

Zur grundsätzlichen Richtung der schweizerischen Verkehrspolitik

Autor(en): **Kauer, Ernst**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **25 (1945-1946)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-159341>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur grundsätzlichen Richtung der schweizerischen Verkehrspolitik

Gedanken zum Volksnein vom 9./10. Februar

Von Ernst Kauer

Die eidgenössische Volksabstimmung vom 9./10. Februar 1946 über die Verkehrsvorlage Art. 23ter ergab eine derart wuchtige Verwerfung, daß man sich mit Recht die Frage nach den jetzt aktuell werdenden verkehrspolitischen Schlußfolgerungen vorlegt. Einige Tatsachen mögen die Bedeutung dieses Ereignisses beleuchten. Seit dem Jahre 1937 (Abstimmung über die Freimaurer-Initiative) war nie mehr eine Stimmbeteiligung von mehr als 64 Prozent zu verzeichnen gewesen (Art. 23ter: 64,5 Prozent), und seit dem Jahre 1920 (Abstimmung über den Gegenentwurf betreffend das Verbot der Spielbanken) hatten sämtliche Verfassungsanträge der Bundesversammlung die Zustimmung des Souveräns — und meist sogar mit erdrückendem Volks- und Ständemehr — gefunden. Die massive Ablehnung des Koordinationsartikels, d. h. eines Gegenentwurfes der eidgenössischen Räte, ist mithin eine Begebenheit, die seit der Einführung des Initiativrechtes (1891) nur einmal, und seit einem Vierteljahrhundert überhaupt nicht mehr vorgekommen ist. Die Zahl der für den Verkehrsartikel abgegebenen Ja-Stimmen (288 672) steht um rund hunderttausend Stimmen sowohl hinter der Unterschriftenzahl für die Gütertransport-Initiative (384 760) wie auch hinter den Ja-Stimmen für das SBB-Sanierungsgesetz (388 831) zurück. Es beweist dies zweierlei: einmal, daß es nicht genügt, mit mehr oder weniger fragwürdigen Methoden Unterschriften für ein Volksbegehren zu sammeln, und zweitens, daß die Bundesbahnen mit der Annahme des Sanierungsgesetzes am 21. Januar 1945 ihren öffentlichen Kredit bereits restlos überzogen haben. Eine eventuelle zweite Sanierung wird an diesem Umstand nicht achtlos vorbeigehen können.

Welches waren die Fragen, denen sich der Stimmbürger in der Presse und in den öffentlichen Versammlungen gegenübergestellt sah? Die Befürworter hatten bekanntlich die Tarnungsmethode gewählt. Sie rückten Argumente, wie z. B. die verfassungsrechtliche Verankerung der Autotransportordnung, die Förderung der Heeresmotorisierung, die soziale Hebung des Chauffeurstandes usw. in den Vordergrund — also Argumente, die bei der parlamentarischen Beratung entweder keine oder nur eine sehr geringe Rolle gespielt hatten, Argumente auch, die einem Teil der Verfechter der Verfassungsvorlage innerlich fernstanden und von ihnen offensichtlich nur als Vorwand benutzt wurden. Der kaum für möglich gehaltene, taktische Fehler

der befürwortenden Propaganda, die sachliche Argumentation — soweit von «sachlich» dabei überhaupt noch gesprochen werden darf, — im wesentlichen auf Camouflage aufzubauen, erleichterte die Aufgabe der Gegner des Art. 23ter beträchtlich. Hätte man die wahren Ziele des Art. 23ter, d. h. den reinen Eisenbahnschutz in Verbindung mit den Leistungen der Bahnen während der beiden Weltkriege als Hauptwaffe verwendet, so hätte unter schwierigeren Verhältnissen gekämpft werden müssen. Zur grundsätzlichen Fehlkonzeption des befürwortenden Werbefeldzuges gesellten sich eine Reihe von weiteren Mißgriffen, wie z. B. die finanzielle Intervention der Bundesbahnen in die Abstimmungskampagne, die zum Teil äußerst ungeschickte Behandlung der Presse usw.

Die Fragestellung der Gegner des Art. 23ter war, verglichen mit derjenigen der Anhänger, sehr einfach. Sie lautete: Wünscht Ihr neue Einschränkungen des motorisierten Straßenverkehrs? Bekennt Ihr Euch zu monopolartigen Lösungen im Verkehrssektor, und wollt Ihr die Entwicklungsfähigkeit eines Verkehrsmittels, dem unbestreitbar die Zukunft gehört, durch künstliche Maßnahmen behindern? «Wollt Ihr» — und auf diese Frage wurde sowohl in den Vorträgen wie auch in den Presseinsendungen besonderer Nachdruck gelegt —, «daß dem öffentlichen und gewerbsmäßigen Verkehr eine Vorrangstellung vor dem Individualverkehr eingeräumt werde?» Die Gegner waren in der Lage, mit handfesten Begriffen zu operieren, während sich die Befürworter an Schlagworte wie «Ordnung und Zusammenarbeit im Verkehr» klammerten. Die gesamte Argumentation konnte aus den sachbezüglichen Botschaften des Bundesrates und aus den einschlägigen Protokollen der eidgenössischen Räte (d. h. aus den offiziellen Gesetzesmaterialien) geschöpft werden.

Auf die Frage, ob der Motorfahrzeugverkehr einzuschränken und ob dem öffentlichen Verkehr vor dem Individualverkehr eine Hegemoniestellung einzuräumen sei, haben Volk und Stände am 9./10. Februar 1946 die Antwort erteilt. Diese Antwort ist ein in seiner Klarheit und Wucht einmaliges «Nein». Bedauerlicherweise erschien die Tragweite des Volksentscheides in einem Teil der Pressekommentare in einer Verzerrung, die für die Zukunft keine hoffnungsvollen Perspektiven eröffnet. Es ist zwecklos und führt zu gefährlichen Trugschlüssen, die Ursache des abschlägigen Abstimmungsergebnisses allein im sogenannten «Malaise» und in der Ablehnung neuer Staatsingriffe zu suchen. Diese Faktoren spielten mit eine Rolle, aber sie waren für das Endresultat nicht ausschlaggebend. Eine gewisse Unzufriedenheit — die gerade auch aus den Kreisen der Befürworter des Art. 23ter emsig geschürt und aufgebauscht wurde — bestand übrigens auch schon vor der Abstimmung vom 25. November 1945 über den Gegenvorschlag zum Familienschutz. Trotzdem wurde diese

Verfassungsrevision mit überwältigendem Mehr angenommen. Volk und Stände haben — ob man das nun wahr haben will oder nicht — am 9./10. Februar zu einem hauptsächlich verkehrspolitischen Problem Stellung genommen. Es erhebt sich deshalb jetzt die Frage, was zu geschehen hat, nachdem der Souverän in derart unmißverständlicher Weise zum Verkehrsartikel Nein gesagt hat. Wir gelangen, wenn wir darauf eine Antwort geben wollen, notwendigerweise zur Konzeption einer grundsätzlich neuen Verkehrspolitik. Dieses neue verkehrspolitische Konzept sei im folgenden in der gebotenen skizzenhaften Kürze umrissen¹⁾:

Das neue verkehrspolitische Prinzip

Es ergeben sich nach dem 9./10. Februar 1946 vorab die folgenden zwei wichtigen Leitsätze:

1. Es ist auf jeden weiteren Versuch, den gewerbsmäßigen Verkehr (Eisenbahnen, konzessionierte Autolinien, Autotransportgewerbe, Schiffahrts- und Luftfahrtsgesellschaften usw.) auf Kosten des Eigenverkehrs (Selbstleistung im Verkehr vermittelt eigener motorisierter Land-, Luft- und Wasser-Fahrzeuge usw.) zu schützen, rundweg zu verzichten.

2. Es ist die Rückbildung des alten, auf den Eisenbahnen beruhenden Verkehrssystems konsequent in die Wege zu leiten und der Aufbau eines neuen Hauptverkehrsträgers planvoll zu begünstigen. Diese letzte Forderung ist gleichbedeutend mit der Verwirklichung der Vollmotorisierung in Wirtschaft, Handel, Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe, Tourismus usw.

Autotransportordnung und Werkverkehr

Nach der Ablehnung des Art. 23ter durch den Souverän halten wir es für angezeigt, die Autotransportordnung vom 30. September 1938, die im Sommer 1945 mit einigen Abänderungen bis Ende 1950 verlängert worden ist, so bald wie nur möglich in die Form eines Bundesgesetzes zu gießen. Das Autotransportgewerbe erachtet eine solche Umwandlung selbst für unumgänglich; seine Vertreter haben sich im Verlauf des zu Ende gegangenen Abstimmungsfeldzuges als wahre Eiferer für die Parole «Zurück zum Rechtsstaat» erwiesen. Die Vorarbeiten zu einem referendumpflichtigen Bundesgesetz auf der Grundlage der Art. 36 und 34ter der BV würden eventuell auch dazu beitragen, daß die Durchführung der ATO — die zum Teil wegen der kriegsbedingten Verhältnisse nur sehr zögernde Fortschritte machte — nun endlich mit Beschleunigung gefördert wird. Bedeutende Revisionen sind wohl, bei der Schaffung des endgültigen Rech-

¹⁾ Die nachfolgenden Darlegungen geben die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

tes, nicht notwendig. Immerhin ist zu sagen, daß der Höhe der Registriergebühren für den Werkverkehr — die nahezu schon fiskalischen Charakter hat — nur mit Bedenken zugestimmt werden kann. Das Verbot des gemischten Verkehrs erscheint bis auf weiteres unter dem Vorbehalt der «*clausula rebus sic stantibus*» gerade noch als akzeptabel. Sollte sich in einem spätern Zeitpunkte das Bedürfnis nach einer engeren Zusammenarbeit mit dem Werkverkehr zeigen, so könnte diese nicht anders als auf dem Wege einer freiwilligen, d. h. vertraglichen Verständigung erzielt werden. Im Prinzip darf jedoch der Werkverkehr — und selbstverständlich auch der unentgeltliche Personenverkehr — nach dem Volksentscheid vom 9./10. Februar die volle und ungeteilte Entwicklungsfreiheit für sich in Anspruch nehmen. Jene Kommentatoren, die den Behörden jetzt empfehlen, eine Drosselung des motorisierten Eigentransportes mittelst der künstlichen Hochhaltung des Benzinpreises und der Heraufsetzung der Zölle zu versuchen, treiben ein äußerst gefährliches Spiel. Wird aus dem Spiel Ernst gemacht, so müßte man sich nicht verwundern, wenn die Gegensätze in den verkehrspolitischen Auffassungen immer weiter auseinanderklaffen. Volk und Stände werden es nicht zulassen, daß der Sinn ihres Entscheides durch solche Maßnahmen in das genaue Gegenteil verkehrt wird.

Rückbildung des alten Verkehrssystems und Vollmotorisierung

Bezüglich der Rückbildung des alten Verkehrssystems drängt sich vor allem die schärfste Ausgabenkompression bei den SBB und der Verzicht auf sämtliche neuen Bahnbauten auf.

Die Diskussionen um den Voranschlag der Bundesbahnen pro 1946 sind noch in unerquicklicher Erinnerung. Man hat nicht den Eindruck, daß dieses Budget mit jener Sorgfalt aufgestellt worden ist, die das Volk für diesen kostspieligen Staatsbetrieb mit Recht in Anspruch nehmen darf. Dazu kommt die weitere, bisher nicht bestrittene Tatsache, daß die Bundesbahnen aus eigenen Mitteln Gelder für die Finanzierung der Abstimmungspropaganda zugunsten des Art. 23ter zur Verfügung gestellt haben. Steuergelder wurden also zu ausgesprochen betriebsfremden Zwecken ausgegeben. Ob es sich um 10 000, 100 000 oder noch mehr Franken handelt, ist irrelevant. Es würde sich deshalb als zweckmäßig erweisen, wenn eine besondere Kommission, die sich aus unabhängigen Fachleuten zusammensetzt, insbesondere den Bauvoranschlag und den Voranschlag der Betriebsrechnung der Bundesbahnen nochmals einer genauen Prüfung unterziehen würde. Dieses Vorgehen stellt, nach dem für das Militärbudget gutgeheißenen Vorgehen, nichts Außergewöhnliches dar. Die Kommission hätte insbesondere darüber zu berichten, wie groß die Summen sind, welche die Bundesbahnen für politische Propaganda

ausgegeben haben. Eine eventuelle Zustimmung des Bundesrates zu dieser anfechtbaren Finanztransaktion würde die Einsetzung einer solchen Kommission nicht überflüssig machen.

Der Delegierte für Arbeitsbeschaffung hat seinerzeit ein umfassendes Arbeitsbeschaffungsprogramm²⁾ aufgestellt, das insbesondere auch den Bundesbahnen eine Summe von rund 760 (bezw. 460) Millionen zuweist. Es ist klar, daß auch diese für die Bahnen vorgesehenen Ausgabenbeträge revidiert werden müssen. Auf den weiteren Ausbau des Bahnnetzes auf Doppelspur (246 Millionen) sollte — von wenigen Ausnahmen abgesehen — nicht mehr eingetreten werden. In Betracht fallen lediglich noch jene Summen, die für die Modernisierung des Rollmaterials und für die weitere Elektrifizierung in Rechnung gestellt worden sind. Vollständig zurückzustellen wären die Arbeitsbeschaffungsprojekte für die Privatbahnen (342,8 Mill.).

Als ein verkehrspolitischer Anachronismus sondergleichen ist ferner der Bau neuer Bahnen zu bezeichnen. Im Vordergrund steht hier die Ausdehnung der Konzession der Bodensee-Toggenburgbahn auf die Strecke Neßlau-Wildhaus, die von den eidgenössischen Räten unlängst — wenn auch mit Bedenken — gewährt wurde. Nachdem die Konzession einmal erteilt ist, wird es schwer halten, diesen offensichtlichen Fehlentscheid wieder gutzumachen. Das Bau- und Betriebsgesetz bietet bezüglich einer eventuellen Wiedererwägung keine Handhabe. Es scheint uns aber eine Pflicht der zuständigen Bundesorgane zu sein, die beteiligten Kantons- und Gemeindebehörden mit allem Nachdruck darauf aufmerksam zu machen, daß irgendeine finanzielle Unterstützung in einem spätern Zeitpunkt unter gar keinem Titel in Frage kommt. Dieser Hinweis ist besonders deshalb notwendig, weil die Baukosten für die erwähnte Linie sehr hoch, die Rentabilität dagegen sehr ungewiß ist. Wenn der Bund die an diesem Eisenbahnbau interessierten Kreise rechtzeitig wissen läßt, daß jede nachträgliche Bundeshilfe ausgeschlossen ist, wird man es sich vielleicht zweimal überlegen, bevor man mit dem Bau wirklich beginnt. In diesem Falle würde die Konzession einfach erlöschen, was gewiß kein Unglück wäre. Im Kanton Bern hat man vor Jahren — wenn auch zu spät — auch lieber auf die Konzession verzichtet als Bahnen zu bauen, deren Unrentabilität zum vorneherein feststand. Hier heißt es nun: wehret den Anfängen!

Eine zweite, ungemein wichtige Problemgruppe, die in den Zusammenhang mit der Rückbildung des alten Verkehrssystems hineingehört, sind die Aufhebung und der Ersatz unwirtschaftlicher Eisenbahnlinien. Die Untersuchungen sind in dieser Beziehung sowohl für das gesamte Netz der Bundesbahnen wie auch für die rund 130 pri-

²⁾ Zweiter Zwischenbericht des Delegierten für Arbeitsbeschaffung, Zürich 1944.

vaten Normal-, Schmalspur- und Trambahnen zu führen. Unter «Aufhebung und Ersatz» dieser Bahnverbindungen verstehen wir nicht etwa nur betriebswirtschaftliche Selbsthilfemaßnahmen (Zusammenlegung der Verwaltungen, Fusionierung usw.). Die Zeit der Heftpflaster-Politik ist endgültig vorbei. Nur von Maßnahmen, die an die Wurzel des Übels greifen, kann man sich wirkliche Abhilfe versprechen. Der Kampf richtet sich nun gegen die offensichtliche Hypertrophie des Verkehrsmittelangebotes und das seit Jahrzehnten existente, nicht abzuleugnende Chaos im Eisenbahnsektor. Die «Privatbahninflation», die schon vor dem Kriege die Finanzlage zahlreicher Kantone und Gemeinden geradezu katastrophal beeinflußte, muß behoben werden. Um mich kurz zu fassen, verweise ich nur auf das Gutachten, das Prof. Volmar sel. — ein anerkannter Eisenbahnfachmann — schon im Jahre 1923 dem bernischen Großen Rate erstattet hat³⁾. Ungeachtet der Feststellung Volmars, daß verschiedene der bernischen Dekretsbahnen konkursreif oder zum vorneherein zur Unwirtschaftlichkeit verurteilt seien, blieben fast alle diese Eisenbahnlinien weiterhin im Betrieb. Man investierte sogar neue Kapitalien in sie, obschon man sich der Nutzlosigkeit eines solchen Unterfangens zum vorneherein bewußt sein mußte. Andere Kantone sind nicht besser dran. Diese schwärende Wunde muß nun mit scharfem Messer aus dem schweizerischen Verkehrskörper herausgeschnitten werden, soll nicht das Ganze zu Grunde gehen.

Das den Bundesbahnen im Jahre 1935 bezüglich der Ersatzfrage erstattete Gutachten wäre neu zu überarbeiten. Der zweite Weltkrieg hat auf dem Gebiete des Motorfahrzeugbaues außerordentlich wichtige Erfindungen gebracht, welche die Wirtschaftlichkeit des Automobilbetriebes als Surrogatunternehmen für eine aufzulassende Bahnlinie in einem ganz neuen Lichte präsentieren. Die Transportkapazitäten wurden gesteigert und die Geschwindigkeiten auch der Großraumwagen erhöht. Es ist jedoch völlig falsch und einseitig, die Frage der Aufhebung einer Eisenbahnlinie nur unter dem Gesichtspunkt des Ersatzes durch eine öffentliche Autolinie zu betrachten. In Betracht fällt insbesondere — und das liegt gerade im Zuge der neuen verkehrspolitischen Richtlinien — der Ersatz durch den Individualverkehr. Wenn also wegen besonderer Gründe die Neuerrichtung eines Automobilkurses nicht empfehlenswert ist, müssen Vorkehrungen getroffen werden, die der Bevölkerung der betreffenden Gegend die Haltung eigener motorisierter Transportmittel erleichtern. Dieses Ziel läßt sich durch die Verwendung der verschiedenartigsten Mittel realisieren. Zu erörtern wäre etwa eine regionale Differenzierung der Motorfahrzeugbesteuerung. Jedenfalls wäre nichts verfehlter als der

³⁾ Vergl. Beilage No. 10 zum Tagblatt des Großen Rates des Kantons Bern, 1923.

Ersatz unwirtschaftlicher Bahnlinien durch einen öffentlichen Autobetrieb, der nachher noch unwirtschaftlicher arbeitet als die liquidierte Bahn.

Gleichzeitig mit dieser, hier nur profilartig angedeuteten Rückbildung des alten Verkehrssystems sind die Voraussetzungen für die Vollmotorisierung in Angriff zu nehmen. Die Vollmotorisierung trägt dem noch viel zu wenig erkannten Umstande Rechnung, daß sich ein kleines Land wie die Schweiz mit verhältnismäßig kleinen mittleren Transportentfernungen in einem noch viel höheren Maße für die Erschließung durch das Motorfahrzeug eignet als jene großen Staaten, die uns in der Motorisierung schon längst überflügelt haben. Die erste Stufe — aber bei weitem nicht den Höhepunkt — bildet die Schaffung eines Motorfahrzeugparkes von 200 000 Einheiten⁴⁾. Dieser Bestand, auf dem die weitere Entwicklung aufzubauen hätte, könnte sich beispielsweise aus 110 000 Personenwagen, 40 000 Last-, Liefer- und Spezialwagen und Autocars sowie 50 000 Motorrädern zusammensetzen. Um diesen Motorisierungsgrad zu erzielen, sind insbesondere die folgenden Maßnahmen am Platze:

a) Bedeutende Herabsetzung der Treibstoff- und Automobilzölle sowie aller andern Zölle, die sich auf die vom motorisierten Straßenverkehr benötigten Roh- und Betriebsstoffe sowie Gebrauchsgegenstände beziehen. Der Automobilzoll betrug kurz vor dem Kriege 24,5 % des Katalogpreises in der Schweiz und rund 60 % des Verkaufspreises in den USA. Der Benzinzoll, der heute noch Fr. 26.50 ausmacht, war rund 2½ mal höher als die CIF-Preise zur Zeit der niedrigsten Notierung. Die Tatsache, daß die Motorfahrzeughalter in der Zeit von 1924—1941 die ihnen anrechenbaren Straßenkosten um mindestens 400 Millionen Franken überzahlt haben, rechtfertigt ohne weiteres die Reduktion des Benzinzolles auf Fr. 10.—. Es ist ein besseres Geschäft sowohl für den Staat wie auch für die Wirtschaft, von 200 000 Motorfahrzeugen eine durchschnittliche Jahreseinnahme von 250 Franken zu beziehen, als von 120 000 Einheiten nur je Fr. 400.— oder wenig mehr.

b) Die Höchstgewichte und Höchstgeschwindigkeiten für schwere Motorwagen und Lastwagen sowie für nicht fahrplanmäßig verkehrende Gesellschaftswagen müssen bedeutend erhöht werden. Die Breiten-, Längen- und Höhenverhältnisse insbesondere der Gesellschaftswagen bedürfen ebenfalls einer Revision im Sinne der Anpassung an die neuen Automobilkonstruktionen. Einer Neufassung bedürfen auch die Bestimmungen betreffend die Zulässigkeit von Anhängern.

c) Besonders kompliziert sind die steuerrechtlichen Verhältnisse der Kantone. Gegen eine Übertragung der Motorfahrzeug-Steuer-

⁴⁾ Vergl. Bericht des Oberbauinspektorates über den Ausbau der Talstraßen, 1942.

hoheit an den Bund machen sich offenbar unüberwindliche Widerstände geltend. Es fragt sich aber, ob der Bund den Kantonen nicht in der Weise an die Hand gehen könnte, daß er ihnen die sukzessive Einführung eines Normal-Steuerdekretes empfiehlt. Mit der Ausarbeitung eines Normalgesetzes für den Straßenbau durch die Vereinigung Schweizerischer Straßenfachmänner hat man beispielsweise ganz gute Erfahrungen gemacht. Es ist nicht einzusehen, weshalb diese guten Erfahrungen sich nicht auch auf dem Gebiete der direkten Motorfahrzeugbesteuerung einstellen sollten, wenn der Bund die Sache an die Hand nimmt. Das Normalsteuerdekret (oder -Gesetz) der Zukunft sollte für niederperdige Motorfahrzeuge bis zu 10 PS praktisch nur die Erhebung einer Gebühr (aber nicht eines Beitrages) vorsehen. Besondere Erleichterungen wären für die Inhaber von Wechselnummern usw. in Aussicht zu nehmen.

d) Wenn man mit einer bedeutenden Vermehrung des Motorfahrzeugbestandes rechnet, so stellt sich naturgemäß auch die Frage des Straßenausbaues. Ein Projekt für den Ausbau der Talstraßen für eine Länge von 1714 km liegt bereits vor. Es wird sich als notwendig erweisen, die Zahl der vierspürigen Straßen, die insgesamt nur mit 61 km Länge berücksichtigt sind, zu vermehren. Insbesondere sollten die Ausfallstraßen von Bern und Luzern auf 12 Meter verbreitert werden. Das Gleiche gilt für die 9 Meter breiten Straßen (Länge: 786 km). Auch hier wird eine Korrektur, beispielsweise im Sinne der seinerzeitigen Vorschläge der TCS, nicht wohl zu umgehen sein⁵⁾. Nachdem nun die Möglichkeit besteht, die Arbeitsbeschaffungsprojekte für die SBB und die Privatbahnen erheblich zu reduzieren, werden ferner Beträge frei für den schon längst fälligen weiteren Ausbau des Alpenstraßennetzes. Ein erstes überschlagsweises Projekt rechnet mit einem vorläufigen Aufwand von 254 Mill. Sind einmal die Tal- und Alpenstraßen im Sinne der hier angedeuteten Richtung ausgebaut, so können sie auch einen ganz wesentlich größeren Verkehr aufnehmen. Die Erfahrungen, die Länder mit erheblich größerer Motorfahrzeugdichte als die Schweiz gemacht haben, sind in dieser Beziehung aufschlußreich genug. Die Schweiz muß sich endlich konsequent zu dem seit Mac Adam international anerkannten Grundsatz bekennen, daß sich die Straßen den Fahrzeugen und nicht die Fahrzeuge den Straßen anzupassen haben.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Verfechter des Individualverkehrs in der Abstimmung vom 9./10. Februar 1946 einen eindeutigen Sieg errungen haben. Der gewerbsmäßige und insbesondere der öffentliche Verkehr darf nur mehr als das betrachtet werden, was er seiner Natur nach immer war und heute mehr denn je ist,

⁵⁾ Eingabe des Zentralsitzes des TCS, 1943.

nämlich als Subsidiärverkehr, der nur insoweit in seine Rechte tritt, als die Verfrachter oder Reisenden nicht über eigene Verkehrsmittel verfügen. Der gewerbsmäßige Verkehr steht zum Individualverkehr im Verhältnis der kommunizierenden Röhren: ja mehr die Eigentransporte «steigen», umso kleiner wird der Raum, der dem gewerbsmäßigen Verkehr übrig bleibt. Theoretisch konvergiert deshalb der gewerbsmäßige Verkehr — je mehr wir uns der Vollmotorisierung nähern — gegen Null. Schon bei einem Ausgangsbestand der Vollmotorisierung von 200 000 Einheiten dürften diejenigen Nebenbahnen, die eine mittlere Beförderungsdistanz von weniger als 30 km ausweisen, in zahlreichen Fällen keine Existenzberechtigung mehr haben. Praktisch gesehen liegen die Dinge im Endstadium so, daß nach einer gewissen Übergangszeit die hauptsächlichsten Eisenbahnlinien nach wie vor bestehen, während die Nebenbahnen weitgehend liquidiert sind. Überall dort, wo die Auflassung einer Bahnlinie die Errichtung eines gewerblichen Autobetriebes notwendig macht, wird das Autotransportgewerbe die Funktionen der Bahn übernehmen. Den Autotransporteurs fällt deshalb im Rahmen dieser neuen Verkehrspolitik eine wichtige Stellung zu. Auch die Postverwaltung hätte neue Aufgaben zu übernehmen. Es wäre, bei der nachgewiesenermaßen weit größern kommerziellen Anpassungsfähigkeit der PTT, nur zu begrüßen, wenn die Post wieder jene verkehrs- und transportwirtschaftliche Rolle übernehmen würde, die ihr von altersher zukommt.

Die wuchtige Verwerfung des Art. 23ter durch Volk und Stände bedeutet einen Wendepunkt in der schweizerischen Verkehrspolitik. Diesmal ging es um Prinzipien, nicht um Einzelheiten. Die einseitige Bahnschutzpolitik, die in den zwanziger Jahren begann und im Jahre 1943 mit der Gutheißung des Verkehrsartikels durch die eidg. Räte ihren Höhepunkt erklimmen hat, kann nicht mehr weitergeführt werden. Es müssen nun ganze Entschlüsse gefaßt werden.

Conrad Ferdinand Meyer: „Stapfen“

Von Arthur Häny

In jungen Jahren wars. Ich brachte dich
 Zurück ins Nachbarhaus, wo du zu Gast,
 Durch das Gehölz. Der Nebel rieselte,
 Du zogst des Reisekleids Kapuze vor
 Und blicktest traulich mit verhüllter Stirn.
 Naß ward der Pfad. Die Sohlen prägten sich
 Dem feuchten Waldesboden deutlich ein,
 Die wandernden. Du schrittest auf dem Bord,