöglicht wird.

Gewiß wäre es gesetzestechisch erwünscht, ein solches Ziel auf dem Weg einer Gesamtkodifikation für den Verkehr zu erreichen, also etwa mit einem einzigen Verkehrsartikel in der Bundesverfassung auszukommen und die darauf basierende Gesetzgebung in einem einzigen Bundesgesetz über die Förderung des Verkehrs zusammenzufassen.

Wichtiger als die Erreichung einer im Laboratorium gewachsenen Gesamtkodifikation erscheint aber, daß bei einem historisch gewachsenen und historisch zu erklärenden System der Einzelgesetzgebung dem Gedanken einer gewissen Gleichbehandlung der Verkehrsmittel immer mehr Beachtung verschafft wird. Daß namentlich der öffentliche Verkehr nicht unter Wettbewerbsbedingungen arbeiten muß, die den Privatverkehr eindeutig bevorzugen und ihm die Gloriole der Rendite, dem öffentlichen Verkehr aber das Odium der Defizitwirtschaft einbringen. Dieses Problem einer Angleichung der Arbeitsbedingungen von öffentlichem und privatem Verkehr ist in der Schweiz besonders dringend, weil

der von den einzelnen Verkehrsträgern verlangte Selbsterhaltungsgrad sehr verschieden ist. Dabei entsteht fälschlicherweise der Eindruck, der öffentliche Verkehr sei stark subventioniert, wogegen der private Verkehr durch seine Steuerleistung mehr einbringe als er Kosten verursache. In Wirklichkeit liegen die Dinge viel komplizierter, wobei aber der Beweis für die Subventionierung des Straßen- und Luftverkehrs (namentlich des Automobil-Schwerverkehrs) infolge des Fehlens neutraler Rechnungsunterlagen zurzeit noch nicht so zu erbringen ist, daß er auch von den Begünstigten restlos anerkannt wird.

Dieser Sachverhalt spielt für die Bildung der öffentlichen Meinung eine große Rolle, weil gewisse Formulierungen der Gesetzgebung den öffentlichen Verkehr klar als Subventionsempfänger erscheinen lassen. So bestimmt zB. Artikel 16, Ziffer 2, des neuen Bundesbahngesetzes folgendes:

„2. Ein Fehlbetrag wird aus der Reserve gedeckt. Ist diese erschöpft, so beschließt die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung. Ausgeschlossen ist der Vortrag des Fehlbetrages auf neue Rechnung.“

Psychologisch geschickter lauten die Artikel 101—103 des neuen Luftfahrtgesetzes über die Förderung der Luftfahrt, die folgenden Wortlaut haben:

#### „Art. 101

1. Der Bund kann die schweizerische Luftfahrt, sofern dies den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dient, mit Beiträgen und Darlehen unterstützen, insbesondere:

- a) den Betrieb regelmäßig beflogener Luftverkehrslinien;
- b) die Erstellung und den Betrieb von Flugplätzen, Flugsicherungseinrichtungen und anderen Maßnahmen für Flugsicherung;
- c) die Ausbildung des Luftfahrtpersonals mit Einschluß desjenigen des Flugsicherungsdienstes.

2. Ist die Anpassung einer notwendigen neuen Anlage an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt nach Artikel 47 mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, so kann der Bund sie ausnahmsweise durch Leistung eines Beitrages erleichtern.

3. In jedem Falle ist die finanzielle Lage des Empfängers von Bundesleistungen zu berücksichtigen.

#### Art. 102

Der Bund kann sich am Kapital von Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im Interesse der Allgemeinheit liegt.

#### Art. 103

Die internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen, deren Führung vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement als im allgemeinen Interesse liegend erklärt wird, werden von einer gemischt-wirtschaftlichen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft betrieben, an welcher der Bund sich finanziell beteiligt. Den Kantonen und Gemeinden steht die finanzielle Beteiligung an dieser Unternehmung offen. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.“

Für die Privatbahnen sind die gesetzlichen Grundlagen einer Bundeshilfe wesentlich ungünstiger, obwohl auch diese durch ein sehr ausgedehntes Pflichtenheft an einer rein kommerziellen Geschäftsführung gehindert sind. Es wird eine der nächsten Zukunftsaufgaben sein, die Förderung des Eisenbahnverkehrs im Hinblick auf deren große, gesetzlich vorgeschriebene Leistungen

für die Allgemeinheit in ähnlich positiver Weise zu umschreiben wie im Luftfahrtgesetz. Die Bundesbahnen und Privatbahnen werden in der öffentlichen Meinung ganz anders dastehen, wenn Beiträge der öffentlichen Hand an sie damit motiviert werden, „daß dies den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dient“, ja, daß damit in Tat und Wahrheit eine Abgeltung für derart reale Leistungen wie die Beförderungspflicht, das Werttarifsystem, die Sozialtarife im Vorortverkehr und die Anpassung an die Erfordernisse der Landesverteidigung (z. B. Haltung einer großen Reserve an Dampflokomotiven für ein fast völlig elektrifiziertes Netz) verbunden ist.

## II. Die Eisenbahnen als Hauptträger des öffentlichen Verkehrs

Zu den Voraussetzungen einer gesunden Verkehrspolitik gehört eine Kenntnis der einzelnen Verkehrsträger und deren Leistungen für den einzelnen Benutzer wie für das ganze Land. Den Eisenbahnen kommt in dieser Hinsicht in der Schweiz und im Ausland in der Gegenwart wie auch für eine absehbare Zukunft eine überragende Bedeutung zu. Der beste Beweis dafür liegt in der Tatsache, daß in allen Ländern die vom Krieg zerstörten Eisenbahnen mit größter Energie und unter Einsatz beträchtlicher finanzieller Hilfe des Staates rekonstruiert wurden. Das gab fast überall den Anstoß zu einem technischen Verjüngungs- und Modernisierungsprozeß, der noch in vollem Gange ist und der die Prognose zuläßt, daß die Eisenbahnen noch einer großen technischen Entwicklung fähig sind. Aber auch Amerika als das am stärksten motorisierte Land der Welt, wo auf drei Einwohner ein Automobil entfällt (gegenüber 24 in der Schweiz), kann und will auf die Dienste seiner Eisenbahnen nicht verzichten. Diese sind auch dort namentlich im Güterverkehr trotz Lastautomobil und Pipe line ein Hauptverkehrsträger geblieben. Dafür hat allerdings der Eisenbahn-Personenverkehr unter dem Einfluß des sehr dichten inneramerikanischen Flugverkehrs, der Vielzahl von Überland-Buslinien und der Vorliebe des Amerikaners, auch auf sehr große Entfernungen das Privatautomobil zu benutzen, eine gewisse Rückbildung erfahren.

In der Schweiz müssen wir bei der Beurteilung der Eisenbahnen von einigen Besonderheiten ausgehen, die in der öffentlichen Diskussion leicht übersehen werden. Da ist einmal die Tatsache von Bedeutung, daß wir neben Belgien das Land mit der größten Eisenbahndichte sind. Ferner, daß vom Gesamtnetz von rund 6000 Kilometern rund die Hälfte auf die Bundesbahnen und die andere Hälfte auf die Privat- oder besser gesagt Kantonalbahnen entfällt, wobei aber die Bundesbahnstrecken fast vier Fünftel des Gesamtverkehrs bewältigen. Die Koordination zwischen Bundesbahnen und Privatbahnen ist in den Konzessionen und in der Eisenbahngesetzgebung wie durch die staatliche Eisenbahnaufsicht weitgehend sichergestellt, und zwar betrieblich, tarifarisch wie technisch; das Tarifgesetz hat auch weitsichtig eine gerechte Verkehrsteilung vorgesehen, die wohl nicht jeden Interessenkonflikt ausschließt, aber doch auch die kleinen Bahnen vor betrieblich unsinnigen Verkehrsumleitungen zu schützen vermag. Dann sind noch einige weitere Besonderheiten zu beachten, die in unserer Verkehrspolitik gewollt oder ungewollt zum Ausdruck kommen: Einmal sind wir das Land mit der weitaus größten Stationsdichte, weil auf etwas über 3 Kilometer eine Station oder Haltestelle entfällt und weil bei uns die Zahl der privaten Anschlußgeleise für Industriezwecke besonders groß ist (allein die SBB verzeichnen ein Netz von über 500 Kilometern Anschlußgeleise, in das sich gegen 1000 Anschlußgeleisebesitzer teilen). Das weist auf den gewaltigen Anteil hin, den in der Schweiz die Eisenbahnen an der Erschließung des Landes hatten. Es läßt aber auch erkennen, in welchem Ausmaß die Eisenbahnen bei uns im Gegensatz zum Ausland den Lokalverkehr pflegen und in wie wohlthätig dezentralisierender Weise sie die Siedlungsstruktur des Landes beeinflussen konnten.

Diese starke Verästelung des Eisenbahnnetzes erhöht allerdings die Verwundbarkeit der Schiene gegenüber der Automobilkonkurrenz. Sie belastet die Eisenbahnen mit vielen historisch gewachsenen Aufgaben in verkehrsschwachen Gebieten, die in andern Ländern längst das Automobil übernommen hat. Eine evtl. Rückbildung der Eisenbahnen auf ein Hauptliniennetz, wie es zweifellos dem heutigen Stand der Verkehrsentwicklung eher entsprechen würde, stößt aber bei der konservativen Grundhaltung der Schweizer Bevölkerung auf ganz außerordentliche Schwierigkeiten. Das zeigte sich bei allen bisherigen Versuchen, im Moment der notwendigen Erneuerung eine Nebenbahn durch einen modernen Automobilbetrieb zu ersetzen. Ob es sich um die Bevölkerung des Engelberger Tales, der Dörfer, die von der Waldenburger Bahn bedient werden, der Juratäler oder des Zürcher Oberlandes handelt, es manifestierte sich bisher immer ein überraschend zähes Festhalten am hergebrachten Bahnbetrieb.

Vertieft man sich etwas in die Motive, so wird diese Einstellung jedoch weitgehend erklärlich. Man will in der Bewältigung des Stoßverkehrs an Sonntagen, Markttagen und namentlich bei großen Festen eine Verschlechterung oder den geringsten Abbau einer bis jetzt selbstverständlichen Leistung nicht in Kauf nehmen. Einer Leistung, für die im Falle der Bundesbahnen eben nicht die Gemeinde oder der Kanton aufkommt, sondern die längst auf die breiten Schultern der Staatsbahn abgeladen werden konnte. Weiß man doch, daß die Hälfte des Rollmaterials der SBB allein für die Bewältigung dieses Spitzenverkehrs benötigt wird, woraus besser als mit aller Theorie der Wert, aber auch die Kosten der gesetzlichen Beförderungspflicht ersichtlich werden. Die Bevölkerung glaubt vorläufig nicht an die gleiche Leistungsfähigkeit eines Automobilbetriebes im Winter, wie sie ihn vom hundertprozentig sicheren Winterbetrieb der Bahnen her gewohnt ist. Einen noch viel größeren Wert legt die Bevölkerung auf die reich differenzierten Bahntarife und auf das reiche Angebot von Fahrleistungen im Bahnbetrieb, wie es namentlich in dem in Europa einzig dastehenden Lokalfahrplan der SBB zum Ausdruck kommt.

Die Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs, wie sie im Dreigespann Fahrplanpflicht, Tarifpflicht, Beförderungspflicht enthalten sind, kommen unserer Generation in jenem Moment zum Bewußtsein, wo sie den Bahnbetrieb mit einem Automobilbetrieb vertauschen soll. Dabei ist wohlverstanden ein solcher Automobilersatzbetrieb auch als öffentlicher Dienst anzusprechen, jedoch mit einem nicht ganz so weitgehenden Pflichtenheft. Die Diskussion über die Ersetzbarkeit von Bahnlinien durch Automobillinien ist daher für die betroffene Bevölkerung von hohem erzieherischem Wert. Sie gibt Anlaß zu vertieften verkehrspolitischen Erkenntnissen. Sie vermittelt im richtigen Moment einen notwendigen Einblick des Bürgers und Steuerzahlers in die überragende Rolle, die der öffentliche Verkehr in der Schweiz in der Siedlungspolitik, in der täglichen Anwendung des Solidaritätsprinzips, in der Kultur- und Wirtschaftspolitik spielt.

Wenn sich täglich fast 600 000 Reisende oder 12% unserer Wohnbevölkerung mit einem Durchschnittsweg von 27 Kilometern allein den Bundesbahnen anvertrauen, so bezahlt nur ein Drittel dieser Reisenden das normale Billet. 54% aller Bahnbenutzer fahren mit einem mehrfach verbilligten Streckenabonnement und bezahlen pro Fahrt im Durchschnitt 30 Rappen, beim Schüler- und Lehrlingsabonnement gar nur 20 Rappen gegenüber 2,40 Fr. im vollzahlenden Verkehr. Deshalb bringt der ganze Verkehr der Reisenden mit Streckenabonnenten nur 12% der Einnahmen aus dem Personenverkehr ein. Der Hauptbahnhof Zürich bewältigt allein täglich einen Abonnementsverkehr von 20- bis 25 000, der Bahnhof Bern von 10 000 Reisenden.

Nicht besser ist es im Güterverkehr, wo die SBB 1949 im Tagesdurchschnitt 44 000 Gütertonnen mit einem durchschnittlichen Transportweg von 112 km beförderten. Das ergibt einen täglichen Strom von 4400 voll beladenen Güterwagen zu 10 Tonnen, der an allen 365 Tagen des Jahres nie abreißt. Aber auch hier werden nur 38% der Güter zu Normaltaxen, dafür aber 62% zu den stark verbilligten Ausnahmetaxen befördert (vor allem für Milch-, Kohlen-, Zuckerrüben-, Mostobst- und Kartoffeltransporte).

Diese wenigen Beispiele aus dem sozialen Leistungskatalog der Eisenbahnen zeigen, daß man diese niemals mit einem privatwirtschaftlichen Renditenmaßstab messen darf. Man muß für sie vielmehr den Begriff einer volkswirtschaftlichen Leistungsbilanz zu entwickeln versuchen, weil der einzelne, wie auch jeder Berufsstand und schließlich die Gemeinden, Kantone und der Bund in gar mancher Hinsicht von ihrer Existenz profitieren. Auch ist es trotz der besten Absichten, den Bundesbahnen keine neuen bahnfremden Lasten zuzumuten, gar nicht denkbar, daß der Bund nicht bei manchen Gelegenheiten sein Budget auf Kosten der Staatsbahn entlastet. Man denke nur etwa an die Abschaffung der sog. Bergzuschläge, um die periphere Lage der Kantone Tessin und Genf zu mildern, an die Pflicht zur kriegswirtschaftlichen Lagerhaltung, an das ungeschriebene Gesetz der Vergebung der meisten Aufträge an die schweizerische Lieferindustrie trotz teilweise beträchtlicher Preisunterschiede, sowie an die kaum immer bewertbaren Leistungen zugunsten der Post-, Zoll- und Militärverwaltung.

Man blicke aber auch auf die Erfahrung in zwei Weltkriegen zurück. In beiden Fällen erwies sich die Eisenbahn als das Transportmittel, das in der Krise nicht versagt. Nach zum Glück fast vollständig durchgeführter Elektrifikation bewahrten die Bundesbahnen im zweiten Weltkrieg das Land vor einer Transportkalamität, wie das noch in aller Erinnerung ist. Gewiß könnte auf die Dienste der Eisenbahnen in unserem so kleinen Verkehrsraum bei einem direkten Angriff auf unser Land nicht lange und nur zu einem kleinen Teil unter besonders günstigen Verhältnissen gerechnet werden. In Zeiten bewaffneter Neutralität leisten sie aber Wirtschaft und Armee mit einem von der ausländischen Treibstoffversorgung unabhängigen Betriebssystem eine unentbehrliche und durch kein anderes Transportmittel ersetzbare Hilfe. Die Schweiz wird für solche Perioden längeren Ausfallens der Benzin- und Dieselölauführen nie soviel Vorräte halten können, daß man auf die Dienste der Eisenbahnen als Hauptverkehrsträger verzichten könnte.

Das gleiche gilt für die Abholung der für die Landesversorgung lebenswichtigen Lebensmittel und Rohstoffe an den Seehäfen: Auch für solche Massentransporte auf große Entfernungen in Notzeiten, wo auf die ausländischen Zubringerbahnen kein Verlaß mehr ist, werden wir immer auf einen leistungsfähigen Güterwagenpark der Bundesbahnen angewiesen sein. Aus kriegswirtschaftlichen Gründen darf deshalb der Güterwagenpark der SBB nicht vernachlässigt werden. Damit ist in großen Zügen gezeigt, welche überragende Rolle die Eisenbahnen im Frieden und Krieg im Leben der Nation spielen. Sie bleiben auf absehbare Zeit der Hauptträger des öffentlichen Verkehrs, der in der Schweiz unserem hohen Lebensstandard und hohen sozialen Ansprüchen entsprechend zu einer besonders kostspieligen Last der Eisenbahnen geworden ist. Ein Abbau des in hundertjähriger Entwicklung gewachsenen und von der Vorstellung des Monopols beherrschten Pflichtenheftes der Eisenbahnen müßte daher schwerwiegende Folgen haben. Er müßte begleitet sein von einer gleichzeitigen vermehrten Pflichtenübernahme des ihn ergänzenden oder in einzelnen Fällen ersetzenden gewerbsmäßigen Automobilverkehrs. Daraus erhellt die ganze Problematik, wie sie im Wettbewerb eines öffentlich-rechtlichen und eines privat-rechtlichen Transportsystems in ganz Europa zur Realität geworden ist und die

die Verkehrsordination zu einer so schwierigen Aufgabe des Gesetzgebers macht.

### III. Die Rolle des Automobilverkehrs, des Luftverkehrs und der Schifffahrt im Rahmen des Gesamtverkehrs

Um ein militärisches Bild zu verwenden, so spielen die Eisenbahnen im schweizerischen Verkehr die Rolle der Infanterie als der Hauptwaffe, während Automobilverkehr, Luftverkehr und Schifffahrt als Spezialwaffen zu betrachten sind. Damit wird deren Stellung als wichtige und unentbehrliche Verkehrsträger keineswegs herabgesetzt, weil die Eisenbahnen allein den Verkehrsbedürfnissen einer modernen Wirtschaft ebensowenig zu genügen vermöchten wie eine Infanterie-Armee ohne Spezialwaffen heute noch denkbar ist. Und wie eine Armee erst durch das Zusammenwirken aller Spezialwaffen nach einem gut vorbereiteten Feuerplan ihre Stärke voll zur Geltung bringen kann, so verspricht auch der Verkehrsapparat seinen größten Nutzeffekt dann, wenn die verschiedenen Verkehrsmittel in ihrer Arbeitsweise aufeinander abgestimmt werden.

a) Eine solche Arbeitsteilung stellt heute in der Schweiz im Luftverkehr kein Problem dar. Hier sind durch die Zusammenfassung der früheren regionalen Luftverkehrsgesellschaften in einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, der Swissair, einfache und leicht zu übersehende Verhältnisse geschaffen worden. Ein innerschweizerischer Linienverkehr besteht zur Zeit nicht mehr. Die Tendenz geht im schweizerischen Luftverkehr ganz deutlich darauf aus, den Linienverkehr auf große Entfernungen zu pflegen und damit der Exportindustrie und dem Fremdenverkehr zu dienen. Der Luftverkehr wird unbestrittenermaßen um so interessanter, auf je größeren Entfernungen er sich betätigen kann. Aus diesem Grund will die Swissair mit überraschend einhelliger Zustimmung der öffentlichen Meinung und, soweit nötig, unter Einsatz von Bundesmitteln vor allem den Transatlantik-Flug, den England-Verkehr, den Verkehr mit dem Nahen Osten und mit den Nordstaaten entwickeln. Die Anschaffung moderner Langstreckenflugzeuge wird deshalb als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung betrachtet, so daß die Bewilligung der dafür benötigten Mittel in der Bundesversammlung mit großem Verständnis rechnen darf.

Die Swissair wird im Ausland und namentlich in den USA oft als der verlängerte Arm der Bundesbahnen bezeichnet. Die Bundesbahnen haben in ihren Bahnhöfen in Zürich, Genf, Basel und Bern den Swissair-Bureaux überall einen guten Platz eingeräumt, weil hier nicht der Wettbewerb, sondern die Zusammenarbeit dominiert. Die Lage der drei großen Flughäfen Kloten-Zürich, Genf-Cointrin und Basel-Blotzheim ist derart, daß die schweizerischen Bahnen fast den gesamten Luftlinienverkehr als einen sehr erwünschten Zubringerdienst betrachten dürfen.

Das gleiche kann nicht vom internen Lufttaxiverkehr und vom sportlichen und touristischen Flugverkehr, der an keinen Fahrplan gebunden ist, gesagt werden. Allerdings steckt dieser private „Bedarfsverkehr“ noch in den Anfängen. Er wird zweifellos mit der Zeit ähnliche Probleme stellen wie im Ausland, wo der Linienverkehr bereits stark gegen den sog. „Bedarfsverkehr“ zu kämpfen hat. b) Existiert also vorläufig zwischen Eisenbahn- und Luftverkehr in der Schweiz kein nennenswertes Konkurrenzverhältnis, so trifft die gleiche Feststellung auf die Schifffahrt zu. Das gilt für die Schifffahrt auf den Schweizer Seen, die einen stark saisonhaften Charakter hat. Es gilt aber auch für den Güterverkehr auf dem Rhein, der vorläufig in Basel und Rheinfelden seine Endhäfen gefunden hat.

Aus diesen Gründen hat sich der Bund zusammen mit den beiden Nachbarstaaten schon lange vor dem Krieg unter starkem Einsatz finanzieller Mittel an der

Schiffbarmachung des Rheins und am Ausbau der Basler Rheinhäfen beteiligt. Die Frachtverbilligung des Rheinweges für viele von der Schweizer Industrie benötigten Rohstoffe hat diese Aufwendungen des Bundes und der beteiligten Kantone und Städte im Lauf der Jahre als mehr wie gerechtfertigt erscheinen lassen. Mit um so größerer Sorgfalt muß die Frage geprüft werden, ob die von der Ostschweiz seit langem gewünschte Fortsetzung eines schiffbaren Rheines bis zum Bodensee, der Bau eines transhelvetischen Kanals vom Genfer See bis zum Rhein und die Schiffbarmachung weiterer Flüsse im Inland dem Landesinteresse entspricht und unter Koordinationsgesichtspunkten zu rechtfertigen ist. Hier stellen sich auf weite Sicht Fragen, die heute weit mehr vom wirtschaftlichen als vom technischen Gesichtspunkt aus einer Klärung bedürfen. Der Steuerzahler wird einer Entwertung der mit einem Aufwand von über 800 Mio Franken elektrifizierten Bundesbahnen und der neuerdings zur Sicherstellung der Armeemotorisierung mittels des Requisitionssystems subventionierten Lastautomobile nur zustimmen, wenn für die Bewältigung des innerschweizerischen Güterverkehrs Bahn und Lastauto nicht mehr genügen.

c) Ganz anders stellen sich vom Wettbewerbs- und Koordinationsstandpunkt aus betrachtet die Verhältnisse im Automobilverkehr. Diesem kommt innerhalb des Gesamtverkehrs neben den Eisenbahnen beim heutigen Stand der Motorisierung in der Schweiz weitaus die größte Bedeutung zu.

1. Dank des Postregals kann man in der Schweiz von Koordinationsorgen weniger im Personenverkehr als im Güterverkehr sprechen. Um die sich auf das Postregal stützende Konzessionierung des linienmäßigen Personenverkehrs mit Automobilen wird die Schweiz vom Ausland oft beneidet. Sie gilt dort oft geradezu als Vorbild eines Einsatzes des Automobils nach den auch für die Eisenbahnen geltenden Gesichtspunkten des öffentlichen Verkehrs. Es gibt wohl kein anderes Land, wo das Postautomobil wie in der Schweiz in so vollkommener Weise das Eisenbahnnetz ergänzt und die dünn besiedelten Gebiete mit einem Netz fahrplanmäßiger Kurse bedient. Auch für das 5800 km lange Liniennetz der Post, auf dem jährlich gegen 30 Mio Reisende befördert werden, gilt wie für die Bahn die tarifarische Gleichbehandlung aller Landesteile und aller Benützer. Auch sie kennt die Fahrplan- und die Tarifpflicht, wenn auch in etwas abgeschwächter Form. Von Bedeutung ist dabei die Tatsache, daß die Post 1600 km dieses Netzes durch Unternehmer, sog. Postkonzessionäre, betreiben läßt, was viel zur Erhaltung des Verkehrsfriedens beigetragen hat. Von den rund 1900 Autocars gehören 500 der Post. Auch im Bedarfsverkehr konnte bis jetzt dank tarifarischer Vereinbarungen ein gewisses Gleichgewicht gefunden werden. Der öffentliche Automobilbetrieb der Post ist außerordentlich elastisch und auch in der Bewältigung des Spitzenverkehrs und des Arbeiterverkehrs überraschend leistungsfähig. Er bedient im Winter die abgelegensten Talschaften und Ortschaften und übernimmt damit in der Schneeräumung oft große Pflichten. In den dünner besiedelten Gebieten des Landes spielt er mit täglich 2—3 Doppelkursen die gleiche lebenserhaltende und ausgleichende Rolle wie sonst die Eisenbahnen. Obwohl die Tarife bedeutend höher sind, arbeitet der Postautobetrieb von jeher mit beträchtlichen Defiziten. Das verwundert den nicht, der sich das Pflichtenheft des öffentlichen Verkehrs vor Augen hält.

Dieses gilt für die Bahn wie für das Kursautomobil, das Kursflugzeug oder das Kursschiff: Es verlangt regelmäßige Verkehrsbedienung unbekümmert darum, ob ein Fahrzeug ausgelastet ist. Sein Fundament ist der Ausgleich zwischen Linien mit guter Frequenz und solchen mit geringem Verkehr, zwischen Reisenden und Gütern, die zum vollen Tarif und zu ermäßigten Taxen befördert werden.

Die weitere Erhaltung dieses Solidaritätsprinzips im öffentlichen Verkehr wird in der Schweiz als eines der wichtigsten Mittel betrachtet, um die Gewichte zwischen Stadt und Land nicht zu verschieben.

2. In dem wirtschaftlich viel wichtigeren Güterverkehr steht die Schweiz erst am Anfang einer derart hoch entwickelten Koordination. Diese erstreckt sich bis jetzt nur auf einen kleinen Teil der im Gütertransport auf der Straße tätigen Lastautomobile, weil sich die Schweiz von jeher zum Prinzip der Freiheit des Werkverkehrs bekannte. Im Werkverkehr sind rund 33 000 Last- und Lieferautomobile tätig, im gewerbsmäßigen Güterverkehr gegen 5000. Es hat sicher etwas Verlockendes für jede Firma, ihre Transportbedürfnisse mit eigenen Mitteln zu befriedigen und sich damit von Fahrplan und Tarif unabhängig zu machen. Das verspricht Vorteile für den Kundendienst, für eine persönliche Werbung und vervielfacht die Kontaktmöglichkeiten mit der Umwelt. Bis zu einem gewissen Grad mag dies die sprunghafte Zunahme des Werkautomobils seit dem Krieg erklären.

Mit einer gesetzgeberischen Ordnung des Werkverkehrs ist in der Schweiz in den nächsten Jahren nicht zu rechnen. Man muß schon froh sein, wenn die für das Automobiltransportgewerbe mit der sog. Automobiltransport-Ordnung in der Zeit der Krise und der Konkurse vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges getroffene Ordnung noch einmal für drei Jahre verlängert werden kann. Dies obwohl der ATO das historische Verdienst zukommt, die Hunderte von Transporteuren zu einem vertragsfähigen Partner zusammengeschweißt zu haben sowie für Lohn, Ferien und Ruhezeit des Berufschaffeurs eine einheitliche Grundlage geschaffen zu haben. Der Schlußpunkt dieses Vertragswerkes, die Aufstellung verbindlicher Tarife (mit Ausnahme des Nahverkehrs) und einheitlicher Beförderungsbedingungen konnten allerdings erst vor kurzem verwirklicht werden, weil dafür die Verständigung aller Beteiligten gesetzliches Erfordernis ist.

Die heute vorgesehene dreijährige Verlängerung der ATO ist in der Bundesversammlung auf ziemlich starken Widerstand gestoßen, obwohl sie für den sog. gemischten Verkehr erhebliche Erleichterungen einführen will und obwohl auch der Vollzug viele Kompetenzen den Beteiligten selber delegieren möchte. Aus der Tatsache, daß sogar ein sehr bescheidener Versuch, den gewerbsmäßigen Automobiltransport einigermaßen den Spielregeln des öffentlichen Verkehrs anzupassen, — dabei ist man von einer Gleichbehandlung noch sehr weit entfernt — mit mancher Anfechtung zu rechnen hat, mag man ermesen, welch weiten Weg eine wirkliche Verkehrs-koordination in der Schweiz noch zurückzulegen hat.

Der Entwurf des Bundesrates für eine um drei Jahre verlängerte Autotransportordnung wurde vom Parlament am 23. Juni 1950 verabschiedet. Er interessiert hier namentlich hinsichtlich der Umschreibung der gemischten Transporte: Art. 4 lautet wie folgt:

„1. Gemischten Verkehr übt aus, wer neben seinem Werkverkehr entgeltliche Transporte für andere besorgt. Unter Vorbehalt der in diesem Artikel genannten Ausnahmen bedarf es dazu einer Ermächtigung, die erteilt wird, wenn das Verkehrsbedürfnis es rechtfertigt. Die Vorschriften über den gewerbsmäßigen Transport finden sinngemäße Anwendung.

2. Gelegentliche Transporte zu nachbarlicher Aushilfe in ländlichen und in Gebirgsgegenden sind frei.

3. Der Bundesrat wird nach Anhörung der Kantone und der Beteiligten (Art. 6, Abs. 2) bestimmen, welche weiteren Transporte im gemischten Verkehr ohne Ermächtigung ausgeführt werden können, namentlich im Verkehr zwischen rechtlich oder wirtschaftlich eng verbundenen oder voneinander abhängigen Unternehmungen (Konzern-, Konsortiums- und Veredelungsverkehr) sowie Transporte von und nach gemeinsamen Werkplätzen und Baustellen.“

Von großer Bedeutung ist auch Art. 8 über die Tarife mit folgendem Wortlaut:

„1. Nach Anhörung der Kantone, der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes und der öffentlichen Transportanstalten kann der Bundesrat vom Verband der Autotransportunternehmer oder von seinen Mitgliedverbänden aufgestellte Tarife genehmigen, wenn

- a) keine öffentlichen Interessen entgegenstehen;
- b) die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren nötigen Angaben darin enthalten sind;
- c) Gewähr besteht, daß sie gegenüber jedermann, der ihre Bedingungen erfüllt, in gleicher Weise angewendet werden;
- d) die Tarife den Bedürfnissen der einzelnen Landesgegenden angepaßt sind.

2. Genehmigte Tarife und ihre Abänderungen sind zu veröffentlichen. Sie treten frühestens mit dem Tag der Veröffentlichung in Kraft.

3. Bis zur Veröffentlichung genehmigter Tarife hat jeder Transportunternehmer seinen Tarif zur Einsicht aufzulegen und auf Verlangen käuflich abzugeben.“

Nach Art. 11 werden folgende Bewilligungen vorgesehen:

„1. Für den gewerbsmäßigen Verkehr werden folgende Bewilligungen erteilt:

- a) die Bewilligung P für den Transport von Personen;
- b) die Bewilligung N für den Transport von Sachen;
- c) die Bewilligung S für die in Artikel 5, Absatz 2, genannte Transportart;
- d) die Bewilligung C für offizielle Camionnage für öffentliche Transportanstalten und im Zusammenhang damit ausgeführte andere Transporte.

2. Der Bundesrat kann, unter Würdigung der Bedürfnisse im Autotransportwesen, nach Anhörung der in Artikel 25 genannten Kommission, weitere Arten von Bewilligungen einführen.

3. Können Inhaber von Transportbewilligungen wichtige, aber nur vorübergehende Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigen, so können dafür besondere, befristete Ermächtigungen an andere erteilt werden.“

Für die Erteilung der Bewilligung wird in Art. 14 das Bedürfnis als maßgebend erklärt:

„1. Die Bewilligung wird erteilt, wenn für die nachgesuchte Transportart ein Bedürfnis besteht, der Bewerber für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes Gewähr bietet und seine persönliche Lage es rechtfertigt.

2. Bei der Prüfung des Gesuches sind die Verkehrsbedürfnisse und die durch andere Autotransportunternehmer und öffentliche Transportanstalten gebotenen Beförderungsmöglichkeiten der betreffenden Landesgegend angemessen zu berücksichtigen.

3. Öffentliche Transportanstalten sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die PTT-Verwaltung und die vom Bunde konzessionierten Transportanstalten, welchen in der Bundesgesetzgebung oder in der Konzession die Beförderungspflicht auferlegt ist.“

Das Einspracherecht ist in Art. 21 wie folgt umschrieben:

„1. Die Gesuche um Erteilung von Bewilligungen, um Genehmigung wesentlicher Änderungen im Betriebe sowie um Ermächtigung zu gemischtem Verkehr im Sinne von Artikel 13, Absatz 2, sind zu veröffentlichen. Es ist eine angemessene Einsprachefrist anzusetzen.

2. Einspracheberechtigt sind die zuständigen Behörden des Kantons, in welchem die Unternehmung ihren Sitz hat oder künftig haben soll, der in Artikel 10 genannte Verband, die öffentlichen Transportanstalten sowie jeder, der nachweist, daß die Erteilung der Bewilligung oder der Ermächtigung seine gewerblichen Interessen in nicht zumutbarer Weise schädigen würde. Die Einsprache ist zu begründen.“

3. Der Bundesrat erläßt die Vorschriften über das Verfahren und die Kosten. Die Verhandlung ist mündlich und öffentlich. Dem Gesuchsteller und dem Einsprecher ist vor der mündlichen Verhandlung in der Regel in die Akten, die sich auf ihn selbst beziehen, Einsicht zu gewähren."

Großen Einfluß auf die Handhabung und die Fortbildung in der Praxis hat die im Gesetz in Art. 25/26 vorgesehene **Transport-Kommission**. Ihre Aufgabe und Zusammensetzung ist wie folgt umschrieben:

„Art. 25

1. Zur Begutachtung von Fragen und Entscheidungen von Beschwerden aus dem Vollzug dieses Beschlusses bestellt der Bundesrat eine Kommission unter angemessener Berücksichtigung der Kantone, der wichtigsten Wirtschaftsverbände des Landes, der öffentlichen Transportanstalten und des Autotransportgewerbes.

2. Das Reglement der Kommission bedarf der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26

Die Kommission begutachtet zu Händen des Bundesrates:

- a) die Entwürfe der vom Bundesrat ausgehenden Vollzugserlasse zu diesem Beschluß;
- b) die dem Bundesrat eingereichten Vorschläge zur Genehmigung von Tarifen und Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (Art. 8 und 17); Genehmigung von Beschlüssen und Vereinbarungen des Verbandes der Autotransportunternehmer mit anderen Beteiligten zum Vollzug dieses Beschlusses (Art. 10, Abs. 2);
- c) andere mit dem Vollzug dieses Beschlusses zusammenhängende grundsätzliche Fragen."

Sollte die Automobil-Transport-Ordnung vor dem Volk keine Gnade finden, so sind ein Tarifchaos und ein wildes Unterbieten der Eisenbahntarife, die wegen ihres sozialen Werttarifsystems besonders leicht angreifbar sind, kaum zu vermeiden. Für den Berufsstand des Autotransporteurs steht hier vielleicht noch mehr auf dem Spiel als für die Bahnen, namentlich die Bundesbahnen, weil für deren Defizite nach dem Willen des Gesetzes der Bund aufkommen muß. Die Freiheit des Werkverkehrs sollte eine genügende Garantie gegen jede monopolistische Preisbildung durch die Eisenbahnen und den gewerbsmäßigen Automobiltransporteur sein. Diese Freiheit sollte genügen. Sie darf nicht den Entnahmungsprozeß des öffentlichen Verkehrs fördern, was immer dann der Fall ist, wenn das Werkauto die Bahn zum Verlegenheitstransporteur degradiert. Dem bei Zustandekommen des Referendums noch dieses Jahr zu erwartenden Volksentscheid über die Auto-Transport-Ordnung kommt eine große Bedeutung zu. Von ihm hängt es ab, ob die Arbeitsgrundlage von Bahn und Güterauto in ähnlicher Weise geregelt bleiben sollen wie im gewerbsmäßigen Personentransport.

#### IV. Die Verkehrskoordination als politische Aufgabe.

Es ist ein schwacher Trost für die Schweiz, daß es wohl eine Reihe von theoretischen Rezepten für eine Verkehrskoordination gibt, daß aber auf dem Gebiet der praktischen Verkehrspolitik noch in keinem Land eine befriedigende Lösung gefunden wurde. Eine gewisse Zusammenarbeit der Verkehrsmittel drängt sich dabei immer mehr auch vom internationalen Standpunkt aus auf.

Ein verarmtes Europa kann sich auf die Dauer keinen übermäßigen Aufwand und keine Verschleuderung von Transportleistungen leisten, wie sie heute namentlich im Parallelverkehr von internationalen Autocarlinien und internationalen Zügen zum Ausdruck kommen.

Wie will man aber den übermäßigen Einsatz von Transportmitteln international regeln, wenn in den einzelnen Ländern die Herstellung des Verkehrsfriedens und namentlich einer Zusammenarbeit von Bahn und Güterauto auf solche Schwierigkeiten stößt?

Es ist das uralte Problem von Freiheit und Bindung, das es zu lösen gilt. Dabei stehen sich im Grunde genommen nicht Bahn und Auto, sondern der öffentliche Verkehr und der Privatverkehr gegenüber. Der öffentliche Verkehr verkörpert ein Rechtssystem von Pflichten und Auflagen, das in der hundertjährigen Entwicklung der Eisenbahnen gewachsen ist. Es beruht noch auf der Monopolvorstellung und dem Willen des Gesetzgebers, den Bürger vor dem Monopolmißbrauch der mächtigen Eisenbahn zu schützen.

Demgegenüber steht das private Rechtssystem, das dem einzelnen in der Benützung seines Personenautomobils und seines Werklastwagens mögliche Freiheit geben will, und der dem gewerbsmäßigen Transporteur nur gerade ein Minimum an Pflichten zuzumuten geneigt ist.

Eine Annäherung der Standpunkte ist hier nur in langer Entwicklung zu erwarten, weil der öffentliche und der private Verkehr tatsächlich zwei ganz verschiedene Welten darstellen. Vorerst muß sich beim Bürger und Steuerzahler die Einsicht Bahn brechen, daß die Aushöhlung des öffentlichen Verkehrs durch eine wilde Konkurrenz ernste finanzielle und soziale Gefahren mit sich bringt. Finanzielle Gefahren, weil in den Eisenbahnen als dem Hauptträger des öffentlichen Verkehrs Milliardenwerte investiert sind, die nur auf dem Rücken des Steuerzahlers abgeschrieben werden können. Soziale Gefahren, weil ein unbesonnener Abbau der Leistungen der öffentlichen Dienste, namentlich ein Verzicht auf den Werttarif und die Gewährung der Tariffreiheit, schwere Erschütterungen des Wirtschaftslebens verursachen müßte. Man denke an den Industriellen, dessen Arbeiter wegen zu teurer Abonnente nicht mehr auf dem Land wohnen könnten; man stelle sich die vielen Eltern vor, die ihre Kinder nicht mehr zur Ausbildung in die höheren Schulen der Städte zu schicken vermöchten. Oder man überlege sich die Folgen rein privatwirtschaftlicher Transportpreise für die Kohle, Steine, Zement, Holz, Mostobst, Kartoffeln, Zuckerrüben, Milch.

Aber auch höchst unerwünschte Rückwirkungen auf das Personal wären unvermeidlich. Eisenbahnen, die einem ununterbrochenen Konkurrenzdruck ausgesetzt sind, die ständig Defizite ausweisen und auf die Dauer armengemässlich werden, sind nicht in der Lage, ihr Personal anständig zu entlohnen.

Man braucht diese Gedankengänge nicht fortzusetzen, um zur Überzeugung zu kommen, daß der Staat der Aushöhlung und finanziellen Schwächung des öffentlichen Verkehrs nicht untätig zusehen kann. Von der Änderung der rechtlichen Stellung, also einer Lockerung des Pflichtenheftes, ist erst auf weite Sicht eine gewisse Erleichterung zu erwarten. Die übrigen im Ausland und in der Schweiz bis jetzt versuchten Rezepte haben sich als fast wirkungslos oder politisch untragbar erwiesen. Dies, ob es sich nun um eine zonenmäßige Abgrenzung des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Lastwagenverkehr, um eine besondere Besteuerung des Fernverkehrs und des Werkverkehrs auf der Straße oder um die Zusammenfassung des Bahn- und Automobilverkehrs in der Hand des Staates handelte. Zwar mag für unsere Eisenbahnen das Ergebnis der sog. Gütertransport-Initiative vom Jahr 1938 eine Ermutigung gewesen sein, weil sich über 400 000 Bürger mit ihrer Unterschrift für eine Verkehrsteilung nach dem plastischen Grundsatz bekannten: der Schienen den Fernverkehr, der Straße den Nahverkehr. Die Abstimmung über das Verkehrsteilungsgesetz und namentlich über den Verfassungsartikel im Jahr 1945 zeigten aber mit ihren wichtigen Volksverdikten, daß ein weiter und steiniger Weg von der Anerkennung

eines theoretisch bejahten Grundsatzes bis zu dessen Verankerung in der Gesetzgebung zurückzulegen ist.

Nach allen Erfahrungen und Niederlagen, die der Gedanke einer gesetzlichen Verkehrsteilung in der Schweiz erfahren hat, stehen heute andere Lösungen im Vordergrund. Vor allem ist endlich ein Anfang mit der finanziellen Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Landesgegenden durch den Staat zu machen. Denn alle schönen Worte über die Solidarität verlieren ihren Sinn, wenn allein die Eisenbahn mit ihren schweren Lasten ihre Anlagen und Einrichtungen selbst bauen und unterhalten muß. Wenn für den Bau der großen Flughäfen und für die kostspielige Flugsicherung die öffentliche Hand weitgehend aufkommt; wenn die Sorge für ein ausreichendes Straßennetz mit einer Gesamtlänge von 46 000 km (wovon 29 000 km Gemeindestraßen) sowie für genügende Parkplätze in den Städten und für eine leistungsfähige Straßenverkehrssicherung von den Besitzern der 220 000 Kraftfahrzeuge vertrauensvoll dem Bund, den Kantonen und Gemeinden überlassen wird und eine einwandfreie Straßenkosten-Rechnung nicht besteht.

Deshalb mutet es seltsam an, wenn man immer nur von den Eisenbahnen die finanzielle Selbstverwaltung fordert. Zu allererst sind daher die finanziellen Arbeitsbedingungen der verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrsmittel genau zu untersuchen. Wenn hier die Spieße einigermaßen gleich lang gemacht sind, verliert das Problem der Verkehrskoordination viel von seiner Wichtigkeit. Es ist aber eine Illusion, zu glauben, es könne vom Verkehr in seiner Gesamtheit schon in den nächsten Jahren die finanzielle Selbsterhaltung gefordert werden. Vielmehr wird man sich in der Schweiz an den Gedanken gewöhnen müssen, den Eisenbahnen im Sinn der Gleichbehandlung nach den im Straßen- und Luftverkehr bestehenden Vorbildern gewisse Bauaufgaben abzunehmen. Oder ist etwa eine durchgehende Doppelspur auf unseren Hauptlinien ein weniger wichtiges „öffentliches Werk“ als es der Bau der Sustenstraße oder die Schneeräumung auf der Julier- oder Simplonstraße sind?

Damit ist angedeutet, daß man im Verkehr keine Politik des Rückschrittes und der sozialen Reaktion einschlagen kann. Der Verkehr ist als Ganzes mit allen Verästelungen eines gut ausgebauten Schienen- und Straßennetzes als dienendes Instrument aufzufassen. In guten und schlechten Zeiten muß sich jedermann auf das sichere Funktionieren des ganzen Verkehrsapparates verlassen können. Deshalb ist unter allen Umständen ein Gleichgewicht zwischen öffentlichem und privatem Verkehr herzustellen. Wichtigste Koordinationsaufgabe ist daher heute eine vermehrte finanzielle Gleichbehandlung der beiden Hauptverkehrsträger. Niemand geht es darum, auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs einen massiven Leistungsabbau vornehmen zu wollen. Das Bewußtsein für die Kosten vieler von Gemeinden, Privaten und Verbänden zusätzlich verlangten Fahrplanleistungen und für die soziale Tariffdifferenzierung ist in breiteste Volkskreise zu tragen. Nur auf dem Boden einer vertieften Einsicht des Bürgers und mit Hilfe einer aufgeklärten öffentlichen Meinung ist in der Schweiz die durch die Verteilung der Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden politisch erschwerte Aufgabe einer Verkehrskoordination schrittweise zu lösen!

#### V. Zusammenfassung

1. Die Verkehrskoordination hat im föderativen Bundesstaat und in einer Referendumsdemokratie mit besonderen Schwierigkeiten zu rechnen. Sie kann erst zu Erfolgen kommen auf Grund eines den Bürger und Steuerzahler überzeugenden Anschauungsunterrichtes über die Folgen eines Überangebotes des öffent-

lichen Verkehrs, wie er gegenwärtig in der Schweiz durch ein Bundesbahndefizit von gegen 40 Mill. Fr., die Notlage vieler Privatbahnen, ein Defizit der Swissair von gegen 10 Mill. Fr. und den Existenzkampf des Autotransportgewerbes gegen den überbordenden Werkverkehr sichtbar wird.

2. Für die Lösung der Verkehrskoordination gibt es kein Universalrezept. Sie muß durch eine Kombination verschiedenster Maßnahmen rechtlicher, finanzieller und technischer Art gefunden werden.

3. Die Grundlage hat ein Verfassungsartikel zu liefern, in dem das Prinzip einer möglichst gleichmäßigen Förderung der verschiedenen Verkehrsmittel durch den Staat verankert wird und der jeden Zweifel in die Kompetenz des Bundes zu Koordinationsmaßnahmen (auch fiskalischer Natur) ausschließt.

4. Dringlich ist namentlich die Milderung der Bundesbahnen und Privatbahnen im Wettbewerb mit dem Automobil finanziell zu sehr benachteiligenden Pflichtenheften des öffentlichen Verkehrs, das noch aus der Monopolzeit her stammt. Diese Milderung kann in einer jährlichen pauschalen Abgeltung aller kommerziell unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr zumutbaren Leistungen bestehen oder in einer beim Flugplatz- und Straßenbau zur Anwendung kommenden Erleichterung bei der Finanzierung aller festen Anlagen der Eisenbahnen.

5. Es ist eine Tatsache, daß diese stoßenden Ungerechtigkeiten nicht nur die Träger des öffentlichen Verkehrs, sondern bei Tarifierhöhungen vor allem auch deren Benützer und damit weniger begüterten Volksschichten treffen. Der anzustrebende Finanzausgleich entspricht aber auch dem sozialen Postulat einer besseren Lastenverteilung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr und ist die Konsequenz einer freiheitlichen Wettbewerbsordnung, wie sie zur Zeit dem Willen des Schweizer Volkes zu entsprechen scheint.

6. Die Freiheit des Werkverkehrs und eine möglichst liberale Gesetzgebung für den gewerbsmäßigen Autoverkehr setzt die volle Kostendeckung aller mit diesem Verkehr zusammenhängenden Kosten voraus (Straßenbau, Unterhalt, Verkehrssicherung usw.). Dazu muß die Tariffdifferenzierung der Eisenbahnen nach Kundentreue dort Platz greifen, wo einem fortschreitenden „Entrahmungsprozeß“ (Entzug des hochtarifierten Verkehrs) anders nicht beizukommen ist.

7. Auch die Bahnen müssen sich des Automobils bedienen können, wofür Artikel 4 des Bundesbahngesetzes die Grundlage bietet. Darnach kann der Bundesrat die Bundesbahnen ermächtigen, ihre Betriebsweise zu ändern, um sie den Bedürfnissen des Verkehrs und den Erfordernissen der Volkswirtschaft anzupassen. Dabei sind allerdings dem Bahnersatz sofort enge Grenzen gesetzt, wenn an einen Ersatzbetrieb tarifarisch und betrieblich die gleichen Anforderungen gestellt werden wie an die zu ersetzende Bahn.

8. Die neu geschaffene Eidgenössische Verkehrskommission wie auch der Ausbau des eidgenössischen Eisenbahndepartements zu einem eidg. Verkehrsdepartement sollen in Zukunft einen den Verkehr als Einheit begreifenden und verwirklichenden eidgenössischen Verkehrspolitik auch äußerlich sichtbar Ausdruck geben. Die technische, betriebliche und tarifarische Aufsicht des Bundes über die Eisenbahnen tritt dabei heute gegenüber der Schiedsrichterrolle, wie sie die Verwirklichung der Verkehrskoordination verlangt, stark in den Hintergrund. Eine freiheitliche Lösung wird sich um so besser bewähren, über je mehr echte Autorität die Koordinationsinstanz verfügt.