

Die Verkehrspolitik als Teil der Wirtschaftspolitik

Von Dr. Fritz Wanner, Bern

Unsere Wirtschaft macht heute einen gewaltigen Rückbildungsprozess durch. Auf allen Gebieten zeigt sich eine Überproduktion, die nur mit grösster Mühe der geringeren Nachfrage angepasst werden kann. Die Verkehrskrise und insbesondere die Eisenbahnkrankheit sind somit nur ein Teilausschnitt aus einem bekannten Gesamtbild.

Man sollte daher meinen, dass auch in der Verkehrspolitik jene Massnahmen ergriffen würden, die bisher als allgemeine Krisenbekämpfungsmittel zur Anwendung gekommen sind. Das ist nun aber merkwürdigerweise nicht der Fall, denn während die staatliche Wirtschaftspolitik schon längst durch Zwangseingriffe aller Art die Rück- und Umbildung der aufgeblähten Produktionsapparate in die Wege geleitet hat, fehlt auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft eine solche Einflussnahme bis zur Gegenwart fast vollständig. Dabei hat das Überangebot von Transportleistungen heute einen solchen Umfang erreicht, dass man ohne Übertreibung von einer Inflation der Verkehrsmittel sprechen kann. Dies im einzelnen nachzuweisen, ist wohl kaum nötig. Es genüge die Feststellung, dass allein die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen vom Jahr 1929 bis 1935 um mehr als 116 Millionen abgenommen haben, während im gleichen Zeitraum die Zahl der Lastautomobile um 6000 zugenommen hat. Auf der einen Seite sinkt also der Ausnutzungsgrad der Schiene rapid, auf der andern Seite wächst die Zahl der Strassentransportmittel in einem Tempo, das auch nicht angenähert eine angemessene Abschreibung des schon bestehenden Verkehrsapparates ermöglicht. Das führt zu Fehlinvestitionen grossen Stiles, die bereits zu einer Vorbelastung der späteren Generation geworden sind; unbegreiflicherweise wird diese Entwicklung durch eine gesetzgeberische Verschiedenbehandlung des alten und des neuen Verkehrsmittels noch immer begünstigt.

Diese aufsehenerregende Tatsache lässt sich einzig dadurch erklären, dass bis zur Stunde die finanzielle Haftung des Bundes für die Bundesbahnen noch nie praktisch wurde und die Fiktion der sogenannten Finanzautonomie im Gegenteil bei Volk und Behörden die Vorstellung erweckte, der Bund und seine Staatsbahn hätten getrennte Kassen. Es erscheint ganz undenkbar, dass die Interessen irgendeines privaten Gewerbes so lange ohne staatlichen Schutz geblieben wären, wie das bei unseren Eisenbahnen der Fall ist.

Den Beweis dafür bietet die wirtschaftliche Notgesetzgebung des Bundes, die in den letzten Jahren vom Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit

mehr und mehr abgewichen ist. In das System dieser Massnahmen gehören gleichermassen das Hotelbauverbot, das Verbot der Erweiterung der Schuhfabriken, der Erweiterung oder Neueröffnung von Warenhäusern, wie auch die Produktionsregelung auf dem Gebiet der Landwirtschaft und der Uhren- und Stickereiindustrie. Alle diese staatlichen Interventionen waren darauf gerichtet, die Überdimensionierung des privaten Wirtschaftsapparates auf ein Mass zurückzuführen, das die Gefahr von Kapitalfehlleitungen und wirtschaftlichen Zusammenbrüchen auf ein Minimum reduzieren sollte.

Massnahmen ähnlicher Natur kamen bis heute in der Verkehrswirtschaft eigenartigerweise nicht zur Anwendung. Die Behörden können sich dabei bis zu einem gewissen Grad auf den Volkswillen berufen, denn der bisher einzige Versuch einer verkehrswirtschaftlichen Gesetzgebung wurde am 5. Mai 1935 mit starkem Mehr abgelehnt. Das Verkehrsteilungsgesetz wollte Angebot und Nachfrage der Transportleistungen insofern aufeinander abstimmen, als es einer unkontrollierten Vermehrung der Beförderungsmittel einen Riegel gesteckt hätte. Da gegen die Vorlage das Schlagwort der Monopolfahrer ausgegeben wurde, war sein Schicksal besiegelt. Die Abstimmung hat gezeigt, dass der Aufklärung über schwierige Sachfragen trotz Benützung aller modernen Aufklärungsmittel in der Demokratie bestimmte Grenzen gesetzt sind.

So sehr das Abstimmungsergebnis zu bedauern ist, so berechtigt es auf keinen Fall den Gesetzgeber, das Wettbewerbsproblem auf ewige Zeiten zu vertagen. Ein neuer Anlauf muss genommen werden, weil jede Sanierung der Bundesbahnen ohne eine gesetzliche Abgrenzung der Tätigkeitsgebiete von Bahn und Auto der Errichtung eines Hauses ohne Fundament gleichkommt. An dieser Tatsache hat die Abstimmung über das Verkehrsteilungsgesetz nicht das geringste geändert.

Während wir im Hinblick auf die grossen Leistungen, die das neue Bundesbahngesetz dem Staat zumuten muss, einen gesetzlichen Schutz des Verkehrsbesitzes der Bahn längst erwarten dürften, zeigt uns ein Blick auf die ausländische Gesetzgebung, dass wir bald das einzige Land sind, das dem Gütertransport auf der Strasse volle Freiheit lässt. Insbesondere haben seit einiger Zeit Italien, Frankreich und Deutschland nach anfänglicher Begünstigung des Automobilverkehrs, die allerdings vorwiegend in wehrpolitischen Überlegungen begründet war, die Gefahr einer solchen Verkehrspolitik für die Eisenbahnen erkannt. Am schärfsten hat bis jetzt Italien das Steuer herumgerissen, wo mit einem neuen Gesetz vom 20. Juni 1935 nicht nur für alle Gütertransporte die Konzessionspflicht eingeführt wurde, sondern auch eine für den Fiskus zweifellos recht ergiebige Besteuerung des Strassentransportes Platz gegriffen hat. Es führt inskünftig der gewerbmässige Autotransport pro Tonnenkilometer eine Steuer von 1,2 Lire = 30 Rappen, der sog. Werkverkehr 80 Centesimi = 20 Rappen, an den Staat ab. Die französische Verkehrsteilung mit dem System von regionalen Verständigungsabkommen ist bekannt, aber auch in Frankreich kommt dazu noch eine fiskalische Sonderbelastung des Strassentransportes, die pro Tonnenkilometer 2—5 Rappen (nach Schweizerwährung) beträgt und nach Transportarten und Beförderungsweiten abgestuft ist. Von der Abgabe befreit

ist nur der Verkehr auf Entfernungen unter 50 km. Die Konkurrenzbedeutung der französischen Besteuerung geht daraus hervor, dass die Steuer in einzelnen Fällen eine Höhe von bis zu 60 % der heute vom Auto verlangten Frachtsätze erreichen kann. Noch unüberblickbar sind die neuesten deutschen Wettbewerbserlasse, die das Autotransportgewerbe in einem Zwangsverband zusammenfassen wollen und die die Einführung allgemein verbindlicher Tarife für alle Strassentransporte vorsehen.

Diese wenigen Beispiele staatlicher Einflussnahme auf den Wettbewerb von Schiene und Strasse liessen sich beliebig vermehren. Es ist leider so, dass die Schweiz bald das einzige Land ist, wo der Staat einer zunehmenden Inflation der Verkehrsmittel untätig zuschaut, obwohl wir im Personenverkehr dank des Postregals eine Lösung haben, die einer Regelung des Güterverkehrs als Vorbild dienen könnte. Ein längeres Zuwarten ist um so weniger angezeigt, als in den Kreisen des Transportgewerbes selbst der Ruf nach einer Sanierung der als unhaltbar erkannten Verhältnisse immer lauter ertönt. Der Verband schweizerischer Motorlastwagenbesitzer hat denn auch dem in der Öffentlichkeit schon verschiedentlich geäusserten Gedanken einer Besteuerung des Fernverkehrs keine Opposition gemacht. Es sind zudem von dieser Seite Bestrebungen im Gang, die Neueröffnung von Transportgeschäften bis auf weiteres nicht mehr zuzulassen und die Schleuderkonkurrenz durch die Verpflichtung aller Transporteure auf einheitliche Tarife aus der Welt zu schaffen. Angesichts der Tatsache, dass die Botschaft des Bundesrates vom 12. November 1935 (diese Botschaft befindet sich gegenwärtig noch immer in Umarbeitung) über die wirtschaftlichen Notmassnahmen Eingriffe ähnlicher Art auch für andere Zweige der notleidenden Wirtschaft verlangt, kommt die Erkenntnis nicht mehr zu früh, dass auch in der Verkehrswirtschaft die Überproduktion eine öffentliche Gefahr darstellt, die im Interesse des Steuerzahlers beseitigt werden muss.
