

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 27 (1947-1948)
Heft: 7

Artikel: Für eine aktive Verkehrspolitik
Autor: Wanner, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-159555>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

FÜR EINE AKTIVE VERKEHRSPOLITIK

VON FRITZ WANNER

I. Gegenwärtige Entwicklungstendenzen im Verkehr

Das erste *Eisenbahnjahrhundert* gab Gelegenheit zu zahlreichen Rückblicken und Ausblicken auf die schweizerische Verkehrsentwicklung. Es zeigte in ganz einzigartiger Weise die Volksverbundenheit der Eisenbahnen. Der Anschauungsunterricht der Kriegsjahre hat offenbar genügt, um die in der Vorkriegszeit da und dort aufkommende Vorstellung vom langsamen Absterben der Eisenbahnen nachhaltig zu korrigieren. Die Überzeugung ist heute Allgemeingut, daß ein entwickeltes Wirtschaftsleben, daß ein Austausch der materiellen und ideellen Güter dieser Welt auch in Zukunft auf die Dienstleistungen der Schiene nicht verzichten kann.

Diese Prognose wird erhärtet durch die Tatsache, daß in allen vom Krieg zerstörten Ländern zuerst mit dem Wiederaufbau der Eisenbahnen begonnen wird. Dafür spricht auch die Erfahrung, daß eine Arbeitsniederlegung der Eisenbahner in jedem Land sofort Handel und Wandel lähmt und trotz des Einsatzes aller übrigen Verkehrsmittel in kurzer Zeit zum Chaos führt. Trotzdem es Länder gibt, deren Eisenbahnsystem bei Kriegsende weit mehr als zur Hälfte zerstört war, ist nirgends der Versuch gemacht worden, die Chance einer völligen Neugestaltung zu benützen und *ein Verkehrssystem ohne Eisenbahnen aufzubauen*.

Wenn gegenwärtig einige internationale Autotransitlinien vorhanden sind und in Ländern wie Italien, Frankreich, Holland, Deutschland der öffentliche, linienmäßig betriebene Automobilverkehr weiter überhand zu nehmen scheint, so handelt es sich hier um *ausgesprochene Aushilfen*, um die Bekämpfung einer durch das Fehlen der Eisenbahnen entstandenen Verkehrsnot, für die jedes Mittel gut genug ist. Dazu kommt der Hunger dieser Länder nach Devisen, der vielfach die stärkste Triebfeder zur Einrichtung internationaler Automobilverkehre darstellt.

Mit diesen Bemerkungen soll keineswegs gesagt sein, daß der *Automobilverkehr* aus dem Kriege geschwächt hervorgehe. Im Gegenteil zeichnet sich hier eine weitere, noch kaum ganz zu überblickende

Entwicklung ab. Jedoch geht diese Entwicklung offensichtlich nicht in der Richtung, daß *das Automobil der Eisenbahn den Rang ablaufen möchte oder deren Dienste überflüssig machen könnte*. Das Automobil wird vielmehr auch in Zukunft das Verkehrsmittel sein, das vorwiegend neue Bedürfnisse schafft, das den Individualverkehr erweitert und verfeinert und das vor allem gesellschaftliche und touristische Bedeutung hat.

Es handelt sich hier um eine Bewegung von fast revolutionärem Charakter, die der Sehnsucht des einzelnen Menschen nach möglichst großer persönlicher Bewegungsfreiheit entgegenkommt. Ihre Leitung und Lenkung in halbwegs vernünftige Bahnen wird um so schwieriger sein, so lange die meisten Armeen das Heil der Motorisierung *in einem möglichst hohen Grad der zivilen Motorisierung erblicken*. Hier liegt der größte Störungsfaktor für eine auf einen Ausgleich gerichtete Verkehrspolitik. Denn die sonst schon vorhandene Diskrepanz in der Einstellung des Gesetzgebers zu den beiden hauptsächlichsten Verkehrsmitteln erhält dadurch weiteren Auftrieb: bei den Eisenbahnen seit hundert Jahren eine immer deutlichere Verpflichtung auf den Gedanken des öffentlichen Dienstes, ein Einschränken der freien Unternehmertätigkeit durch eine von der Monopolgefahr inspirierte Gesetzgebung. Beim Automobil das Sichdurchsetzen einer viel freiheitlicheren Rechtsordnung, die heute in mancher Beziehung einer Privilegierung gleichkommt. Da inzwischen das Automobil zu einer wirtschaftlichen und politischen Macht angewachsen ist, wird eine Angleichung der beiden Rechtsordnungen ohne schwere Erschütterungen nur schrittweise erfolgen können.

Auch der *Luftverkehr* ist aus dem Krieg gestärkt hervorgegangen. Er hat zweifellos noch eine gewaltige Entwicklung vor sich, wobei die überragende militärische Bedeutung der Luftwaffe sich auch als Schrittmacher für den zivilen Luftverkehr erweisen wird. Jedoch besteht hier weniger die Tendenz einer vollständigen Individualisierung wie beim Automobilverkehr, wie denn auch schon heute für die Luftverkehrsgesetzgebung vorwiegend öffentlichrechtliche Gesichtspunkte maßgebend sind.

II. Verschiedenartiges Finanzregime:

Neue Grundsätze für die Baufinanzierung der Eisenbahnen

Schon dieser kurze und unvollständige Überblick über die Entwicklungstendenzen im Verkehr zeigt, daß es der Verkehrspolitik an Aufgaben und Problemen nicht fehlt. Dabei ist allerdings nicht zu übersehen, daß die Verkehrspolitik jedes Landes immer nur einen

kleinen Ausschnitt aus der allgemeinen Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik darstellt. Sie ist kein Ding an sich, das sozusagen im luftleeren Raum erörtert werden kann. Sie darf in der Demokratie auch nie zum Reservat einiger weniger Spezialisten werden, weil die Entscheidungen letzten Endes ja auch auf diesem Gebiet vom Bürger mit dem Stimmzettel getroffen werden. Das zeigt zugleich auch die Grenzen zur Verkehrswissenschaft: jene braucht keine Rücksichten zu nehmen auf politische Machtverhältnisse, auf praktische Verwirklichungsmöglichkeiten. Demgegenüber ist die Verkehrspolitik die Kunst des Möglichen; sie bleibt den Realitäten verhaftet und ist deshalb oft dazu verurteilt, auf Umwegen und mit unlogisch erscheinenden Zwischenschritten ein Ziel zu erreichen. Damit bleibt manche noch so wertvolle Erkenntnis des Verkehrswissenschaftlers unverwertbar. Ja, nirgends ist vielleicht zur Zeit der Abstand zwischen Theorie und Praxis so groß wie zwischen Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik.

Das gilt vor allem für die Lehre, *daß der Verkehr ein Ganzes bildet* und daß die verschiedenen Verkehrsmittel vom Gesetzgeber auch als eine Einheit behandelt werden sollten. Jeder Kundige wird zugeben, daß wir von der Verwirklichung dieses Postulates in der Schweiz, aber auch in allen andern Ländern, noch weit entfernt sind. Es wird auch nie vollständig verwirklicht werden können, weil die einzelnen Verkehrsmittel zeitlich nicht miteinander in Erscheinung getreten sind und weil deren Anteil am Ganzen nicht stationär und auch nicht eindeutig feststellbar ist. Schwierigkeiten entstehen aber auch deshalb, weil für die Verkehrsmittel teilweise Bundesrecht, teils aber kantonales und Gemeinderecht gilt und sich ganz verschiedene Behörden mit der Rechtsanwendung befassen.

Trotzdem muß von der Verkehrspolitik eine gleichmäßige Behandlung der Verkehrsmittel angestrebt werden, wobei heute namentlich die Schaffung *eines gerechteren Finanzregimes im Vordergrund steht.*

Dringend erscheint die Lösung dieses Problems von den Eisenbahnen aus betrachtet. Es mag begreiflich erscheinen, daß die Öffentlichkeit für das Verlangen der Bahnen nach *einer Systemänderung in der Baufinanzierung* vorerst kein großes Verständnis zeigt und daß namentlich einige von der Verstaatlichung bevorzugte Kantone keine besondere Lust zeigen, hier mitzumachen. Denn bei der Durchführung des Privatbahnhilfegesetzes und der Bundesbahnsanierung hat man sich allzu sehr in Sicherheit gewiegt, daß die Eisenbahnen nach dieser Abrechnung mit der Vergangenheit finanziell völlig sich selber überlassen bleiben dürften. Dieser Trugschluß wurde nur deshalb nicht früher erkannt, weil der Krieg mit seiner Überkonjunktur der Eisenbahnen die Probleme verdeckte. Heute sind sich alle Kenner

der Eisenbahnfinanzen darüber einig, daß weder die Bundesbahnen noch die Privatbahnen dem großen Ausbaubedarf innert nützlicher Frist genügen können, wenn sie ganz auf ihre eigenen Finanzierungsmöglichkeiten angewiesen bleiben. Nach dem neuen Gesetz dürfen die Bundesbahnen ihren Neubaubedarf nur aus vorhandenen Abschreibungsmitteln befriedigen. Der Sinn dieser Gesetzesformel ist klar. Es sollte auf Grund früherer Erfahrungen ein für allemal ein Damm gegen ein zukünftiges Anwachsen des Schuldenberges errichtet werden. Ein schmaler Türspalt zum Sündigen nach dem alten Rezept blieb allerdings offen: wenn das Parlament ausdrücklich seine Zustimmung gibt, dann dürfen auch heute noch Neubauten, für die keine Abschreibungsmittel zur Verfügung stehen, durch Erhöhung der SBB-Schuld finanziert werden. Es ist aber nach dem Willen des Gesetzgebers klar, daß von dieser Möglichkeit nur in seltenen Fällen und nur bei Neubauten, die eine Verzinsung versprechen, Gebrauch gemacht werden sollte. Für Bauten, die keine privatwirtschaftliche Rendite versprechen, die aber aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Städteplanung, der Vorortentwicklung, der Landesverteidigung nötig werden können, fehlt den Bundesbahnen heute jede Bewegungsfreiheit. *In dieser Hinsicht ist ihr Finanzregime trotz des neu geschaffenen Dotationskapitals durch das neue Gesetz starrer geworden.* Es fehlte bei Erlaß des Gesetzes auch die Vorstellungskraft, daß Abschreibungsmittel in der Höhe von rund 70 Mio Fr. infolge der Teuerung nur ein viel kleineres Bauvolumen auszulösen vermöchten.

Deshalb ist es sinnlos, hier von einer Täuschung der Volksmeinung sprechen zu wollen. Wir müssen uns mit der Tatsache abfinden, daß die Bundesbahnen wie auch ein Teil der Privatbahnen in der ersten Nachkriegszeit vor Baubedürfnissen stehen, die sie mit eigenen finanziellen Mitteln nur teilweise und nur sehr verspätet zu befriedigen vermögen. Dabei handelt es sich keineswegs etwa um den Bau neuer Linien, sondern um den Ausbau des bestehenden Verkehrsapparates, besonders um die Erstellung von Doppelspuren, die Erweiterung und Modernisierung von Bahnhöfen, die Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen und die Erneuerung des Rollmaterials. *Viele dieser Bauten werden von den Kantonen und Gemeinden, von öffentlicher und privater Seite seit einiger Zeit immer wieder mit Nachdruck verlangt.* Sie standen seit Jahren auch auf der Liste der *Arbeitsbeschaffungs-Objekte*, dürfen aber auf absehbare Zeit kaum mit einer Finanzierung aus jenem Titel rechnen. Im Falle der Bahnhöfe Zürich und Bern lassen die betreffenden Kantone und Städte keine passende und unpassende Gelegenheit vorübergehen, ohne ihre Bauwünsche mit aller Vehemenz zu verfechten. Es handelt sich also bei der Berechnung dieses zusätzlichen Baubedarfes in der Größenordnung von ungefähr 40 Mio Fr. pro Jahr nicht um irgendwelche Luftschlösser, sondern

um baureife oder nahezu baureife Projekte, deren Verwirklichung einzig noch von der Finanzierung abhängig ist.

Die Verkehrspolitik steht hier vor einem folgenschweren Entscheid. Überläßt sie die Eisenbahnen ihrem Schicksal, so bedeutet das einen kaum wieder gut zu machenden Vertrauensverlust bei der betroffenen Bevölkerung. Die Eisenbahnen kommen dann nicht nur gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln ins Hintertreffen, sondern sie verlieren auch ihre international führende Stellung. Nirgends so sehr wie im Verkehr gilt das Wort «Wer rastet, der rostet».

Die Eisenbahnen haben indessen einen ganz besonderen Grund, von diesem zeitlichen Notstand abgesehen, *grundsätzlich eine Systemänderung im Finanzregime der Verkehrsmittel zu verlangen*. Denn wenn es auch da und dort bestritten wird, ist es doch eine Tatsache, daß der Staat bis heute die Eisenbahnen und damit auch ihre Benutzer ungünstiger behandelt hat als alle übrigen Verkehrsmittel und deren Benutzer. Von der Eisenbahn, dem Verkehrsmittel für jedermann, ist bis zur Stunde ein höherer Eigenwirtschaftlichkeitsgrad verlangt worden als vom Automobil-, Luft- und Wasserverkehr. Niemand nimmt ihr den Bau der festen Anlagen ganz oder teilweise ab; *bei Bahnhofbauten und Doppelspuren gibt es kein Vorbild von Millionenbeiträgen der öffentlichen Hand, wie das beim Bau von Flugplätzen, von Wasserstraßen und Automobilstraßen der Fall ist*. Durch dieses völlig verschiedene Finanzregime sind Ungleichheiten entstanden, die bis zu einem gewissen Grad das Entwicklungstempo der neuen Verkehrsmittel erklären.

Der Staat hat sein Interesse an den verschiedenen Verkehrsmitteln in finanzieller Hinsicht bisher ganz einseitig zum Ausdruck gebracht. Rückblickend kann das nur mit der jahrzehntelangen Monopolstellung der Schiene erklärt werden. *Die wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik besteht heute darin, diese stoßende und in ihren Auswirkungen sichtbar unsoziale Verschiedenbehandlung zu beseitigen und in Zukunft allen Verkehrsmitteln die gleiche finanzielle Förderung angedeihen zu lassen*.

Für die Verwirklichung dieses Gedankens bestehen verschiedene Möglichkeiten. Naheliegender wäre im Zeitpunkt der Bundes-Finanzreform der Abbau aller offenen oder versteckten Verkehrssubventionen. Jedoch mutet der dahingehende Vorschlag der Experten-Kommission reichlich naiv und theoretisch an. Von einer finanziellen Selbsterhaltung des Verkehrs als Ganzes kann wohl so lange im Ernst nicht die Rede sein, *als im Ausland die entgegengesetzte Regel der größtmöglichen staatlichen Förderung des Verkehrs zur Anwendung kommt*. Wir können nicht von heute auf morgen den Bau von Flugplätzen, den Ausbau und die Sicherung des Alpen- und Durchgangsstraßennetzes völlig den beteiligten Verkehrskreisen überlassen, weil

das unsere Stellung und unseren Ruf als Alpen transitland wie auch unsere Landesverteidigung allzusehr gefährden müßte. Das Ziel der Selbsterhaltung des Verkehrs kann nur ganz allmählich und nur dann, wenn sich im Ausland ähnliche Tendenzen durchsetzen sollten, verwirklicht werden.

Für die Zwischenzeit muß aber das an den Bahnen begangene Unrecht wieder gut gemacht werden. Dabei braucht man nicht so weit zu gehen, ihnen den Bau und Unterhalt der festen Anlagen (wie das z. B. in Italien der Fall ist) durch den Staat ganz abzunehmen. Jedoch drängt sich eine Korrektur in dem Sinne auf, daß die Finanzierung solcher Bauten beispielsweise *durch Beiträge des Bundes, der Kantone und Gemeinden* nach dem Vorbild der Finanzierung von Flugplätzen und Straßen erleichtert wird. Ob sich auch der Gedanke von Anlieger- oder Interessentenbeiträgen bei Bahnhofserweiterungen, Doppelspuren oder Linienverlegungen verwirklichen läßt, bleibe dahingestellt.

Weniger leicht würde wohl *die Schaffung eines Baufinanzierungsfonds aller Verkehrsträger* zum Ziel führen. Die Speisung eines solchen Fonds würde wohl die *Einführung einer allgemeinen Verkehrssteuer* nötig machen. Der Ausbau des Eisenbahn-Verkehrsapparates kommt aber derart der ganzen Bevölkerung zugute, daß die Inanspruchnahme allgemeiner Steuermittel hier auch verantwortbar erscheint. Namentlich, nachdem sich dieser Grundsatz im Luft- und Automobilverkehr schon seit langem durchgesetzt hat. Die Fondsverwaltung und die Verteilung der Mittel müßten zu einer Schwächung der Regierungsverantwortung und zu einer weiteren Zersplitterung der Kompetenzen führen. Wäre es sodann richtig, durch eine Tarifierhöhung der Bahnen mit dem Charakter einer Bausteuer die Finanzierung von Anlagen sicherzustellen, deren Erstellung einem ganz beschränkten Kreis von Liegenschaftsanstößern und Geschäftshäusern in vielen Fällen einen beträchtlichen Mehrwert bringt? Haben wir nicht den Weg der indirekten Steuern sonst schon weit genug, vielleicht zu weit, beschritten?

Auf welche Art der hier gemachte Vorschlag, die Baufinanzierung der Bahnen den im Luft- und Straßenverkehr üblichen Grundsätzen anzunähern, schließlich verwirklicht wird, bleibe dahingestellt. Denkbar ist eine Verankerung in Verfassung und Gesetz im Sinn einer Gesamtlösung für alle Verkehrsmittel, ein Weg, der innert nützlicher Frist kaum zum Ziel führt. Im Sinn einer *Sofortaktion* drängt sich deshalb schon jetzt eine fallweise freiwillige Anwendung der postulierten Gedanken auf, wobei man den Beteiligten und Interessierten jedoch ein großes Maß an Einsicht zutrauen muß.

Hauptsache ist, daß man diesen Notstand durch eine mutige Tat so oder so beseitigt oder wenigstens mildert.

Für die Eisenbahnen steht hier außerordentlich viel auf dem Spiel. Eine Stagnierung könnte für den Bund sehr kostspielig werden. Gelingt es nicht, den Eisenbahnen die für die technische Modernisierung notwendige und vom neuen Bundesbahn-Gesetz übrigens verlangte finanzielle Bewegungsfreiheit zu geben, so müßten deren Dienste langsam aber sicher abgebaut werden. Eine aktive Verkehrspolitik wird verhindern, daß wir je einem solchen sozialen, wirtschaftlichen und militärischen Rückschlag der Nation passiv gegenüberstehen.

III. Ausbau des eidgenössischen Eisenbahndepartementes zu einem umfassenden Verkehrsdepartement

Die Lösung dieser aktuellsten Aufgabe der Verkehrspolitik, die das Wettbewerbsproblem an Bedeutung stark zurücktreten läßt, und anderer dringender Verkehrsfragen aus dem Gebiet des Automobil-, Luft- und Wasserverkehrs verlangt dringend den Ausbau des Eisenbahndepartementes zu einem wirklichen eidgenössischen Verkehrsdepartement. Der heutige Zustand, wonach sich eine Reihe anderer Departemente auch mit Verkehrsfragen befassen, *ohne daß deutlich ein Departement mit der Führung und Koordination betraut wäre, darf nicht länger andauern*. Er stellt die stärkste Hemmung für eine aktive, nationale Verkehrspolitik dar und ist in erster Linie für die ganz unmotiviertere Verschiedenbehandlung der Verkehrsmittel verantwortlich zu machen. Wenn es uns nirgends so sehr wie auf dem Gebiet des Verkehrs an einem gerechten Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen gebricht, wenn einzelne Privatbahn-Kantone noch immer unverhältnismäßig schwere Bahnlasten tragen und wir von einer Tarifeinheit der Bundesbahn- und Privatbahn-Kantone noch weit entfernt sind, wenn sich das gleiche Bild ungleicher Belastung von Kantonen und Gemeinden im Straßenbau und -unterhalt wie auch im Flugplatzbau zeigt, so sind das Erscheinungen, die nachdenklich stimmen müssen. Sie sind das Spiegelbild eines unzeitgemäß wirkenden Verkehrsföderalismus, eines mit den neuen Aufgaben nicht Schritt haltenden Behördenaufbaues und einer geradezu unheimlichen Zersplitterung der für den Verkehr geltenden Rechtssätze.

Ursache und Wirkung sind hier schwer auseinanderzuhalten. Gewiß ist aber, daß die einheitliche rechtliche und finanzielle Behandlung des *kleinen schweizerischen Verkehrsraumes* durch ein Übermaß an Behörden und Instanzen verunmöglicht wird. Wir haben, wenn es gut geht, eine eidgenössische und kantonale Eisenbahnpolitik, eine eidgenössische und kantonale Automobilpolitik, eine eidgenössische und kantonale Luftverkehrspolitik, nicht aber eine die Koordination sicherstellende und die verschiedenen Verkehrsmittel zu einem

harmonischen Konzert bringende nationale Verkehrspolitik. Längst treibt im Bundeshaus nicht nur das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement Verkehrspolitik; ebenso sehr befassen sich das Finanzdepartement, das Politische Departement, das Volkswirtschaftsdepartement, das Justiz- und Polizeidepartement, das Departement des Innern und nicht zuletzt auch das Militärdepartement mit verkehrspolitischen Geschäften. Das hat zur Folge, daß sich in diesen Departementen eine ganze Reihe von Abteilungen und Sektionen mit Verkehrsfragen unter dem Blickwinkel ihres Departementes oder ihrer Abteilung beschäftigen, daß aber diese vielen Fäden nirgends in einer Hand zusammengefaßt sind. Der Verkehr hat also zu viele, nicht zu wenig Anwälte im Bundeshaus, was sich bei den Auseinandersetzungen mit den Interessen-Verbänden immer wieder zeigt. Nicht ganz bedeutungslos ist sodann ein da und dort in Erscheinung tretender Dualismus zwischen dem Amt für Verkehr und der Abteilung Rechtswesen und Sekretariat innerhalb des Eisenbahndepartementes. Ferner ist auch auf das Bestreben hinzuweisen, neuerdings im Politischen Departement eine eigene Abteilung für Verkehrsangelegenheiten zu schaffen.

Es handelt sich also um eine sehr unübersichtliche und kräfteverzehrende Organisation der Behörden im Bund, bei der sich jedes Bundesamt in erster Linie als Anwalt der ihm anvertrauten Verkehrsmittel fühlt. So wird sich das Oberbauinspektorat in erster Linie als Anwalt für den Straßenbau fühlen, das Luftamt als behördlicher Verfechter der Luftverkehrsinteressen, das Wasserwirtschaftsamt fühlt sich verantwortlich für die Wasserstraßen, das Amt für Verkehr mit seiner irreführenden Amtsbezeichnung wehrt sich für die Eisenbahnen und für den ATO-Verkehr. Es ist einleuchtend, daß bei einer solchen Organisation die oberste Verkehrspolitik eine Resultante oft auseinanderstrebender Kräfte darstellt. Dies besonders, wenn man auch noch die Mitarbeit der großen Verkehrsverbände in Rechnung stellt, deren Tätigkeit sich dank eines unübersichtlichen Subventionensystemes teilweise mit jener der Verwaltungsbehörden vermischt. Daß die Verbände namentlich im Automobilssektor einen zunehmenden Einfluß auf die Verkehrspolitik ausüben und auch die öffentliche Meinung für ihre Interessen einzuspannen versuchen, darüber braucht man wohl kein Wort zu verlieren. Denn hier handelt es sich um eine allgemein bekannte Krankheit der Zeit, bei der die Gewichte zwischen Verbands- und Regierungs-Autorität immer mehr zu Ungunsten der letzteren verschoben werden.

Es ist ein schwacher Trost, daß im Ausland, z. B. in den USA, teilweise ähnliche Verhältnisse bestehen und daß auch dort der Ruf nach einer besseren Behörden-Organisation immer lauter ertönt. Die Tatsache, daß diese Zustände schon so lange andauern, zeigt, daß es

sich um ein schwierig zu lösendes Problem handelt. Abhilfe kann m. E. nur der systematische Ausbau des Eisenbahndepartementes zu *einem eidgenössischen Verkehrs-Departement* bringen. Die oberste Verantwortung für die Verkehrspolitik muß bei einem Departement zusammengefaßt werden. Das heißt keineswegs, daß deswegen die politischen, finanziellen, volkswirtschaftlichen und polizeilichen Fragen nicht immer noch bei den entsprechenden Bundesdepartementen vorbehandelt werden könnten. Eine Konzentration aller dieser Funktionen würde zu sehr das herkömmliche Gleichgewicht der Departemente stören. Zu einer Rationalisierung und Vereinfachung böte sich indessen bei genauer Durchsicht des Apparates manche Gelegenheit. Jedoch müßte dem Verkehrsdepartement die Führung und Vertretung vor Bundesrat und Parlament in allen verkehrspolitischen Vorlagen zuerkannt werden. Wie sich das Departement zur Bewältigung dieser Aufgabe zweckmäßig zu organisieren hätte, steht hier nicht zur Diskussion. In Betracht käme wohl entweder der Ausbau des Amtes für Verkehr zu einer Art *Unterstaatssekretariat* als Bearbeitungsstelle für alle verkehrspolitischen Vorlagen des Bundes *oder die Berufung eines Delegierten* mit einem kleinen Stab wissenschaftlicher Mitarbeiter *als unabhängige Koordinationsinstanz*. Persönlich neige ich eher zur ersten Lösung, weil die Vielzahl der Ämter nicht vermehrt, sondern einzig der Wille und die Kompetenz zur Koordination geschaffen werden sollten. Ob dazu ferner als beratendes Organ ein *nationaler Verkehrsrat* — Ansätze dazu bestehen in der eidgenössischen Transportkommission — ins Leben zu rufen wäre, bleibe gleichfalls dahingestellt. Ein solcher Verkehrsrat dürfte aber nie zu einem Interessenparlament werden. Nützliche Arbeit wäre von ihm einzig zu erwarten, wenn es sich um ein kleines Gremium unabhängiger Fachleute handelt.

Hier sollte einzig auf das akute Problem einer Verbesserung des Behördenaufbaues, wie sie zur Aktivierung einer einheitlichen nationalen Verkehrspolitik unumgänglich ist, aufmerksam gemacht werden. Gehen wir in Zukunft bei der Behandlung von Verkehrsfragen nicht mehr als bisher vom Ganzen, statt vom Einzelnen aus (wofür die bisherige Behörden-Organisation verleitet und geschaffen ist), so besteht die Gefahr großer Fehlinvestitionen. *Die Eisenbahn-, Automobil-, Luftverkehrs- und Wasserstraßenpolitik wird dann zum Selbstzweck, statt daß sie sich harmonisch einer nationalen Verkehrspolitik einordnet.* Aufgaben, wie sie die Gesamtkodifikation und Modernisierung des Eisenbahnrechtes, die Angleichung der finanziellen Grundlagen der verschiedenen Verkehrsmittel und die Ordnung ihrer Zusammenarbeit, die Aufstellung von Tarifen für den ganzen öffentlichen Verkehr, von Gesamtarbeitsverträgen darstellen, bleiben sonst auf Jahrzehnte hinaus ungelöst.

Möge deshalb die Einsicht sich durchsetzen, daß im Interesse freiheitlicher Lösungen und zur Vermeidung weiterer Verstaatlichungen das behördliche Instrumentarium für eine nationale Verkehrspolitik rechtzeitig verbessert werden muß. *Wir dienen der Demokratie und der Anerkennung auch des Kleinstaates am besten, wenn wir beweisen, daß auch hier eine Führung und eine klare Organisation der Verantwortung möglich sind.*

MYTHOS UND WIRKLICHKEIT

VON DAVID WECHSLER

Marxistische Wandlungen

Das Schlagwort der «Krise des Sozialismus» bildet seit einigen Jahren das Leitmotiv der meisten Analysen, die sich mit der Entwicklung des Marxismus als Idee und Realität auseinandersetzen. Je nach dem Standort des Betrachters wird diese Krise mit kaum verschwiegener Genugtuung und Schadenfreude, mit resigniertem Pessimismus, oder gar mit dem Zynismus enttäuschter Gläubiger festgestellt. Als historische Tatsache unserer Gegenwart wird sie von keiner Seite bestritten. In der Diagnose herrscht Übereinstimmung — in der Prognose des weiteren Krankheitsverlaufs jedoch gehen die Meinungen auseinander. Da die Entwicklung des Sozialismus trotz seiner latenten Krise für die Zukunft von kaum zu überschätzender Bedeutung ist, ist es Pflicht auch des Nichtmarxisten, sich gerade mit Studien marxistischer Herkunft zu befassen, in denen nach den Wurzeln der Krankheit geforscht wird. Alle diese Studien weisen zwei Grundthemen auf: das Versagen des Marxismus als Idee und Theorie mit dem Anspruche wissenschaftlicher Gültigkeit einerseits, das Scheitern der Verwirklichung des Marxismus in der Welt, vor allem aber im sozialistischen «Mutterland», in der Sowjetunion, anderseits. *Valentin Gitermanns «Historische Tragik der sozialistischen Idee»* (Zürich 1938), eine der hervorragendsten Analysen des Sozialismus, verkörpert die erste Richtung, *André Gides Erlebnis- und Tatsachenbericht «Retour de l'U.R.S.S.»* (Paris 1936) die zweite. Zahllose weitere Publikationen folgten noch in der Vorkriegszeit und erst recht seit der Waffenruhe diesen beiden Werken prominenter Intellektueller der europäischen Linken. Unter diesen neueren Studien beanspruchen zwei, die erst kürzlich mit Verspätung der schweizerischen Öffent-