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

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 55 (1975-1976)

Heft: 1

Artikel: Verkehrspolitik oder vom Wahrheitsgehalt wirtschaftspolitischer Aussagen

Autor: Meyer, Hans-Reinhard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-163073

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: 12.07.2025

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

HANS-REINHARD MEYER

Verkehrspolitik – oder: Vom Wahrheitsgehalt wirtschaftspolitischer Aussagen

I. Wirtschaftspolitik und Wirtschaftswissenschaft

Wirtschaftspolitische Massnahmen sollten wirtschaftswissenschaftlich fundiert sein; denn in der Wirtschaftswissenschaft geht es – wie in jeder Wissenschaft – um die Erfassung des Wahren und Tatbeständlichen sowie, gestützt darauf, um Problemlösungen. Voreilig wäre es jedoch, daraus zu folgern, die Wirtschaftspolitik wäre wohlberaten, sich ausschliesslich an die Empfehlungen der Wirtschaftswissenschaft zu halten; dies wäre schon deshalb nicht angängig, weil der Wirtschaftspolitik und der Wirtschaftswissenschaft sehr verschiedene Aufgaben gestellt sind[1]. In knapper und dauernd gültiger Weise hat der verstorbene Bundesrat Dr. Giuseppe Lepori zu den beiden Bereichen Stellung genommen: «La politique est l'art de s'accommoder du possible.... Cette maxime bien connue ne saurait toutefois justifier des compromis faciles. On doit au contraire rechercher des compromis constructifs qui, tout en conciliant des points de vue opposés, n'en offrent pas moins une réelle solution aux problèmes concrets. Mais pour cela, il faut, à mesure égale, habilité et compétence. Si la première relève de l'art de gouverner, la seconde exige l'autorité du savoir et, en dernière analyse, de la science. ... Dès l'instant où le savoir fait défaut, les problèmes ne peuvent être résolus qu'au petit bonheur et toute action dûment mûrie est impossible. Si la politique est l'art de s'accommoder du possible, il est indispensable toutefois de savoir ce que l'on devrait atteindre, sinon il n'y a qu'un pas de la politique au dilettantisme[2].»

Trotzdem könnte wohl niemand behaupten, die Beziehungen zwischen der Wirtschaftspolitik und der Wirtschaftswissenschaft seien nicht schwer getrübt. Dies erfüllt die Wirtschaftswissenschafter und auch viele verantwortungsbewusste Bürger mit wachsender Sorge. Es könnte das durch eine Vielzahl von Äusserungen belegt werden. Hier mag es indessen genügen, nur eine einzige, aber besonders eindrücklich formulierte Äusserung zu zitieren. «Der Bund» schrieb in Nr. 278/1972 unter dem Titel «Diplomé d'incompétence générale», verfasst von Wirtschaftsredaktor Dr. Erwin Ruchti, u. a. folgendes: «Der Volkswirtschafter wird als ‹Theoretiker› abgetan, derjenige,

der weder in der wirtschaftstheoretischen Fundierung noch in den wirtschaftspolitischen Folgerungen zu Hause ist, dagegen als ‹Praktiker› oder ‹Pragmatiker› hochgespielt. Finden wir eine derartige Verdrehung der Dinge sonst noch verwirklicht? Wo ist es dem Aussenstehenden schon je eingefallen, einen Molekularbiologen, Krebsforscher, einen Einstein, Fermi, Rutherford oder Hahn als ‹Theoretiker› lächerlich zu machen? So etwas wäre vermessen. Nur in der Wirtschaftspolitik ist es gang und gäbe. ... Die Erfahrungen in fast allen Bereichen unserer Wirtschaftspolitik sehen auch danach aus.»

Die Kluft zwischen Wirtschaftspolitik und Wirtschaftswissenschaft hat schon zu mancherlei Vorschlägen geführt, den bestehenden Zustand zu verbessern. Ausgangspunkt ist dabei die folgende Feststellung: Vor allem der Interessentendruck auf das Parlament und seine Kommissionen wie auch auf die Bundesverwaltung ist dafür verantwortlich, dass häufig statt sachbezogener, objektiver Lösungen interessengefärbte Massnahmen getroffen werden. Daher sehen die meisten Verbesserungsvorschläge ein kleines, aus interessenmässig ungebundenen, aber anerkannten Wirtschaftswissenschaftern zusammengesetztes Gremium vor, das konsultativ auf die Entscheidungen in der Bundesverwaltung und im Bundesrat sowie im Parlament und in parlamentarischen Kommissionen Einfluss nehmen könnte[3].

II. Grundsätzliche Gesichtspunkte

Da es schon schwierig genug ist, die Kluft zwischen Wirtschaftspolitik und Wirtschaftswissenschaft zu reduzieren, wirkt es um so betrüblicher, wenn Politiker, die zugleich auch Wirtschaftswissenschafter sind, den Kurs der Sachwahrheit zugunsten verpolitisierter Zielsetzungen verlassen. Das sei hier an einem konkreten Beispiel aufgezeigt.

Der Schreibende hat in der «Neuen Zürcher Zeitung», Samstagausgabe Nr. 284/1974, einen Artikel «Gefährliche Thesen zum öffentlichen Verkehr» publiziert. Er setzte sich darin mit Thesen auseinander, die von Bundesrat Willi Ritschard am schweizerischen Eisenbahnerkongress letzten Jahres verfochten worden sind. Der Inhalt dieses Artikels wird den Hauptpunkten nach erst im folgenden Abschnitt III gekennzeichnet; dies in der Weise, dass auf Einwendungen eines prominenten Parteikollegen von Bundesrat Ritschard eingetreten wird. In diesem Abschnitt II sei das Folgende vorausgeschickt:

Ich kenne Bundesrat Willi Ritschard seit Jahren und hege für ihn Sympathie und Wertschätzung. Neben Einsatz, Mut und Originalität besitzt er die grosse Gabe, sachliche Kritik zu schätzen – und auch sorg-

fältig zu lesen. Dennoch ist es aus politischen Gründen klar, dass seine Betrachtungsweise nicht die eines liberalen Wirtschaftsfachmannes sein kann. Was beispielsweise liberale Verkehrspolitik bedeutet, lässt sich in drei Hauptzügen anschaulich dartun:

a) Bei den (zumeist sehr hohen) Verkehrskosten stellt sich immer die Frage, ob sie von den Verkehrsnutzern oder von den Steuerzahlern zu tragen seien. Tertium non datur. Tendenziell wird der liberale Politiker darnach trachten, ganz oder überwiegend die Verkehrsnutzer zu belasten, wogegen der sozialistische Politiker mehr Sympathie für den umgekehrten Kurs bekunden wird.

b) Die Aufwendungen für Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen gehen in so grosse Summen, dass sie einen ernsthaften Faktor in der Finanzpolitik und auch in der Inflationsdämpfung oder -anheizung bilden. Tendenziell wird der liberale Politiker auch bei den Verkehrsaufwendungen eher zu Sparsamkeit neigen als der sozialistische Politiker. Aus dem Diktum «La politique – c'est l'argent des autres» lassen sich bekanntlich polar gegensätzliche Haltungen ableiten: Man kann sparsam sein in der Erwägung, dass öffentliche Mittel treuhänderisches Geld sind, mit dem um so sorgfältiger umgegangen werden muss; oder man kann leichthin Geld ausgeben in der Erwägung, dass es «die anderen» (die sogenannten Wohlhabenden) bezahlen.

c) Bei vielen konkreten Verkehrsproblemen besteht die Wahl, ob sie mehr marktwirtschaftlich oder mehr durch staatliche Interventionen gelöst werden sollen. Tendenziell wird der liberale Politiker eher den ersteren, der sozialistische Politiker eher den zweiten Varianten Vertrauen schenken.

Ich selbst stehe im Ruf, ein liberaler Wirtschaftswissenschafter zu sein. Das ist aufgrund meiner praktischen Beschäftigungen sowie meiner Forschungs- und Lehrtätigkeit zutreffend. Wenn ich aber beispielsweise eine eher liberale Verkehrspolitik vertrete, so nicht deshalb, weil sie sich politisch als «liberal» etikettieren lässt; denn ich bin kein Politiker und gehöre keiner Partei an, bin jedoch überzeugt, dass dieser Kurs dem Lande wirtschaftlich am besten dient – übrigens auch sozial, bei etwas längerfristiger Betrachtungsweise.

Wie bereits angedeutet, hat ein prominenter Parteikollege von Bundesrat Ritschard meinen erwähnten Artikel in der «Neuen Zürcher Zeitung» in verschiedenen sozialdemokratischen Zeitungen gleichlautend kritisiert. Er verfuhr dabei sehr unakademisch, indem er Behauptungen unterschob, die nicht

getan wurden, ja sich überhaupt um die Sachwahrheit, die doch immer im Zentrum stehen sollte, wenig kümmerte. Der folgende Abschnitt belegt das Gesagte.

III. Sachwahrheit als Quantité négligeable

1. Der Kritiker schrieb, Verkehrsleistungen, die nicht durch den Benützer bezahlt werden, seien notwendig. – In meinem Artikel stand jedoch folgendes: Der Selbsterhaltungsgrad möge bei den Bundesbahnen unter Einrechnung aller Privilegien, Hilfeleistungen und früheren Sanierungen unter 80% liegen, bei vielen Privatbahnen noch wesentlich tiefer. Das bedeutet, dass der Steuerzahler Jahr für Jahr 20 bis 25% der tatsächlichen Kosten der Bundesbahnen trägt, bei manchen Privatbahnen die Hälfte. Mit anderen Worten liegen die Transportpreise der Bundesbahnen und der Privatbahnen um die entsprechenden Sätze unter dem kostendeckenden Mass. Niemand fordere, diese künstliche Verbilligung der Transportpreise der Eisenbahnen sei überhaupt zu beseitigen; denn würde man das versuchen, verlören die Eisenbahnen noch mehr Verkehr, und das Endergebnis könnte im Saldo leicht noch schlimmer ausfallen. Aus vielfältigen volkswirtschaftlichen und finanzwirtschaftlichen Gründen[4] sei jedoch die Forderung berechtigt, die Eisenbahnen hätten Massnahmen zur Hebung ihres Selbsterhaltungsgrades zu treffen, zumal dieser weiter abzusinken drohe.

Im übrigen werden die sogenannten Subventionstarife den Eisenbahnen vom Bund abgegolten, den Bundesbahnen zurzeit mit 160 Millionen Franken jährlich, den Privatbahnen mit 40 bis 50 Millionen Franken. Durch die Abgeltung interessiert man die Bahnen an Subventionstarifen, und dies ist an sich fragwürdig. Abgesehen davon gibt es manche Subventionstarife, deren volkswirtschaftliche Rechtfertigung äusserst zweifelhaft ist.

2. Der Kritiker schrieb, im Luftverkehr könne auch nicht von Selbsterhaltung gesprochen werden. – Das wurde in meinem Artikel auch nicht behauptet; indessen ist der Selbsterhaltungsgrad des Luftverkehrs unvergleichlich höher als jener der Eisenbahnen. Die Swissair beispielsweise ist als Unternehmung völlig selbsterhaltend und finanzierte Milliarden-Aufwendungen für den Flugzeugpark über den freien Kapitalmarkt. Unsere Eisenbahnunternehmungen dagegen sind nicht nur im Betrieb defizitär, sondern finanzieren ihre Investitionen in wachsendem Ausmass aus Mitteln der öffentlichen Hand. Nur bezüglich der Flughäfen und der Flugsicherung wird der Luftverkehr noch in gewissem Umfang subventioniert; im Durchschnitt der schweizerischen Flughäfen Zürich, Genf und Basel erreicht der

Selbsterhaltungsgrad über 80%, wobei die Tendenz seit Jahren aufwärts geht[5]. «Man wird Bedacht darauf nehmen müssen, beim weiteren Ausbau der schweizerischen Flughäfen auch die Flughäfen-Erträge zu steigern; denn beim hohen Entwicklungsstand des Luftverkehrs sollte der derzeitige Selbsterhaltungsgrad der Flughäfen ... wegen Ausbauetappen höchstens ganz vorübergehend zurückfallen[6].»

3. Der Kritiker führte Bundesbeiträge an den Nationalstrassenbau ins Feld, als «Beweis» mangelnder Selbsterhaltung. – Als ein Mann, der jahrzehntelang Finanzwissenschaft dozierte, hätte der Kritiker wissen müssen, dass der Nationalstrassenbau in der Schweiz (richtigerweise) eigenwirtschaftlich finanziert wird. Ganz überwiegend erfolgt die Finanzierung durch einen Zuschlag von früher 20 und jetzt 30 Rappen auf jedem Liter Treibstoff. Bisher sind damit gegen 80% der Baukosten der Nationalstrassen vom Motorfahrzeugverkehr direkt bestritten worden; mit anderen Worten wurden in diesem Ausmass die Baukosten unmittelbar abgeschrieben, was bei einer Gesamtkostensumme von bisher etwa 15 Milliarden Franken alle Anerkennung verdient; denn Anleihensfinanzierung in weit grösserem Umfang wäre denkbar (aus verschiedenen Gründen allerdings nicht empfehlenswert) gewesen, ohne den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit zu verletzen. Soweit die genannte Finanzierungsquelle und das Bautempo nicht übereinstimmten, schoss der Bund Mittel vor (zurzeit 2,8 Milliarden Franken). Sie bilden kein Geschenk an den Motorfahrzeugverkehr, denn dieser hat den Vorschuss zu verzinsen und in der Weise zurückzuzahlen, dass der Zuschlag auf dem Treibstoff über die Bauzeit der Nationalstrassen hinaus erhoben wird. Was hier vorliegt, ist ganz unvergleichbar mit den direkten und indirekten Subventionen an den öffentlichen Verkehr, die überwiegend staatliche A-fonds-perdu-Leistungen sind. Damit wird nicht gesagt, sie seien nicht erforderlich; «Geschenke» und echte Darlehen sollte man aber immerhin nicht verwechseln.

4. Der Kritiker schrieb, Prof. Wittmann von der Universität Freiburg schätze, dass der schweizerische Motorfahrzeugverkehr jährliche Sozialkosten von rund einer Milliarde Franken verursache. – Über diese Untersuchung fand Ende November 1973 ein Podiumsgespräch in Zürich statt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Studie als unvollständig und nicht schlüssig zurückgewiesen wurde. Sie ist ein eigentliches Zerrbild einer Kosten-Nutzen-Analyse, indem die Kosten fehlerhaft erfasst worden sind und eine Erfassung der Nutzenkomponenten überhaupt fehlt[7].

Es sind zurzeit Bestrebungen im Gang, durch eine unabhängige internationale Expertengruppe eine echte Kosten-Nutzen-Analyse durchführen zu lassen. Der dafür bereits erstellte Arbeitsplan sucht in fairer Weise

neben allen Kostenkomponenten (Betriebskosten; Strassenkosten; Unfallkosten; Umweltbelastungen) auch alle Nutzenkomponenten einzubeziehen (Umsätze; Zahl der Beschäftigten; Steuern, Zölle und Abgaben; Stundenersparnisse). Über die jährlichen Stundenersparnisse, unterteilt nach Personenverkehr, Nutzfahrzeugverkehr und Landwirtschaft, ist an der Universität Bern eine Untersuchung abgeschlossen worden, die zu enormen Werten gelangte. Die Studie wird auszugsweise im «Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik» veröffentlicht werden.

5. Der Kritiker rief ferner die sogenannte Perspektivstudie «Schweizerischer Verkehr im Jahr 2000» in empfehlende Erinnerung. – Auch hier hatte er keine glückliche Hand, denn diese Perspektivstudie hält einer fachmännischen Überprüfung nicht stand. Sie ist von verschiedener Seite als verfehlt bezeichnet worden, so auch vom Schreibenden in einlässlicher Beweisführung[8]. Auch der Laie erkennt die Unhaltbarkeit dieser Perspektivstudie ohne weiteres, wenn er sich das darin verkündete Hauptergebnis vergegenwärtigt: Bis zum Jahr 2000 werde sich sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr verdreifachen; bis dahin sei auch ein ausgeprägter Nachfrageüberschuss zu erwarten, der im Personenverkehr (alle daran beteiligten Verkehrsmittel zusammengenommen) fast dem ganzen gegenwärtigen Volumen dieses Verkehrs gleichkomme! Wer glaubt heute noch an diese Wachstumseuphorie? Mit Recht schrieb Prof. Hans Steiner in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 28. Februar 1973 (Morgenausgabe): «Welche Diskrepanz zwischen den Erwartungen der Planer und den realen derzeitigen Wachstumstendenzen unseres eigenen Volkes! Unseren Kindern und Enkeln bliebe bei der Erfüllung der Planung nicht mehr viel von der Wohnlichkeit ihrer angestammten Heimat übrig.»

6. Sowohl der Kritiker als auch Bundesrat Ritschard betonten, der öffentliche Verkehr rentiere zwar nicht direkt, aber indirekt (volkswirtschaftlich). – Jedem Wirtschaftspraktiker und jedem Wirtschaftswissenschafter ist dieses Argument wohlbekannt, ob es nun «volkswirtschaftliche Rendite», «volkswirtschaftlicher Nutzen» oder wie immer genannt werde. Im Licht der wirtschaftlichen Realitäten handelt es sich indessen um ein nichtssagendes Argument.

Wird irgendein in seiner Wirtschaftlichkeit fragwürdiges Projekt verfochten – man denke etwa an die Ostalpenbahn, die Aareschiffahrt, den Breithorn-Strassentunnel zur Verbindung des Jungfraugebietes mit Brig, um von vielen Beispielen wenigstens einige konkret zu nennen –, so wird unweigerlich die «volkswirtschaftliche Rendite» in den Vordergrund gestellt. Mit etwas Ironie könnte man geradezu sagen: je schlechter das Projekt,

desto mehr wird auf den «volkswirtschaftlichen Nutzen» gepocht. Und nun versucht man dasselbe bei den Defiziten öffentlicher Verkehrsunternehmungen.

In Wirklichkeit hat jede Unternehmung – die private und die staatliche – eine Doppelfunktion. Als Unternehmung erzeugt sie Produkte oder Leistungen, die, sofern sie konkurrenzfähig sind, auch zu kostendeckenden Preisen abgesetzt werden können. Daneben entfaltet jede Unternehmung auch volkswirtschaftliche Auswirkungen, durch ihre Löhne, ihre Aufträge, ihre Steuern und nicht zuletzt durch ihre Gewinne. Die Bildung von Sparkapital, aus welchem massgeblich die in einer Volkswirtschaft getätigten Investitionen bestritten werden, beruht letztlich auf Gewinnen. Sogar einem noch so schlechten Projekt kommen im Realisierungsfall volkswirtschaftliche Auswirkungen zu, insbesondere durch die Löhne und Aufträge – nur macht dies das Projekt natürlich nicht gut.

Das harte, aber gesunde Gesetz der Wirtschaft duldet bekanntlich keine dauernd defizitären Unternehmungen, sondern schaltet sie durch Konkurs aus. Öffentliche Verkehrsunternehmungen können nicht durch Konkurs ausgeschaltet werden. Um so mehr sind sie verpflichtet, wenigstens bestmöglich nach Selbsterhaltung zu streben. Ein privater Unternehmer würde ausgelacht, falls er behauptete, die volkswirtschaftlichen Auswirkungen seiner Firma seien um so grösser, je mehr verlustbringende Preise er habe oder je höher das Defizit ausfalle. Dieselbe Aussage, auf öffentliche Verkehrsunternehmungen bezogen, ist nicht weniger unhaltbar.

Es ist ein untaugliches Gegenargument, einzuwenden, der öffentliche Verkehr sei für das Land unentbehrlich. Wer wollte das bestreiten – und dennoch wird damit keinerlei Begründung für die abstruse Aussage geboten, seine schweren (und immer schwerer werdenden) Defizite seien eigentlich kein Defizit. Unentbehrlich ist in einer hochdifferenzierten Volkswirtschaft sehr vieles: zum Beispiel die Strassen – doch wie verhängnisvoll wäre es, daraus zu folgern, der Strassenverkehr brauche deshalb seine anteiligen Strassenkosten nicht zu bezahlen; oder die Banken – sollen sie wegen ihrer Unentbehrlichkeit auf Defizitkurs gesteuert werden? oder die Energieversorgung – soll auch sie aus dem gleichen Grund hochdefizitär geführt werden? Diese Beispiele könnten beliebig vermehrt werden. Und diese Fragen stellen, heisst, sie bereits beantworten. Jede Wirtschaft ginge daran zugrunde, ob in der westlichen oder in der östlichen Welt; denn immer müssen in jeder Wirtschaft die finanziell überschüssigen Aktivitäten die defizitären tragen, und deshalb können denknotwendig nicht immer neue Wirtschaftszweige ins Defizit gestürzt werden.

[1] Dem Schreibenden sind die beidseitigen Aufgaben während der zwanzig Jahre, da er als Delegierter für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Verkehrs- und Ener-

giewirtschaftsdepartements tätig war, oft genug bewusst geworden. Er hat sie auch in Veröffentlichungen beleuchtet, vgl. etwa das Kapitel «Der Fachmann und die Politik» in seinem Buch «Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme», Verlag Rittmann AG, Basel 1957, Seite 389ff. – [2]Vgl. das Geleitwort von Giuseppe Lepori in Nr. 1/1955 des «Schweizerischen Archivs für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik». – [3]In meinem Aufsatz «Von zwei folgenschweren Mängeln in Parlament und Bundesverwaltung und ein Vorschlag zu deren Überwindung», erschienen in Heft 4/1973 der Zeitschrift «Wirtschaft und Recht», wurde versucht, alle Einzelfragen in Zusammenhang mit der Bildung eines solchen Gremiums soweit zu konkretisieren, dass es leicht fiele, den Entwurf zu einem bezüglichen Bundesbeschluss zu redigieren. – [4]Siehe hierzu meinen Artikel «Erdölkrise, Verkehr und Umweltschutz», in «Schweizer Monatshefte», Februar 1974, insbesondere Seiten 771 bis 773. – [5]Vgl. Meinrad Ochsner: «Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der schweizerischen Flughäfen», Diplomarbeit an der Universität Bern, September 1974. – [6]Vgl. meinen Aufsatz «Verkehrswissenschaftliche Betrachtungen zur schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption», in Nr. 2/1974 des «Schweizerischen Archivs für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik», Seiten 129/130. – [7]Näheres über dieses Podiumsgespräch findet sich in meinem Aufsatz «Energiekrise, Verkehr und Umweltschutz», in «Schweizer Monatshefte», Februar 1974, Seite 780. – [8]Vgl. meine Artikel in «Der Bund» vom 18. Juni und vom 25. September 1973.

ERNST NEF

Die absurde Geschichte; die Fälscher, die Häscher; der Melancholiker

Wolfgang Hildesheimers Weg von der absurden Geschichte zum subjektiven Erzählen

Wolfgang Hildesheimer hat 1952, mit seinem ersten Buch «*Lieblose Legenden*», in deutscher Sprache geschaffen, was man heute, rückblickend und in Kenntnis der in folgenden zwanzig Jahren entstandenen Stücke Becketts, Ionescos und Harold Pinters, «die absurde Geschichte» nennen kann.

Unter den «*Lieblosen Legenden*» sind welche, die, wüsste man nicht, dass sie von Hildesheimer stammen, für Prosafassungen von Stücken des frühen Ionesco gehalten werden könnten; etwa die Geschichte «*Ich finde mich zu-*