

Aus der Bundesversammlung Nationalrat

(Schluß der Sitzung vom 6. Juni)
Schweizerisches Verkehrsamt

Wasser fährt fort: Die Kriegsmassnahmen für die Hotellerie genügen nicht. Die Begründung der Motion Walthers hat das dargetan. Die Fassung einer dauernden Bedürfnisklausel drängt sich auf. Eine Eingabe der Bündner Regierung verweist in dieser Beziehung auf Art. 34 ter B. V., woraus sich ergibt, daß auf dem Wege der Bundesgesetzgebung, ohne Verfassungsrevision, die dauernde Bedürfnisklausel eingeführt werden kann. Zu empfehlen wäre es, ihre Einführung den Kantonen allgemein freizustellen, mit Rekursrecht an eine eidgenössische Instanz. Auch Handel und Gewerbe, besonders das Baugewerbe, sind daran interessiert. Für das Verkehrsamt soll der Bund Fr. 120,000 jährlich (einstweilen für 1918) ausgeben; den Interessenten wird das vielfache dieses Beitrages zugemutet. Die besondern Vereinigungen für besondere Verkehrslinien sollen dann verschwinden.

Zum Schluß berührt der Referent eine mit „S“ unterzeichnete Eingabe, als deren Verfasser sich Fürsprech Salvisberg in Grünen herausgestellt hat. In dieser Eingabe wird gesagt, daß die Bundesubvention privaten Reiseagenturen zugewendet werden sollten. Es geht aber nicht an, diese Privatgeschäfte zu unterstützen und auf das Verkehrsamt zu verzichten. Den lokalen Verkehrsvereinen kann man übrigens beruhigende Zusicherungen geben. Man kann sich nicht vorstellen, was sie zu befürchten haben von der konzentrierten Auslandspropaganda, sie können dabei nur gewinnen, und ihrer Inlandspropaganda bleibt die alte Wirksamkeit.

Die Bundesubvention muß jährlich neu beschlossenen und es können Bedingungen daran geknüpft werden. Die Kommission beantragt Eintreten.

Riquet (Neuenburg) spricht als französischer Referent im gleichen Sinne.

Gelpke beantragt Nicht-eintreten; das Verkehrsamt wird nach seiner Ansicht nicht den Verkehrsinteressen dienen. Man sollte jedenfalls einen andern Titel finden („Zentralstelle zur Förderung des Fremdenverkehrs“, niemals aber „Verkehrsamt“). Einem schweizerischen Verkehrsamt sind ganz andere Aufgaben gestellt (Tarifwesen, Verhältnis des Transports zu Wasser und zu Land usw.).

Jäger (freil.) Der Vorredner stellt wieder das Bessere als Feind des Guten hin. Wir müssen das Erreichbare erreichen und einer Notlage begegnen. Ist auch der Titel hoch gestimmt, so kann man doch nach und nach den Anforderungen Gelpkes genügen. Jäger glaubt, daß mit der Zeit der Bundesrat im Verkehrswesen eine Hauptaufgabe finden werde. Er stößt sich am Ausdruck „nationale Vereinigung“. Der Beitrag soll an das Amt geleistet werden. Redner empfiehlt das österreichische Beispiel zur Beherzigung. Die Gesundheitsämter könnten unsern Verkehr auch große Dienste leisten.

Bundesrat Calonder. Die eidgenössische Staatshilfe ist gerechtfertigt mit Rücksicht auf die Bedeutung der reiserverkehrlichen Interessen, die mit dem Reiseverkehr verbunden sind und mit Rücksicht auf die Notlage der sogenannten Fremdenindustrie. Es handelt sich hier um den Reise- und nicht um den Warenverkehr. Möglicherweise kann das Amt auch für den Güterverkehr wertvolle Anregungen machen, sein Arbeitsgegenstand ist aber der Reiseverkehr. In erster Linie steht die Hotellerie, in der weit über eine Milliarde liegt. Gewerbe und Industrie schließen sich an, die vom Fremdenverkehr abhängig sind (Schneiderei, Stickerie usw.), ebenso die Bahnen. Einzelne Zweige der eidgenössischen Verwaltung (Zoll, Post usw.) sind direkt an der Hebung des Reiseverkehrs interessiert. Es handelt sich also zweifellos um eine große Sache. Die Bundesubvention ist nötig, weil die private Initiative nicht genügt. Die schon vor dem Krieg bestehende Krise der Hotellerie ist zur Notlage geworden, die weitere Krise ergriffen hat.

Das Verkehrsamt ist natürlich kein Mittel gegen alle Schäden im Fremdenverkehrswesen, es kann die Privatinitiative keineswegs ersetzen. Für die Hotellerie ist das wichtigste, daß sie durch straffe Organisation selber an die Sanierung geht und die Preisunterbietungen unterdrückt. Sicherlich muß die Bedürfnisklausel für längere Zeit aufrecht erhalten werden. Der Bundesrat war gezwungen, dadurch der Ueberproduktion an Hotels entgegenzuwirken. Das Baugewerbe hat auch nichts von einer überflüssigen Bauerei, die sich nicht rentiert. Art. 31 ter B. V. wird die nötige Handhabe bieten.

Das Verkehrsamt soll verbindend und ausgleichend arbeiten, keineswegs bestehende Organisationen regionaler Art ersetzen (abgesehen von den Vereinigungen pro Gottardo und pro Sempione; ob diese verschwinden werden, kann ich zurzeit nicht sagen). Es ist gelungen, die S. B. V. für die Mitarbeit zu gewinnen. Die S. B. V. geben jährlich Fr. 400,000 aus für Auslandspropaganda, sie haben darin Erfahrung. Jede Doppelspurigkeit muß vermieden werden. Das Verkehrsamt soll allgemeine volkswirtschaftliche Interessen vertreten, es hat private Vorschläge zu prüfen und wo nötig an die zuständige Stelle zu leiten.

Redner tritt auf einzelne Programmpunkte ein: Reklamewesen, finanzielle Fragen des Reiseverkehrs und der Hotellerie. Er tritt dem Votum Gelpke entgegen. Wichtig ist, daß der Ausdruck „Verkehrsamt“ über den Inhalt hinausgeht, den man der Institution gibt. Diese Bedenken hat Redner selbst gehabt, er hat „Reiseverkehrsamt“ vorgeschlagen, was dem französischen Text «office du tourisme» entspricht. Aber diese Frage ist doch nur redaktioneller Art. Auch die Jägerische Kritik ist redaktioneller Art. Es handelt sich in beiden Fällen um Ausdrücke, die von den beteiligten Kreisen selber gebraucht werden. Besser als ein reiner Verwaltungsapparat ist ein selbständiger Organismus, getragen von den beteiligten Kreisen, die mit aller Tatkraft an der Ausgestal-

tung arbeiten müssen. Ich glaube nicht, daß wir einfach das österreichische Beispiel übernehmen können, wir sind gewohnt, der Privatinitiative mehr zu überlassen. Das französische «Office du tourisme» ist ebenfalls enger an die staatliche Verwaltung angeschlossen, als es unsere Absicht ist. Es wird dem Bundesrat eine angenehme Pflicht sein, seine Vertreter so zu wählen, daß sie eine fruchtbare Tätigkeit des Amtes sichern können. Die Initianten sind nun verantwortlich für die zu leistende Arbeit.

Walthers (kath.-kons.): Es war eine Ueberraschung, daß gerade Herr Gelpke einem Fortschritt im Verkehrswesen ein Bein zu stellen sucht und daß andererseits Herr Jäger die Bundesbureaufratie vermehren möchte.

Basel hat sich besonders intensiv um den Sitz für das Verkehrsamt beworben, man wird dort am Votum Gelpke kaum viel Freude haben. Herr Gelpke ist wohl nicht darüber unterrichtet, welche Anstrengungen es brauchte, um zu einer Einigung zu kommen. Es liegt eine Art Kompromiß vor. Es ist mehr als eine Unterstützung der Hotelindustrie, es hängt noch sehr viel daran. Wie man von der „Schmarozherpolitik“ der Nebenbahnen sprechen kann, ist mir unverständlich. Die Argumente Gelpkes können zur Abänderung, nicht aber zur Ablehnung des Entwurfes führen. Amerika hat schon ein Kapital von 365 Millionen Dollars für Studien zur Hebung des Reiseverkehrs zusammengestellt; es hat in Rußland und in Dänemark eigene Bureaux errichtet. Redner wünscht, daß gerade eine Persönlichkeit von der Bedeutung Gelpkes als Vertreter des Bundes delegiert werde an Verkehrs-Konferenzen. Redner tritt Jäger entgegen. Wird das Verkehrsamt seiner nationalen Bestimmung gerecht, dann wird die Stunde kommen, wo zu prüfen ist, ob „pro Gottardo“ und „pro Sempione“ eingehen sollen.

Jritsch (freil.): Es gibt noch andere Interessen als die der Hotelbesitzer, dem Bundesrat ist nahe zu legen, daß seine Vertreter die allgemeinen Landesinteressen zu vertreten haben. Die Hoteliers sind auch nicht ganz ohne Schuld an den mißlichen Verhältnissen. Man dürfte auch wünschen, daß die Hoteliers den Schweizer Gästen gegenüber manchmal etwas rücksichtsvoller wären.

Jäger repliziert auf Walthers. Das Verkehrsamt hat seinen Zweck verfehlt, wenn es sich nicht im Laufe der Zeit zu einem Departement des Bundesrates auswachsen kann. Die kantonalen Bureaufratie ist viel verflüchteter als die Bundesbureaufratie. (Heiterkeit.) Es darf nicht aufkommen, daß man einen, der anderer Meinung ist als die Kommission, gleichsam aufspießt und seinen Wählern denunziert.

Gelpke: Ich wehre mich gegen die falsche Flagge, den irreführenden Titel. Es ist nicht möglich, eine aus einer bestimmten Erwerbsgruppe zusammengesetzte Gesellschaft mit dem Studium des gesamten Verkehrswezens zu betrauen. Die hier vorgesehene wird eben die Nebenbahnteressen vertreten. Sie wissen, daß wir die höchsten Frachttarife haben, daß es infolge der separaten Verkehrsbestrebungen fast unmöglich wurde, eine Verkehrspolitik nach einheitlichen nationalen Grundsätzen zu führen. Güter- und Reiseverkehr sind nicht zu trennen; die Güter sind für die Rentabilität der Bahnen und die Förderung des Verkehrs im allgemeinen wichtiger. Entweder schaffe man ein Fremdenverkehrsamt oder ein wirkliches Verkehrsamt, in dem alle Erwerbsgruppen vertreten sind.

Abstimmung: Mit 88 gegen 4 Stimmen wird Eintreten beschlossen.

Schluß der Sitzung: 1 Uhr 50.

Donnerstag (10 Uhr): Verkehrsamt; Fall Graber; Geschäftsbericht und Rechnung der Bundesbahnen; Amt für Maß und Gewicht; Postulat Weber, usw.