Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 26 (1946-1947)
Heft: 1

Artikel: Verkehrspolitische Irrlehren : eine Erwiderung
Autor: Wanner, Fritz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-159398

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: 13.07.2025

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

das ganze Land erstreckende Marktforschung, die Festsetzung der Richtpreise, die Aufstellung des Produktionsplanes und die Regelung des Importes.

Ihr zur Seite hätte eine vom E. V. D. einzusetzende *konsultative Kommission* zu stehen, der gewissermaßen zusammen mit der Dachorganisation die oberste Lenkung des Schlachtviehmarktes anvertraut würde. Dabei kommt alles darauf an, daß der ganze Schlachtviehmarkt und seine Organisation in Zukunft klare Verhältnisse aufweist und damit gewissermaßen unter die *Kontrolle der Öffentlichkeit* gestellt wird, damit sich gewisse bedenkliche Erscheinungen nicht wiederholen.

Es dürfte im übrigen einleuchten, daß für den Vorsitz und die letzten Entscheidungsmöglichkeiten als neutrale Stelle nur die *Handelsabteilung des E. V. D.* in Frage kommen kann; denn nur auf diese Weise ist die Verhinderung allfälliger interessegebundener Entscheide möglich; insbesondere muß die Schlüsselstellung der Importregelung in überparteiliche Hände gelegt werden.

So könnten die Erfahrungen, die mit der kriegswirtschaftlichen Ordnung gesammelt wurden, volkswirtschaftlich nutzbar gemacht werden. Eine Neuregelung in diesem Rahmen verlangt natürlich von allen Beteiligten ihre Zugeständnisse, auch von der Landwirtschaft. Sich zu ihnen zu entschließen sollte umso leichter sein, als die Aussichtslosigkeit *jedes* neuen Versuches — einschließlich der geplanten bäuerlichen Monopollösung — ohne das Zusammenwirken Aller offensichtlich ist. Anderseits lauert im Hintergrund die Gefahr einer mangels rechtzeitiger Verständigung notwendig werdenden *staatlichen Zwangslösung,* einer «Verfügung Nr. 6», die den einzelnen Partnern, namentlich aber der Landwirtschaft, kaum das bieten dürfte, was auf dem Boden einer freiwilligen Zusammenarbeit für sie erreichbar wäre.

Verkehrspolitische Irrlehren

Eine Erwiderung

Von Fritz Wanner

I.

Zur Interpretation eines Volksentscheides

Die Karten eines im kürzlichen Abstimmungskampf am meisten hervortretenden Gegners einer eidgenössischen Verkehrs-Koordination sind nun abgedeckt. Abgedeckt mit einer Schärfe und Offenheit, zu der sich auch der extremste Kommentar in der Automobilpresse bis jetzt nach der Abstimmung vom 10. Februar nicht verstiegen hat.

Es ist verdienstlich von den «Schweizer Monatsheften», daß sie dem Husarenritt von Ernst Kauer im Märzheft 1946 unter dem Titel «Zur grundsätzlichen Richtung der schweizerischen Verkehrspolitik» Aufnahme gewährten. Die Gefahr ist gering, daß die Leser der «Monatshefte» durch die Lektüre dieses Angriffs auf den gesunden Menschenverstand in ihrem Urteil wankend gemacht werden. Denn wer seiner Zeit derart vorauseilt, wer sich so konsequent nur auf das Behaupten verlegt und über alle bestehenden Erfahrungen und Erkenntnisse hinweg einen Sprung macht, wird wohl in auch ihm sonst günstig gesinnten Kreisen kaum mehr ernst genommen.

Mit der Interpretation von Volksentscheiden ist es eine eigene Sache. Richtig ist, daß nach jeder Volksabstimmung das Leben weitergeht und die «geschlagenen und ins Unrecht versetzten» Behörden nicht von der Pflicht entbunden werden, weiterhin unverdrossen ihre Pflicht zu erfüllen und nach einer neuen, dem Volkswillen besser entsprechenden Lösung zu suchen. Die schweizerische Demokratie kennt aber keinen Fall, wo nach einem negativen Volksentscheid das Steuer hundertprozentig herumgeworfen worden wäre und der Gesetzgeber kurzerhand von einem Extrem ins andere hinübergewechselt hätte. Dagegen sind viele Beispiele bekannt, die das langsame und schrittweise Reifen eines Gedankens beweisen und die das Evolutionsprinzip in unserer Demokratie in schönster Weise sichtbar machen.

Was ist am 10. Februar 1946 auf dem Gebiet der Verkehrspolitik geschehen? Das Volk hat einem Verfassungsartikel die Zustimmung versagt, *weil über die zukünftigen Grenzen der Ausführungsgesetzgebung niemand, selbst die Bundesbehörden und der verantwortliche Verkehrsminister nicht, eine klare Antwort geben konnten.* Der Artikel war in dieser Hinsicht zu farblos, weil er sich gerade im Hinblick auf die schwer abzuschätzende zukünftige Verkehrsentwicklung mit einem bloßen Gesetzgebungsrecht des Bundes begnügen wollte. Die Furcht vor einer solchen Blanko-Vollmacht, die vom Standpunkt des reinen Verfassungsrechtlers aus ohne jede Präjudizierung der Zukunft hätte erteilt werden können (weil ja die eigentliche Ausmarchung der gegensätzlichen Auffassungen der Freunde und Gegner der Vorlage erst bei der Ausarbeitung des Ausführungsgesetzes in Erscheinung getreten wäre), ist aber kein unlösbares Rätsel. Wenigstens dann nicht, wenn man den Zeitpunkt der Abstimmung in seiner Bedeutung richtig einschätzt.

Die Automobilisten selber hätten für diesen Urnengang keinen günstigeren Moment wählen können, als dies der Bundesrat für sie getan hat. *Im Überschwang der Siegerstimmung scheint man zu vergessen, daß die Gegner des Verkehrsartikels maximal von der Gunst der Zeitumstände profitieren durften.* Das Automobil war während mehr als sechs Kriegsjahren zur Ohnmacht verurteilt. Es gefiel sich

in dieser Märtyrer-Rolle und hat sie weidlich ausgenutzt. Übrigens auch dann, wenn es sich darum handelte, mit Bundesgeldern dem Autohalter das Durchhalten zu ermöglichen und aus dem Motorisierungszwang der Armee Kapital zu schlagen.

Ausgerechnet im Übergangsmoment, als für das Automobil alle kriegsbedingten Schranken dahinfielen und der Zauberer von Kraft und Wärme auch das Benzin wieder ganz frei gab, mußte das Volk sein Ja oder Nein zum Verkehrsartikel abgeben.

Es war eine Schlacht mit zu ungleichen Waffen: Hier die Befürworter mit einem vom Bundesrat während 8 Jahren aufs Eis gelegten Volksbegehren. Ihr Elan und Kampfmut sanken durch das lange Warten, wie das bei einer allein zum Warten verurteilten Truppe leicht der Fall ist, auf den Nullpunkt. Dazu beraubte man sie ihrer besten Angriffswaffen, *weil die Auswüchse einer ungeregelten und wilden Konkurrenz seit 1939 einer sagenhaften Vergangenheit angehören.* Vergegenwärtigt man sich dazu noch die Unmöglichkeit irgend einer verbindlichen Erklärung über die Grenzen einer zukünftigen Wettbewerbsgesetzgebung auf Grund eines reinen Kompetenzartikels, so darf das Ergebnis nicht mehr allzu sehr überraschen. Dies besonders nicht, wenn man auch das Zusammenfallen mit der allgemeinen Vertrauenskrise, mit den ein tiefes Mißbehagen auslösenden Skandalen aller Art und den von den Bundesbehörden begangenen Fehlern in der Aufklärung berücksichtigt.

Die Befürworter unterlagen, weil sie den Kampf unter den ungünstigsten Bedingungen aufnehmen mußten, weil der Anschauungsunterricht für die Notwendigkeit einer Ordnung zwischen Schiene und Straße durch die Kriegsjahre vollständig außer Sichtweite des Bürgers geraten war. Der Bürger verweigerte ein Gesetzgebungsrecht, nicht weil er in Zukunft die Unordnung und das Chaos triumphieren lassen will. Nein, sondern einzig deshalb, weil *man ihm keine auf Realitäten beruhende Ausgangslage, sondern ein hypothetisches Zukunftsbild schildern mußte; weil er das «Gestern» als nicht mehr maßgebend, das «Morgen» aber als noch nicht genügend abgeklärt und ausgereift betrachtete.*

II.

Ein neues verkehrspolitisches Konzept?

Darf man daraus dem Bürger einen Vorwurf machen? Erlaubt eine solche Überlegung irgendwelche klaren Schlüsse, in welcher Richtung der Souverän für die Zukunft die Verkehrspolitik festlegen wollte? Ist insbesondere die Auslegung zulässig, der Volksentscheid sei eine Absage an die bisherige Verkehrspolitik; der gewerbsmäßige und namentlich der öffentliche Verkehr seien reif zum Abtreten und ihre Erbschaft müsse vom Individualverkehr übernommen werden?

Herr Kauer wird mit derart revolutionären Gedankengängen ein einsamer Rufer in der Wüste bleiben. Sie verraten einen so fundamentalen Mangel für Proportionen und für die verkehrswirtschaftlichen Zusammenhänge, daß sie einer ernsthaften Diskussion nicht standhalten werden. Von der Ablehnung des Verkehrsartikels bis zur Verwirklichung der These, dem öffentlichen Verkehr komme in Zukunft nur noch eine subsidiäre Funktion zu, Eisenbahnlinien und öffentliche Automobilkurse seien durch den Individualverkehr zu ersetzen und die hundertprozentige Motorisierung der Schweiz liege in greifbarer Nähe, ist noch ein weiter Weg. Man darf jedenfalls dem Schweizervolk den Entscheid getrost überlassen, ob es mit einer derartigen Leichtfertigkeit die Segnungen einer öffentlichen, gleichmäßigen und regelmäßigen Verkehrsbedienung über Bord werfen will, wie dies der Automobil-Extremist Kauer tut. *Auch wenn wir je in der Schweiz den Traum verwirklichen sollten, daß jedermann ein eigenes Automobil besitzt, werden wir, wie das Beispiel der Vereinigten Staaten beweist, die öffentliche Verkehrsbedienung dennoch nicht entbehren können.* Wer aber jetzt schon die Rückbildung der Eisenbahnen, die Aufhebung des Linienverkehrs, das Verbot der Erweiterung von Bahnhöfen, des Baues von Doppelspuren etc. predigt, der wird in Volksabstimmungen, wo es um diese ganz konkreten Dinge geht, seine blauen Wunder erleben.

Man lasse einmal die Zürcher darüber abstimmen, ob sie mit einem Verzicht auf den Bau der rechtsufrigen Doppelspur nach Meilen einverstanden sind, ob sie ihren Hauptbahnhof mit der bisherigen ungenügenden Leistungsfähigkeit beibehalten wollen, bloß weil die Hoffnung besteht, daß vielleicht in 20 Jahren jeder vierte Zürcher ein eigenes Auto besitzt? Man frage die Berner, ob sie wegen der gleichen Spekulation ihre Wünsche an die Bundesbahnen hinsichtlich der Ausbaupläne des Bundesstadtbahnhofes aufgeben wollen... Und man frage all die vielen großen und kleinen Gemeinden in der Schweiz, die von der Eisenbahn, der Post, vom gewerbsmäßigen Transporteur regelmäßig, sicher und zu für jedermann gleichen Taxen bedient werden, ob sie den Ausbau der Eisenbahnen mit Arbeitsbeschaffungskrediten ablehnen, mit der Abschaffung des öffentlichen oder auch nur des gewerbsmäßigen Automobil- und Luftverkehrs sympathisieren — — und die Antwort wird an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. So wenig Gefahr besteht, daß ein verkehrspolitisches Konzept vom einfachen Bürger zu Stadt und Land ernst genommen wird, das die vollständige Auflösung und Selbstbedienung des Verkehrs, die Rückkehr ins Verkehrszeitalter des Pfahlbauers predigt, so gering ist die Aussicht, daß irgend ein Statistiker, Wirtschaftswissenschaftler, Politiker oder Steuerzahler das Märchen von der Überzahlung der Straßenkosten und der finanziellen Ausbeutung des Automobilisten

durch den Fiskus glaubt. Damit ein solches Märchen geglaubt wird, bedürfte es einer seriösen Begründung. Die Automobilverbände z. B. werden sich wohl hüten, gestützt auf das Ergebnis der Volksabstimmung vom 10. Februar und der Vollmotorisierungspläne des Herrn Kauer mit dem Postulat der Steuerbefreiung vor die Öffentlichkeit zu treten. *Es wäre sonst naheliegend, daß die Gegenfrage nach den Kosten für eine private Vollmotorisierung gestellt würde, weil es dabei ohne gigantischen Ausbau der Straßen, der Verkehrspolizei und vielleicht auch der Friedhöfe nicht abginge.*

Es war nicht meine Absicht, an dieser Stelle näher auf die revolutionären Vorschläge des Herrn Dr. Kauer einzutreten. Wichtiger schien mir lediglich der Nachweis, daß für eine derartige Richtungsänderung der Verkehrspolitik die Abstimmung über den am 10. Februar verworfenen Verfassungsartikel keine Handhabe bietet. Jener Entscheid bedeutet keineswegs einen Sieg des Individualverkehrs über den öffentlichen und gewerbsmäßigen Verkehr. Dies ganz einfach deshalb, weil niemand etwas heute Lebensnotwendiges und Unersetzbares opfert, um dafür einen Wunschtraum einzutauschen.

Gewiß wird es in der nächsten Zeit zu lebhaften Auseinandersetzungen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr kommen, wobei sich das Problem einer Verständigung ebensosehr beim Automobil wie im Luftverkehr stellen kann. *Gewiß liegt eine Ausdehnung des Individualverkehrs im Zug der Zeit und gehört es zum Drang des modernen Menschen, immer unabhängiger von den öffentlichen Verkehrsmitteln zu werden.* Daß aber die letzteren in absehbarer Zeit ihre tragende Bedeutung für eine entwickelte Volkswirtschaft, für eine Milizarmee mit unseren besonderen Aufgaben der Landesverteidigung und für unsere kulturellen, touristischen und volksgesundheitlichen Aufgaben verlieren könnten, ist bestimmt nicht anzunehmen.

Ein Volksentscheid ist normalerweise nicht dazu da, um die Schärfe der Auseinandersetzung zu verewigen oder die Gegensätze künstlich weiter zu steigern. Irgend einmal muß auch beim Sieger der Werktag wieder einkehren und damit die Bereitschaft zu einem konstruktiven Gespräch sich zeigen. Dieser Moment ist heute sichtbar noch nicht gekommen, weil auf der Basis von so romantischen Rezepten und Lagebeurteilungen, wie sie Herr Dr. Kauer gibt, keine Verständigungslösungen wachsen. Zu einer Übereilung ist umso weniger Anlaß, weil bis zum Jahr 1950 die Verhältnisse dank der bis dahin verlängerten Autotransportordnung als geordnet betrachtet werden dürfen. Noch gilt es, erst von den wichtigsten Bestimmungen der A.T.O., *vom Recht zur Aufstellung eines Straßen-Transportreglementes mit dem Kernpunkt einer Tarifordnung und der Einführung eines Gesamtarbeitsvertrages im Autotransportgewerbe, Gebrauch zu machen.*

Sind diese beiden Hauptziele erreicht, so wird man zu einer zuverlässigen Beurteilung der Ausgleichsgesetzgebung auf Probe, wie sie die A.T.O. darstellt, eher berechtigt sein als heute. Nichts wäre verfehlter als gleichsam unter dem Druck einer Abstimmung sofort und ohne Not jenen dringlichen Bundesbeschluß in ein normales Bundesgesetz umzuwandeln. Schon allein dieses Vorgehen müßte als anfechtbare Auslegung eines Volksentscheides bezeichnet werden.

Der 10. Februar 1946 wird nur dann eine fruchtbare Entwicklung einleiten, wenn Freund und Feind von gestern nach gemeinsamer Prüfung der sich in der Zwischenzeit bis 1950 einstellenden Verhältnissen ohne Überstürzung an den Verhandlungstisch sitzen. Dabei führt die Sprache eines vermeintlichen Siegers, wie sie Herr Dr. Kauer spricht, zum vornherein zu einem Mißerfolg. Denn von einer Preisgabe eines zur Grundlage unseres wirtschaftlichen und kulturellen Lebens gehörenden Einrichtung, wie sie der öffentliche Verkehr darstellt, kann im Ernst ja gar keine Rede sein. Nur blinder Machtrausch läßt die Forderung begründen, den Reichen und Starken noch reicher und mächtiger zu machen, den Armen aber völlig an die Wand zu drücken. Es ist ganz undenkbar, *daß es auf dem Weg der Volksgesetzgebung je wird möglich sein, einer solchen zum sozialen Chaos und zur Aufkündung jeder Gemeinschaftsgesinnung führenden Gesetzgebung in der Schweiz zum Durchbruch zu verhelfen. Dazu wären zum mindesten mehr als ein 10. Februar 1946 nötig, und es müßte vorher der Auflösungsprozeß der staatlichen Ordnung ganz allgemein als Parole ausgegeben worden sein.*

Eine Kampfansage und Todesdrohung an den öffentlichen Verkehr, wie sie in der Forderung zum Ausdruck kommt, diesem nurmehr eine komplementäre Aufgabe zuzuerkennen, richtet sich nicht in erster Linie gegen die Bahnverwaltungen und die öffentlichen Automobilunternehmen. Betroffen sind vielmehr die von öffentlichen Eisenbahnen, Automobil- und Fluglinien bedienten Landesgegenden, Städte, Kantone und Dörfer. Wie sich diese aber praktisch zur Forderung der Auflassung von Bahnlinien mit selbst geringer Verkehrsbedeutung einstellen, wie sie nach einer ständigen Verfeinerung, Verästelung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs rufen, dazu liefern die eidgenössischen und kantonalen Ratssäle, die Presse und Volksversammlungen der letzten Zeit einen interessanten Anschauungsunterricht.

Die öffentliche Meinung der Schweiz hat sich immer für Großzügigkeit im Verkehr eingesetzt und jedem neuen Verkehrsmittel bei seinem Aufkommen eine maximale Chance gegeben. Sie wird auch in Zukunft den Automobil- und Luftverkehr mit allen Kräften fördern, aber nimmermehr um den Preis der Wiedereinführung des Manchester Liberalismus im Verkehr.