Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 56 (1976-1977)
Heft: 3

Rubrik: Kommentare

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: 11.07.2025

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

Kommentare

USA IM SELBSTZWEIFEL

«Das enttäuschte Amerika» – «USA, ein Defizit an Freiheit» – «Haben die USA den Willen verloren, die Freie Welt zu verteidigen?» – «Die amerikanische Unentschiedenheit und die Welt» – «Amerika auf der Suche nach sich selbst» – «In der Verliererstrasse» – «Weltmacht im Zwielicht». Das sind Titel von Leitartikeln, die in diesen Tagen in «The New York Times», «Le Monde», «Die Zeit», «Corriere della Sera» und anderen Blättern erschienen sind. Ich habe sie beinahe wahllos herausgegriffen.

Es ist nur wenige Jahre her, dass der Schotte Dennis Brogan, einer der angesehensten Amerika-Kenner, die Vereinigten Staaten vor der «Illusion der Allmacht» warnte. Und bereits scheinen wir von der Zeit dieser Illusionen wie von einer weit entrückten Epoche getrennt.

Die USA waren ab 1947 als die einzige globale Macht aufgetreten. Im Jahr 1969 hatten sie – ich halte mich an eine Aufzählung von Raymond Aron – 80 Verträge mit 42 Staaten geschlossen, verfügten über 302 grosse und an die 2000 kleinere Militärstützpunkte ausserhalb ihrer Grenzen, hatten dreieinhalb Millionen Mann unter Waffen. In den fünfziger Jahren galt der Diplomat George F. Kennan beinahe als ein Defaitist, weil er von «Eindämmung» der sowjetischen Expansion sprach. Solchem «Kleinmut» wurde von John Foster Dulles die Parole der «Befreiung» entgegengehalten, des «Zurückrollens» der zu weit vorgedrungenen Sowjetmacht. Und dem China Maos drohte das State Department, es würde «Tschang Kai Schek von der Leine lassen».

Und heute? Wenn die Sowjetunion ausserhalb ihres bisherigen Machtbereiches mit ihren Waffen und kubanischen Soldaten einer der rivalisierenden Parteien im afrikanischen Staat Angola den Sieg sichert, so donnert zwar Präsident Ford, Castro habe sich ausserhalb des Völkerrechts gestellt – bezeichnenderweise ohne Breschnjew mitzuverdammen –, und Staatssekretär Kissinger warnt, so etwas würden die USA «kein zweites Mal» hinnehmen. Niemand weiss allerdings, was diese verbale Entrüstung für Folgen zeitigen wird. Mittlerweile hat sich Henry Kissinger bereit erklärt, das neue Regime Angolas anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Kubaner abziehen. Gleichzeitig beweist der amerikanische Druck auf die Weissen Rhodesiens, dass hier die Problemstellung, die Parolen, der Ort des Handelns ganz vom Gegner bestimmt wurden. Wer spricht noch von «containment»?

Sollen wir in diesem Wandel die Folgen des unaufhaltsamen Aufstiegs einer zweiten globalen Macht erkennen, dem sich die Amerikaner anpassen müssen – es ist eine der Theorien

Henry Kissingers – oder ist das nicht eher die Konsequenz einer politischen Krise der USA selber, ihrer Abkehr von Weltpolitik und Weltverantwortung? In den Vereinigten Staaten sprechen die einen von «Selbstreinigung» einer Demokratie, andere von Selbstentmachtung. Zwischen dem Selbstvertrauen von gestern, das bis zum Übermut und Übermass ging, und der heutigen «Orgie von Selbstkritik» ist eines gemeinsam: der Moralismus. Wenn sich Staatssekretär John Foster Dulles in Genf weigerte, dem chinesischen Aussenminister Tschou-En-Lai die Hand zu geben, und wenn heute alle Instrumente der eigenen Macht ins Kreuzfeuer genommen werden, so ist das im Stil einer Verwandtschaft. Einmal war es Aussenpolitik als Kreuzzug gegen die Verkörperung des Bösen, ein andermal Innenpolitik als Kreuzzug gegen den eigenen Staat, gegen die amerikanische Macht, die böse und gefährlich geworden sei.

Wie lässt sich die Lähmung des immer noch wirtschaftlich und technisch mächtigsten Staates der Welt erklären? Ist die amerikanische Gesellschaft ihres Staates, der zu selbstherrlich wurde, müde geworden? Oder ihrer Aufgaben, die dieser Staat in ihrem Auftrag ausführte? Es hat nicht nur mit Aussenpolitik zu tun, wenn die «administration» und die Ämter – das majestätische Wort «Staat» kennen die Amerikaner nicht – ihren Bürgern unglaubwürdig geworden sind. Hatten nicht die Ökonomen in Washington seit Jahren so geredet, als hätten sie die Wirtschaft im Griff und verfügten über ein feinstes Instrumentarium, um sie zu lenken und Krisen zu vermeiden – bevor sich zeigte, dass diese Werkzeuge stumpf waren, die Lehren anfechtbar? Die Ökonomen sind ein Teil der neuen führenden «Intelligenz», die nicht mehr imponiert, nicht mehr überzeugt. Mit Roosevelts New Deal hatte sie sich erstmals politisch profiliert. Unter den demokratischen Präsidenten Kennedy und Johnson wurden noch viel mehr brillante Akademiker hinzugezogen. Ihr kräftiges Selbstbewusstsein stand bald hinter der Arroganz jener Manager, die einst eher mit führenden Aufgaben in der Regierung betraut wurden, nicht zurück. Sie berauschten sich in ihrer kühlen Art, am eignen überlegenen Wissen und Können. Wer nachliest, was jene Intellektokraten wie McNamara oder McBundy über den kommenden sicheren Sieg in Indochina unablässig behauptet haben und damit vergleicht, was kritische Journalisten wie Bernard Fall vom Kampfplatz berichteten, der muss sich für jene auch heute noch Prominenten schämen. Diese neue «Klasse», deren Aufstieg zur Macht mit der «Explosion des Wissens» in der sogenannt «nachindustriellen Gesellschaft» verbunden war, hat sich erstaunlich schnell verbraucht.

Geblieben ist ihr, auch in der Phase der Rückschläge, ein sonderbarer Glaube an die unbegrenzte Manipulierbarkeit von Kräften, über die sie nicht verfügt. Noch jetzt doziert Kissinger, dass man die Sowjetführung in der Art der Skinnerschen Verhaltenslehre für Wohlbetragen belohnen und für schlechte Methoden bestrafen müsse, als sei Weltpolitik ein von Washington programmierbarer und kontrollierter Lernprozess. Von den Zielen anderer Mächte wird immer noch gesprochen, als könne man sie, wenn man es richtig anfängt, formen und lenken, als verstünde man in Washington die wahren Interessen der andern besser als sie sel-

ber. In dieser Hinsicht sind die Denker und Leitartikler der liberalen Presse selber ein Teil des heute kompromittierten Establishment und nicht, wie sie meinen, dessen geistig und moralisch überlegene Kritiker. Vor diesen Liberalen in den «Medien» hat die «Selbstreinigung» bisher halt gemacht – als hätten jene, die später die Präsidenten so herb kritisierten, nicht ursprünglich den Einsatz in Vietnam gefordert und begrüsst. Zeitungen wie «New York Times», die sich über die jetzt enthüllten CIA-Pläne zur Beseitigung unbequemer fremder Staatsmänner entsetzen, hatten den Putsch in Saigon, der Präsident Diem das Leben kostete und an dem die Amerikaner mitgewirkt hatten, bejubelt. Sie wussten ja so viel besser als der vietnamesische Staatsmann, wie Südvietnam zu regieren war.

Noch jetzt bieten State Department und Presse täglich Beispiele für diesen Glauben an die Manipulierbarkeit fremder Kräfte. Ob vorwärts zum Globalismus, ob in Retirade – jedesmal gilt es als etwas Neues, Unerhörtes. Kissinger, der vielleicht unter ungünstigsten Umständen aus einer verfahrenen Lage noch das Beste gemacht hat, widersteht nie der Versuchung, von einem «conceptual breakthrough», einem begrifflichen Durchbruch, zu sprechen, als würde eben jetzt, spätestens morgen, eine geniale Idee alle Verhältnisse ändern und alle Perspektiven erneuern. Noch der naheliegendste Kompromiss wird als «schöpferisch» bezeichnet.

Für eine Demokratie ist es in jedem Fall schwer, Weltpolitik mit Konsequenz zu betreiben, Verantwortungen zu tragen, die kostspielig und unpopulär sein können. Tocqueville – oft gerade dann interessant, wenn er nicht Prophet war – meinte, die Exekutivgewalt in den USA sei schwach, weil die Union so wenig Beziehungen mit der übrigen Welt habe. Wenn sich einmal ihre Interessen täglich mit denen der andern Völker vermischten, würde das Ansehen dieser Exekutivgewalt schnell wachsen.

Nun, die tägliche Mischung der Interessen ist da, aber die Präsidentschaft wird als Machtzentrum abgebaut. Präsident Gerald Ford hat zum Wahlslogan genommen: «Ich werde den Staat von eurem Rücken runterholen» und bleibt damit noch hinter dem staatsfeindlichen Konservatismus seines Rivalen Reagan zurück. Schon Nixon sprach von einer drastischen Verminderung der Aufgaben des Bundesstaates – und meinte es wirklich. Ohnehin war der robuste Gebrauch aller offenen und geheimen Mittel der Macht vor allem für demokratische Präsidenten kennzeichnend, in der Sozial- wie in der Weltpolitik. Präsident Eisenhower hatte das Engagement in Indochina vermieden, unter einem republikanischen Präsidenten wurde es liquidiert.

Nicht nur hat die Machtpolitik enttäuscht, die im Vietnamkrieg zugleich erfolglos und unmoralisch wirkte, sondern das Interesse hat sich zu den innern Problemen verlagert. Der Bankrott der grossen Städte, die nach Norden verlagerten Rassenkonflikte – das sind Probleme, die jetzt beschäftigen. Auch das galt lange Zeit als eine Frage der Mittel. Wenn man nur soundsoviel Milliarden Dollar dahinein investierte statt in Rüstung, wäre es das Ende des Elends. Auch dieser Glaube ist jetzt erschüttert.

«Selbstzweifel» – ist es der richtige Ausdruck? Die Krise der Weltpolitik ist nicht vielen Amerikanern bewusst. Die USA fühlen sich nicht direkt bedroht,

was sie von ihren Verbündeten unterscheidet. Geringeres Vertrauen in die Parteien, in die Institutionen – das ist das Neue. Viel weniger US-Bürger sind heute überzeugte Republikaner oder Demokraten als bisher, also weniger in den politischen Traditionen verwurzelt. Und wenn man sich zwar kein anderes System anstelle des bestehenden vorstellt, so sieht man jenseits der Sünden dieses oder jenes Präsidenten doch die Schwächen der Institutionen deutlicher als bisher. Die Feiern der zweihundert Jahre Unabhängigkeit verbinden sich mit ein wenig Rummel – der pompös von Washington D. C. abgefahrene «Freiheitszug» ist freilich wegen Geldmangels bald stecken geblieben –, aber mit wenig Jubel. Gewiss, die Absetzung eines fehlbaren Präsidenten unter Vermeidung einer Staatskrise war eine politische Bewährung. Die Wiederherstellung oder Erneuerung von Grundlagen für die Gesellschaft wie für die Macht ist schwerer. Im Wort «Selbstzweifel» liegt, dass man nicht nur die bösen Gegner, die unfähigen Politiker, «die da oben» tadelt, sondern bereit ist, eigene Vorstellungen und Ziele kritischer zu sehen. Ein solcher Selbstzweifel, den man konstruktiv nennen kann und der jedenfalls nichts mit Verzweiflung zu tun hat, ist heute vorhanden und spürbar. Dass darin Chancen liegen, dass es zu einer «Wende» kommen kann – wir dürfen es mindestens nicht ausschliessen.

François Bondy

VERKEHRSPOLITIK IN DER REZESSION

Ruinöse Konkurrenz

Es ist erstaunlich: Seit der wuchtigen Verwerfung des eidgenössischen Verkehrsteilungsgesetzes am 5. Mai 1935 und der Ausserkraftsetzung der mit dringlichem Bundesbeschluss von 1937 bis 1940 geltenden Autotransportordnung sind alle damaligen Versuche einer gesetzlichen Regelung des Wettbewerbes nach der Formel «der Nahverkehr dem Auto, der Fernverkehr der Bahn» in völlige Vergessenheit geraten. Der Grund dafür mag darin liegen, dass die Kriegsjahre infolge der scharfen Treibstoffrationierung der Schiene ein faktisches Transportmonopol verschafften, was zu einer eigentlichen Renaissance der Bahn führte. Von noch grösserer Bedeutung war jedoch die Tatsache, dass in den drei ersten Nachkriegs-Jahrzehnten eine beispiellose Expansion der Wirtschaft die Transportkapazität von Bahn und Auto voll beanspruchte. Damals galt tatsächlich das Gesetz «Verkehr schafft Verkehr». Die Wirtschaftsexpansion schien das Wettbewerbsproblem von Schiene und Strasse ganz von selbst gelöst zu haben. Die Infrastruktur für den Verkehr wurde mit gewaltigem Aufwand verbessert – man denke nur an den Autobahn-Bau und an die sehr beachtliche Modernisierung der Bahnen. Die Bundesbahnen und einzelne Privatbahnen, wie vor allem die Bern-Lötschbergbahn, ver-

zeichneten Rekordergebnisse, während gleichzeitig der Motorisierungsgrad alle Prognosen weit übertraf. Die früheren Befürchtungen von riesigen Fehlinvestitionen im Verkehr und der Schaffung von Überkapazitäten verstummten oder wurden als Gespensterfurcht abgetan.

Inzwischen ist mit der Rezession ein plötzlicher und starker Rückschlag eingetreten, der Eisenbahnen und Transportgewerbe gleichermassen Sorgen bereitet. Besonders die Situation der Staatsbahn hat sich wegen den Ausfällen im Transitgüterverkehr als Folge einer weltweiten Rezession, aber auch im Inland durch das Freiwerden einer grossen Lastwagen-Kapazität im Baugewerbe fast schlagartig verschlechtert. Die Jahresdefizite der Staatsbahn mit einem Personalbestand von 40 000 Mann nähern sich der Milliardengrenze. Bundesrat und Finanzminister sind alarmiert, weil das Bundesbahngesetz von 1944 den Bund zur Übernahme dieser Defizite verpflichtet. Eine neue – die wievielte? – Bundesbahn-Sanierung scheint wieder notwendig zu werden. Man erinnert sich an den ominösen Satz eines früheren Bundesrates «die Verantwortung für die Bundesbahnen ist in Niemandes Hand konzentriert, und dem Eisenbahn-Minister komme nur die Rolle eines Briefträgers zwischen Bundesrat und Parlament zu». Der Versuch einer Entpolitisierung der SBB mit einer zwischen Volk, Parlament, Bundesrat, Eisenbahndepartement, und dem nach politischen Rücksichten zusammengesetzten Verwaltungsrat und einer Generaldirektion, deren Zusammensetzung Landesteilansprüchen, konfessionellen, politischen und beruflichen Ansprüchen zu genügen hatte, aufgeteilten Verantwortung war kläglich gescheitert. Damit blieb damals mit Ausnahme der Entschuldung und der ausdrücklichen Statuierung der finanziellen Verantwortung des Bundes für seine Staatsbahn alles beim alten.

Transitverkehr im Zentrum

Dieses Sanierungsgeschenk des Gesetzgebers von 1944 hat der Bund heute auszubaden. Es ist deshalb sicher mehr als verständlich, dass sich der Bundesrat in seiner Botschaft für den Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur – sie wird vom Parlament noch im laufenden Jahr behandelt – auch mit der Wettbewerbs-Situation der Staatsbahn befasst. Einleuchtend ist gewiss auch, dass beim weiteren Ausbau der Alpentransversalen, ob es sich um Bahn- oder Strassenprojekte handelt, ein ruinöser Kampf zwischen Bahn und Strasse im Ferngüterverkehr mit allen Mitteln vermieden werden muss. Merkwürdigerweise hat ein in der bundesrätlichen Botschaft erstmals vorgestelltes Transitkonzept für den sogenannten «Huckepack-Verkehr» in der Öffentlichkeit bisher kaum ein Echo gefunden. Darin wurde in Aussicht gestellt, dass der sich im Bau befindende Strassentunnel durch den Gotthard nicht für die Aufnahme des schweren Güterverkehrs bestimmt sei, und dass der Lastwagentransit von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen habe. Ob der Bundesrat dabei an ein Gentleman's Agreement mit dem Autogewerbe, an eine neue Tarif- oder Steuerpolitik für diese integrierte Transporte denkt, bleibt vorderhand offen. Fest steht jedenfalls heute schon, dass für neue Investitionen im Transitverkehr, handle es sich um den Gotthard-Basis-Tunnel der SBB, um den

jetzt im Bau befindlichen Gotthard-Auto-Tunnel, um den allerdings im Simmental zurzeit auf starken Widerstand stossenden Rawil-Auto-Tunnel ins Wallis oder gar um die spätere Verwirklichung eines Ostalpenbahn-Projektes, der Grundsatz gelten soll, dass der Schwerverkehr nicht die neuen Strassentunnel, sondern den Schienenweg benutzen soll.

Zwar sind im Huckepackverkehr technisch, tarifarisch und politisch noch einige Knacknüsse enthalten. Jedoch zwingen zu einer solchen Kursänderung der Verkehrspolitik nicht nur die Finanznot des Bundes, sondern auch die Energiesituation und der Umweltschutz. Namentlich die Geburt eines neuen Energie- und Umweltschutz-Bewusstseins und die Suche nach neuen Lebensinhalten geben der Idee, den Bau neuer Alpentransversalen von einer besseren Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse abhängig zu machen, eine gute Chance. Die Vermeidung von Leerlauf und Verschwendung durch alle Energieverbraucher, also auch im Automobil-, Personen- und Gütertransport, ist seit dem letzten Nahostkrieg, in dem erstmals das Erdöl als Waffe der Erpressung benützt wurde, fast über Nacht zur Bürgerpflicht geworden. Muss nach diesen Erfahrungen einer lebensbedrohenden Abhängigkeit nicht jeder Einzelne von jeder Substitutionsmöglichkeit Gebrauch machen, und sollte der öffentliche und private Verkehr unter solchen Gesichtspunkten nicht immer mehr als Einheit betrachtet werden? Es ist schliesslich nicht zu vergessen, dass die Kohlennot des Ersten Weltkrieges zur raschen und vollständigen Elektrifikation unserer Eisenhahnen führte und dass unserer Wirschaft im Zweiten Weltkrieg mit seiner Treibstoffknappheit die weisse Kohle recht eigentlich das Durchhalten ermöglichte.

Appell an die Vernunft

Gewiss haben die Erfahrungen mit dem Verkehrsteilungsgesetz gezeigt, dass eine Reglementierung des Gütertransportes nach der Formel «der Nahverkehr dem Auto, der Fernverkehr der Schiene» in der Praxis auf viele Widerstände stösst und ohne bürokratische Kontrollen nicht zu verwirklichen wäre. Um so mehr wäre ein freiwilliges Verhalten der Verkehrsteilnehmer nach diesem Konzept, anfänglich vielleicht nur von einer Minderheit, später erst von einer Mehrheit befolgt, als gewichtiger Beitrag zum Energiesparen und zum Umweltschutz, sicher aber auch zur Hilfe an die Eisenbahnen und zur Entlastung des Steuerzahlers zu betrachten. *Das neue Transitkonzept des Bundesrates vermittelt Denkanstösse, die vom Umweltschutz bis zur Verkehrs- und Energiepolitik und den Bundesfinanzen reichen. Ist es vermessen zu hoffen, dass im Bürger die Überzeugung wächst, er könne durch sein eigenes Beispiel als Verkehrs- und Energiebenützer dazu beitragen, einen sonst vielleicht einmal notwendigen staatlichen Zwang vermeiden?*

Fritz Wanner