

Handels- und Industrieverein des Kantons St. Gallen

Verkehrspolitik wohin?

Vortrag

von

Bundespräsident W. Ritschard

St. Gallen, 23. Januar 1978

Einleitung

Als ich Herrn Nationalrat Schatz vor etwa einem halben Jahr versprochen habe, heute vor Ihnen zu referieren, hatte ich gehofft, Sie zu den Zeugen einer Uraufführung zu machen.

Ich wollte Sie über die Gesamtverkehrskonzeption orientieren, die die 62-köpfige Kommission von Herrn Nationalrat Alois Hürlimann mit ihrem Stab seit 1972 erarbeitet hat.

St.Gallen schien mir der richtige Ort für eine solche Premiere. Vor allem auch die St. Galler selber.

Verkehrspolitik ist hier nicht etwas Abstraktes.

Man hat sie gerade in der Ostschweiz immer sehr ausgiebig diskutiert.

Ich denke nicht nur an die Hochrheinschiffahrt, die hier ihre Anhänger hatte und vielleicht immer noch hat.

St. Gallen ist die Metropole der Ostschweiz und jeder aus diesem Gebiet möchte ja gerne rasch in die andern Metropolen unseres Landes gelangen.

Nach Zürich, unserer Weltstadt, wegen der Bahnhofstrasse, / nach Bern, der Bundesstadt, sei es als Besucher oder auch als Pilger an die helvetische Klagemauer.

Noch keine Gesamtverkehrskonzeptions-Ergebnisse

Aber ich muss Sie enttäuschen.

Die Gesamtverkehrskonzeption ist zwar formell am

31. Dezember verabschiedet worden. Aber nur in 40

Thesen und in einer Neuordnung der Bundesverfassung.

Der Bericht selber aber fehlt.

Alle Kommissionsmitglieder, die diesen historischen

Augenblick dieser einstimmigen Verabschiedung mit-

erleben durften, mussten sich feierlich verpflichten,

nichts davon nach aussen dringen zu lassen.

Und als mir der Präsident die noch fast nasse
Vervielfältigung dieser Thesen übergab, musste
ich mich mit meinen Schwurfingern verpflichten,
die Sache zu behandeln wie der Generalstabschef
die Aufmärschpläne für die nächste Kriegsmobil-
machung.

Diese Geheimhaltung hat ihre Gründe.

Was vorliegt, sind erst Grundsätze.

Es wäre eigentümlich gewesen, wenn ich nun hier etwas erläutern würde, von dem ich die Entstehung aus der Ferne habe verfolgen können. Ich kann hier wirklich keinen Anteil an der Vaterschaft beanspruchen. Es wäre undenkbar und auch undankbar, wenn nicht Alois Hürlimann sein Kind als Erster der staunenden und gespannt wartenden Oeffentlichkeit vorstellen dürfte.

Aber es sind nicht nur allein diese altruistischen
Gründe, die mich veranlassen, nicht aus der Schule
zu plaudern. Ich weiss ja auch noch nicht, ob diese
Konzeption im ganzen Land die gleich beifällige
Aufnahme findet wie in der Kommission. Es ist des-
halb auch etwas vorsichtiger, wenn ich als Politiker
erst einmal abwarte, bis ich sehe, in welche Richtung
der Wind sich dreht.

Es lohnt sich schon ein Prophet zu sein, aber meistens
erst, wenn man gestorben ist.

Die Gesamtverkehrskonzeption ist zudem ein Experten-
bericht. Der Bunderat muss sich die völlige Hand-
lungsfreiheit vorbehalten.

Persönlich widerspreche ich zwar Experten nie.

Ich warte immer geduldig darauf, bis sie es
selber tun.

Ich muss mir jedenfalls alle Möglichkeiten vorbe-
halten und bin darum ausserstande, Ihnen heute schon
zu erläutern, wie der Bundesrat die verkehrspolitische
Zukunft unseres Landes sieht.

Verkehr und Verkehrspolitik

Aber Verkehr und Verkehrspolitik sind auch so
abenfüllende Themen.

Dabei weiss ich, dass man mit Reden die Zukunft
nicht bewältigt. Das könnte noch die Bergpredigt,
die findet sich auch nicht mehr auf jedem Nachttisch.

Mit Reden kann man aber den Standort ausorten.

Man kann sich überlegen, wo man steht.

Und es ist immer einfacher, den Weg in die Zukunft

zu finden, wenn man weiss, wo man sich befindet.

Wenn man nämlich den falschen Zug erwischt, ist

nachher auch jede Station falsch.

Ich werde Ihnen also viel Bekanntes sagen und mich

darauf verlassen, dass ich schon merke, was ich

eigentlich sagen wollte, wenn ich lange genug

gesprochen habe.

Die heutige Situation

Ich gehe davon aus, dass Sie die Strukturen unseres Verkehrswesens kennen.

Wir haben 2920 km SBB-Linien, die 813 Stationen anfahren.

Es gibt 56 sogenannte Privatbahnen mit einer Betriebslänge von 2100 km.

602 Postautolinien und 164 konzessionierte Busunternehmen befahren eine Betriebslänge von über 11 000 Kilometern.

Zu ihnen kommen noch 20 Verkehrsbetriebe der
Agglomerationen, Trams, Trolleybus oder Bus.

Alle diese Betriebe haben 1975 zusammen über
1 Milliarde Personen und über 50 Millionen Tonnen
Güter befördert.

In den letzten Jahren hat man vor allem zwei Ent-
wicklungen diskutiert:

1. die immer schlechteren finanziellen Ergebnisse
der öffentlichen Verkehrsbetriebe;

2. mit den zunehmenden Auswirkungen der Motorisierung, die auf allen möglichen Gebieten spürbar geworden ist.

Beide von diesen vieldiskutierten Situationen haben natürlich einen engen Zusammenhang.

Ich muss Ihnen mit ein paar weiteren Zahlen einige Fakten in Erinnerung rufen.

Gesamthft haben alle Transportunternehmen des
öffentlichen Verkehrs 1976 Defizite in der Höhe
von rund einer Milliarde Franken ausgewiesen.

Und das ist nicht etwa eine Ausnahme-Erscheinung.

Die Zahlen haben steigende Tendenz.

Noch in den 10 Jahren von 1960 bis 1970 haben die
SBB einen Gewinn von zusammengezählt 100 Millionen
Franken erzielt.

In den 7 Jahren von 1970 bis 1976 dagegen, haben die gleichen SBB 1700 Millionen Franken Defizite herausgewirtschaftet. Der Bund musste sie nach Gesetz decken.

In den Voranschlägen des Bundes für 1977 und 1978 stehen rund 900 und 800 Millionen Franken Ausgaben allein zur Deckung von Eisenbahndefiziten für die SBB, für die Privatbahnen, und für die Tarifannäherung. Abgeltungen sind hier nicht enthalten, weil sie nicht Defizite decken, sondern etwas entschädigen.

Dass diese Zahlen einer Bundeskasse, die zwar nicht mehr leer ist, weil sie sich zunehmend mit Schuldscheinen füllt, sehr weh tun, muss ich nicht sagen. Gelegentlich habe ich das Gefühl, dass wir mit diesen Defiziten eine Art "Gleichgewicht des Schreckens" erreicht haben. Das ist aber ein prekäres Gleichgewicht. Wenn nichts geschieht, wird dann wirklich nur noch der Schrecken übrig bleiben.

Man sollte übrigens nicht nur diese Defizite
allein sehen. Alle diese öffentlichen Verkehrs-Betriebe
beschäftigen zusammen fast 60 000 Mitarbeiter. Sie
leisten gemeinsam präzise, zuverlässige Dienste.
Oft auch unter harten Bedingungen in Hitze und
Schnee und unter Gefahren. Immer noch gelten die
Schweizerbahnen als zuverlässig und sauber. In der
Statistik der Eisenbahnunfälle aller europäischen
Bahnen stehen wir oben.

Aber es ist kein schönes Geschick, wenn das Ergebnis einer Arbeit, bei der so viele ihr Bestes geben, dann jedes Jahr in roten Zahlen endet.

Wir leben in einer marktwirtschaftlichen Ordnung.

Defizite zeigen bei uns vordergründig Versagen

und Misswirtschaft an. Diese Defizite werden natür-

lich auch den Eisenbahnern immer wieder unter die

Nase gerieben. Nicht nur am Biertisch. Biertisch-

politiker gibt es auch ohne Bier.

Dabei haben Eisenbahner im allgemeinen eine sehr enge innere Bindung an ihren Betrieb. Sie setzen sich ein für ihre Unternehmen. Aber bei dieser finanziellen Entwicklung wird das für sie immer schwerer. Mancher von diesen treuen Mannen hält bald nur noch darum die Fahne hoch, damit er sie nicht mehr sieht.

Wie kam es zu dieser Situation

Ich muss noch etwas in der Vergangenheit bleiben.

Sie wird ja immer gerne und bald zur "guten alten

Zeit", die wir uns zurückwünschen. Wir vergessen

gerne, dass Antiquitäten fast das einzige sind,

bei denen das Gestern noch eine Zukunft hat.

Was ist seit 1960, also innerhalb von weniger als

20 Jahren auf dem Verkehrsmarkt geschehen?

Die Bevölkerung hat zwar um rund 1 Million auf

6,3 Einwohner zugenommen.

- Die Zahl der Motorfahrzeuge ist aber in der

gleichen Zeit von 865 000 auf über 2 Millionen

angestiegen. Bald jeder 3. Schweizer besitzt

neben seinen 2 Beinen noch 4 Räder, die zwar

vielleicht nicht alle bezahlt sind.

- Lastwagen hatten wir 1960 33 753, heute

sind es 42 613.

- 1960 hatten wir noch keine, heute haben wir

1000 Kilometer Autobahnen und sind daran,

fast weitere tausend zu bauen.

Gewiss hat sich auch das Volumen des Verkehrsmarktes

ausgedehnt. Die Arbeitsteilung hat zugenommen. Die

Grenzen haben sich geöffnet. Für die Menschen und

den Gütertausch.

Mehr Leute reisen mehr. Es gibt mehr Touristen,
mehr Transit, mehr Konsum, mehr Import, mehr
Binnenverkehr.

Diese imposante Vermehrung des Verkehrsmarktes
wird aber übertrumpft durch das Angebot an Trans-
portmöglichkeiten.

Jedes Auto hat 4 bis 5, manche mehr Sitzplätze.

Es gibt immer noch VW und andere Büsse, in denen
auch die Grossfamilie ausfliegt.

Wir haben sämtliche Strassen bis hinab zum

Feldweg autogerecht ausgebaut. Der Bauer schreitet

nicht mehr. Er fährt motorisiert auf seinen Acker

und auf den Monatsmarkt.

Irgend eine von diesen Kapazitäten, die immer

grösser geworden sind, musste früher oder später

zu kurz, oder noch besser "unter die Räder" kommen.

Und wer unter die Räder kommt, fragt gewöhnlich

nicht mehr nach der Automarke.

Die Vorteile des Autos

Unter die Räder kam zur Hauptsache der öffentliche Verkehr.

Der Strassenverkehr hat nämlich einen ganz entscheidenden Vorteil. Seine Qualität besteht zuerst einmal darin, dass er jederzeit verfügbar ist. Es gibt da keinen Fahrplan mit dem vielen Kleingedruckten, bei dem man nie ganz sicher ist, ob es auch wirklich so gemeint ist, wie es geschrieben steht.

Mit dem Auto erreicht man sein Ziel von Haustür

zu Haustür und von Lagerschuppen zu Lagerschuppen.

Im Auto lässt sich das Gepäck verstauen, ohne dass man es mit Stahlbändern verschnürt. Es braucht nicht die Etiketle "Zerbrechlich" oder "Oben" oder "Nicht stürzen".

Der geplagte Vater bekommt nicht immer längere Arme vom Koffer-Schleppen. Er muss in der Eisenbahn ständig seine Mitreisende beschwichtigen, weil ihnen die Kinder mit den Skispitzen die Hüte von den Köpfen fegen oder die Augen auswischen.

Im Auto setzt sich die Geborgenheit des Familienlebens fort. In der Eisenbahn dagegen kann man nur zwischen der Duftnote "Raucher" oder "Nicht-raucher" wählen.

Den "Mann von der Strasse" findet man heute schon noch auf der Strasse. Aber reden mit ihm kann man nur noch, wenn er eine Panne hat, oder wenn ihn sein "Tiger im Tank" verdurstet ist.

Ich will diese Bilder nicht vermehren. Es gibt

- wenigstens vordergründig - eine eindeutige

Attraktivitäts-Differenz zu Gunsten des Autos.

Daran lässt sich nichts ändern. Deshalb müssen

wir auch versuchen, zu diesem Auto auch in einem

unverkrampteren Verhältnis zukommen.

Ich fahre selber auch unvernünftig Auto.

Wir sind ja glücklich so weit, dass jeder der

nicht Auto fährt, in den Verdacht kommt, Zeit zu

haben.

Jeden Montag reise ich nach Bern. Ich müsste in

Luterbach um 6 Uhr die Haustür schliessen, um um

halb acht Uhr in meinem Büro zu sein.

Mit dem Auto und mit dem reservierten Parkplatz

vor dem Bundeshaus brauche ich eine halbe Stunde.

So kann ich meine Mitarbeiter am Morgen früh schon

ärgern. Und Sie wissen es ja: Einen Beamten den

man am Morgen überfragt, hat nachher einen schlaf-

losen Tag.

Natürlich bringt das Autofahren nicht nur Vorteile.

Aber ungeachtet aller Nachteile: Wer ein Auto hat, braucht es. Er macht keine grossen Wirtschaftlichkeitsrechnungen. Steuern und Versicherungen bezahlt er am Anfang des Jahres und vergisst es. An die Betriebskosten denkt er nur im Moment, wo sie anfallen. "Sein Sonntagsausflug nach Zürich mit der Familie habe ihn keinen Rappen gekostet", erklärte mir kürzlich ein Arbeiter aus meiner Wohngemeinde.

Er hatte seinen Tank am Samstag gefüllt und

musste es erst am Montag wieder tun.

Liebe rechnet nicht.

Beim Güterverkehr hat der Lastwagen entscheidende

Vorteile:

- die Haus-Haus-Bedienung,
- die raschere Lieferung,
- weniger Verpackungsaufwand.

Mit den Nationalstrassen ist der Lastenzug auch über weite Strecken zu entscheidenden Vorteilen gekommen. Es ist sinnlos, hier die Dinge nicht so zu sehen, wie sie sind, auch wenn man sie gerne anders haben möchte.

Wir verwechseln ohnehin meistens die Köpfe, wenn wir den eigenen hinhalten sollten.

1960 wurden in der Schweiz 157 Millionen Tonnen Güter transportiert. Ein Fünftel davon auf der Bahn.

1974 waren es 385 Millionen Tonnen, also zweienhalb mal soviel. Auf die Bahn entfiel nicht mehr ein Fünftel, sondern nur noch ein Achtel davon.

Natürlich ist da sehr viel Nahverkehr dabei, der keine Bahn-Domäne ist.

Aber es ist beim Güterfernverkehr nicht anders. Der Anteil der Bahn ist hier seit 1960 von fast 3/4 auf knapp unter 50% gefallen.

Unsere Beobachtungen und Erlebnisse auf den Autobahnen sind also echt. Der Lastwagen legt immer längere Strecken zurück. Es scheint zu rentieren, Mineralwasser und anderes vom einen Ende der Schweiz ans andere auf der Strasse zu transportieren.

Die gesellschaftliche Veränderung

Seit ich Verkehrsminister bin, versuche ich zu lernen, in der Verkehrspolitik meine Meinung von meinen Vorurteilen zu unterscheiden.

Ich bin darin noch nicht sehr weit gekommen und warte einfach noch so herum. Aber an einigen Stellen spüre ich tragenden Grund.

Wie meine ganze Generation bin ich geprägt vom
Aufkommen des Motorfahrzeuges. Das Auto verschafft
uns das Schlaraffengefühl. Was dort die gebratenen
Tauben waren, ist uns die Distanz. Und zwar Distanz,
wann und wo wir sie immer wollen.

Man muss das wirklich realistisch sehen. Die freie
und rasche Fortbewegung, - sich selbst zu er-
füllen -, das liegt nahe beim reinen Glück.

Freie Fortbewegung verhiess in meinen Sturm- und Drangjahren auch Freiheit.

Freiheit in der Wahl des Arbeitsplatzes.

Freiheit aber auch in der Freizeit, besonders im Alter, wo man zu balzen beginnt.

Die Motorisierung, dieser rollende Messias, hat ganz wesentlich unsere Gesellschaft mitbestimmt.

Aber langsam nähert sich die Privatmotorisierung auch einer Art Zustand der ruinösen Konkurrenz, die zu Zusammenbrüchen, Krisen und schliesslich zu

Sanierungen führt. Am Walensee oder in den täglichen

Pendlerkolonnen denkt mancher darüber nach.

Wenn alle dieselben Vorteile geniessen, wird das

meistens für alle ein Nachteil.

Wenn das Auto unsere Generation bestimmt, so folgt

nun die Generation, die das Motorfahrzeug bestimmen

wird. Die Gesellschaft hat lange kritiklos die Vor-

teile des Autos akzeptiert. Aber die gleiche Gesell-

schaft ist heute nicht mehr bereit, auch

Nachteile des Autos zu ertragen.

Es hat eine Bewusstseinsänderung stattgefunden.

Initiativen wie "12 autofreie Sonntage", "Demokratie

im Nationalstrassenbau", "Wanderwege", "Albatros"

und andere beweisen es. Bürgerbewegungen rufen

kräftig nach Abhilfe.

Wo die Autobahn wie in Bern im Freudenbergquartier

an den Schlafzimmern vorbei fährt, hört die Liebe -

jene zum Auto natürlich - auf.

Da wird der Freudenberg zum Jammertal.

Überall längs der Autobahnen beginnen wir uns einzumauern. Der Blick in die Landschaft endet am Beton.

Aber der individuelle Transport wird ein nicht wegzudenkender Teil unserer Welt bleiben. Wahrscheinlich allerdings in Formen, die die Bedürfnisse der Menschen, die Umwelt, die Ressourcen und die natürlichen Kreisläufe besser berücksichtigen und die auch weniger unfallträchtig sind.

Die GVK muss versuchen, den Zustand zu überwinden,
der die Vergangenheit geprägt hat.

Wir werden nun dafür sorgen müssen, dass in allen
Bereichen, wo Bahn und Strasse wirklich im Wettbewerb
stehen, Ueberinvestitionen, schlecht ausgelastete
Infrastrukturen, vermeidbare Belästigungen vermieden
und wirtschaftliche Energieverwendung durchgesetzt
werden können. Diese Bereiche sind vor allem der
Ferngüterverkehr, der Transitgüterverkehr, der
Personenverkehr über grössere Distanzen und in
Agglomerationen.

Mehr Gewicht erhalten nun der wirtschaftliche
Gebrauch des Bestehenden. Die kritischere Investi-
tionsplanung. Die Rücksicht auf Umwelteinflüsse
aller Art. Und - nicht zuletzt - die Energiebilanz.
Schliesslich hat ein Personenauto schon rund 25 000
Kalorien Energie verbraucht, bevor es einen Kilometer
gefahren ist.

Ich habe versucht - stark gerafft -, etwa den
Zustand im Jahre Null darzustellen. Die GVK wird
zwar von Null ausgehen können. Aber sie wird Wege

zeigen müssen, die nicht zu weitem Nullen führen,

die bei den Defiziten vor dem Komma stehen würden.

Wie geht es weiter?

Sie fragen mich, welche eigenen Vorstellungen der Verkehrsminister hat.

Meine Aufgabe ist anders als die der Kommission.

Natürlich waren auch ihre Arbeiten stark von

Interessengegensätzen und politischen Strömungen

beeinflusst. Es waren aber verkehrsbezogene, die

sich schliesslich überbrücken liessen.

Ich stehe dagegen vor der politischen Gesamt-
Wirklichkeit. Da ist die Verkehrspolitik nur eine
Aufgabe neben vielen andern, gleichgewichtigen.

Ich werde schon seit einiger Zeit von allen Seiten
bedrängt, doch endlich etwas Mutiges zu tun.

Wie ein Konsilium stehen viele Aerzte am Krankenbett
des Verkehrs und verordnen mir ihre Rezepte. Jeder
ein anderes. Schliesslich hat man schon zu Gotthelfs
Zeiten laxiert und gestopft zugleich.

Aber es ist ein Uebel, dass es zwar tausende
von Krankheiten gibt, aber nur eine Gesundheit.

Was haben wir getan?

Das Kurieren nur mit Einzelmassnahmen ist in den letzten Dezennien gründlich geübt worden.

Viele professorale Gutachten und Expertisen modern als Leichen im Keller des Amtes für Verkehr.

Wir haben Millionen von Steuergeldern für Sanierungen, Investitionshilfen, Defizitdeckungen, Betriebsumstellungen, Tarifannäherungen, Abgeltungen und anderes mehr ausgegeben.

Laufend sind wir auf der Suche nach neuen

Medikamenten und Pillen. Gütterli und Etiketten

wechseln.

Aber im Grunde enthalten sie alle das Gleiche:

Bitter schmeckende Steuermillionen als Medizin.

Wer aber aus unserer Bundeskasse solche haben

möchte, muss sich langsam daran gewöhnen, leer zu

schlucken. Auf einer Glatze kann man keine

Löcklein drehen.

Auch mit der Chirurgie haben wir es versucht. Seit 1933 haben wir 35 Eisenbahnlinien mit einer Gesamtlänge von 316 km stillgelegt und sie durch Strassentransporte ersetzt.

Wir haben Sparmassnahmen durchgeführt. Bei der SBB hat man von der Kürzung der Lehrlingslöhne bis zur Erhöhung des Kakaopreises in den Milchküchen so ziemlich alles getan, was die Kosten zu senken versprach.

Die Subsidien für die Privatbahnen haben bis jetzt
noch kein Sparprogramm des Bundes unbeschadet
überstanden.

Sie werden auch weiterhin an den Altar der
"Opfer-Symmetrie" gebeten werden, denn der
Verkehrsminister kann sich im Bundesratszimmer
nicht unter sein Pult verstecken, wenn die Uebungen
mit dem Rotstift auf dem Tagesbefehl stehen.

Wir haben - auch für die Privatbahnen - gemeinsame
Beschaffungsprogramme beschlossen, um - nicht zur
Freude aller Waggonfabriken - von Mengenrabatten
zu profitieren.

Es wurde rationalisiert und modernisiert.

Die SBB leisten heute mit einem Personalbestand,

der 3000 Mann kleiner ist, doppelt soviel

Personen- und Tonnenkilometer als vor 20 Jahren.

Es gibt den kürzlich veröffentlichten "Bericht 77",

der rückhaltlos aufzeigt, wie eine rentable SBB

aussehen würde:

Ein simples Kreuz von zwei Hauptachsen durch die

Schweiz. Dazu einige zusätzliche Städteverbindungen.

Die übrigen Linien würde man verrostet lassen,

sofern sie nicht von den Anwohnern aus nostalgischen

Gründen auf eigene Kosten weiterbetrieben würden.

Ich will diesen Katalog von bereits Durchgeführten

und Studierten nicht abschliessend aufzählen.

Wir hatten zu allen Zeiten Vieles im Kopf.

Aber nur wenig hat ihn als Gedanken verlassen.

Der Verkehr jedenfalls ist immer noch krank.

Die Kuren wollten nicht anschlagen. Die Verkehrs-

Subventionen nehmen nicht ab, sondern zu.

Es stimmt eben nicht, dass man beim Schwimmen

abnimmt. Ich habe mein ganzes Leben noch kein

schlankes Nilpferd gesehen.

Wahrscheinlich haben wir einfach immer nur vom

Falschen das Beste gemacht.

Neue Massnahmen?

Vorläufig doktern wir noch ein wenig weiter.

Laufend bieten mir Aerzte und Naturheilkundige

neue Heilmittel an. Verlockende. Auch verheissungs-

volle. Ich will sie nur summarisch aufzählen.

Bei den Bahnen sind es der "Nulltarif", der

Taktfahrplan, die Steigerung der Attraktivität ganz

generell, vor allem aber ein grösseres, schnelleres

und umfassenderes Leistungsangebot.

"Jedem sein Fahrplan samt reserviertem Sitzplatz",

auch wenn er nur während drei Tagen im Winter

benützt wird, wenn der Schnee die Ausfahrt aus der

Garage verhindert oder unter der Laternengarage

der Starter versagt.

"Huckepack am Walensee" ist auch ein häufiger Ruf,

damit jene, die ihr Auto trotzdem nicht verladen,

auf der Strasse etwas schneller vorwärts kommen.

Von ihnen und von andern aus kann die SBB dann die

Rampen, die sie mit teurem Geld erstellen müsste,

als Schrebergärten vermieten, wenn die zweite

Strassenröhre gebaut ist.

Ein respektables und verlockendes Sortiment an

Medikamenten steht für die Belastung des Strassen-

verkehrs mit neuen Abgaben bereit. Zum Teil liegen

entsprechende Vorlagen auch bereits pfannenfertig

auf dem Tisch des Bundesrates.

Es gibt hier die Vorschläge für

- die Harmonisierung und die Erhöhung der
Motorfahrzeugsteuern
- die Autobahnbenützergebühren
- die Vignette
- die Tunnelgebühren
- die Schwerverkehrssteuer
- die Erhöhung der Treibstoffzölle zu Gunsten
des öffentlichen Verkehrs
- eine Sonderbelastung für Ausländer.

Es gibt Berichte, die alle diese Vorschläge
umfassend beschreiben. Vor- und Nachteile
jeder Massnahme werden sorgfältig abgewogen. Es
ist ausgerechnet, was uns die verschiedenen neuen
Gebühren bringen würden, wenn man sie einfach so
erheben könnte.

Aber die Bundesverfassung ist kein Spielplatz für
Tages-Opportunitäten.

Das Transitproblem

Wir haben - das ist etwas Konkretes - einen Bericht
über ein Transitkonzept 80.

Wir müssen rechtzeitig verhindern, dass die durch-
gehende Eröffnung der Gotthard-Autobahn und vor
allem des Tunnels uns mit Strassen-Transit
überschwemmt.

Er würde uns nur Lasten und kaum Nutzen bringen.

Diese Gefahr ist reell.

Die Exporte in den nahen Osten, und in die südlichen
Länder überhaupt, nehmen zu. Vieles kommt in
Schiffen von Süden her an die Mittelmeerhäfen.

Aber dort finden sie Eisenbahnen vor, zu denen man
wegen den vielen Streiks und aus andern Gründen
kein Vertrauen mehr hat.

Deshalb wandern auch die Transitgüter zunehmend
auf die Strasse.

Schliesslich hat Italien darüber hinaus auch eine eigene Automobilindustrie, eine verstaatlichte Erdölgesellschaft und gebührenpflichtige Autobahnen. Wer soll sich da noch für die Sanierung des Schienenverkehrs einsetzen - so gelegentlich, zwischen zwei Regierungskrisen?

Wir werden bereit sein müssen, die zusätzliche Belastung, die auf die Gotthardautobahn zukommt, aufzufangen.

Die SBB wird bis dahin ihr Huckepacksystem aus-
gebaut haben. Die Tunnelröhre wird gegenwärtig
ausgeweitet.

Wir sind in ständigem Kontakt mit den Verkehrs-
ministern der BRD und Oesterreichs. Unsere Massnahmen
werden über die Grenzen hinweg koordiniert.

Wir können und werden uns nicht einfach mit Verboten
abkapseln.

Wir bieten als Alternative Huckepack auf der Eisenbahn. Es werden dafür jetzt schon Sonderfahrpläne angeboten, die bis nach Rotterdam koordiniert sind. Mit der Zeit sollen alle grossen Zentren an den nördlichen und südlichen Achsen angeschlossen sein.

Der Huckepack ist für Bahn und Strasse wirtschaftlich.

Wenn die Oesterreicher und die BRD ebenso entschlossen

sind wie wir, diesem System zum Durchbruch zu

verhelfen, und den Schwerverkehr über lange Strecken

auch nicht mehr dulden, wird die Lastwagenindustrie
rasch huckepack-gerechtere Lastwagen fabrizieren.

Zum Teil geschieht das heute schon.

Es ist z.B. nicht nötig, dass man auch stillstehende
Räder auf der Bahn mittransportiert. Man kann
Container herstellen, die sich als Ladebrücken vom
Eisenbahnwagen auf jedes Lastwagen-Chassis heben
und festmachen lassen.

Die Bahn kann so auf weite Strecken und mit wenig Totgewicht transportieren. Der Lastwagen kann die Sammlung und Verteilung der Güter zu und von den Huckepackbahnhöfen durchführen.

Das ist vernünftig, energiesparend und umweltfreundlicher. Auch menschlicher. Der Ueberlandchauffeur bleibt bei seiner Familie und muss nicht ganze Wochen in irgend einem Absteige-Quartier am Abend Trübsal blasen oder dümmere machen.

Vor allem werden wir auch an unsern Massen und Gewichten bei den Lastwagen festhalten. Wir lassen weiter nur 28 Tonnen zu. In den EWG-Staaten dürfen 38 Tonnen verkehren.

Italien baut und fährt bereits heute sogar mit 44 Tonnen-Lastenzügen. Mit der Zeit fahren die wahrscheinlich mit allen Rädern auf dem Pannestreifen und wenn ein anderer dort gerade das Rad wechselt, muss er das halt dann auf der andern Seite des Zaunes versuchen.

Für die Verwirklichung dieses Konzeptes ist übrigens
auch die BLS-Doppelspur von entscheidender Bedeutung.

Sie muss mehr Wagenladungsverkehr als bisher
aufnehmen können, damit wir am Gotthard für den
Huckepack Platz bekommen.

Diese Sache darf nicht an Kapazitätsengpässen
scheitern. Huckepack steht und fällt mit der Zuver-
lässigkeit des Transports.

Wir hatten Engpässe noch 1974, als wir 12,5 Millionen
Tonnen Güter transitierten.

Jetzt stehen wir - immer noch in der Rezession -
bereits wieder auf 10 Millionen Tonnen.

Wir können den Zeitpunkt sehen, wo das Loch wieder
voll wäre, wenn nicht am Lötschberg neue Kapazität
geschaffen würde.

Und um den Lötschberg "füttern" zu können, brauchen
wir zwischen Basel und Thun auch bedeutende Strecken-
ausbauten, damit sich Güter- und Personenzüge,
West-Ost und Nord-Süd-Verkehr nicht stören.

Beim grossen Knoten Olten hat diese Zukunft schon
begonnen.

Wir haben - das wollte ich sagen - nicht einfach
im Warten auf die Gesamtverkehrskonzeption die
Daumen gedreht. Es wurde vieles verwirklicht und
auch studiert. Aber diese Probleme sind alle sehr
langfristig. Aber auch im Verkehr meint mancher,
es wachse schon im Herbst Röstli, wenn er im
Frühling geschwellte Händöpfel setze.

Der Splügentunnel

Wenn ich hier schon etwas von Tunneln sage, kann ich den Lieblingstunnel der Ostschweiz natürlich nicht unerwähnt lassen.

Wir wissen aus den Verkehrserwartungen der GVK, dass bis zum Jahr 2000 kein neuer Alpenbasistunnel notwendig sein wird. Falls aber einer kurz nach Beginn des nächsten Jahrtausends notwendig wird, müssten die Vorarbeiten schon ziemlich bald beginnen.

Bevor wir aber projektieren können, müssen wir wissen, wo und was. Ich brauche in dieser Gegend hier nicht lange zu erklären, was ich meine.

Das hiesse "Schüblige" nach St. Gallen tragen.

Nun hat eine Arbeitsgruppe der Ostschweizer Kantone mit Bund und SBB die beiden Achsen Gotthard und Splügen untersucht. Es geht dabei um die Vergleichbarkeit bezüglich Kosten, Wirtschaftseinflüsse usw.

Selbst wenn wir den Tunnel noch nicht bauen müssen,
muss doch in naher Zukunft die künftige Achse
bestimmt werden.

SBB, und auch die italienischen FS und die deutsche
DB müssen ihre langfristige Investitionsplanung
darauf ausrichten. Die geographische Lage eines
neuen Hochleistungstunnels beeinflusst nach Norden
und Süden über Hunderte von Kilometern den Ausbau-
grad der Zufahrtslinien. Hier darf die heutige
Ungewissheit nicht mehr lange bestehen bleiben.

Ich kann jetzt noch nicht sagen, welche Achse es sein wird. Ganz sicher nur eine von beiden.

Massgebend für die Wahl werden die Kosten sein. Aber auch die Struktureinflüsse, die Transportsicherheit, die Landesverteidigung und die Präferenzen unserer Nachbarstaaten.

Sobald die Studie vorliegt, werden wir dieses Entscheidungsverfahren einleiten.

Der Weg zur Gesamtverkehrskonzeption

Das Verkehrsproblem ist sehr vielschichtig und

komplex geworden. Nicht nur in unserem Land.

Alle Industrie-Staaten ringen damit.

In der BRD hat jeder der fünf Verkehrsminister seit

1949 - von Seebohm bis Gscheidle - seine Verkehrs-

konzeption entworfen. Keine oder nur bescheidene

Teilbereiche sind verwirklicht worden.

Die USA haben in ihrem fast blinden Glauben an die unbegrenzten Möglichkeiten des Autos - natürlich auch mit kräftiger Mitwirkung der Automobilindustrie - viele ihrer Eisenbahnen in Konkurs gehen lassen. Jetzt werden Versuche unternommen, gewisse Strecken wieder zu reaktivieren. Mit öffentlichen Mitteln natürlich. Das private Kapital hat sich zurückgezogen.

Aber diese Beispiele, die für viele andere stehen, ändern nichts daran:

Auf dem Gebiete des Verkehrs und der Mobilität

- denken Sie an die Luftfahrt - haben sich unsere

kühnsten Träume erfüllt. Wir müssen jetzt daran

gehen, auch die weniger kühnen zu erfüllen.

Das ist möglicherweise weniger spektakulär. Aber es

ist notwendig und dringlich. Also müssen wir den

Weg dazu unter die Füße nehmen.

Das geschieht sicher nicht über kühne Pläne und Visionen. Wir müssen einfache und solche Lösungen suchen, die der Bürger versteht.

Man läuft immer Gefahr, nur gerade das Nächstliegende zu tun. Besonders wenn das Geld fehlt. Das ist aber nicht immer auch das Beste und Nötigste, auch wenn wir es begreifen. Was wir aber tun können oder wenigstens anstreben müssen, ist, dem Nächstliegenden den Charakter des Zufälligen zu nehmen.

Wenn es unserer Politik gelingt, die kleinen Schritte immer in der gleichen Richtung zu tun, wird der Bürger mitmachen. Er wird missmutig, wenn wir ständig die Richtung wechseln. Wir haben das in vielen grossen Fragen getan. Denken wir an den Föderalismus.

Weil der Bund nach dem Krieg genug Geld hatte, haben wir ihm von unten her Aufgabe um Aufgabe zugeschoben. So ist der Zentralstaat immer stärker und mächtiger, auch undurchsichtiger geworden. Der Bürger kennt sich nicht mehr aus, fühlt sich ohnmächtig und übergangen. Deshalb geht er nicht mehr an die Urne oder stimmt zunehmend nein.

Jetzt müssen wir die Richtung ändern. "Neu-Verteilung" der Aufgaben heisst die neue Parole. Den Weg zurück also. Aber das In-sich-gehen ist aber fast die komplizierteste Art von Fortbewegung.

Bei der Verwirklichung eines Verkehrskonzeptes sollten wir daraus lernen.

Wir werden ein umfassendes Konzept erhalten, das auch unsere staatspolitische Struktur und das Gewachsene berücksichtigt.

Dieses Konzept muss das Ziel werden. Dazu braucht

es eine Verfassungsänderung als überspannendes

Dach.

Verfassungsartikel sind aber meistens nicht direkt

vollziehbar. Man trifft sich wieder bei den Gesetzen

und schliesslich - wenn nötig - beim Referendum.

Ich möchte zusammen mit der GVK versuchen, auf diesen

beiden Instrumenten, Verfassung und Gesetz, gleich-

zeitig zu spielen: Gesamtrahmen und Aktion miteinander.

Das Schlimmste wäre, wenn jetzt nach der Kommissionsarbeit ein Vakuum entstünde. Wenn wir jetzt die üblichen drei bis vier Jahre nur die Verfassung ändern und erst dann weitergehen könnten.

Unser zeitlich dringlichstes Problem ist die Güter transitfrage.

Dann muss der Schwerverkehr über Gebühren seine Strassenkosten decken. Das betrifft nicht nur den Transit, sondern den gesamten Schwerverkehr. Die heutige Unterdeckung bewegt sich nach der Kategorieanrechnung zwischen 300 und 350 Millionen Franken jährlich.

Weil unter dem Strassenverschleiss des Schwerverkehrs vor allem die kantonalen Strassen leiden, wird der wesentliche Teil des Gebührenertrags an die Kantone gehen müssen.

Das finanziell dringlichste Problem, die Defizite des öffentlichen Verkehrs, lassen sich mit diesen Massnahmen allein nicht aus der Welt schaffen. Es braucht mehr.

Und nicht einfach nur Geld. Die Zeiten liegen hinter uns, als man glaubte, etwas Falsches werde richtig, sobald wir es uns leisten könnten.

Es braucht Umstrukturierungen. Allmähliche Anpassungen
an die Wirklichkeit des Verkehrs.

Wir haben beim öffentlichen Verkehr zu lange geglaubt,
man sehe uns nicht, wenn wir die Augen schliessen.

Wir wollen den öffentlichen Verkehr nicht demontieren.

Im Gegenteil. Wir müssen ihn auf die Aufgaben der
Zukunft vorbereiten.

Der Fernverkehr für Personen muss verbessert werden.

Die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr

wird ihm neue Aufgaben stellen, vor allem bezüglich
Raschheit, Termintreue und Qualität.

Im Einzugsgebiet der Agglomerationen erwarten ihn
bedeutend gesteigerte Leistungsanforderungen.

Wir müssen ein modernes, leistungsfähiges Schienen-
netz aufbauen und erhalten, um künftig für alle
Entwicklungen der Energieversorgung gewappnet zu
sein.

Erhalten, aber nicht mit Subventionen. Wir sollten unseren Bahnen nicht Geld geben, sondern Personen und Güter.

Die Infrastrukturen, auf die wir nicht verzichten können, müssen auch richtig ausgelastet werden.

Wir können es uns nicht leisten, sie nur für Notfälle einzumotten.

Das ist die eine Seite der Medaille. Sie hat auch eine andere. Es gibt nicht nur öffentlichen Verkehr oder keinen Verkehr. Und es gibt auch nicht nur öffentlichen Verkehr auf der Schiene.

Auch das Motorfahrzeug ist wichtig für unser Land.

Lebenswichtig.

Ohne Auto wären viele Bergtäler leer. Landgemeinden

wären verödet. Viele Funktionen unserer arbeits-

teiligen Wirtschaft wären unmöglich. Oeffentlicher

Verkehr kann zwar manches. Aber ebenso manches kann

er nicht.

Er eignet sich nicht, um unsere verstreuten Einzelhofsiedlungen, Weiler und Kleingemeinden so zu bedienen, wie es zu zeitgemäßem Leben gehört.

Nur die Landleben-Romantik des Städters hält es für herrlich, in frischer Luft durch Wiesen und Wälder auf eine weit entfernte Bahnstation wandern zu dürfen, statt im Verkehrsgewühl an einer stinkenden Tramhaltestelle zu frieren.

Aber schon ein mittlerer Koffer ändert diese Gefühle.

Und die arthritische Grossmutter? Die bleibt eben

zu Hause. So einfach ist das.

Die Erfahrung hat uns gelehrt, und da sind wir fast

alle einig, dass das Motorfahrzeug im Berufsverkehr

der Städte eine schwere Störung ist. Wir sollten

andererseits auch einsehen, dass nicht jede Eisenbahn,

wo immer sie fährt, ein reiner Segen ist. Heute wird

jede Bahnschwelle verteidigt, namentlich mit dem

Hinweis auf die Energieeinsparung.

Ich habe viel Verständnis dafür, dass die Bevölkerung
abgelegener Gebiete an ihren alten Schmalspurbahnen
festhält, die seinerzeit mit vielen Opfern gebaut
wurden.

Die Eisenbahn hat vor 100 Jahren die Ortsgebundenheit,
den beschwerlichen Pferdekutschendienst, die
soziale Immobilität mit einem Schlag beseitigt. Der
Bau der Eisenbahnen war ein einschneidendes Ereignis.
Es hatte einen grossen Einfluss auf die Lebensweise
der Bevölkerung. Wir müssen verstehen, dass heute

aus Treue und Beharrlichkeit auch noch nach zwei

bis vier Generationen, die Bahn verteidigt wird.

Darunter allerdings von vielen, von zuvielen, die

sie gar nie benützen.

Selbst beim Argument Energieeinsparung muss man

vorsichtig sein. Richtig ist, dass die Bahnen

"saubere" Energie verwendet. Zum Teil können wir sie

mit Wasserkraft selber herstellen. In einer Notlage,

wenn im ganzen Land nur noch die eigene Elektrizi-

tätsproduktion zur Verfügung stünde, könnten die

Bahnen lebenswichtig und entscheidend sein. Lange wird es für Motorfahrzeuge keinen Treibstoff mehr geben. Man wird Ersatzstoffe haben. Aber sie werden viel teurer sein.

Wir brauchen die Bahnen. Aber sie müssen besser ausgelastet werden. Wir sparen keine Energie, wenn ein Zug von 50 Tonnen einige wenige Passagiere herumzieht. Da gibt es auch energiewirtschaftlich vernünftigeren Möglichkeiten.

Der Unsinn darf auch in der Verkehrspolitik nicht zum System werden.

Schluss

Ich habe versucht, zusammenfassend zu sagen, wie unser Verkehrswesen am Vorabend der Gesamtverkehrskonzeption aussieht.

Es ist nicht einfach ein Bild des Jammers. Wir wollen auch da nicht dramatisieren. Aber es sieht eben aus, wie ein Bild etwa aussieht, bei dem mehrere Maler sich um den Pinsel gerissen haben.

Wir haben den Tatbestand vor uns. Für die Politik ist es ein Ausgangspunkt.

Ueber die politischen Möglichkeiten in diesem Land
wollen wir uns keine Illusionen machen. Ebensowenig
sollten wir aber resignieren vor den Schwierig-
keiten.

Meine Erfahrungen in der Politik haben mich vorsichtig
gemacht. Aber ich habe mich stets dagegen gewehrt,
ein Skeptiker zu werden. Denn das sind Leute, die
vor lauter aufhören nie etwas anfangen können.

Ich weiss, dass bei uns die Umwandlung einer Station
in eine Haltestelle und ein kondukteurloser Zug
politische Grossereignisse sind. So richtiges
Kraftfutter für parlamentarische Vorstösse.

Das weiss jeder Gemeindepräsident: Wenn im Herbst
Wahlen sind, hagelt es im Frühling Motionen.

Aber auch diese Diskussionen sind wichtig und wert-
voll. Denn der liebe Gott kommt nicht immer dazu,
bei jeder Wahl auch den nötigen Geist über die

Obrigkeit auszugliessen. Nicht aus jedem Ei schlüpft
ein Kolombus.

Spitteler hat einmal gesagt: "Mein Herz heisst
Dennoch". Das war sein hochgemuter Pessimismus.

Ich bin dafür, dass wir nun nach den Jahren des
Nachdenkens gemeinsam etwas Grundlegendes versuchen.

Sonst müssen wir im Bundeshaus dann wirklich bald
nach einem Hungertuch Ausschau halten.

Ideen aber werden immer nur durch Taten Wirklichkeit.

Handels- und Industrieverein des Kantons St. Gallen

Verkehrspolitik wohin?

Vortrag

von

Bundespräsident W. Ritschard

St. Gallen, 23. Januar 1978

Einleitung

Als ich Herrn Nationalrat Schatz vor etwa einem halben Jahr versprochen habe, heute vor Ihnen zu referieren, hatte ich gehofft, Sie zu den Zeugen einer Uraufführung zu machen.

Ich wollte Sie über die Gesamtverkehrskonzeption orientieren, die die 62-köpfige Kommission von Herrn Nationalrat Alois Hürlimann mit ihrem Stab seit 1972 erarbeitet hat.

St.Gallen schien mir der richtige Ort für eine solche Premiere. Vor allem auch die St. Galler selber.

Verkehrspolitik ist hier nicht etwas Abstraktes.

Man hat sie gerade in der Ostschweiz immer sehr ausgiebig diskutiert.

Ich denke nicht nur an die Hochrheinschiffahrt, die hier ihre Anhänger hatte und vielleicht immer noch hat.

St. Gallen ist die Metropole der Ostschweiz und jeder aus diesem Gebiet möchte ja gerne rasch in die andern Metropolen unseres Landes gelangen.

Nach Zürich, unserer Weltstadt, wegen der Bahnhofstrasse, / nach Bern, der Bundesstadt, sei es als Besucher oder auch als Pilger an die helvetische Klagemauer.

Noch keine Gesamtverkehrskonzeptions-Ergebnisse

Aber ich muss Sie enttäuschen.

Die Gesamtverkehrskonzeption ist zwar formell am

31. Dezember verabschiedet worden. Aber nur in 40

Thesen und in einer Neuordnung der Bundesverfassung.

Der Bericht selber aber fehlt.

Alle Kommissionsmitglieder, die diesen historischen

Augenblick dieser einstimmigen Verabschiedung mit-

erleben durften, mussten sich feierlich verpflichten,

nichts davon nach aussen dringen zu lassen.

Und als mir der Präsident die noch fast nasse
Vervielfältigung dieser Thesen übergab, musste
ich mich mit meinen Schwurfingern verpflichten,
die Sache zu behandeln wie der Generalstabschef
die Aufmärschpläne für die nächste Kriegsmobil-
machung.

Diese Geheimhaltung hat ihre Gründe.

Was vorliegt, sind erst Grundsätze.

Es wäre eigentümlich gewesen, wenn ich nun hier etwas erläutern würde, von dem ich die Entstehung aus der Ferne habe verfolgen können. Ich kann hier wirklich keinen Anteil an der Vaterschaft beanspruchen. Es wäre undenkbar und auch undankbar, wenn nicht Alois Hürlimann sein Kind als Erster der staunenden und gespannt wartenden Oeffentlichkeit vorstellen dürfte.

Aber es sind nicht nur allein diese altruistischen Gründe, die mich veranlassen, nicht aus der Schule zu plaudern. Ich weiss ja auch noch nicht, ob diese Konzeption im ganzen Land die gleich beifällige Aufnahme findet wie in der Kommission. Es ist deshalb auch etwas vorsichtiger, wenn ich als Politiker erst einmal abwarte, bis ich sehe, in welche Richtung der Wind sich dreht.

Es lohnt sich schon ein Prophet zu sein, aber meistens erst, wenn man gestorben ist.

Die Gesamtverkehrskonzeption ist zudem ein Experten-
bericht. Der Bunderat muss sich die völlige Hand-
lungsfreiheit vorbehalten.

Persönlich widerspreche ich zwar Experten nie.

Ich warte immer geduldig darauf, bis sie es
selber tun.

Ich muss mir jedenfalls alle Möglichkeiten vorbe-
halten und bin darum ausserstande, Ihnen heute schon
zu erläutern, wie der Bundesrat die verkehrspolitische
Zukunft unseres Landes sieht.

Verkehr und Verkehrspolitik

Aber Verkehr und Verkehrspolitik sind auch so
abenfüllende Themen.

Dabei weiss ich, dass man mit Reden die Zukunft
nicht bewältigt. Das könnte noch die Bergpredigt,
die findet sich auch nicht mehr auf jedem Nachttisch.

Mit Reden kann man aber den Standort ausorten.

Man kann sich überlegen, wo man steht.

Und es ist immer einfacher, den Weg in die Zukunft

zu finden, wenn man weiss, wo man sich befindet.

Wenn man nämlich den falschen Zug erwischt, ist

nachher auch jede Station falsch.

Ich werde Ihnen also viel Bekanntes sagen und mich

darauf verlassen, dass ich schon merke, was ich

eigentlich sagen wollte, wenn ich lange genug

gesprochen habe.

Die heutige Situation

Ich gehe davon aus, dass Sie die Strukturen unseres Verkehrswesens kennen.

Wir haben 2920 km SBB-Linien, die 813 Stationen anfahren.

Es gibt 56 sogenannte Privatbahnen mit einer Betriebslänge von 2100 km.

602 Postautolinien und 164 konzessionierte Busunternehmen befahren eine Betriebslänge von über 11 000 Kilometern.

Zu ihnen kommen noch 20 Verkehrsbetriebe der
Agglomerationen, Trams, Trolleybus oder Bus.

Alle diese Betriebe haben 1975 zusammen über
1 Milliarde Personen und über 50 Millionen Tonnen
Güter befördert.

In den letzten Jahren hat man vor allem zwei Ent-
wicklungen diskutiert:

1. die immer schlechteren finanziellen Ergebnisse
der öffentlichen Verkehrsbetriebe;

2. mit den zunehmenden Auswirkungen der Motorisierung, die auf allen möglichen Gebieten spürbar geworden ist.

Beide von diesen vieldiskutierten Situationen haben natürlich einen engen Zusammenhang.

Ich muss Ihnen mit ein paar weiteren Zahlen einige Fakten in Erinnerung rufen.

Gesamthft haben alle Transportunternehmen des
öffentlichen Verkehrs 1976 Defizite in der Höhe
von rund einer Milliarde Franken ausgewiesen.

Und das ist nicht etwa eine Ausnahme-Erscheinung.

Die Zahlen haben steigende Tendenz.

Noch in den 10 Jahren von 1960 bis 1970 haben die
SBB einen Gewinn von zusammengezählt 100 Millionen
Franken erzielt.

In den 7 Jahren von 1970 bis 1976 dagegen, haben die gleichen SBB 1700 Millionen Franken Defizite herausgewirtschaftet. Der Bund musste sie nach Gesetz decken.

In den Voranschlägen des Bundes für 1977 und 1978 stehen rund 900 und 800 Millionen Franken Ausgaben allein zur Deckung von Eisenbahndefiziten für die SBB, für die Privatbahnen, und für die Tarifannäherung. Abgeltungen sind hier nicht enthalten, weil sie nicht Defizite decken, sondern etwas entschädigen.

Dass diese Zahlen einer Bundeskasse, die zwar nicht mehr leer ist, weil sie sich zunehmend mit Schuldscheinen füllt, sehr weh tun, muss ich nicht sagen. Gelegentlich habe ich das Gefühl, dass wir mit diesen Defiziten eine Art "Gleichgewicht des Schreckens" erreicht haben. Das ist aber ein prekäres Gleichgewicht. Wenn nichts geschieht, wird dann wirklich nur noch der Schrecken übrig bleiben.

Man sollte übrigens nicht nur diese Defizite
allein sehen. Alle diese öffentlichen Verkehrs-Betriebe
beschäftigen zusammen fast 60 000 Mitarbeiter. Sie
leisten gemeinsam präzise, zuverlässige Dienste.
Oft auch unter harten Bedingungen in Hitze und
Schnee und unter Gefahren. Immer noch gelten die
Schweizerbahnen als zuverlässig und sauber. In der
Statistik der Eisenbahnunfälle aller europäischen
Bahnen stehen wir oben.

Aber es ist kein schönes Geschick, wenn das Ergebnis einer Arbeit, bei der so viele ihr Bestes geben, dann jedes Jahr in roten Zahlen endet.

Wir leben in einer marktwirtschaftlichen Ordnung.

Defizite zeigen bei uns vordergründig Versagen

und Misswirtschaft an. Diese Defizite werden natür-

lich auch den Eisenbahnern immer wieder unter die

Nase gerieben. Nicht nur am Biertisch. Biertisch-

politiker gibt es auch ohne Bier.

Dabei haben Eisenbahner im allgemeinen eine sehr enge innere Bindung an ihren Betrieb. Sie setzen sich ein für ihre Unternehmen. Aber bei dieser finanziellen Entwicklung wird das für sie immer schwerer. Mancher von diesen treuen Mannen hält bald nur noch darum die Fahne hoch, damit er sie nicht mehr sieht.