

Pressefahrt SBB
26. August 1976

Huckepack, kommerzielle und wirtschaftliche Probleme

Kurzreferat von Generaldirektor Dr. K. Wellinger
Chef des Departementes Verkehr

In seiner Botschaft über den Ausbau der BLS auf Doppelspur hat sich der Bundesrat ausdrücklich zu einer Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse im Transitverkehr bekannt. Ein ausgebauter Huckepackservice soll eine echte Alternative für den Schwerlast-Fernverkehr auf der Strasse bieten. Nicht nur der private Automobilist, der Tourismus und der Umweltschutz sind an dieser Formel interessiert; in hohem Masse sind es auch die Bahnen.

Wir haben, seit der Bau eines Gotthard-Strassentunnels diskutiert worden ist, immer und immer wieder darauf hingewiesen, dass die Bahnen bei freier Benützbarkeit der neuen Rollbahn zwischen Basel und Chiasso betriebswirtschaftlich in eine völlig aussichtslose Lage gedrängt würden. Wir sind deshalb sehr dankbar, dass die Postulate von Nationalrat Albrecht und Ständerat Leu, die eine derartige Entwicklung verhindern wollen, in der vergangenen Dezembersession vom Bundesrat entgegengenommen worden sind.

Heute möchte ich die Gelegenheit benützen, um auf eine ganz besondere Schwierigkeit hinzuweisen, die sich der auch von uns angestrebten raschen Ausdehnung des Huckepackdienstes entgegenstellt. Das Problem ist in der genannten Botschaft des Bundesrates nur eben angedeutet. Es wird dort gesagt, dass die Arbeitsgruppe des Departementes von einer freiwilligen Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse ausgehe, was aber bedinge, dass der Huckepackdienst leistungs- und kostenmässig wettbewerbsfähig sei.

Diese Bedingung ist klar und einleuchtend. Es stellt sich aber die Frage, ob sie von der Bahn, die doch mindestens kostendeckende

Tarifansätze anwenden sollte, wirklich erfüllt werden kann.

Ein Blick auf die Entwicklung des schon 1968 eingerichteten nationalen und internationalen Huckepackverkehrs über den Gotthard stimmt zunächst durchaus zuversichtlich, hat er doch sogar in den Rezessionsjahren 1974 und 1975 erfreulich zugenommen.

Weniger befriedigend ist der Frequenzverlauf beim kurzfristig organisierten Huckepackdienst Altdorf-Airolo, bei dem die wöchentlichen Transportzahlen zwischen 800 und 50 ! Strassenfahrzeugen schwanken, je nachdem ob der Pass geschlossen oder offen ist, die Sperrzeiten für die Strassenbenützer in Kraft oder nicht in Kraft sind. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich hier zunächst nur um ein Behelfsangebot handelte, um die beschädigte Wattingerbrücke zu entlasten. Mit Rücksicht auf das verfügbare Rollmaterial konnte es nicht bis in den Raum Bellinzona ausgedehnt werden. Dies wird nun in diesem Herbst möglich. Mit der Inbetriebnahme des neuen Endpunktes Cadenazzo ist mit einer grösseren Frequenz zu rechnen.

Es ist auch richtig, dass die Bahn bei der Festlegung ihrer Tarife für den Huckepackverkehr nicht von den durchschnittlichen Selbstkosten ausgehen muss. Dieser Dienst kann mit planmässigen Block-Pendelzügen abgewickelt werden, die nicht rangiert werden müssen und deshalb kostengünstiger arbeiten. Andererseits kommt aber in Zukunft ein neues Kostenelement hinzu. Kollege Latscha wird anschliessend über die notwendigen und möglichen Tunnelausweitungen auf der Gotthardroute und deren Kosten berichten.

Was kann nun der Kunde, der Strassentransporteur, zur Deckung dieser Betriebskosten beitragen? Vernünftigerweise nicht mehr, als er bei der Benützung des Huckepackangebotes an Transportkosten auf der Strasse einsparen kann. Das hat bisher für die ausgesuchten und wohlorganisierten Huckepackverkehre zwischen Basel und Melide/Mailand genügt. Dass das auch in der Rezession der Fall war, dürfte nicht zuletzt auf die

Tatsache zurückzuführen sein, dass die interessierten Transporteure und Spediteure z.T. Aktionäre der Hupac AG sind. (Ein Hinweis darauf, dass diese Organisationsform auch bei einer Ausdehnung des Huckepackdienstes soweit wie möglich beibehalten werden sollte.)

So weit so gut! Nun besteht aber der höchst fatale Umstand, dass die beim Transport mit Huckepack einsparbaren Kosten auf der Strasse mit dem fortschreitenden Ausbau der Rollbahn Basel-Chiasso immer kleiner werden. Eine besonders eklatante Verbilligung des reinen Strassentransportes wird natürlich die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels bringen. Aber auch die sukzessive Fertigstellung der übrigen Abschnitte: Oftringen-Sempachersee, Seelisberg, Wassen-Göschenen, in der Leventina und am Ceneri, wird die Strassentransporte beschleunigen, also attraktiver machen und gleichzeitig weiter verbilligen.

Daraus ergibt sich absolut eindeutig, dass sich die Kostensituation der Bahn gegenüber der Strasse ab 1980 rasch stark verschlechtern wird, dass es ihr dann mit andern Worten immer weniger möglich sein dürfte, einen ausgedehnten Huckepackdienst kostendeckend zu gestalten. Es bestätigt sich somit, was Nationalrat Albrecht in der Begründung seines Postulates festgehalten hat, dass nämlich die Freihaltung unseres Nationalstrassennetzes von übermässigem Schwerverkehr nur mit Hilfe flankierender Massnahmen erreicht werden kann.

Zu den genannten Zusammenhängen kommt noch ein weiterer Umstand, der Trend im EG-Raum bei der laufenden Erneuerung des Lastwagenparkes die EG-Abmessungen immer mehr auszunützen. Das heisst umgekehrt, dass tendenziell immer weniger europäische Lastwagen den Gotthard-Huckepackdienst mit seinen Profilbeschränkungen benützen können (und wollen). Verzicht auf das volle Ausnützen dieser Abmessungen würde eben Verzicht auf gewisse Kostenvorteile bedeuten.

In Erkenntnis all dieser Zusammenhänge hat der Direktor unseres

Kommerziellen Dienstes Güterverkehr, Dr. Hegner, in einem kürzlich im "Archiv für Schweiz. Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik" erschienenen Artikel zu diesem Thema Starthilfe des Bundes an die Strassentransporteure für die organisatorischen und technischen Anpassungen an den Huckepackbetrieb sowie an die SBB für die Ausweitung der Tunnels auf der Gotthardroute postuliert. Darüber hinaus werden voraussichtlich weitere flankierende Massnahmen notwendig sein. Deren Ausgestaltung wird nicht zuletzt davon abhängen, welchen Umfang die Verkehrspolitik dem Huckepackverkehr geben will. Sollen mit einem generellen Angebot möglichst viele Gutarten erfasst werden, dann wird die Beihilfe grösser sein müssen, als wenn man sich auf besonders geeignete Verkehre beschränken will.

All diese Fragen werden zur Zeit SBB-intern und durch zwei auch Strassenfachleute umfassende interdepartementale Arbeitsgruppen des Bundes im Detail geprüft. Dass im übrigen der Huckepackdienst auch ganz erhebliche rollmaterialtechnische Probleme stellt, werden Sie bei der anschliessenden kurzen Besichtigung in Melide feststellen können, während welcher der Geschäftsführer der Hupac, Herr Alemann, sowie Herr Dr. Camponovo, Unterabteilungschef des KDG, zur Beantwortung weiterer Fragen zur Verfügung stehen werden.

Die finanzielle Entwicklung der SBB und ihre
künftige Stellung in der schweizerischen Verkehrswirtschaft

(Kurzreferat von Generaldirektor Dr.K.Wellinger
vor der k.ch.Fraktion am 23.11.1968)

Herr Präsident,

Meine Herren National- und Ständeräte,

1. Einleitung

Nach vielen Jahren mit z.T. ausserordentlich günstigen Rechnungsabschlüssen mussten die SBB 1966 erstmals wieder ein Defizit ausweisen (7,6 Mio Fr., wohlgemerkt ohne Aeufnung der gesetzlichen Reserve und ohne Verzinsung des Dotationskapitals, wofür nochmals 40 Mio Fr. nötig gewesen wären). Nachdem 1967 die Rechnung knapp ausgeglichen werden konnte (Ueberschuss 1,1 Mio Fr.), droht schon dieses Jahr wieder ein grösseres Defizit und für 1969 haben Sie nun soeben das Budget mit einem mutmasslichen Verlust von 15,3 Mio Fr. behandelt.

Angesichts dieser Zahlen und der Tatsache, dass sich die Ertragslage der Bundesbahnen in wenigen Jahren so entscheidend verschlechtert hat, stellt sich die drängende Frage, wie es dazu kommen konnte und wie das nun weitergehen soll, bzw. welches die künftige Stellung unserer Unternehmung in der schweizerischen Verkehrswirtschaft sein könnte.

Ich danke dafür, dass ich in Ihrem Kreise darüber sprechen kann. Im Rahmen eines Kurzvortrages von etwa 20 Minuten wird allerdings eine eingehende Behandlung dieser komplexen Probleme nicht möglich sein; ich muss mich auf eine rasche Skizze, fast auf einige Stichworte beschränken, mit dem Risiko, dass meine Ausführungen nicht ganz ausgewogen erscheinen mögen.

2. Die Ursachen für die rapide Verschlechterung der Ertragslage

2.1 Präsident Gschwind hat bei seinem Ausscheiden Ende 1965 in einem Rückblick auf die vorausgegangenen 15 Jahre festgestellt, dass sie etwa in drei gleich lange Perioden eingeteilt werden können:

1951-55 wuchs die Produktivität schneller als die Löhne,

-60 wuchs sie etwa gleich schnell,

ab 1961 aber kam die Lohn- und die allgemeine Kosteninflation, welche die Ueberschüsse rasch zusammenschmelzen liess.

2.2 Diese Entwicklung wurde durch eine andere überlagert und verstärkt. Etwas weiter ausholend können wir nämlich feststellen, dass der Transportapparat SBB vor dem Krieg nur mässig, in den Krisenjahren sogar ausgesprochen schlecht ausgenutzt war. Die Kosten pro Leistungseinheit waren deshalb sehr hoch, die Abschlüsse dementsprechend defizitär.

Diese Leistungsreserve kam uns dann allerdings während des Krieges und während der nachfolgenden, völlig unerwarteten und stürmischen Verkehrsentwicklung sehr zugut!

- Bis ca 1960 erreichten wir so eine optimale Auslastung; also minimale Einheitskosten, Produktivität und Rentabilität wuchsen in erfreulichem Mass.

- Ab 1960 aber wurde die betriebliche Lage kritisch. Die Verkehrszunahme eilte dem inzwischen kräftig angelaufenen Ausbau der Anlagen voraus. Es zeigten sich mehr und mehr Engpässe, bis dann 1963 - gefördert durch ausserordentliche Umstände - eine eigentliche Transportkrise entstand. In solchen Verhältnissen sinkt nicht nur die Qualität der Leistung; der Betrieb arbeitet auch mit hohen zusätzlichen Unkosten.

- Heute ist die Situation wiederum anders: Bei nun fühlbar steigender Kapazität des Apparates ist der Reiseverkehr rückläufig geworden, und die Entwicklung des Güterverkehrs hat sich deutlich verlangsamt.

Auf der einen Seite also eine flacher werdende Einnahmekurve, auf der anderen Seite rasch steigende Lohn- und Anlagenutzungskosten.

2.3 Diese etwas summarische Erklärung der Entwicklung wird durch unsere Transportkostenrechnung recht gut bestätigt.

Index der durchschnittlichen Produktionskosten:

1950 =	100
1960 =	86
1964 =	99
1967 =	103

2.4 Gewiss werden wir uns davor hüten müssen, die Dinge allzu schwarz zu sehen, und es wäre sicher falsch, die langfristigen Massnahmen auf eine kurzfristige Betrachtungsweise abzustützen. So sind wir uns durchaus bewusst, dass der letztjährige Rückgang im Personenverkehr z.T. auf vorübergehende Ursachen zurückzuführen ist: Rezession in Deutschland, Pfundabwertung, Nahostkrise. Trotzdem ergeben aber unsere langfristigen Verkehrsprognosen gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre nur noch eine sehr gedämpfte Entwicklung, wenn man dem Wandel der Verkehrsstruktur und dem wachsenden Konkurrenzdruck Rechnung trägt. Vor allem beginnen sich nun eben die rasch zunehmende Motorisierung und der Autobahnbau auszuwirken.

Das wird besonders deutlich, wenn wir uns vor Augen halten, dass sich allein von 1960 bis 1967 die Zahl der Personen- und Nutzfahrzeuge je ungefähr verdoppelt hat (Pw von 574 000 auf rd 1,2 Mio; Lw von 61 400 auf 114 000).

Wenn darüber hinaus von Fachleuten des Strassenverkehrs für die nächsten zehn Jahre eine nochmalige Verdoppelung des Nutzfahrzeugparkes angekündigt wird, so vermag ich den Optimismus nicht mehr ganz zu teilen, wonach trotz einer solchen Entwicklung die Nachfrage gross genug sei, um jedem Verkehrsmittel die Existenz zu sichern. Dabei ist unbestritten, dass der Lastwagen im Nah- und Flächenverkehr absolut unentbehrlich ist. Es ist aber ebenso offensichtlich, dass er immer mehr in die Domäne des Fernverkehrs einbricht. Das zeigt sich z.B. sehr deutlich in der Entwicklung des statistisch erfassbaren grenzüberschreitenden Verkehrs (inkl. Abfuhr ab Rheinhäfen und Grenzstationen), der seit 1950 von 538 000 t bis 1967 auf rd 5 Mio t zugenommen hat! Und nun kommen die Nationalstrassen und die Alpentunnel, die vor allem dem Transitstrassenverkehr ganz neue und ungeahnte Möglichkeiten eröffnen, besonders dann, wenn ihm diese schnellen und leistungsfähigen Fahrbahnen wirklich gratis und franko zur Verfügung gestellt werden sollten. Von einer solchen Konkurrenz würden Verkehrsunternehmungen, die ihre vollen Fahrbahnkosten zu tragen haben, ganz einfach an die Wand gedrückt.

- 2.5 Aus dieser Sicht der Dinge ist die Neujahrsbetrachtung 1968 entstanden, die Präsident Wichser unter dem Titel "Wunder sind keine zu erwarten" in unserer Hauszeitschrift veröffentlicht hat. Er konnte zwar mit Befriedigung darauf hinweisen,
- dass die SBB von 1946-66 $\frac{3}{4}$ der teuerungsbedingten Mehrkosten auffangen konnten, also nur $\frac{1}{4}$ auf die Preise überwälzen mussten,
 - dass die SBB ferner zwischen 1955 und 1967 eine Steigerung der Personenkm um 22 % und der Tonnenkm um 82 % bei praktisch gleichbleibender Zahl von Arbeitsstunden bewältigen konnten.

Er musste aber feststellen, dass trotzdem im gleichen Zeitraum

der Personalaufwand um	Verhalten	100 %
der übrige Aufwand gar um		103 %
der Verkehrsertrag aber nur um		77 %

zugenommen haben.

Also auch hier das Bild der sich trotz aller Rationalisierungserfolge weit öffnenden Kostenschere.

Darum der Schluss von Präsident Wichser, dass die weitere massive Zunahme der Kosten, vor allem die Reallohnverbesserung, ohne Tariferhöhungen nicht mehr ausgeglichen werden könne, dass dafür aber auf dem Feld der freien Marktwirtschaft nur geringer Spielraum vorhanden sei.

3. Die künftige Stellung der SBB in der schweizerischen Verkehrswirtschaft

Damit komme ich schon zu der brennenden Frage, wie es aus der geschilderten Situation heraus weitergehen soll. Es ergibt sich in diesem Zusammenhang eine ganze Reihe von Problemen, von denen ich nur einige kurz besprechen kann.

Nehmen wir die soeben festgestellte Tarifklemme vorweg, die Tatsache also, dass die Bahnen für den Rechnungsausgleich zwar dringend grössere Einnahmen brauchen, dass sie aber durch die sie von allen Seiten bedrängende Konkurrenz daran gehindert werden, ihre Preise im notwendigen Ausmass zu erhöhen. Muss daraus nicht geschlossen werden, dass die Bahnen trotz aller Rationalisierungserfolge gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zu teuer geworden sind, im Konkurrenzkampf einfach ausgeschaltet werden?

Diese bewusst spitz formulierte Frage führt uns mitten hinein in die Aufgabe, in den kommenden Jahren eine Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik zu finden. Ich möchte hier

nur zwei Teilaspekte herausgreifen:

1. Das Problem der gleichen Startbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger im Konkurrenzkampf und
2. das Problem der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen

3.1 Zunächst dürfen wir zwar mit Befriedigung feststellen, dass sich in der ersten Frage ein grundsätzlicher Konsens abzeichnen beginnt. Man ist sich weitgehend darüber einig, dass die richtige Wahl der Transportmittel weniger durch staatliche Eingriffe als durch möglichste Annäherung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Transportmarkt gewährleistet werden soll. Von da bis zu einem entsprechenden Verhalten, bis zur Verwirklichung, ist aber offensichtlich noch ein weiter Weg zurückzulegen. Für die heute noch herrschende Verwirrung nur einige Beispiele:

- Arbeitszeit: Bei den SBB ist nun die 44-Stundenwoche eingeführt worden. Daneben besteht aber eine Chauffeurverordnung vom 18. Januar 1966, die noch eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von 50 Std. bzw. von 55 Std. bei Taxibetrieben vorsieht und für den Dienst am Lenkrad 9 Std./Tag erlaubt. Für den Lokomotivführer gilt aber inkl. Vor- und Nacharbeiten schon seit 1918 der 8-Studentag!
- Der Kampf um die Nutzlasten der Lastwagen: Vor bald zwei Jahren ist dem Bundesrat die Forderung nach einer Erhöhung der Nutzlasten mit der Begründung unterbreitet worden, dass damit eine fühlbare Rationalisierung der Strassentransporte, bzw. eine Tiefhaltung der Tarife möglich sei. Die gesamte Wirtschaft könne so in die Millionen gehende Einsparungen erzielen. Neuestens ist dieses lockende Argument noch mit dem Hinweis ergänzt worden, dass damit die Zahl der auf unseren Strassen rollenden Lastwagen beschränkt werden könne. Was ich aber in keinem der zahlreichen, diese Massnahme befürwortenden Zeitungsartikel gefunden habe, ist das Eingeständnis, dass die unbestreitbar mögliche interne Rationalisierung volkswirtschaftlich keinen Nettogewinn darstellen würde, dass ihr vielmehr ganz erhebliche Mehrkosten in Form eines stark verteuerten Strassenunterhaltes gegenüberstehen würden. Dafür hätten aber eben nicht die Strassentransporteur, sondern die Kantone aufzukommen!

- Vorortsverkehr: Der zunehmende Agglomerationsverkehr stellt die Vorortsbahnen und die SBB einerseits sowie die Strassen-eigentümer andererseits vor immer schwieriger werdende Fragen. Obwohl es sich hier ganz offensichtlich um ein Problem handelt, das von den beiden Verkehrsträgern gemeinsam gelöst werden muss, fehlen für eine solche Zusammenarbeit vorläufig noch wichtige Voraussetzungen. Die Privatbahnhilfe ist verhältnismässig bescheiden und unvollständig, und die SBB sind völlig auf sich selbst angewiesen, während für den Bau städtischer Expressstrassen im Durchschnitt 70 % Bundessubventionen zur Verfügung stehen.

Beispiel Bern: SZB-Bahnhof bis Worblaufen = ca 70 Mio Fr. Hier eine typische Sanierung von Schiene und Strasse (Bahnhofplatz, Bollwerk, Tiefenaustrasse). Trotzdem Finanzierung zu 14 % aus Privatbahnhilfe des Bundes; Stadt 24 % und Kanton 60 % aus allgemeinen Steuermitteln. Der zweite Nutzniesser, die Strasse, bezahlt überhaupt nichts!

Diese und viele andere Ungereimtheiten sind erklärlich aus der so unterschiedlichen Struktur und Zielsetzung, bzw. Aufgabenstellung der verschiedenen Verkehrsträger: Auf der einen Seite eine Vielzahl kleinerer und grösserer Strassentransporteure; auf der anderen Seite die SBB und eine Reihe konzessionierter Bahnen. Auf der einen Seite das private Gewerbe, das vom Gesamtverkehr nur gerade das auswählen kann, was interessant und rentabel ist; auf der anderen Seite die öffentlichen Verkehrsunternehmen mit den vier Grundlasten: der Betriebs- und Beförderungspflicht, der Tarif- und Fahrplanpflicht. Und dazu kommt, dass der private Personenverkehr sehr weitgehend ausserökonomischen Beweggründen folgt, das Auto noch immer das wichtigste Status-Symbol ist. (Neueste VW-Reklame: "Endlich ein VW, der mehr als Fr. 10 000 kostet!") Es ist deshalb dringend, dass wir die sich aus diesem Zustand ergebenden Konsequenzen erkennen und die widersprüchliche Haltung, die darin liegt, dass jeder Schweizer in seiner eigenen Unternehmung scharf kalkuliert, im Verkehrswesen aber sorglos einem Luxus huldigt, der uns immer teurer zu stehen kommt. In der Tat müssen wir uns vor Augen halten, dass die Aufrechterhaltung eines um-

fassenden öffentlichen Verkehrsdienstes auf der Schiene und auf der Strasse bei stetig zunehmendem Individualverkehr zwangsläufig immer kostspieliger wird.

3.2 Was schliesslich das Problem der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen anbetrifft, kann ich hier nicht auf den ganzen Fragenkomplex eintreten. Ich möchte lediglich auf ein Bleigewicht hinweisen, welches die Bundesbahnen seit vielen Jahren mitschleppen: die defizitären Verkehre! Gewiss ist es an sich nichts Unnatürliches, wenn eine Firma aus kundendienstlichen Gründen gewisse Artikel führt, die ihre vollen Kosten nicht decken. Das ist lediglich eine Frage der Zweckmässigkeit und des Masses. Nun weist aber die Transportkostenrechnung 1966 der SBB für den Stückgut-, Milch- und Tierverkehr ein Defizit von rd 140 Mio Fr. und für den Berufs- und Schülerverkehr ein solches von ca 100 Mio Fr. aus. Die neuesten Tariferhöhungen werden daran wenig ändern, weil es sich hier um besonders lohnintensive Sparten handelt. Um diese enormen Beträge (zusammen rd 1/4 Mia!) müssen deshalb die Wagenladungstarife und die Preise für normale Billette künstlich überhöht werden, um den Ausgleich zu finden. Das ist aber nach dem Gesagten heute nicht mehr tragbar.

Diese wenigen Schlaglichter mögen genügen um darzutun, dass die eingangs festgestellte Tarifklemme nicht auf dem Eisenbahnbetrieb inhärente Ursachen, sondern weitgehend auf die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zurückzuführen ist.

3.3 Zu dieser Feststellung ist allerdings ein wichtiger Vorbehalt anzubringen: Wenn nämlich die weit über 100 Jahre alte Eisenbahn verglichen mit den jüngeren Verkehrsmitteln immer noch ungeheuer leistungsfähig und zudem sehr sicher und zuverlässig ist, so nur dank einem kostspieligen technischen Apparat, der zudem laufend erneuert und den modernsten Erkenntnissen angepasst werden muss. So betrachtet ist die Eisenbahn tatsächlich ein sehr "teures" Verkehrsmittel. Dazu kommen die immer grösser werdenden Ansprüche der Kunden hinsichtlich Komfort, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit, die auch im Ausbaugrad zwischen Haupt- und Nebenlinien nur noch verhältnismässig geringe Unterschiede zulassen.

Deshalb kann eine Eisenbahn eben nur dann rentieren, wenn ihre Leistungsfähigkeit vernünftig ausgenutzt wird. Es geht ihr ähnlich wie dem modernen, hochmechanisierten und automatisierten Industriebetrieb, der immer grössere Umsätze braucht. Damit erhält das von Präsident Wichser schon vor Jahren aufgestellte Postulat besondere Bedeutung, wonach die Bahn vor allem dort eingesetzt werden soll, wo sie ihrem Wesen nach stark ist, eben im Massenverkehr.

Wir werden deshalb in Zukunft mit etwas weniger Voreingenommenheit an die Frage herantreten müssen, wo die Bahn wirklich beizubehalten ist und wo sie allenfalls durch einen billiger arbeitenden Strassenverkehrsdienst ersetzt werden kann. Wo eine solche Lösung aus staatspolitischen Gründen nicht in Frage kommt, wird in Zukunft die öffentliche Hand die Kosten übernehmen müssen. Dabei sind wir uns im klaren, dass auch ein Strassenersatzbetrieb nicht immer selbsttragend sein wird.

3.4 Meine Herren, ich komme damit zum Schluss meiner Ausführungen. Die Bundesbahnen sind dem Bundesrat und dem Parlament dankbar für den bisher bekundeten Willen, die dringlichsten Probleme, d.h.

- Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und
- Sicherstellung der Baufinanzierung ab 1971

schon bald zu lösen. Vor allem möchte ich auch für die Vorstösse danken, die gerade aus den Reihen Ihrer Fraktion kamen - die Interpellation Eisenring sowie die kleinen Anfragen Kurmann und Harder - die mitgeholfen haben, die Dinge endlich ins Rollen zu bringen.

Darüber hinaus wird nun aber die ausserordentlich komplexe und zeitraubende Aufgabe der Erarbeitung der Gesamtkonzeption für das Verkehrswesen unseres Landes ungesäumt in Angriff genommen werden müssen. Die Bundesbahnen sind zu einer loyalen und konstruktiven Mitarbeit bereit.

Sollte eine solche Konzeption wider alle Hoffnung nicht zustande kommen, so würde das allmähliche Absinken der SBB zu einem chronischen Defizitbetrieb trotz allen Anstrengungen kaum zu vermeiden sein, sofern nicht wenigstens die Probleme der Abgeltung und der Baufinanzierung gelöst werden.

Eine solche Entwicklung hätte aber auch in anderer Hinsicht katastrophale Folgen! Der unternehmerische Geist, der heute das Kader und die ganze Belegschaft erfüllt, das Bewusstsein, einem modernen Verkehrsbetrieb anzugehören, würde langsam aber sicher zusammenbrechen und einer gefährlichen Lethargie mit all ihren Folgen Platz machen. Davor möge uns alle eine weise Verkehrspolitik bewahren!

Neue
Zürcher Nachrichten
30. 12.

Der Bund
27. 12.
(Ausschnitte)

Die künftige Stellung der SBB in der schweizerischen Verkehrswirtschaft

Von Generaldirektor Dr. Karl Wellingner

Nehmen wir die festgestellte Tarifklemme vorweg, die Tatsache also, dass die Bahnen für den Rechnungsausgleich zwar dringender grössere Einnahmen brauchen, dass sie aber durch die sie von allen Seiten bedrängende Konkurrenz daran gehindert werden, ihre Preise im notwendigen Ausmass zu erhöhen. Muss daraus nicht geschlossen werden, dass die Bahnen trotz aller Rationalisierungserfolge gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zu teuer geworden sind, im Konkurrenzkampf einfach ausgehalten werden?

Diese bewusst spitz formulierte Frage führt uns mitten hinein in die Aufgabe, in den kommenden Jahren eine Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik zu finden. Nur zwei Teilaspekte seien herausgegriffen:
1. Das Problem der gleichen Startbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger im Konkurrenzkampf und
2. das Problem der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Gleiche Startbedingungen

Man ist sich weitgehend darüber einig, dass die richtige Wahl der Transportmittel weniger durch staatliche Eingriffe als durch mögliche Annäherung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Transportmarkt gewährleistet werden soll. Von da bis zu einem entsprechenden Verhalten, bis zur Verwirklichung, ist aber offensichtlich noch ein weiter Weg zurückzulegen. Für die heute noch herrschende Verwirrung nur einige Beispiele:

— **Arbeitszeit:** Bei den SBB ist nun die 44-Stunden-Woche eingeführt worden. Daneben besteht aber eine Chauffeurverordnung vom 18. Januar 1966, die noch eine wöchentliche Höchstleistungszeit von 50 Stunden beziehungsweise von 55 Stunden bei Taxibetrieben vor sieht und für den Dienst am Lenkrod 9 Stunden pro Tag erlaubt. Für den Lokomotivführer gilt aber inklusive Vor- und Nacharbeiten schon seit 1918 der 8-Stunden-Tag!

— **Der Kampf um die Nutzlasten der Lastwagen:** Vor bald zwei Jahren ist dem Bundesrat die Forderung nach einer Erhöhung der Nutzlasten mit der Begründung unterbreitet worden, dass damit eine fühlbare Rationalisierung der Strassentransporte beziehungsweise der Tiefthaltung der Tarife möglich sei. Die gesamte Wirtschaft könne so in die Millionen gehende Einsparungen erzielen. Neuestens ist dieses lockende Argument noch mit dem Hinweis ergänzt worden, dass damit die Zahl der auf unseren Strassen rollenden Lastwagen beschränkt werden könne. Was ich aber nirgends gefunden habe, ist das Eingeständnis, dass die unbestreitbar mögliche interne Rationalisierung volkswirtschaftlich keinen Nettogewinn darstellen würde, dass ihr vielmehr ganz erhebliche Mehrkosten in Form eines stark verteuerten Strassenunterhaltes gegenüberstehen würden. Dafür hätten aber eben nicht die Strassentransporteur, sondern die Kantone aufzukommen!

— **Vorortverkehr:** Der zunehmende Agglomerationsverkehr stellt die Vorortbahnen und die SBB einerseits sowie die Strasseneigentümer andererseits vor immer schwieriger werdende Fragen. Obwohl es sich hier ganz offensichtlich um ein Problem handelt, das von den beiden Verkehrsträgern gemeinsam gelöst werden muss, fehlen für eine solche Zusammenarbeit vorläufig noch wichtige Voraussetzungen. Die Privatbahnhilfe ist verhältnismässig bescheiden und unvollständig, und die SBB sind völlig auf sich selbst angewiesen, während für den Bau städtischer Expressstrassen im Durchschnitt 70 Prozent Bundessubventionen zur Verfügung stehen.

— **Unterschiedliche Struktur und Zielsetzung**
Diese und viele andere Ungereimtheiten sind erklärlich aus der so unterschiedlichen Struktur und Zielsetzung beziehungsweise Aufgabenstellung der verschiedenen Verkehrsträger: Auf der einen Seite eine Vielzahl kleinerer und grösserer Strassentransporteur; auf der anderen Seite die SBB und eine Reihe konzessionierter Bahnen. Auf der einen Seite das private Gewerbe, das vom Gesamtverkehr nur gerade das auswählen kann, was interessant und rentabel ist; auf der anderen Seite die öffentlichen Verkehrsunternehmen mit den vier Grundlasten der Betriebs- und Beförderungspflicht, der Tarif- und Fahrplanpflicht. Und dazu kommt, dass der private Personenverkehr

sich aus diesem Zustand ergebenden Konsequenzen erkennen und die widersprüchliche Haltung, die darin liegt, dass jeder Schweizer in seiner eigenen Unternehmung scharf kalkuliert, im Verkehrswesen aber sorglos einem Luxus huldigt, der uns immer teurer zu stehen kommt, überprüfen. Die Aufrechterhaltung eines umfassenden öffentlichen Verkehrsdienstes auf der Schiene und auf der Strasse bei stetig zunehmendem Individualverkehr wird zwangsläufig immer kostspieliger.

Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen unaufschiebbar

Ich möchte lediglich auf ein Bleigewicht hinweisen, welches die Bundesbahnen seit vielen Jahren mitschleppen: die defizitären Verkehrsgewinne. Es ist an sich nichts Unnatürliches, wenn eine Firma aus kundendienstlichen Gründen gewisse Artikel führt, die ihre vollen Kosten nicht decken. Das ist lediglich eine Frage der Zweckmässigkeit und des Masses. Nun weist aber die Transportkostenrechnung 1966 der SBB für den Stückgut-, Milch- und Tierverkehr ein Defizit von rund 140 Millionen Franken und für den Berufs- und Schülerverkehr ein solches von zirka 100 Millionen Franken aus. Die neuesten Tarifierhöhungen werden daran wenig ändern, weil es sich hier um besonders lohnintensive Sparten handelt. Um die enormen Beträge (zusammen rund 300 Millionen) müssen deshalb die Wagenladungstarife und die Preise für normale Bilette künstlich überhöht werden, um der Ausgleich zu finden. Das ist aber nach dem Gesagten heute nicht mehr tragbar. Diese wenigen Schlaglichter mögen dartun, dass die eingangs festgestellte Tarifklemme nicht auf dem Eisenbahnbetrieb inhärente Ursachen, sondern weitgehend auf die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zurückzuführen ist.

Zu teuer, um nicht voll ausgenutzt zu werden

Zu dieser Feststellung ist allerdings ein wichtiger Vorbehalt anzubringen. Wenn nämlich die weit über 100 Jahre alte Eisenbahn verglichen mit den jüngeren Verkehrsmitteln immer noch ungeheuer leistungsfähig und zudem sehr sicher und zuverlässig ist, so nur dank einem kostspieligen technischen Apparat, der zu dem laufend erneuert und den modernsten Erkenntnissen angepasst werden muss. So betrachtet ist die Eisenbahn tatsächlich ein sehr «teures» Verkehrsmittel. Dazu kommen die immer grösser werdenden Ansprüche der Kunden hinsichtlich Komfort, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit, die auch im Ausbaugrad zwischen Haupt- und Nebenlinien nur noch verhältnismässig geringe Unterschiede zulassen.

Deshalb kann eine Eisenbahn eben nur dann rentieren, wenn ihre Leistungsfähigkeit vernünftig ausgenutzt wird. Es geht ihr ähnlich wie dem modernen, hochmechanisierten und automatisierten Industriebetrieb, der immer grössere Umsätze braucht. Damit erhält das von Präsident Wichter schon vor Jahren aufgestellte Postulat besondere Bedeutung, wonach die Bahn vor allem dort eingesetzt werden soll, wo sie ihrem Wesen nach stark ist, eben im Massenverkehr.

Wir werden deshalb in Zukunft mit etwas weniger Voreingenommenheit an die Frage herantreten müssen, wo die Bahn wirklich beizubehalten ist und wo sie allenfalls durch einen billiger arbeitenden Strassenverkehrsdienst ersetzt werden kann. Wo eine solche Lösung aus staatspolitischen Gründen nicht in Frage kommt, wird in Zukunft die öffentliche Hand die Kosten übernehmen müssen. Dabei sind wir uns im klaren, dass auch ein Strassenersatzbetrieb nicht immer selbsttragend sein wird.

Ohne Gesamtverkehrskonzeption sind Defizite unvermeidlich

Darüber hinaus wird nun aber die ausserordentlich komplexe und zeitraubende Aufgabe der Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption für das Verkehrswesen unseres Landes ungesäumt in Angriff genommen werden müssen. Die Bundesbahnen sind zu einer loyalen und konstruktiven Mitarbeit bereit. Sollte eine solche Konzeption wider alle Hoffnung nicht zustande kommen, so würde das allmähliche Absinken der SBB zu einem chronischen Defi-

Mangelnde Zusammenarbeit der Verkehrsträger

Schiene und Strasse im Wirtschaftsjahr 1968

rar. In der eben erschienen Broschüre der Schweizerischen Bankgesellschaft über «Das Schweizerische Wirtschaftsjahr 1968» sind, wie alljährlich, aufschlussreiche Zusammenfassungen über die verschiedensten Branchen unserer Wirtschaft enthalten. So wird u. a. im Verkehrswesen darauf hingewiesen, dass im Berichtsjahr bei den SBB bei stabilem Personenverkehr eine leichte Zunahme des Güterverkehrs festzustellen war. Im Luftverkehr war eine bedeutende Erhöhung des Angebotes an Transportleistungen zu verzeichnen; andererseits erreichte der Güterumsatz in den Basler Rheinhäfen im Jahr 1968 nahezu 8 Mio t, wobei sich bei den festen Brennstoffen der strukturell bedingte Rückgang der Importe verlangsamt hat. Interessant ist auch die Feststellung, dass sich der Güterverkehr auf unseren Binnenseen, entsprechend der Entwicklung der Bautätigkeit, ebenfalls gut entwickelt hat,

betrug doch im eben zu Ende gehenden Jahr die Transportmenge (vorwiegend Kies, Sand, Bausteine) rund 3 Mio t. Diesen erfreulichen Tatsachen steht das Bedauern des Speditionsgewerbes gegenüber, wonach

sich die Hoffnungen auf eine Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger (Reedereien, Luftverkehrsgesellschaften, Bundesbahnen und Auto-transportgesellschaften) bei der Regelung des Angebotes an Frachtraum auch im Jahre 1968 nicht erfüllt haben.

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse bewirkte, dass zuweilen eine Tarifpolitik verfolgt wurde, bei der Rentabilitätsüberlegungen offensichtlich in den Hintergrund traten. Dies ist um so bedauerlicher, als für diese beiden Verkehrsträger dank der Einführung der neuen «Transcontainers» insbesondere bei den Umschlagseinrichtungen neue Probleme entstanden sind. Die zur Manipulation der Riesenbehälter benötigten starken Kran- und Hebeanlagen bedingen bedeutende Kapitalinvestitionen, die bei der wünschbaren Zusammenarbeit in tragbaren Schranken gehalten werden könnten. Eine engere Fühlungnahme der einzelnen Verkehrsträger untereinander dürfte zudem einen rascheren und womöglich billigeren Transportablauf gewährleisten. Da die meisten schweizerischen Speditionsunternehmen der internationalen Föderation der Speditionsgesellschaften angeschlossen sind, in deren Aufgabenkreis u. a. die Lösung der durch den kombinierten Verkehr hervorgerufenen Probleme gehört, darf erwartet werden, dass der scharfe Konkurrenzkampf sich schliesslich in eine fruchtbringende und allen interessierten Teiler zu gute kommende Zusammenarbeit wandelt.

Fortsetzung von Blatt 1

nen im Durchschnitt 4632 Personen von Bern nach Zürich oder eine Brigade. Nach den Verkehrsstrom-Erhebungen verbleibt die Hälfte in Zürich. Die andere Hälfte verteilt sich nach folgenden Richtungen: Schaffhausen 5 Prozent, Chur 12 Prozent, Winterthur 6 Prozent, Frauenfeld 5 Prozent, St. Gallen 12 Prozent, der Rest entfällt auf die Vorortlinien. An Obwehon am bisherigen Konzept festgehalten wurde, sind doch etliche Fahrplanverbesserungen zu registrieren, nicht zuletzt auch die Verbesserungen im Verkehr Bern-St. Gallen.

Neu wird der Morgenschnellzug 103 Genf-Bern-Zürich ab Bern (ab 6.33) zum Nonstopzug bis Zürich.

Inskünftig entfallen die Halte in Olten und Aarau, die aber andere Kompensationen erhalten. In Zürich besteht Anschluss nach St. Gallen (am 9.26) und Chur (an 9.53). Die Fahrtzeit nach St. Gallen sinkt unter drei Stunden. Der nachfolgende Schnellzug 603 (bisher 803) Bern-Zürich mit Abgang 6.42 Uhr neu in Bern wird beschleunigt und bedient alle wichtigen Zwischenstationen.

Als weiterer Morgenstar ist der neue Schnellzug 605 zu betrachten, mit Kompositionen nach Basel und Zürich. Er kommt von Freiburg her und verlässt Bern 7.26 Uhr und hält lediglich in Olten. Der vordere Teil fährt unverzüglich nach Basel weiter, trifft dort 8.41 Uhr ein und stellt den Anschluss zum TEE-«Helvetia» (nach Frankfurt-Hamburg) her, wie schon früher berichtet. Die Zürcher Komposition erreicht die Limmatstadt kurz nach 9 Uhr, mit Anschlüssen Richtung Chur und St. Gallen.

Morgens fährt nunmehr jede Stunde ein Schnellzug von Bern nach Zürich. Mit diesem Rhythmus wird der Weg zu einem künftigen starren Fahrplan zwischen beiden Zentren vorbereitet.

In der Gegenrichtung erhält der chronisch überlastete Städtzug 138 Zürich-Bern-Genf (Zürich neu ab 18.00) eine Entlastung, und zwar durch den neuen Schnellzug 136, der in Zürich schon 17.31 Uhr abfährt und zugleich Aarau und Olten bedienen wird, womit deren Wünschen für bessere Verbindungen mit Bern vorerst Rechnung getragen wird. Neue Schnellzugshalte sind auch für Baden und Brugg zu erwähen, aber auch Langenthal und Burgdorf erhalten je zwei neue Schnellzugshalte.

Die bessere Berücksichtigung so wichtiger Regionen im Städteverkehr ist erfreulich. Es werden damit die jüngsten Erklärungen von Bundesrat Bonvin im Nationalrat unterstrichen, wonach durch die Realisierung der Heitersberglinie (Verkürzung der Strecke Bern-Zürich) die Stammlinie Brugg-Baden nicht etwa schlechter, sondern noch besser bedient werden soll.

Bern-Base

Der wichtige neue Morgen-Schnellzug mit Abgang 7.26 Uhr in Bern wurde bereits oben erwähnt. Zu ihm

gen Zeit um 14.04 (bisher 14.27). In der Gegenrichtung wird neu Schnellzug 634 geführt, mit Abgang in Basel 17.05 und Ankunft 18.22 in Bern unter Bedienung von Olten.

Im Zeichen des Aufschwunges der Regionen haben die SBB davon abgesehen, Schnellzugshalte im Knotenpunkt Olten zu unterdrücken.

Basel-Bern-Interlaken/Brig

Hier fallen vor allem die Fahrzeitgewinne auf. Zwischen Basel und Bern konnte für alle Schnellzüge eine Stunde gewonnen werden, für Basel-Interlaken sogar zwei Stunden und für Basel-Brig 100 Minuten. Inskünftig fallen für sämtliche Schnellzüge zwischen Speix und Interlaken 15 Minuten hinzu.

Bern-Biel

Mit drei neuen Schnellzügen wird die Zahl dieser Verbindungen im Tag von Bern nach Biel auf 13 und von Biel nach Bern auf 12 gebracht. Alle drei Züge bedienen auch Lyss. Der neue Schnellzug 815 verlässt Bern 13.28 und kommt in Biel 15.58 an, Schnellzug 429 zirkuliert zwischen 19.07 und 19.34 Uhr. In der Gegenrichtung ist Schnellzug 420 neu: Biel ab 17.00, Bern an 17.26 Uhr.

Für nahe Zukunft ist ein stündlicher Rhythmus im Studium

bei einer Fahrtzeit von bloss 25 Minuten zwischen beiden Städten. Auch diese Verbesserungen stehen im Zeichen der besseren Bedienung der Regionen.

Bern-Luzern

Die Emmentaler-Linie erhält ein zusätzliches Schnellzugpaar. Besonders wertvoll ist Zug 172 Bern-Luzern mit Abgang 15.37 in Bern und Anschluss in der Leuchtenstadt an den neuen TEE-«Roland» Richtung Tessin und Mailand.

In der Gegenrichtung wird neu Schnellzug 171 geführt mit Abgang 15.23 in Luzern (dort Anschluss vom Gotthard her) und Anschluss in Bern an den TEE-«Rheingold» Richtung Lausanne (TEE-«Cisalpin» Richtung Paris) und Genf.

Personenzugs- und Abonnementverkehr

Wie schon erwähnt, wird auch der Personenzugsverkehr verdichtet und beschleunigt. Einzelne ungenügend frequentierte Züge mussten jedoch Haare lassen. Das Gesamtkonzept läuft auf «rassigen Betrieb» auch im Personenzugsverkehr hinaus. Immerhin muss sich der Aussenstehende fragen, ob dadurch der Zugsverkehr nicht ver-spätungsanfällig werden könnte.

Bestimmt zu schätzen wissen werden es die Abonnenten, dass ebenfalls ihre Züge nach Möglichkeit verbessert werden, nachdem die Abonnenten gleichfalls höhere Taxen bezahlen müssen. Aus der Fülle der Neuerungen greifen wir

drei Beispiele

heraus. Zwischen Langnau und Bern verkehrt neu Zug 2811 mit Abfahrt 7.09 Uhr in der Emmentaler Metropols unter Bedienung aller Zwischenstationen bis Kapfingen; von dort

den sind. Die zur Manipulation der Riesenbehälter benötigten starken Kran- und Hebeanlagen bedingen bedeutende Kapitalinvestitionen, die bei der wünschbaren Zusammenarbeit in tragbaren Schranken gehalten werden könnten. Eine engere Fühlungnahme der einzelnen Verkehrsträger untereinander dürfte zudem einen rascheren und womöglich billigeren Transportablauf gewährleisten. Da die meisten schweizerischen Speditionsunternehmen der internationalen Föderation der Speditionsgesellschaften angeschlossen sind, in deren Aufgabenkreis u. a. die Lösung der durch den kombinierten Verkehr hervorgerufenen Probleme gehört, darf erwartet werden, dass der scharfe Konkurrenzkampf sich schliesslich in eine fruchtbringende und allen interessierten Teiler zu gute kommende Zusammenarbeit wandelt.

Faktor Publikum

Wie steht es mit den Personen am späteren Abend, die schwach frequentiert werden tendieren die SBB auf die 1 von Triebwagen um nicht Ballast mitführen zu müssen. Schliesslich möchten wir noch einen Komfort erneut folgen uns schon früher vertretenen das Wort sprechen: Direkte des Gepäcks der Flugpassage Transport Flughafen Kloten schon air-Terminal im Hauptbahnhof. Die Realisierung wird nicht sein, aber letzten Endes sind Probleme lösbar, wenn man sich anstrengt. Wir sind überzeugt die SBB mit einem solchen kommen zusätzlichen Verkehrsen könnten. Übrigens haben gegenüber Sitten bzw. dem zeit grosszügiges Entgegen gesetzt, indem vom neuen Fahr zwischen Genf und Sitten g neue Schnellzugspaare verkehren, um das Wallis besser Flughafen Genf-Coirtrin ver können.

Und wie sieht es in Zukunft Gestaltung des Fahrplanes

Auf diese an den dynamischen Fahrplan E. Figini gerichtet erhielten wir die schlagfertige versichtliche Antwort: «Wir in diesem Fahrplan nicht ausser überlegen schon jetzt, was 1971/1973 weiter verbessern Diese Haltung möge die Ferneressenten veranlassen, ihren schon in den Zwischen den Bahnen anzubringen, dann, wenn die Planung Flüsse ist. An den immer mehr hohlen Fahrplankonzeptionen ja nur noch wenig ändern, was alles auf die Minute aufeinander gestimmt ist und damit auch leise in den grossen Bahnhöfen tisch ausverkauft, bzw. bei Ihrerreise haben die Bahnen auf frühzeitige Konsultation Kundschaft eingeschwenkt o tensivste Marktforsehung. Hauptsache wird es aber ist die vielen Neuerungen beim Anklang finden, dass die Z sprechend frequentiert und Anstrengungen der Bahnen werden. An ihrem Florieren man interessiert, nicht zu Steuerzahler.

Otto Fr

Die künftige Stellung der SBB in der schweizerischen Verkehrswirtschaft

Von Generaldirektor Dr. Karl Wellinger

Nehmen wir die festgestellte Tarifklemme vorweg, die Tatsache also, dass die Bahnen für den Rechnungsausgleich zwar dringender grössere Einnahmen brauchen, dass sie aber durch die sie von allen Seiten bedrängende Konkurrenz daran gehindert werden, ihre Preise im notwendigen Ausmass zu erhöhen. Muss daraus nicht geschlossen werden, dass die Bahnen trotz aller Rationalisierungserfolge gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zu teuer geworden sind, im Konkurrenzkampf einfach ausgehalten werden?

Diese Bewusst spitz formulierte Frage führt uns mitten hinein in die Aufgabe, in den kommenden Jahren eine Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik zu finden.

Nur zwei Teilaspekte seien herausgegriffen: 1. Das Problem der gleichen Startbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger im Konkurrenzkampf und 2. das Problem der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Gleiche Startbedingungen

Man ist sich weitgehend darüber einig, dass die richtige Wahl der Transportmittel weniger durch staatliche Eingriffe als durch möglichst Annäherung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Transportmarkt gewährleistet werden soll. Von da bis zu einem entsprechenden Verhalten, bis zur Verwirklichung, ist aber offensichtlich noch ein weiter Weg zurückzulegen. Für die heute noch herrschende Verwirrung nur einige Beispiele:

Arbeitszeit: Bei den SBB ist nun die 44-Stunden-Woche eingeführt worden. Daneben besteht aber eine Chauffeurverordnung vom 18. Januar 1966, die noch eine wöchentliche Höchst Arbeitszeit von 50 Stunden beziehungsweise von 55 Stunden bei Taxibetrieben vorseht und für den Dienst am Lenkrad 9 Stunden pro Tag erlaubt. Für den Lokomotivführer gilt aber inklusive Vor- und Nacharbeiten schon seit 1918 der 8-Stunden-Tag!

Der Kampf um die Nutzlasten der Lastwagen: Vor bald zwei Jahren ist dem Bundesrat die Forderung nach einer Erhöhung der Nutzlasten mit der Begründung unterbreitet worden, dass damit eine fühlbare Rationalisierung der Strassentransporte beziehungsweise der Tiefhaltung der Tarife möglich sei. Die gesamte Wirtschaft könne so in die Millionen gehende Einsparungen erzielen. Neuestens ist dieses lockende Argument noch mit dem Hinweis ergänzt worden, dass damit die Zahl der auf unseren Strassen rollenden Lastwagen beschränkt werden könne. Was ich aber nirgends gefunden habe, ist das Eingeständnis, dass die unbestreitbar mögliche interne Rationalisierung volkswirtschaftlich keinen Nettogewinn darstellen würde, dass ihr vielmehr ganz erhebliche Mehrkosten in Form eines stark verteuerten Strassenunterhaltes gegenüberstehen würden. Dafür hätten aber eben nicht die Strassentransporteure, sondern die Kantone aufzukommen!

Vorortverkehr: Der zunehmende Agglomerationsverkehr stellt die Vorortbahnen und die SBB einerseits sowie die Strasseneigentümer andererseits vor immer schwieriger werdende Fragen. Obwohl es sich hier ganz offensichtlich um ein Problem handelt, das von den beiden Verkehrsträgern gemeinsam gelöst werden muss, fehlen für eine solche Zusammenarbeit vorläufig noch wichtige Voraussetzungen. Die Privatbahnhilfe ist verhältnismässig bescheiden und unvollständig, und die SBB sind völlig auf sich selbst angewiesen, während für den Bau städtischer Expressstrassen im Durchschnitt 70 Prozent Bundessubventionen zur Verfügung stehen.

Unterschiedliche Struktur und Zielsetzung

Diese und viele andere Ungereimtheiten sind erklärlich aus der so unterschiedlichen Struktur und Zielsetzung beziehungsweise Aufgabenstellung der verschiedenen Verkehrsträger: Auf der einen Seite eine Vielzahl kleinerer und grösserer Strassentransporteure, auf der anderen Seite die SBB und eine Reihe konzessionierter Bahnen. Auf der einen Seite das private Gewerbe, das vom Gesamtverkehr nur gerade das auswählen kann, was interessant und rentabel ist; auf der anderen Seite die öffentlichen Verkehrsunternehmen mit den vier Grundlasten der Betriebs- und Beförderungspflicht, der Tarif- und Fahrplanchpflicht. Und dazu kommt, dass der private Personenverkehr sehr weitgehend ausserökonomischen Beweggründen folgt, das Auto noch immer das wichtigste Status-Symbol ist. (Neueste VW-Regalme: nämlich ein VW, der mehr als 10 000 Fr. kostet!) Es ist deshalb dringend, dass wir die

sich aus diesem Zustand ergebenden Konsequenzen erkennen und die widersprüchliche Haltung, die darin liegt, dass jeder Schweizer in seiner eigenen Unternehmung scharf kalkuliert, im Verkehrswesen aber sorglos einem Lottus huldigt, der uns immer teurer zu stöhnen kommt, überprüfen. Die Aufrechterhaltung eines umfassenden öffentlichen Verkehrsdienstes auf der Schiene und auf der Strasse bei stetig zunehmendem Individualverkehr wird zwangsläufig immer kostspieliger.

Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen unaufschiebbar

Ich möchte lediglich auf ein Bleigewicht hinweisen, welches die Bundesbahnen seit vielen Jahren mitschleppen: die defizitären Verkehre! Gewiss ist es an sich nichts Unnatürliches, wenn eine Firma aus kundendienstlichen Gründen gewisse Artikel führt, die ihre vollen Kosten nicht decken. Das ist lediglich eine Frage der Zweckmässigkeit und des Masses. Nun weist aber die Transportkostenrechnung 1966 der SBB für den Stückgut-, Milch- und Tierverkehr ein Defizit von rund 140 Millionen Franken und für den Berufs- und Schülerverkehr ein solches von zirka 100 Millionen Franken aus. Die neuesten Tarif erhöhungen werden daran wenig ändern, weil es sich hier um besonders lohnintensive Sparten handelt. Um die enormen Beträge (zusammen rund 1 Milliarde!) müssen deshalb die Wagenanhangstarife und die Preise für normale Billette künstlich überhöht werden, um den Ausgleich zu finden. Das ist aber nach dem Gesagten heute nicht mehr tragbar.

Diese wenigen Schlaglichter mögen dartun, dass die eingangs festgestellte Tarifklemme nicht auf dem Eisenbahnbetrieb inhärente Ursachen, sondern weitgehend auf die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zurückzuführen ist.

Zu teuer, um nicht voll ausgenutzt zu werden

Zu dieser Feststellung ist allerdings ein wichtiger Vorbehalt anzubringen. Wenn nämlich die weit über 100 Jahre alte Eisenbahn verglichen mit den jüngeren Verkehrsmitteln immer noch ungeheuer leistungsfähig und zudem sehr sicher und zuverlässig ist, so nur dann einem kostspieligen technischen Apparat, der zu dem laufend erneuert und den modernsten Erkenntnissen angepasst werden muss. So betrachtet ist die Eisenbahn tatsächlich ein sehr «teures» Verkehrsmittel. Dazu kommen die immer grösser werdenden Ansprüche der Kunden hinsichtlich Komfort, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit, die auch im Ausbaugrad zwischen Haupt- und Nebenlinien nur noch verhältnismässig geringe Unterschiede zulassen.

Deshalb kann eine Eisenbahn eben nur dann rentieren, wenn ihre Leistungsfähigkeit vernünftig ausgenutzt wird. Es geht ihr ähnlich wie dem modernen, hochmechanisierten und automatisierten Industriebetrieb, der immer grössere Umsätze braucht. Damit erhält das von Präsident Wichser schon vor Jahren aufgestellte Postulat besondere Bedeutung, wonach die Bahn vor allem dort eingesetzt werden soll, wo sie ihrem Wesen nach stark ist, eben im Massenverkehr.

Wir werden deshalb in Zukunft mit etwas weniger Voreingenommenheit an die Frage herantreten müssen, wo die Bahn wirklich beizubehalten ist und wo sie allenfalls durch einen billiger arbeitenden Strassenverkehrsdienst ersetzt werden kann. Wo eine solche Lösung aus staatspolitischen Gründen nicht in Frage kommt, wird in Zukunft die öffentliche Hand die Kosten übernehmen müssen. Dabei sind wir uns im klaren, dass auch ein Strassenersatzbetrieb nicht immer selbsttragend sein wird.

Ohne Gesamtkonzeption sind Defizite unvermeidlich

Darüber hinaus wird nun aber die ausserordentlich komplexe und zeitraubende Aufgabe der Erarbeitung der Gesamtkonzeption für das Verkehrswesen unseres Landes ungesäumt in Angriff genommen werden müssen. Die Bundesbahnen sind zu einer loyalen und konstruktiven Mitarbeit bereit. Sollte eine solche Konzeption wider alle Hoffnung nicht zustande kommen, so würde das allmähliche Absinken der SBB zu einem chronischen Defizitbetrieb trotz allen Anstrengungen kaum zu vermeiden sein, sofern nicht wenigstens die Probleme der Abgeltung und der Baufinanzierung gelöst werden.

Mangelnde Zusammenarbeit der Verkehrsträger

Schiene und Strasse im Wirtschaftsjahr 1968

Zsr. In der eben erschienen Broschüre der Schweizerische Bankgesellschaft über «Das Schweizerische Wirtschaftsjahr 1968» sind, wie alljährlich, aufschlussreiche Zusammenfassungen über die verschiedensten Branchen unserer Wirtschaft enthalten. So wird u. a. im Verkehrswesen darauf hingewiesen, dass im Berichtsjahr bei den SBB bei stabilem Personenverkehr eine leichte Zunahme des Güterverkehrs festzustellen war. Im Luftverkehr war eine bedeutende Erhöhung des Angebotes an Transportleistungen zu verzeichnen; andererseits erreichte der Güterumschlag in den Basler Rheinhäfen im Jahre 1968 nahezu 8 Mio t, wobei sich bei den festen Brennstoffen der strukturell bedingte Rückgang der Importe verlangsamt hat. Interessant ist auch die Feststellung, dass sich der Güterverkehr auf unseren Binnenseen, entsprechend der Entwicklung der Baulitätigkeit, ebenfalls gut entwickelt hat,

betrug doch im oben zu Ende gehenden Jahr die Transportmenge (vorwiegend Kies, Sand, Bausteine) rund 3 Mio t. Diesen erfreulichen Tatsachen steht das Bedauern des Speditionsgewerbes gegenüber, wonach sich die Hoffnungen auf eine Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger (Reedereien, Luftverkehrsgesellschaften, Bundesbahnen und Auto-transportgesellschaften) bei der Regelung des Angebotes an Frachtraum auch im Jahre 1968 nicht erfüllt haben.

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse bewirkte, dass zuweilen eine Tarifpolitik verfolgt wurde, bei der Rentabilitätsüberlegungen offensichtlich in den Hintergrund traten. Dies ist um so bedauerlicher, als für diese beiden Verkehrsträger dank der Einführung der neuen «Transcontainers» insbesondere bei den Umschlagseinrichtungen neue Probleme entstanden sind. Die zur Manipulation Riesenschiffe benötigten starken Kran- und Hebeanlagen bedingende Kapitalinvestitionen, die der wünschenswerten Zusammenarbeit tragbaren Schranken gehalten werden könnten. Eine engere Fühlungnahme der einzelnen Verkehrsträger, einander dürfte zudem einen raschen und womöglich billigeren Transportlauf gewährleisten. Da die schweizerischen Speditionsunternehmen der internationalen Föderation der Spediteurorganisationen angeschlossen sind, in deren Aufgabenfeld u. a. die Lösung der durch den kombinierten Verkehr hervorgerufenen Probleme gehört, darf erwartet werden, dass der scharfe Konkurrenzkampf sich schliesslich in eine fruchtbringende und allen interessierten Teilnehmern zugute kommende Zusammenarbeit wandelt.

Fortsetzung von Blatt 1

nen im Durchschnitt 4652 Personen von Bern nach Zürich oder eine Brigade. Nach den Verkehrsstrom-Erhebungen verbleibt die Hälfte in Zürich. Die andere Hälfte verteilt sich nach folgenden Richtungen: Schaffhausen 5 Prozent, Chur 12 Prozent, Winterthur 6 Prozent, Frauenfeld 5 Prozent, St. Gallen 12 Prozent, der Rest verbleibt in der Vorortlinie.

Obchon am bisherigen Konzept festgehalten wurde, sind doch etliche Fahrplänenverbesserungen zu registrieren, nicht zuletzt auch die Verbesserungen im Verkehr Bern-St. Gallen.

Neu wird der Morgenschnellzug 103 Genf-Bern-Zürich ab Bern (ab 6.33) zum Nonstopzug bis Zürich.

Inskünftig entfallen die Halte in Olten und Aarau, die aber andere Kompensationen erhalten. In Zürich besteht Anschluss nach St. Gallen (arr. 9.26) und Chur (an 9.53). Die Fahrtzeit nach St. Gallen sinkt unter drei Stunden.

Der nachfolgende Schnellzug 603 (bis her 303) Bern-Zürich mit Abgang 6.42 Uhr neu in Bern wird beschleunigt und bedient alle wichtigen Zwischenstationen.

Als weiterer Morgenstar ist der neue Schnellzug 605 zu betrachten, mit Komposition nach Basel und Zürich. Er kommt von Freiburg her und verlässt Bern 7.26 Uhr und hält lediglich in Olten. Der vordere Teil fährt unverzüglich nach Basel weiter, trifft dort 8.41 Uhr ein und stellt den Anschluss zum TEE-«Helvetia» (nach Frankfurt-Hamburg) her, wie schon früher berichtet. Die Zürcher Komposition erreicht die Limmatstadt kurz nach 9 Uhr, mit Anschlüssen Richtung Chur und St. Gallen.

Morgens fährt nunmehr jede Stunde ein Schnellzug von Bern nach Zürich. Mit diesem Rhythmus wird der Weg zu einem künftigen starren Fahrplan zwischen beiden Zentren vorbereitet.

In der Gegenrichtung erhält der chronisch überlastete Städtelzug 138 Zürich-Bern-Genf (Zürich neu ab 18.00) eine Entlastung, und zwar durch den neuen Schnellzug 136, der in Zürich schon 17.31 Uhr abfährt und zugleich Aarau und Olten bedienen wird, womit deren Wünschen für bessere Verbindungen mit Bern vorerst Rechnung getragen wird. Neue Schnellzugshalte sind auch für Baden und Brugg zu erwähen, aber auch Langenthal und Burgdorf erhalten je zwei neue Schnellzugshalte.

Die bessere Berücksichtigung so wichtiger Regionen im Städteverkehr ist erfreulich. Es werden damit die jüngsten Erklärungen von Bundesrat Bonvin im Nationalrat unterstrichen, wonach durch die Realisierung der Heisterberglinie (Verkürzung der Strecke Bern-Zürich) die Stammlinie Brugg-Baden nicht etwa schlechter, sondern noch besser bedient werden soll.

Bern-Base

Der wichtige neue Morgen-Schnellzug mit Abgang 7.26 Uhr in Bern wurde bereits oben erwähnt. Zu ihm gesellt sich der neue Mittagsschnellzug 617 Bern-Base mit Halt nur in Olten. Ankunft in Base zur geschäftsgünstigen Zeit um 14.04 (bisher 14.27). In der Gegenrichtung wird neu Schnellzug 634 geführt, mit Abgang in Base 17.05 und Ankunft 18.22 in Bern unter Bedienung von Olten.

Im Zeichen des Aufschwunges der Regionen haben die SBB davon abgesehen, Schnellzugshalte im Knotenpunkt Olten zu unterdrücken.

Basel-Bern-Interlaken/Brig

Hier fallen vor allem die Fahrzeitgewinne auf. Zwischen Basel und Bern konnte für alle Schnellzüge eine Stunde gewonnen werden, für Basel-Interlaken sogar zwei Stunden und für Basel-Brig 100 Minuten. Inskünftig fallen für sämtliche Verbindungen zwischen Spiez und Interlaken Zeitgewinne halbeswegs.

Bern-Biel

Mit drei neuen Schnellzügen wird die Zahl dieser Verbindungen im Tag von Bern nach Biel auf 13 und von Biel nach Bern auf 12 gebracht. Alle drei Züge bedienen auch Lys. Der neue Schnellzug 815 verlässt Bern 13.28 und kommt in Biel 13.58 an, Schnellzug 429 zirkuliert zwischen 19.07 und 19.34 Uhr. In der Gegenrichtung ist Schnellzug 420 neu: Biel ab 17.00, Bern an 17.26 Uhr.

Für nahe Zukunft ist ein stündliches Rhythmus im Studium, bei einer Fahrzeit von bloss 25 Minuten zwischen beiden Städten. Auch diese Verbesserungen stehen im Zeichen der besseren Bedienung der Regionen.

Bern-Luzern

Die Emmentaler-Linie erhält ein zusätzliches Schnellzugpaar. Besonders wertvoll ist Zug 172 Bern-Luzern mit Abgang 15.37 in Bern und Anschluss in der Leuchtenstadt an den neuen TEE-«Roland» Richtung Tessin und Mailand.

In der Gegenrichtung wird neu Schnellzug 171 geführt mit Abgang 15.23 in Luzern (dort Anschluss vom Gotthard her) und Anschluss in Bern an den TEE-«Rheingold» Richtung Lausanne (TEE-«Cisalpin» Richtung Paris) und Genf.

Personenzugs- und Abonnementverkehr

Wie schon erwähnt, wird auch der Personenzugsverkehr verdichtet und beschleunigt. Einzelne ungenügend frequentierte Züge mussten jedoch haarscharf gelassen. Das Gesamtkonzept läuft auf crassigen Betrieb auch im Personenzugsverkehr hinaus. Immerhin muss sich der Aussetzende fragen, ob dadurch der Zugsverkehr nicht verspätungsanfällig werden könnte.

Bestimmt zu schätzen wissen werden es die Abonnenten, dass ebenfalls ihre Züge nach Möglichkeit verbessert werden, nachdem die Abonnenten gleichfalls höhere Taxen bezahlen müssen. Aus der Fülle der Neuerungen greifen wir drei Beispiele

dreis Beispiele

heraus. Zwischen Langnau und Bern verkehrt neu Zug 2811 mit Abfahrt 7.09 Uhr in der Emmentaler Metro-pole unter Bedienung aller Zwischenstationen bis Konolfingen; von dort wird Bern ohne Halt 7.48 Uhr erreicht. Burgdorf erhält neu Zug 2512

den sind. Die zur Manipulation Riesenschiffe benötigten starken Kran- und Hebeanlagen bedingende Kapitalinvestitionen, die der wünschenswerten Zusammenarbeit tragbaren Schranken gehalten werden könnten. Eine engere Fühlungnahme der einzelnen Verkehrsträger, einander dürfte zudem einen raschen und womöglich billigeren Transportlauf gewährleisten. Da die schweizerischen Speditionsunternehmen der internationalen Föderation der Spediteurorganisationen angeschlossen sind, in deren Aufgabenfeld u. a. die Lösung der durch den kombinierten Verkehr hervorgerufenen Probleme gehört, darf erwartet werden, dass der scharfe Konkurrenzkampf sich schliesslich in eine fruchtbringende und allen interessierten Teilnehmern zugute kommende Zusammenarbeit wandelt.

(ab 6.59), der in Bern, ohne Zwischenhalte, 7.18 Uhr ankommt. Die Position für den neuen Morgenschnellzug 605 Bern-Base/Zürich verkehrt ab Freiburg (ab 6.50) mit Hi Düttingen, Schmittlen und Flams Anknüpfung in Bern 7.20 Uhr. Gegenüber bisher wird so die Fahrzeit für Abonnenten aus Freiburg nach Bundesstadt von 50 auf 20 Minuten verkürzt; was dies bedeutet, kann der ermessem, der täglich mit der Zr Arbeit fahren muss.

Faktor Publikum

Wie steht es mit den Personen am späteren Abend, schwach frequentiert und tendieren die SBB auf die von Triebwagen um nicht Ballast mitzuführen zu müssen.

Schliesslich möchten wir den Komfort erneut folgen uns schon früher vertreten das Wort sprechen: Direkt des Gepäcks der Flugpassage Flughafen Kloten schliesslich in eine fruchtbringende und allen interessierten Teilnehmern zugute kommende Zusammenarbeit wandelt.

Und wie sieht es in Zukunft Gestaltung des Fahrplanes? Auf diese an den dynamischen Fahrplanchef E. Figini gerichtet erhalten wir die schlagfertige versichtliche Antwort: «Wir in diesem Fahrplan nicht auszuüberlegen schon jetzt, was 1971/1973 weiter verbessern. Diese Haltung möge die Interessenten veranlassen, ihren schon in den Zwischen den Bahnen anzubringen, dann, wenn die Planung r Flüsse ist. An den immer mehr erhalten Fahrplankonzeptionen la ja nur noch wenig ändern, was alles auf die Minute aufeinander gestimmt ist und damit auch leise in den grossen Bahnhöfen tisch ausverkauft, bzw. bei ihrer Seite haben die Bahnen auf frühzeitige Konsultation Kundenschaft eingeschwenkt d tansivete Marktforschung.

Hauptsache wird es aber so die vielen Neuerungen beim I Anknüpfung finden, dass die Zr sprechend frequentiert und d Anstrengungen der Bahnen I werden. An ihrem Florieren i mann interessiert, nicht zu Steuerzahler.

Otto Fra

SCHWEIZ. KATHOLISCH-KONSERVATIVER PRESSEDIENST

(Vgl. IPI Nr. 245, 1968)

Die finanzielle Entwicklung der SBB

Von Generaldirektor Dr. Karl Wellinger

SKK. Nach vielen Jahren mit zum Teil ausserordentlich günstigen Rechnungsbilanzblättern mussten die SBB 1966 erstmals wieder ein Defizit ausweisen (7,6 Millionen Franken ohne Öffnung der gesetzlichen Reserve und ohne Verzinsung des Dotationskapitals, wofür nochmals 30 Millionen nötig gewesen wären). Nachdem 1967 die Rechnung knapp ausgeglichen werden konnte (Überschuss 1.1 Millionen), droht für 1968 wieder ein grösseres Defizit, und für 1969 rechnet das Budget mit einem mutmasslichen Verlust von 15,3 Millionen Franken.

Angesichts dieser Zahlen und der Tatsache, dass sich die Ertragslage der Bundesbahnen in wenigen Jahren so entscheidend verschlechtert hat, stellt sich die Frage, wie es dazu kommen konnte und wie das nun weitergehen soll.

Ueber diese brennenden Fragen sprach am 23. November 1968 Generaldirektor Dr. Karl Wellinger in der konservativ-christlichsozialen Fraktion. Die folgenden Ausführungen — und ein folgender zweiter Teil — sind diesem sehr instruktiven Referat entnommen.

Die Ursachen für die rapide Verschlechterung der Ertragslage

Präsident Gschwind hat bei seinem Ausscheiden aus der SBB-Generaldirektion Ende 1965 in einem Rückblick auf die vorgegangenen 15 Jahre festgestellt, dass etwa in drei gleich lange Perioden eingeteilt werden können:

1951 bis 1955 wuchs die Produktivität schneller als die Löhne, bis 1960 wuchs sie etwa gleich schnell, ab 1960 aber kam die Lohn- und die allgemeine Kostenerhöhung, welche die Überschüsse rasch zusammenschmelzen liess.

Diese Entwicklung wurde durch eine andere überlagert und verstärkt. Etwas weiter ausdifferenzieren können wir feststellen, dass der Transportapparat SBB vor dem Krieg nur mässig, in den Kriegsjahren sogar ausgesprochen schlecht ausgenutzt war. Die Kosten pro Leistungseinheit waren deshalb sehr hoch, die Abschüsse dementsprechend defizitär.

Diese Leistungsreserve kam nun dann allerdings während des Krieges und während der nachfolgenden, völlig unerwarteten und

stürmischen Verkehrsentwicklung sehr zuge. Bis zirka 1960 erreichten wir so eine optimale Auslastung; also minimale Einheitskosten, Produktivität und Rentabilität wuchsen in erfreulichem Mass. Ab 1960 aber wurde die betriebliche Lage kritisch. Die Verkehrszunahme erlitt dem zwischenzeitlich angehaltenen Ausbau der Anlagen voraus. Es zeigten sich mehr und mehr Engpässe, bis dann 1963 — gefördert durch ausserordentliche Umstände — eine eigentliche Transportkrise entstand. In solchen Verhältnissen sinkt nicht nur die Qualität der Leistung, der Betrieb arbeitet auch mit hoch zusätzlichen Unkosten.

Heute ist die Situation wiederum anders: Bei nun fühlbar steigender Kapazität des Apparates ist der Reiseverkehr rückläufig geworden, und die Entwicklung des Güterverkehrs hat sich deutlich verlangsamt. Auf der einen Seite also eine flacher werdende Einnahmekurve, auf der anderen Seite rasch steigende Lohn- und Anlagenunterhaltungskosten. Diese etwas summarische Erklärung der Entwicklung wird durch unsere Transportkostenrechnung recht gut bestätigt. Index der durchschnittlichen Produktionskosten:

Table with 2 columns: Year and Index Value. 1950 = 100, 1964 = 99, 1960 = 86, 1967 = 103

Gewiss werden wir uns davor hüten müssen, die Dinge allzu schwarz zu sehen, und es wäre sicher falsch, die langfristigen Massnahmen auf eine kurzfristige Betrachtungsweise abzustützen. So sind wir uns durchaus bewusst, dass der letztjährige Rückgang im Personenverkehr zum Teil auf vorübergehende Ursachen zurückzuführen ist: Rezession in Deutschland, Pfundabwertung, Nahost-Krise. Trotzdem ergeben aber unsere langfristigen Verkehrsergebnisse gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre nur noch eine sehr gedämpfte Entwicklung, wenn man dem

Wandel der Verkehrsstruktur

und dem wachsenden Konkurrenzdruck Rechnung trägt. Vor allem beginnen sich nun die rasch zunehmende Motorisierung und der Autobahnbau auszuwirken.

Das wird besonders deutlich, wenn wir uns vor Augen halten, dass sich allein von 1950 bis 1967 die Zahl der Personen-

Nutzfahrzeuge je ungefähr verdoppelt hat (Pw von 574 000 auf rund 1,2 Millionen, Lw von 61 400 auf 114 000).

Wenn darüber hinaus von Fachleuten des Strassenverkehrs für die nächsten zehn Jahre eine nachmalige Verdoppelung des Nutzfahrzeugparkes angekündigt wird, so vermag ich den Optimismus nicht mehr ganz zu teilen, wovon trotz einer solchen Entwicklung die Nachfrage gross genug sei, um jedem Verkehrsmittel die Existenz zu sichern. Dabei ist unbestritten, dass der Lastwagen im Nah- und Flächenverkehr absolut unentbehrlich ist. Es ist aber ebenso offensichtlich, dass er immer mehr in die Domäne des Fernverkehrs einbricht. Das zeigt sich zum Beispiel sehr deutlich in der Entwicklung des statistisch erfassbaren grenzüberschreitenden Verkehrs (einschliesslich Abfuhr ab Rheinflüssen und Grenzzustationen), der seit 1950 von 538 000 Tonnen bis 1967 auf rund 5 Millionen Tonnen zugenommen hat! Und nun kommen die Nationalstrassen und die Alpentunnel, die vor allem dem Transitstrassenverkehr ganz neue und ungeahnte Möglichkeiten eröffnen, besonders dann, wenn ihm diese wirklich schnellen und leistungsfähigen Fahrbahnen gratis und franko zur Verfügung gestellt werden sollten. Von einer solchen Konkurrenz würden Verkehrsunternehmungen, die ihre vollen Fahrbahnkosten zu tragen haben, ganz einfach an die Wand gedrückt.

Aus dieser Sicht der Dinge ist die Neujahrsbetrachtung 1968 entstanden, die Präsident Wiescher unter dem Titel

«Wunder sind keine zu erwarten»

in unserer Hauszeitschrift veröffentlicht hat. Er konnte zwar mit Befriedigung darauf hinweisen,

- dass die SBB von 1946 bis 1966 drei Viertel der teuerungsbedingten Mehrkosten auffangen konnten, also nur ein Viertel auf die Preise überwälzen mussten,
- dass die SBB ferner zwischen 1955 und 1967 eine Steigerung der Personen-km um 22 Prozent und der Tonnen-km um 82 Prozent bei praktisch gleichbleibender Zahl von Arbeitsstunden bewältigen konnten.

Er musste aber feststellen, dass trotzdem im gleichen Zeitraum

Table with 2 columns: Category and Percentage. Personalaufwand um 100 Prozent, übrige Aufwand gar um 103 Prozent, Verkehrsbeitrag aber nur um 77 Prozent zugenommen haben.

Darum der Schluss von Präsident Wiescher, dass die weitere massive Zunahme der Kosten, vor allem die Reallohnverbesserung, ohne Tarifherhöhungen nicht mehr ausgeglichen werden könne, dass dafür aber auf dem Feld der freien Marktwirtschaft nur geringer Spielraum vorhanden sei.

Neue Zürcher Zeitung

29.12./800

Im Dienste der Gotthardbahn

Zum Rücktritt von SBB-Kreisdirektor H. Merz

Am 1. Januar 1969 wird in Luzern der Direktor des Kreises II der Schweizerischen Bundesbahnen, Dipl.-Ing. Hermann Merz, in den wohlverdienten Ruhestand treten. Ing. Merz hat den Bundesbahnen in einer erfolgreichen Laufbahn während voller 39 Jahre geleitet. Im Jahre 1903 als Bürger von Beinwil geboren, besuchte er die Kantonschule und das Diplom eines Bauingenieurs verließ. Nach ersten Jahren praktischer Tätigkeit in Ingenieurbüros in Bern und Luzern trat H. Merz im Januar 1930 bei den Bundesbahnen ein und arbeitete zunächst bei der Bauleitung für die Erstellung des Rangierbahnhofes Basel im Mittenfeld. Schon zwei Jahre später rückte er der Strecke näher, die einmal für seinen beruflichen Lebensweg das am meisten behütete und umsorgte Teild der Gotthardbahn. Als zugeordneter Ingenieur und ab 1936 als Bahningenieur in Arth-Goldau betreute er die Festanlagen zum der arnauischen Südbahn und die Zufahrten zum der Gotthard von Thalwil, Luzern und von Rotkreuz bis Erstfeld. Diese für einen jungen und initiativen Ingenieur sehr selbständige Tätigkeit behagte ihm, er gab sie nur ungern auf, als er im Jahre 1940 als Leiter der Tiefbauabteilung nach Luzern berufen wurde.

Ein sehr rascher und erfolgreicher Aufstieg stand ihm bevor, als man ihn 1947 in der Bauleitung der Generaldirektion in Bern mit der Leitung der Sektion für Oberbau betraute. Als heutige Präsident der Generaldirektion, Dipl.-Ing. O. Wiescher, auf den 1. Januar 1948 als Oberingenieur die Leitung der ehemaligen großen Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke übernahm, Zürich, gewählt.

Neue Zürcher Zeitung

29.12./800 (Ausschnitte)

Jahr des Suchens und der Ungewissheit

Ein Rückblick auf die rationalen politische

Verkehrspolitik auf verschiedenen Geleisen

Verkehrspolitik steht unter dem Ruf nach einer umfassenden Konzeption, was nicht hindert, daß sie sich vorerst noch vorwiegend in einzelnen Sektoren vollzieht. Man könnte im Blick auf die Projekte für neue Alpendurchgänge auch sagen: in einzelnen Regionen. Die Erkenntnis, daß ein optimales Zusammenwirken aller Verkehrsträger erforderlich und Doppelspurigkeiten vermieden werden sollten, ist zwar durchaus lebendig; es fehlt aber die politische Kraft, ihre Verwirklichung durchzusetzen. Ansätze lassen sich feststellen in der Veröffentlichung der Studie über die Straßkosten, in der Überprüfung der betriebswirtschaftlichen Grundlagen zahlreicher Privatbahnen oder mit der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Eine umfassende Vorausschau müßte aber die Kapazität der Nationalstrassen und der anderen Verkehrsträger, vor allem der Bahnen, mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen konfrontieren. Der Bund hätte seine Investitionsmittel für Verkehrsbauteile derart steuern einzusetzen, daß sich eine für die Gesamtwirtschaft des Landes zweckmäßige Koordination der Verkehrswege ergibt. Grundsätzlich haben alle Verkehrsmittel durch den Staat eine

gleiche Behandlung zu erfahren, die sich nicht auf ihre finanzielle Lage beschränkt.

Von einer solchen Konzeption des Verkehrs sind wir weit entfernt. So erfahren die verschiedenen Verkehrsträger in der Diskussion über Unterhalt und Unterhalt überhang mit dieser Frage verbunden, insbesondere die Finanzdepartemente, fiskalischen Aspekten gesprochen, aber immer wieder Vorbehalten, daß Kosten nicht bedeutend mehr sein könnten, als die wesentlichen Belastungen und Betriebskosten der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies hindert nicht, daß auf dieser Ebene mit dieser Konzeption der Verkehrswege, dem Bund die Betätigung der Nationalstrassen zu überlassen stehen hier, längst vor einer Verkehrskonzeption Entscheide bevor.

Depeschenagentur

Nun mit Autobus

Bahnbetrieb Bönigen—Interlaken wird eingestellt. An der Altjahrs-Gemeindeversammlung machte Gemeindevorstand Paul Michel die Mitteilung, dass auf den 1. Juni des nächsten Jahres der Bahnbetrieb zwischen Bönigen am Brienzsee und der Nachbargemeinde Interlaken endgültig eingestellt wird. Er wird durch einen Busbetrieb ersetzt, wobei die Schiffsbillette Bönigen—Interlaken auch für die Autos Gültigkeit besitzen. In jeder Richtung werden im Sommerfahrplan täglich 22 Kurse geführt, gegenüber den 18 im bisherigen Fahrplan. Für die einzuschlagende Route und die Haltestellen konnte eine Verständigung erzielt werden, die weitgehend den Interessen der Bevölkerung von Interlaken und von Bönigen entspricht.

Depeschenagentur

Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn

ag (DPA) Mit der Auflösung von sechs ihrer sechzehn regionalen Direktionen will die Deutsche Bundesbahn ihren Betrieb weiter rationalisieren. Der Verwaltungsrat des staatlichen Unternehmens beschloß mit zehn gegen fünf Stimmen der Gewerkschaftsvertreter, Verkehrsminister Georg Leber, einen entsprechenden Vorschlag zur Genehmigung vorzulegen. Aufgeführt werden sollen danach die Bundesbahn-Direktionen in Augsburg, Regensburg, Mainz, Wuppertal, Münster und Kassel.

Depeschenagentur

Electrification de la ligne Bellegarde-Annemasse

La SNCF va entreprendre l'un prochain l'électrification de la ligne à voie unique Bellegarde-Annemasse, par Saint-Julien-en-Genevois. Cette électrification permettra d'améliorer la desserte de la rive du Léman (Thonon et Evian) et d'accélérer, en abrégant leur

Depeschenagentur

Cointrin im Jahre 1967

ag Der Genfer Flughafen Cointrin verzeichnete im Jahr 1967 48 860 Flugzeugbewegungen (Linienverkehr) und 1 842 575 Passagiere (Transit eingeschlossen). Die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm gegenüber dem Vorjahr um 8 Prozent und die Anzahl der Flugzeugpassagiere um 12 Prozent zu. Ferner wurden in Cointrin 17 805 Tonnen Luftfracht ent- und verladen. Die Luftfrachtquote ist gegenüber 1966 um 11 Prozent gesunken, was auf die Aufhebung des Luftautomobiltransportes zwischen Großbritannien und Genf zurückzuführen ist. Die Zuwachsrate im Luftpostverkehr betrug bei einem Total von 3339 Tonnen 26 Prozent. 92 Prozent des gesamten Luftverkehrs wickelte sich mit Strahlflugzeugen ab. Der Flughafen Genf, der von 27 Flugverkehrsgesellschaften regelmäßig angefliegen wurde, steht in Europa leistungsstärkstenmäßig an 16. Stelle im Personenverkehr und an 21. Stelle im Warenverkehr.

Die Betriebsrechnung pro 1967 schloß bei Ausgaben von 15 553 848 Franken mit einem Gewinn von 7 650 404 Franken ab. Die Gewinn- und Verlustrechnung schloß bei 16 149 604 Franken mit einem Nettoverlust von 595 756 Franken (3,7 Prozent der Gesamtausgaben) ab.

Depeschenagentur

Welt-Luftverkehr mit Rekordergebnis

Montreal. Ag. Soweit aus den bereits vorliegenden Statistiken geschlossen werden kann, haben die internationalen Luftfahrtgesellschaften mit dem diesjährigen Verkehr alle Rekorde gebrochen, und dies trotz einer für die Entwicklung der internationalen Luftreisen wenig günstigen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Lage in mehreren Ländern.

Aufgrund von Schätzungen, die von der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) für ihre 116 Mitgliedstaaten veröffentlicht wurden, werden die Gesellschaften in Kursflügen bis Ende Jahr 261 Mio. Passagiere befördert haben, was einem Total von 308 Mrd. Passagier-Kilometer entspricht und eine Steigerung von 12 % bzw. 13 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Flugfracht und das Uebergewicht des Reisegepäcks werden total rund 7940 Mio. tkm und die Post 2430 Mio. tkm erreichen; dies sind 19 % mehr als im Vorjahr. 1968 liefel sich der

CONSERVATIVER PRESSEDIENST

Nr. 245, 1968)

Entwicklung

stürmischen Verkehrsentwicklung sehr zu-
gut. Bis zirka 1960 erreichten wir so eine
optimale Auslastung; als minimale Ein-
heitskosten, Produktivität und Rentabilität
wuchsen in erfreulichem Mass. Ab 1960
aber wurde die betriebliche Lage kritisch.
Die Verkehrszunahme eilte dem inzwischen
kräftig angelegenen Ausbau der Anlagen
voraus. Es zeigten sich mehr und mehr
Engpässe, bis dann 1963 — gefördert durch
ausserordentliche Umstände — eine eigen-
tliche Transportkrise entstand. In solchen
Verhältnissen sinkt nicht nur die Qualität
der Leistung der Betrieb arbeitet auch mit
hohen zusätzlichen Unkosten.
Heute ist die Situation wiederum anders:
Bei nun fühlbar steigender Kapazität des
Apparates ist der Reiseverkehr rückläufig
geworden, und die Entwicklung des Güter-
verkehrs hat sich deutlich verlangsamt. Auf
einer Seite also eine flacher werdende
Einnahmekurve, auf der anderen Seite
rasch steigende Lohn- und Anlagenent-
wicklungskosten. Diese etwas summarische
Erklärung der Entwicklung wird durch unsere
Transportkostenrechnung recht gut bestä-
tigt. Index der durchschnittlichen Produk-
tionskosten:

Table with 2 columns: Year, Index. 1950 = 100, 1964 = 99, 1960 = 86, 1967 = 103

Gewiss werden wir uns davor hüten müs-
sen, die Dinge allzu schwarz zu sehen, und
es wäre sicher falsch, die langfristigen
Massnahmen auf eine kurzfristige Betrach-
tungsweise abzustützen. So sind wir uns
durchaus bewusst, dass der letztjährige
Rückgang im Personenverkehr zum Teil
auf vorübergehende Ursachen zurückzu-
führen ist: Rezession in Deutschland,
Pfundabwertung, Nahost-Krise. Trotzdem
ergeben aber unsere langfristigen Verkehrs-
prognosen gegenüber dem Trend der ver-
gangenen Jahre nur noch eine sehr ge-
dämpfte Entwicklung, wenn man dem

Wandel der Verkehrsstruktur

und dem wachsenden Konkurrenzdruck
Rechnung trägt. Vor allem beginnen sich
nun die rasch zunehmende Motorisierung
und der Autobahnbau auszuwirken.
Das wird besonders deutlich, wenn wir
uns vor Augen halten, dass sich allein von
1950 bis 1967 die Zahl der Personen- und

Deutschenagentur

Cointrin im Jahre 1967

ng Der Genfer Flughafen Cointrin verzeichnete
im Jahr 1967 48 860 Flugzeugbewegungen (Linien-
verkehr) und 1 849 575 Passagiere (Transit eingere-
chnet). Die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm
gegenüber dem Vorjahr um 8 Prozent und die An-
zahl der Flugzeugpassagiere um 12 Prozent zu.
Ferner wurden in Cointrin 17 805 Tonnen Luft-
fracht ent- und verladen. Die Luftfrachtrate ist
gegenüber 1966 um 11 Prozent gesunken, was auf
die Aufhebung des Luftautomobiltransportbeschrän-
kungen Grossbritannien und Genf zurückzuführen
ist. Die Zuwachsrate im Luftpostverkehr betrug
bei einem Total von 3339 Tonnen 26 Prozent. 92
Prozent des gesamten Luftverkehrs wickelte sich
mit Strahlflugzeugen ab. Der Flughafen Genf, der
von 27 Flugverkehrsgesellschaften regelmässig an-
gefliegen wurde, steht in Europa verkehrslage-
mäßig an 16. Stelle im Personenverkehr und an
21. Stelle im Warenverkehr.
Die Betriebsrechnung pro 1967 schloß bei Aus-
gaben von 15 553 848 Franken mit einem Gewinn
von 7 650 404 Franken ab. Die Gewinn- und Ver-
lustrechnung schloß bei 16 149 604 Franken mit
einem Nettoverlust von 695 756 Franken (3,7 Pro-
zent der Gesamtausgaben) ab.

Deutschenagentur

Welt-Luftverkehr mit Rekordergebnis

Montreal. Ag. Soweit aus den bereits vorliegenden
Statistiken geschlossen werden kann, haben die in-
ternationalen Luftfahrtgesellschaften mit dem dies-
jährigen Verkehr alle Rekorde gebrochen, und dies
trotz einer für die Entwicklung der internationalen
Luftreisen wenig günstigen wirtschaftlichen, sozialen
und politischen Lage in mehreren Ländern.
Aufgrund von Schätzungen, die von der Internati-
onalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) für ihre
116 Mitgliedsstaaten veröffentlicht wurden, werden
die Gesellschaften in Kürze bis Ende Jahr 261
Mio. Passagiere befördert haben, was einem Total von
306 Mrd. Passagier-Kilometer entspricht und eine
Steigerung von 12% bzw. 13% gegenüber dem Vor-
jahr bedeutet. Die Flugfracht und das Ubergewicht
an Frachtwaren werden total rund 7940 Mio. t im

Nutzfahrzeuge je ungefähr verdoppelt hat
(Pw von 574 000 auf rund 1,2 Millionen,
Lw von 61 400 auf 114 000).

Wenn darüber hinaus von Fachleuten des
Strassenverkehrs für die nächsten zehn
Jahre eine nachmalige Verdoppelung des
Nutzfahrzeugparkes angekündigt wird, so
vermag ich den Optimismus nicht mehr
ganz zu teilen, wozu doch trotz einer solchen
Entwicklung die Nachfrage gross genug sei,
um jedem Verkehrsmittel die Existenz zu
sichern. Dabei ist unbestritten, dass der
Lastwagen im Nah- und Flächenverkehr
absolut unentbehrlich ist. Es ist aber eben-
so offensichtlich, dass er immer mehr in
die Domäne des Fernverkehrs einbricht.
Das zeigt sich zum Beispiel sehr deutlich
in der Entwicklung des statistisch erfass-
baren grenzüberschreitenden Verkehrs (ein-
schliesslich Abfuhr ab Rheinhöfen und
Grenzstationen), der seit 1950 von 538 000
Tonnen bis 1967 auf rund 5 Millionen Ton-
nen zugenommen hat! Und nun kommen
die Nationalstrassen und die Alpentunnel,
die vor allem dem Transistrasstrassenver-
kehr ganz neue und ungeahnte Möglichkeiten
eröffnen, besonders dann, wenn ihm diese
schnellen und leistungsfähigen Fahrpläne
wirklich gratis und franko zur Verfügung
gestellt werden sollten. Von einer solchen
Konkurrenz würden Verkehrsunternehmen,
die ihre vollen Fahrplänekosten zu
tragen haben, ganz einfach an die Wand
gedrückt.

Aus dieser Sicht der Dinge ist die Neu-
jahrsbetrachtung 1968 entstanden, die Präsi-
dent Wiescher unter dem Titel

«Wunder sind keine zu erwarten»

in unserer Hauszeitschrift veröffentlicht
hat. Er konnte zwar mit Befriedigung dar-
auf hinweisen,

- dass die SBB von 1946 bis 1966 drei
mal die Leistungsfähigkeit des Bahn-
kosten aufbringen konnten, also nur ein
Viertel auf die Preise überwälzen mus-
sten,
- dass die SBB ferner zwischen 1955 und
1967 eine Steigerung der Personen-km
um 22 Prozent und der Tonnen-km um
82 Prozent bei praktisch gleichbleibender
Zahl von Arbeitsstunden bewältigen
konnten.

Er musste aber feststellen, dass trotzdem
im gleichen Zeitraum

Table with 2 columns: Category, Percentage. Personalaufwand um 100 Prozent, übrige Aufwand gar um 103 Prozent, der Verkehrsleistung aber nur um 77 Prozent

zugenommen haben. Also auch hier das
Bild der sich trotz allen Rationalisierungs-
erfolgen weit öffnenden Kostenschere.
Darum der Schluss von Präsident Wicher-
ser, dass die weitere massive Zunahme der
Kosten, vor allem die Reallohnverbesser-
ung, ohne Tarifierhöhungen nicht mehr
ausgeglichen werden könne, dass dafür aber
auf dem Feld der freien Marktwirtschaft
nur geringer Spielraum vorhanden sei.

Deutschenagentur

Neue Zürcher Zeitung
29.12./800
Im Dienste der Gotthardbahn
Zum Rücktritt
von SBB-Kreisdirektor H. Merz

Am 1. Januar 1969 wird in Luzern der Direktor
des Kreises II der Schweizerischen Bundesbahnen,
Dipl. Ing. Hermann Merz, in den wohlverdienten
Ruhestand treten. Ing. Merz hat den Bundes-
bahnen in einer ergebnisreichen Laufbahn während
voller 39 Jahre geleitet. Im Jahre 1903 als Bürger
von Beinwil geboren, besuchte er die Kantons-
schule in Aarau und die ETH in Zürich, die er im Jahre
1928 mit dem Diplom eines Bauingenieurs verließ.
Nach ersten Jahren praktischer Tätigkeit in Inge-
nieurbüros in Bern und Luzern trat H. Merz im
Jahre 1930 bei den Bundesbahnen ein und ar-
beitete zunächst bei der Bauleitung für die Er-
stellung des Rangierbahnhofes Basel im Mitten-
zerfeld. Schon zwei Jahre später rückte er der
Strecke Schöhr, die einmal für seinen beruflichen
Lebensweg das am meisten behütete und umsorgte
Klein- und Mittelbahnen-Netz der Schweiz dar-
stellt, zu. Er leitete die Bauarbeiten an der
Arth-Goldau betriebe er die festen Anlagen
der angrenzenden Südbahn und die Zufahrten zum
Gotthard von Thalwil, Luzern und von Rotkreuz
bis Erstfeld. Diese für einen jungen und initiativen
Ingenieur sehr selbständige Tätigkeit behagte ihm,
er gab sie nur ungern auf, als er im Jahre
1940 als Leiter der Tiefbauabteilung nach Luzern
berufen wurde.

Ein sehr rascher und erfolgreicher Aufstieg
stand ihm bevor, als man ihn 1947 in der Bau-
abteilung der Generaldirektion in Bern mit der
Leitung der Sektion für Oberbau betraute. Als der
heutige Präsident der Generaldirektion, Dipl. Ing.
O. Wiescher, auf den 1. Januar 1948 als Ober-
ingenieur der Leitung der ehemaligen großen Ab-
teilung für Bahnbau und Kraftwerke übernahm,
Zürich, gewählt.

riekte H. Merz zu seinem Stellvertreter auf. Kaum
vierzehn Tage im Amte, traten in der Bauabtei-
lung in Luzern unerwartete Mutationen auf, und
die Generaldirektion wählte H. Merz dank dem tief-
reichen praktischen Erfahrungen sowohl im Tief-
bau als im Oberbau zum Oberingenieur des Krei-
ses II. Dieses Amt bekleidete er während der fol-
genden sechs Jahre mit großer Umsicht und
Sachkenntnis, bis ihn Generaldirektion und Ver-
waltungsrat als bestausgewiesenen Fachmann dem
Bundesrat auf den 1. Januar 1954 zur Wahl zum
Kreisdirektor in Luzern vorschlagen konnten.

Als neuer «Gotthardbahndirektor» war H. Merz
in seinem Element. Mit seinem soliden fachlichen
Rüstzeug, seinem aufgeschlossenem, zielbewußten
und doch stets freundlichen Wesen hat er sich bei
seinen vorgesetzten Stellen unentwegt für hant-
liche, betriebliche und trakzionstechnische Verbesse-
rungen unserer wichtigsten Nord-Süd-Transversale
und der übrigen Strecken des Kreises II eingesetzt.
In seiner kultivierten Art verstand er es aber auch,
mit seinen Mitarbeitern und den Behörden der
Kantone seines Tätigkeitsgebietes angenehme Be-
ziehungen zu pflegen und sich darüber hinaus einen
großen Freundeskreis zu schaffen. Ob er im Kreise
seiner Freunde saß, mit Umsicht und Sachkenntnis
eine Sitzung präsiidierte, oder ob er vernünftig
mit vereistem Schmutzbarthaftig seine Pfeife
rauchend, dem Antozervat in Gäschen und die
Schneeräumungsarbeiten am Gotthard verfolgte,
stets beeindruckte er durch die ruhige, gepflegte
und doch humorvolle Art seines Umganges mit
allen, die ihm begegneten.

H. Merz wird im Bewußtsein in den Ruhestand
treten können, an der Schaffung bleibender Werte
für die Bundesbahnen maßgebend mitgeholfen zu
haben. Die Entlastung von seinen Aufgaben und
seiner Verantwortlichkeiten geistige und körperliche
Frische werden ihm nunmehr erlauben, in ver-
merktem Maße seinen anderweitigen vielseitigen
Interessen nachzugehen und das Otium cum
dignitate auf etwas später zu verschieben. — Zum
neuen Direktor des Kreises II der SBB hat der
Bundesrat Dipl. Ing. R. Zolliker, bisher Ober-
ingenieur der Bauleitung des Kreises III in
Zürich, gewählt.

Neue Zürcher Zeitung
29.12./800
(Ausschnitte)

Jahr des Suchens und der Ungewißheit
Ein Rückblick auf die eidgenössische Politik 1968

Verkehrspolitik
auf verschiedenen Geleisen

Verkehrspolitik steht unter dem Ruf nach
einer umfassenden Konzeption, die nicht hin-
dert, daß sie sich vorerst noch vorwiegend
in einzelnen Sektoren vollzieht. Man könnte
im Blick auf die Projekte für neue Alpen-
durchgänge auch sagen: in einzelnen Regio-
nen. Die Erkenntnis, daß ein optimales Zu-
sammenwirken aller Verkehrsträger verwick-
licht und Doppelspurigkeiten vermieden wer-
den sollten, ist zwar durchaus lebendig; es
fehlt aber die politische Kraft, ihre Verwirk-
lichung durchzusetzen. Ansätze lassen sich
feststellen in der Veröffentlichung der Studie
über die Straßbenkosten, in der Ueber-
prüfung der betriebswirtschaftlichen Grund-
lagen zahlreicher Privatbahnen oder mit der
Abteilung gemeinwirtschaftlicher Leistungen
des öffentlichen Verkehrs. Eine umfassende
Vorausschau müßte aber die Kapazität der
Nationalstrassen und der anderen Verkehrs-
träger, vor allem der Bahnen, mit dem zu
erwartenden Verkehrsaufkommen konfrontie-
ren. Der Bund hätte seine Investitionsmittel
für Verkehrsbauteile derart sterner einzu-
setzen, daß sich eine für die Gesamtwirtschaft
des Landes zweckmäßige Koordination der
Verkehrswege ergibt. Grundsätzlich haben
alle Verkehrsmittel durch den Staat eine
gleiche Behandlung zu erwarten und unge-
kehrt für ihre finanzielle Selbsterhaltung zu
sorgen.
Von einer solchen umfassenden Konzeption
des Verkehrs sind wir noch weit ent-
fernt. So erfahren die Nationalstrassen eine
weitgehend isolierte Beurteilung, die sich etwa
in der Diskussion über die Kosten für Betrieb
und Unterhalt äußert sowie im Zusammen-
hang mit dieser Frage über die Benützung-
gebühren, insbesondere für die Alpentunnel.
Eine Expertenkommission des Eidgenös-
sischen Finanzdepartementes hat sich unter rein
fiskalischen Aspekten gegen Gebühren aus-
gesprochen, aber immerhin unter den wesent-
lichen Vorbehalten, daß das Nationalstrassen-
netz nicht bedeutend erweitert wird, die Bau-
kosten nicht namhaft steigen und der Bund
keine wesentliche Belastung mit Unterhalts-
und Betriebskosten der Nationalstrassen er-
fährt. Dies hindert nicht, daß man auf politi-
scher Ebene mit dieser These der Gebühren-
freiheit operiert, zugleich aber dennoch Er-
weiterungen des Netzes verlangt und ver-
sucht, dem Bund die Betriebskosten der Na-
tionalstrassen zu überbinden. Dem Bundesrat
stehen hier, längst vor der Verwirklichung
einer Verkehrskonzeption, manche schwierige
Entscheidung bevor.

Dr. Max Strauss

Die Ostschweiz

25.5.

Die Bundesbahnen auf dem Wege zur «Gesundschrimpfung»?

Ein Gespräch unseres Bundesstadredaktors mit SBB-Generaldirektor Dr. Kurt Wellinger

Ist unser nationales Bahnunternehmen an einem Wendepunkt angelangt? Diese Frage ist heute in einem doppelten Sinne berechtigt: erstens stellt sich gebietlicher als je die Aufgabe einer rationalen Verteilung zwischen Schiene und Straße, und zweitens sind für die SBB die fetten Jahre vorüber, auch sie fahren in die roten Zahlen.

Die Frage nach der Zukunft der Eisenbahn, der Privatbahnen wie der Bundesbahnen, ist gestellt, und sie wird noch akzentuierter durch eine Welle von Verstaatlichungsbegehren. Man kann die damit zusammenhängenden Probleme nicht mehr isoliert als bloße Bahnprobleme betrachten, sondern muß sie im gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang sehen. Bahnfragen sind nicht mehr nur Anliegen und Sorgen der Fachleute, sie betreffen uns alle. Damit wir uns aber ein Urteil über ihre Tragweite bilden können, müssen wir die Fachleute anhören. Im folgenden sollen einige bahnpolitische Aufgaben und Perspektiven, welche die Leitung der Bundesbahnen zurzeit beschäftigen, von kompeteter Stelle erläutert werden. Wir danken Herrn Generaldirektor Wellinger im Namen unserer Leser, daß er sich bereit erklärt hat, unsere Fragen zu beantworten.

Hans Will

Eine neue Bahnkonzeption?

Frage: Es ist heute viel die Rede von der Notwendigkeit einer «neuen Bahnkonzeption». Verbirgt sich dahinter die Vorstellung einer «Leistungskonzentration» nach dem Muster der PTT, welches sich bei näherem Zusehen als Leistungs-«A b b a u e n t w i p p t»? Oder planen die SBB eine «Gesundschrimpfung» ihres Apparates, zum Beispiel durch Stilllegung einzelner Linien und Stationen bzw. deren Reduktion auf bloßen Güterverkehr?

Antwort:

In der Tat prüfen und planen wir verschiedene neue Konzeptionen, die alle dem gleichen Ziel dienen: dem Angebot zeitgemäßer Leistungen zu konkurrenzfähigen Preisen. Einerseits gilt es, die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse und die technischen Möglichkeiten der nächsten 10 bis 20 Jahre zu berücksichtigen und auszunutzen; andererseits beschäftigen wir uns aber in enger Zusammenarbeit mit dem internationalen Eisenbahnverband auch mit «der Eisenbahn der Zukunft», einem voraussichtlich weitgehend automatisierten und kybernetisierten Beförderungssystem.

Was nun die Planung für die nähere Zukunft betrifft, so erstreckt sich diese grundsätzlich auf das ganze vorhandene Netz mit all seinen Linien und Bahnhöfen sowie auf alle Verkehrsarten und Leistungen. Wie jedes Unternehmen muß aber auch die Bahn, die ja nicht mehr alleiniger Verkehrsträger ist, ständig prüfen, wie sich ihre Produkte verkaufen lassen, zu einem guten oder schlechten Preis, oder ob sie überhaupt nicht mehr gefragt werden. Je nach der voraussehbaren Entwicklung wird deshalb eine Anpassung und allenfalls eine Einschränkung des Angebotes ins Auge zu fassen sein, die auch die Aufhebung einzelner Stationen oder Linien umfassen kann, deren Verkehr zusammengeschrimpt ist. Dabei wird von Fall zu Fall zu prüfen sein, ob auf eine öffentliche Verkehrsbedingung überhaupt verzichtet werden kann oder ob sie auf der Straße sichergestellt werden soll.

Frage: Es gibt also bei der SBB wie bei fast allen Dienstleistungsbetrieben neben «Stützleistungen» auch unrentierbare, d. h. defizitäre Dienstleistungen und Leistungen. Welche sind defizitär?

Sollen die defizitären künftig nach rein betriebswirtschaftlichen und kaufmännischen Gesichtspunkten eingeschränkt werden oder wird primär die volkswirtschaftliche Bedeutung der Betr. Bahnleistung für das Land oder einen Landesteil berücksichtigt?

Antwort:

An sich ist es durchaus natürlich, wenn eine Unternehmung aus kundendienstlichen Überlegungen Produkte auf den Markt bringt, die ihre vollen Kosten nicht decken. Das Ganze ist einfach eine Frage des Maßes. Die Bundesbahnen schleppen aber schon seit Jahren ein immer schwerer werdendes Bleigewicht mit sich: Stückgut-, Milch- und Tierverkehr verursachen heute ein Defizit von rund 140 Mio Fr. im Jahr, und der Fehlbetrag des Berufs- und Schülerverkehrs erreicht eine Größenordnung von rund 100 Mio Fr.

Konnten früher diese Verluste durch entsprechend hoch angesetzte Preise für den Wagenladungs- und allgemeinen Personenverkehr ausgeglichen werden, so ist das bei der heutigen Konkurrenzsituation nur noch teilweise oder überhaupt nicht mehr möglich. Es gilt also, einen Ausweg zu finden. Wenn aus staatspolitischen, volkswirtschaftlichen oder anderen Gründen eine entsprechende Tarifierhöhung oder die Einschränkung der stark defizitären Verkehrswege nicht möglich ist, dann müssen in Zukunft auch die Bundesbahnen für diese gesamtwirtschaftlichen Leistungen entschädigt werden.

Frage: Gilt also, nebst anderen Axiomen, der Grundsatz, daß Leistungen der SBB dort abgebaut werden sollen, wo anstelle der Bahn ein anderes Verkehrsmittel die besten Dienste leisten kann? Das Bekannnis zu diesem Grundsatz wäre gleichbedeutend mit dem Bekannnis zu einer verkehrswirtschaftlichen Gesamtkonzeption, die anstelle des Kampfes oder gegen alle zu treten hätte. Aber nach welchen Kriterien soll entschieden werden, welches im konkreten Fall die besten Dienste sind? Und wer bestimmt allenfalls diese Kriterien?

Antwort:

Die soeben erwähnte «Abgeltung» wird u. E. nur dann zur Anwendung kommen dürfen, wenn nicht ein anderes Verkehrsmittel die als unentbehrlich erachteten Leistungen billiger und zweckmäßiger erbringen kann als die Bahn. Das kann z. B. der Fall sein auf einer Nebenlinie, wo infolge der stetig zunehmenden Motorisierung der Perso-

unterschritten hat. Andererseits beginnt sich die Erkenntnis durchzusetzen, daß im Vorortverkehr großer Agglomerationen die Eisenbahn dank ihrer Leistungsfähigkeit und ihres geringen Platzbedarfes vermehrt zum Einsatz kommen sollte.

Ein solches gegenseitiges Sich-Ergänzen und -Ersetzen kann tatsächlich als Teil einer sinnvollen verkehrswirtschaftlichen Gesamtkonzeption betrachtet werden. Welche Lösung im Einzelfall zu wählen ist, werden natürlich nicht die Bahnen allein bestimmen können. Zwischen ihnen, den Fachleuten des Straßenverkehrs sowie den Regional- und Landesplanern wird eine enge Zusammenarbeit zustande kommen müssen, ein nicht ganz einfacher Prozeß, der durch die Bildung eines eigentlichen Eidgenössischen Verkehrsdepartementes sicher beschleunigt werden könnte. So oder anders wird aber am Ende aller fachmännischen Bemühungen ein politischer Entscheid zu fällen sein.

Das Gares-Centres-System

Frage: Im Rahmen ihrer Bemühungen um die Erhaltung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens arbeiten die Bundesbahnen dem Vernehmen nach an einer neuen Betriebskonzeption. Das in Holland und anderen Ländern bereits eingeführte sog. GC-System (Gares-Centres) bildet einen Bestandteil dieser Planung. Worin besteht dieses System, welches sind seine Besonderheiten und wie soll es funktionieren?

Antwort:

Der enorme Verkehrsanstieg seit Beginn der 50er Jahre führte auf unserem engmaschigen Netz mit den vielen Knoten zu Engpässen, welche die planmäßige Betriebsabwicklung mehr und mehr beeinträchtigten und zudem hohe Kosten verursachten. Dies veranlaßte uns bereits vor Jahren, die gesamte Betriebsorganisation für den Reise- und Güterverkehr zu überprüfen und eine umfassende Planung einzuleiten. Wir streben dabei an, die verschiedenen Verkehrsströme und -arten zu entflechten, die Zugbildung zu vereinfachen sowie vermehrt von der individuellen Maßarbeit auf einen Normbetrieb überzugehen.

Das Gares-centres-System ist nur ein Bestandteil der Gesamtkonzeption Güterverkehr, die neben dem Frachtstückgut auch den Wagenladungs- und den Schnellgutverkehr umfaßt. Heute wird das Frachtstückgut bis in die äußersten Verastelungen auf der Schiene befördert und in rund 45 Zentren umgeladen und neu gruppiert. Die einzelnen Stationen können mehreren Zentren angeschlossen sein. Der Aufwand für die Manipulation der Güter und die Rangierung der Frachtstückgut-

wagen ist sehr groß und verursacht die hohen Verluste dieser Verkehrsparte. Die beabsichtigte Neuorganisation ist auf die schweizerischen Verhältnisse ausgerichtet und entspricht nur zum Teil den im Ausland bekannten Systemen. Der Grundgedanke besteht darin, die Eisenbahn und den Lastwagen entsprechend ihrer wirtschaftlichen und betrieblichen Eignung in die Transportkette einzuschalten. Die Schweiz wird in rund 40 Zonen mit je einem Gruppenbahnhof und einer bestimmten Anzahl Zonenstationen eingeteilt. Als Gruppenbahnhöfe werden bestehende Güteranlagen in größeren Agglomerationen bestimmt. In ihren Güterhallen werden einerseits die Orts Güter angenommen und ausgeliefert und andererseits die Güter von den Zonenstationen gesammelt und in Güterwagen mit Bestimmung nach anderen Gruppenbahnhöfen verladen sowie ankommende Güter ausgeladen und für die Verteilung in die Zone bereitgestellt. Der Austausch der Frachtstückgüter zwischen Gruppenbahnhöfen erfolgt auf der Schiene, und zwar vorwiegend in der Nacht.

Das Sammeln und Verteilen in der Zone hingegen ist weitgehend auf der Straße vorgesehen, wobei grundsätzlich die Güterschuppen der Zonenstationen angefahren werden, Kunden mit größeren Verkehrsaufkommen aber auch direkt bedient werden können. In bestimmten Fällen und wenn sinnvoll sollen auch Zonenstationen auf der Schiene bedient werden.

Frage: Mit dem neuen GC-System sind bereits im Raume Zug und Bern Versuche gemacht worden und ein weiterer Versuch wird u. W. in der Region Bellinzona vorbereitet. Sind die Resultate der Versuche ermutigend?

Antwort:

Bei diesen Versuchen geht es darum, den praktischen Ablauf aller Transportphasen in der neuen Organisation und die Kosten der Straßentransporte sicher beurteilen zu können. Wir stellten bisher fest, daß die Organisation gut spielt und die Frachtstückgüter rascher befördert werden. Die kurze Zeitspanne ermöglicht aber, vor allem in bezug auf die kostenmäßigen Auswirkungen, noch kein abschließendes Urteil. Abschließend sei festgehalten, daß die Einführung des Gares-centres-Systems in den Knotenpunkten zahlreiche und z. T. umfangreiche bauliche Anpassungen und deshalb eine sehr lange Einführungszeit verlangt.

Frage: Plant die Generaldirektion der SBB im Zuge der Einführung des GC-Systems einen SBB-eigenen Straßentransport?

Antwort:

Diese Frage ist noch nicht entschieden. Vom Grundgedanken einer sinnvollen Zusammenarbeit von Schiene und Straße ausgehend, möchten wir wenn möglich nicht einen eigenen Straßentransportdienst mit allem Drum und Dran einrichten. Wir möchten vielmehr in erster Linie unsere bisherigen Partner, die Ortscomannoneure und Bahnspediteure, für die Sammel- und Verteildienste auf der Straße verpflichten. Vorerst bleiben aber noch viele Einzelfragen abzuklären, auf die uns auch die schon erwähnten Versuchsbetriebe eine Antwort geben sollen.

Ostschweizer Bahnfragen

Frage: Wann kann der im Bau befindliche neue Bahnhof Weesen in Betrieb genommen werden? Wann wird die Sanierung im Raume Ziegelbrücke-Gäsi abgeschlossen werden?

Antwort:

Bekanntlich geht es bei der Sanierung im Raume Ziegelbrücke-Gäsi darum, die heutige, in einer engen S-Kurve liegende einspurige Linie durch eine schlank geführte Doppelspur zu ersetzen, an die auch der neue Bahnhof Weesen zu liegen kommt. Das Gesamtprojekt, zu dem auch eine bedeutende Erweiterung des Bahnhofes Ziegelbrücke gehört, wurde 1962 auf rund 32,7 Mio Fr. veranschlagt. Diese umfangreichen Arbeiten machen gute Fortschritte, so daß die neuen Anlagen zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1969 in Betrieb genommen werden können. Damit wird die neue Linie um rund 600 m kürzer und die Streckengeschwindigkeit kann von 75 auf 125 km/h gehoben werden.

Frage: Welches ist der Stand des Ausbaus auf der Strecke Mühlehorn-Murg? Im SBB-Budget figuriert derzeit nur der Doppelspurausbau der Teilstrecke Tiefenwinkel-Murg, so daß weiterhin ein Einspur-Engpaß verbleibt, der allerdings durch Fernsteuerung von Mühlehorn aus entschärft wird. Wie sieht der Zeitplan für den Ausbau der ganzen Strecke Mühlehorn-Murg aus? Wann wird die Station Mühlehorn ausgebaut? Welches sind die weiteren Ausbaupläne der SBB im Raume Ostschweiz?

Antwort:

Dank dem Umstand, daß der Unterbau anlässlich der Durchbohrung des neuen Walenseitunnels schon weitgehend vorbereitet werden konnte, ist es möglich, den 1,6 km langen Abschnitt Tiefenwinkel-Murg ebenfalls auf den Fahrplanwechsel

werden kann oder konzentriert man sämtliche Anstrengungen nur auf den Gotthard?

Wenn ja, welcher Variante Tödi-Graina oder Splügen ist betriebswirtschaftlich und eisenbahnpolitisch der Vorzug zu geben?

Ist es nicht zweckmäßiger, anstatt nur auf die Karte Gotthard und BLS zu setzen, auch eine Flachbahn mit höchster Leistungsfähigkeit ins Auge zu fassen, abgesehen davon, daß die süddeutschen Zubringerlinien die schon stark befahrene Rheintalroute (via Basel) entlasten und der Ostschweiz endlich den direkten Anschluß ans internationale Bahnnetz ermöglichen?

Antwort:

Bekanntlich gibt es eine ganze Reihe von Vorschlägen für den Ausbau bestehender oder den Bau neuer, die Alpen durchquerender Eisenbahnen. Von Osten nach Westen sind es die Projekte Splügen, Tödi-Graina, Gotthard-Basis, Gotthard-West und Lötschberg-Basis, während der zweispurige Ausbau der heutigen Lötschberglinie mehr als Überbergangsstadium zu bewerten ist. Es war deshalb richtig, daß das EVED eine Expertenkommission mit dem Vergleich und der Herausarbeitung der Vor- und Nachteile dieser Varianten beauftragt hat. Bevor die Ergebnisse dieser umfangreichen Studien vorliegen, ist eine abschließende Beurteilung nicht möglich. Immerhin gibt es einige Voraussetzungen und Zusammenhänge, welche eine ganz unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Vorschläge erkennen lassen.

1. Ganz unabhängig davon, welche Lösung schließlich gewählt wird, ist davon auszugehen, daß es sich hier nicht um ein innerschweizerisches Problem, sondern um eine Frage von europäischem Range handelt. Jede Variante wird sehr hohe Kosten verursachen, die durch den schweizerischen Ziel- und Quellverkehr allein wohl niemals gerechtfertigt werden könnten. Eine solche neue Linie ist also auf den internationalen Transverkehr angewiesen, der um so mehr an die Kosten beiträgt, je länger die schweizerische Durchlaufstrecke ist.
2. Ganz abgesehen vom handgreiflichen wirtschaftlichen Interesse hat die Schweiz mit dem Bau der Gotthardbahn und später der Lötschberg/Simplonlinie im internationalen Nord-Südverkehr eine Verpflichtung übernommen, deren Erfüllung schon bisher eine laufende Verbesserung der Anlagen verlangt hat. Erst recht werden im Zeichen der europäischen Integration weitere und ununterbrochene Anstrengungen notwendig sein, um den wachsenden Verkehr bewältigen zu können.
3. So betrachtet und unter realistischer Einschätzung des großen Zeitbedarfes für die Vorbereitung und den Bau einer neuen Alpentransversale war es notwendig, sich ein Nah- und ein Fernziel zu stecken. Die erste Phase, d. h. die Arbeiten im Hinblick auf das Nahziel sind seit etwa 15 Jahren in vollem Gange. Sie umfassen den laufenden Ausbau der ausländischen und schweizerischen Zufahrtslinien zur Gotthard- und zur Lötschberg-Simplonroute sowie die Steigerung der Leistungsfähigkeit der eigentlichen Bergstrecken.

Nachdem an den beiden Steiltrampen der Gotthardlinie die letzten Möglichkeiten einmal ausgeschöpft sein werden, dürfte es — obwohl die Lenkung des Verkehrs über die Gotthard- oder Simplonroute nur zum kleinsten Teil in unserem Ermessen liegt — sinnvoll sein, als Überbergangsmäßnahmen bis zum Bau einer der vorgeschlagenen neuen Basislinien den verhältnismäßig rasch durchführbaren Bau des zweiten Geleises auf den Lötschbergbrampfen ins Auge zu fassen. Die Übernahme der BLS durch den Bund scheint dafür keine unbedingte Voraussetzung zu sein. Hingegen gehört dazu, und das muß immer wieder betont werden, der Ausbau des Grenzüberganges Brig/Domodossola, der aber eine definitive Einigung Italiens und der Schweiz über die Abwicklung der Zollformalitäten, verlangt.

4. Im Hinblick auf den voraussehbaren Abschluß der ersten Phase stellte sich schon vor einiger Zeit die Frage des weiteren Vorgehens, d. h. der Festlegung des Fernzieles. Da mit dem geschilderten Ausbau die eigentlichen Bergstrecken als schwächste Glieder der Kette übrig bleiben, lag der Gedanke nahe, diese Engpässe durch eine Gotthard-Basislinie auszumengen, eine Linie, die in der Achse eines natürlichen und des bisher stärksten Verkehrsstromes und der bis heute systematisch ausgebauten in- und ausländischen Zufahrtstrecken und Grenzbahnhöfe liegt. So betrachtet handelt es sich um eine logische Weiterführung der Arbeiten der ersten Phase, um einen fließenden Übergang vom Nah- auf das Fernziel.
5. Demgegenüber bedeutet vor allem der Bau einer Splügenbahn etwas völlig Neues. Zwischen Gotthard und Brenner liegend, könnte sie sich einen hinreichenden Verkehrsanteil, wenn überhaupt, so nur durch entsprechende Anpassung aller Zufahrten und den Bau neuer Grenzbahnhöfe verschaffen. Damit wird aber ein solches Projekt sehr umfangreich, kostspielig und zeitraubend. Vor allem fällt auch ins Gewicht, daß die Auswirkungen weit über die Schweizer Grenzen hinausreichen, daß m. a. W. eine Realisierung verbindliche Abmachungen mit Deutschland, Österreich und Italien über entsprechenden Ausbau ihrer Bahnen voraussetzt.

Mit diesen Hinweisen soll — wie einleitend bemerkt — kein Urteil gefällt werden. Sie sollen

Die Bundesbahnen auf dem Wege zur «Gesundshrimpung»?

Ein Gespräch unseres Bundesstadtrektors mit SBB-Generaldirektor Dr. Kurt Wellinger

Ist unser nationales Bahnunternehmen an einem Wendepunkt angelangt? Diese Frage ist heute in einem doppelten Sinne berechtigt: erstens stellt sich gebieterischer als je die Aufgabe einer rationellen Verkehrsleistung zwischen Schiene und Straße, und zweitens sind für die SBB die letzten Jahre vorüber, auch sie fahren in die roten Zahlen.

Die Frage nach der Zukunft der Eisenbahn, der Privatbahnen wie der Bundesbahnen, ist gestellt, und sie wird noch akzentrierter durch eine Welle von Verstaatlichungsbegehren. Man kann die damit zusammenhängenden Probleme nicht mehr isoliert als bloße Bahnprobleme betrachten, sondern muß sie im gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang sehen. Bahnfragen sind nicht mehr nur Anliegen und Sorgen der Fachleute, sie betreffen uns alle. Damit wir uns aber ein Urteil über ihre Tragweite bilden können, müssen wir die Leitung der SBB hören. Im folgenden sollen einige bahnpolitische Aufgaben und Perspektiven, welche die Leitung der Bundesbahnen zurzeit beschäftigen, von kompetenter Stelle erläutert werden. Wir danken Herrn Generaldirektor Wellinger im Namen unserer Leser, daß er sich bereit erklärt hat, unsere Fragen zu beantworten.

Hans Wili

Eine neue Bahnkonzeption?

Frage: Es ist heute viel die Rede von der Notwendigkeit einer neuen Bahnkonzeption. Verbirgt sich dahinter die Vorstellung einer «Leistungskonzentration» nach dem Muster der PTT, welches sich bei näherem Zusehen als Leistungs-Abbau empupft? Oder planen die SBB eine «Gesundshrimpung» ihres Apparats, zum Beispiel durch Stilllegung einzelner Linien und Stationen bzw. deren Reduktion auf bloßen Güterverkehr?

Antwort:

In der Tat prüfen und planen wir verschiedene neue Konzeptionen, die alle dem gleichen Ziele dienen: dem Angebot zeitgemäßer Leistungen zu konkurrenzfähigen Preisen. Einerseits gilt es, die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse und die technischen Möglichkeiten der nächsten 10 bis 20 Jahre zu berücksichtigen und auszunutzen; andererseits beschäftigen wir uns aber in enger Zusammenarbeit mit dem internationalen Eisenbahnverband auch mit «der Eisenbahn der Zukunft», einem voraussichtlich weitgehend automatisierten und kybernetisierten Beförderungssystem.

Was nun die Planung für die nähere Zukunft betrifft, so erstreckt sich diese grundsätzlich auf das ganze vorhandene Netz mit allen seinen Linien und Bahnhöfen sowie auf alle Verkehrsarten und Leistungen. Wie jedes Unternehmen muß aber auch die Bahn, die ja nicht mehr alleiniger Verkehrsträger ist, ständig prüfen, wie sich ihre Produkte verkaufen lassen, zu einem guten oder schlechten Preis, oder ob sie überhaupt nicht mehr gefragt werden. Je nach der voraussehbaren Entwicklung wird deshalb eine Anpassung des Angebots an die Nachfrage in den Augen zu fassen sein, die auch die Aufhebung einzelner Stationen oder Linien umfassen kann, deren Verkehr zusammengeschumpft ist. Dabei wird von Fall zu Fall zu prüfen sein, ob auf eine öffentliche Verkehrsbedingung überhaupt verzichtet werden kann oder ob sie auf der Straße sichergestellt werden soll.

Frage: Es gibt also bei der SBB wie bei fast allen Dienstleistungsunternehmen neben «interessanten» auch uninteressante, d. h. defizitäre Dienstleistungen und Leistungen. Welche sind defizitär?

Sollen die defizitären künftig nach rein betriebswirtschaftlichen und kaufmännischen Gesichtspunkten eingeschätzt werden oder wird primär die volle volkswirtschaftliche Bedeutung der betr. Bahnleistung für das Land oder einen Landesteil berücksichtigt?

Antwort:

An sich ist es durchaus natürlich, wenn eine Unternehmung aus kundendienstlichen Überlegungen Produkte auf den Markt bringt, die ihre vollen Kosten nicht decken. Das Ganze ist einfach eine Frage des Maßes. Die Bundesbahnen schleppen aber schon seit Jahren ein immer schwerer werdendes Bleigewicht mit sich: Stückgut-, Milch- und Tierverkehr verursachen heute ein Defizit von rund 140 Mio Fr. im Jahr, und der Fehlbetrag des Berufs- und Schülerverkehrs erreicht eine Größenordnung von rund 100 Mio Fr.

Könnten früher diese Verluste durch entsprechend hoch angesetzte Preise für den Wagenladungs- und allgemeinen Personenverkehr ausgeglichen werden, so ist das bei der heutigen Konkurrenzsituation nur noch teilweise oder überhaupt nicht mehr möglich. Es gilt also, einen Ausweg zu finden. Wenn aus staatspolitischen, volkswirtschaftlichen oder anderen Gründen eine entsprechende Tarifierhöhung oder die Einschränkung der stark defizitären Verkehrswege nicht möglich ist, dann müssen in Zukunft auch die Bundesbahnen für diese gemeinwirtschaftlichen Leistungen entschädigt werden.

Frage: Gilt also, nebst anderen Axiomen, der Grundsatz, daß Leistungen der SBB dort abgebaut werden sollen, wo anstelle der Bahn ein anderes Verkehrsmittel die besten Dienste leisten kann? Das Bekenntnis zu diesem Grundsatz wäre gleichbedeutend mit dem Bekenntnis zu einer verkehrswirtschaftlichen Gesamtkonzeption, die anstelle des Kampfes aller gegen alle zu treten hätte. Aber nach welchen Kriterien soll entschieden werden, welches im konkreten Fall «die besten Dienste» sind? Und wer bestimmt allenfalls diese Kriterien?

Antwort:

Die soeben erwähnte «Abgeltung» wird u. E. nur dann zur Anwendung kommen dürfen, wenn nicht ein anderes Verkehrsmittel die als unentbehrlich erachteten Leistungen billiger und zweckmäßiger erbringen kann als die Bahn. Das kann z. B. der Fall sein auf einer Nebenlinie, wo infolge der stetig zunehmenden Motorisierung der Personen- und Güterverkehr immer mehr zurückgeht und das restliche Bedürfnis nach einer öffentlichen Verkehrsbedingung, auch unter Berücksichtigung einer künftigen Entwicklung, den teuren Apparat einer Eisenbahn einfach nicht mehr zu rechtfertigen vermag. Ähnliches mag sich auch bezüglich der sog. Personenzüge, d. h. der Malverkehrszüge auf den Hauptlinien ergeben, deren Frequenz langsam aber stetig zurückgeht und in vielen Fällen das kritische Maß schon

unterschritten hat. Andererseits beginnt sich die Erkenntnis durchzusetzen, daß im Vorortverkehr großer Agglomerationen die Eisenbahn dank ihrer Leistungsfähigkeit und ihres geringen Platzbedarfes vermehrt zum Einsatz kommen sollte.

Ein solches gegenseitiges Sich-Ergänzen und -Ersetzen kann tatsächlich als Teil einer sinnvollen verkehrswirtschaftlichen Gesamtkonzeption betrachtet werden. Welche Lösung im Einzelfall zu wählen ist, werden natürlich nicht die Bahnen allein bestimmen können. Zwischen ihnen, den Fachleuten des Straßenverkehrs sowie den Regional- und Landesplanern wird eine enge Zusammenarbeit zustande kommen müssen, ein nicht ganz einfacher Prozeß, der durch die Bildung eines eigentlichen Eidgenössischen Verkehrsdepartementes sicher beschleunigt werden könnte. So oder anders wird aber am Ende aller fachmännischen Bemühungen ein politischer Entscheid zu fällen sein.

Das Gares-Centres-System

Frage: Im Rahmen ihrer Bemühungen um die Erhaltung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens arbeiten die Bundesbahnen dem Vernehmen nach an einer neuen Betriebskonzeption. Das in Holland und anderen Ländern bereits eingeführte sog. GC-System (Gares-Centres) bildet einen Bestandteil dieser Planung. Worin besteht dieses System, welches sind seine Besonderheiten und wie soll es funktionieren?

Antwort:

Der enorme Verkehrsanstieg seit Beginn der 50er Jahre führte auf unserem engmaschigen Netz mit den vielen Knoten zu Engpässen, welche die planmäßige Betriebsabwicklung mehr und mehr beeinträchtigten und zudem hohe Kosten verursachten. Dies veranlaßte uns bereits vor Jahren, die gesamte Betriebsorganisation für den Reise- und Güterverkehr zu überprüfen und eine umfassende Planung einzuleiten. Wir streben dabei an, die verschiedenen Verkehrsströme und -arten zu entflechten, die Zugbildung zu vereinfachen sowie vermehrt von der individuellen Maßarbeit auf einen Normbetrieb überzugehen.

Das Gares-centres-System ist nur ein Bestandteil der Gesamtkonzeption Güterverkehr, die neben dem Frachtstückgut auch den Wagenladungs- und den Schnellgutverkehr umfaßt. Heute wird das Frachtstückgut bis in die äußersten Verastelungen auf der Schiene befördert und in rund 45 Zentren umgeladen und neu gruppiert. Die einzelnen Stationen können mehreren Zentren angeschlossen sein. Der Aufwand für die Manipulation der Güter und die Rangierung der Frachtstückgut-

hen kommen. Deshalb müssen sie zugunsten von noch dringenderen Bauten bis auf weiteres zurückgestellt werden.

Ähnliches gilt auch für die Erweiterung des Bahnhofes Sargans und die Beseitigung der dortigen Spitzkehre Richtung Buchs. Auch dafür bestehen generelle Projekte, die zusammen mit der Nationalstraßenplanung im Raume von Sargans erstellt worden sind. Soweit zweckmäßig, sind auch schon bestimmte Vorbereitungsarbeiten ausgeführt oder in Angriff genommen worden. Da jedoch das jährliche Bauvolumen der SBB nicht weiter ausgedehnt werden kann, war es bisher nicht möglich, diese beiden Objekte in ein konkretes Bauprogramm aufzunehmen.

Was die Verkehrssanierung in Rorschach und den Ausbau der Station Goldach anbetrifft, so dürfen die SBB auf ihre bisherige Mitarbeit und die Bereitschaft zur Mitfinanzierung dieses großen Werkes hinweisen. Die Lösung hängt nun von den Entscheidungen der Bundesbehörde bzw. von Kanton und Gemeinden ab. Im übrigen entfällt eine ansehnliche Anzahl kleinerer Bauvorhaben auf die Region Ostschweiz. So ist z. B. vor kurzem der Bau des durchgehenden Streckenblockes von Sargans bis St. Margrethen mit neuen Sicherungsanlagen auf zahlreichen Stationen abgeschlossen worden. In Buchs sind nun für 1,1 Mio Fr. eine weitere Einfuhrhalle und ein neues Dienstgebäude im Bau. Das Aufnahmegebäude in Goldach wird für 0,6 Mio modernisiert. Die Station Meis erhält für 2,1 Mio ein neues Stellwerk und einen Zwischenperron mit Unterführung. In Weinfelden soll für über 1 Mio Fr. eine neue Telefonzentrale entstehen und damit im Zusammenhang das Aufnahmegebäude saniert werden. In Romanshorn wird die Schiffsverwerf mit einem Aufwand von 1,6 Mio modernisiert, und die Erneuerung der Trajektanlagen ist in Vorbereitung.

Frage: Welches ist der Stand des Ausbaus auf der Strecke Mühlehorn-Murg? Im SBB-Baubudget figuriert zurzeit nur der Doppelspur Ausbau der Teilstrecke Tiefenwinkel-Murg, so daß weiterhin ein Einspur-Engpaß verbleibt, der allerdings durch Fernsteuerung von Mühlehorn aus entschärft wird. Wie sieht der Zeitplan für den Ausbau der ganzen Strecke Mühlehorn-Murg aus? Wann wird die Station Mühlehorn ausgebaut? Welches sind die weiteren Ausbaupläne der SBB im Raume Ostschweiz?

Antwort:

Dank dem Umstand, daß der Unterbau anläßlich der Durchbohrung des neuen Walenseetunnels schon weitgehend vorbereitet werden konnte, ist es möglich, den 1,6 km langen Abschnitt Tiefenwinkel-Murg ebenfalls auf den Fahrplanwechsel 1969 doppelspurig auszubauen. Damit wird dann zwischen Zürich und Sargans nur noch ein kurzes Einspurstück von rund 800 m Länge übrig bleiben. Auch für diesen Abschnitt sowie für den Ausbau der Station Mühlehorn sind generelle Projekte vorhanden, die seinerzeit auf die neue Walenseestraße abgestimmt worden sind. Diese Bauten werden aber, vor allem wegen der sehr ungünstigen Geländeverhältnisse, gemessen am erreichbaren Nutzen, außerordentlich teuer zu ste-

werden kann oder konzentriert man sämtliche Anstrengungen nur auf den Gotthard?

Wenn ja, welcher Variante Todi-Graina oder Splügen ist betriebswirtschaftlich und eisenbahnpolitisch der Vorzug zu geben?

Ist es nicht zweckmäßiger, anstatt nur auf die Karte Gotthard und BLS zu setzen, auch eine Flachbahn mit höchster Leistungsfähigkeit ins Auge zu fassen, abgesehen davon, daß die süddeutschen Zubringerlinien die schon stark befahrene Rheintal-Linie (von Basel) entlasten und der Ostschweiz endlich den direkten Anschluß ans internationale Bahnnetz ermöglichen?

Antwort:

Bekanntlich gibt es eine ganze Reihe von Vorschlägen für den Ausbau bestehender oder den Bau neuer, die Alpen durchquerender Eisenbahnen. Von Osten nach Westen sind es die Projekte Splügen, Todi-Graina, Gotthard-Basis, Gotthard-West und Lötschberg-Basis, während der zweispurige Ausbau der heutigen Lötschberglinie mehr als Uebergangsphase zu bewerten ist. Es war deshalb richtig, daß das EVED eine Expertenkommission mit dem Vergleich und der Herausarbeitung der Vor- und Nachteile dieser Varianten beauftragt hat. Bevor die Ergebnisse dieser umfangreichen Studien vorliegen, ist eine abschließende Beurteilung nicht möglich. Immerhin gibt es einige Voraussetzungen und Zusammenhänge, welche eine ganz unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Vorschläge erkennen lassen.

1. Ganz unabhängig davon, welche Lösung schließlich gewählt wird, ist davon auszugehen, daß es sich hier nicht um ein innerschweizerisches Problem, sondern um eine Frage von europäischem Range handelt. Jede Variante wird sehr hohe Kosten verursachen, die durch den schweizerischen Ziel- und Quellverkehr allein wohl niemals gerechtfertigt werden könnten. Eine solche neue Linie ist also auf den internationalen Transitverkehr angewiesen, der um so mehr an die Kosten beiträgt, je länger die schweizerische Durchlaufzeit ist.

2. Ganz abgesehen vom handgreiflichen wirtschaftlichen Interesse hat die Schweiz mit dem Bau der Gotthardbahn und später der Lötschberg/Simplonlinie im internationalen Nord-Südverkehr eine Verpflichtung übernommen, deren Erfüllung schon bisher eine laufende Verbesserung der Anlagen verlangt hat. Erst recht werden im Zeichen der europäischen Integration weitere und ununterbrochene Anstrengungen notwendig sein, um den wachsenden Verkehr bewältigen zu können.

3. So betrachtet und unter realistischer Einschätzung des großen Zeitbedarfes für die Vorbereitung und den Bau einer neuen Alpenstraßenverkehrsart wie es notwendig, sich ein Nah- und ein Fernziel zu stecken. Die erste Phase, d. h. die Arbeiten im Hinblick auf das Nahziel sind seit etwa 15 Jahren in vollem Gange. Sie umfassen den laufenden Ausbau der ausländischen und schweizerischen Zufahrtslinien zur Gotthard- und zur Lötschberg-Simplonroute sowie die Steigerung der Leistungsfähigkeit der eigentlichen Bestrecker.

Nachdem an den beiden Steirampfen der Gotthardlinie die letzten Möglichkeiten einmal ausgeschöpft sein werden, dürfte es — obwohl die Lenkung des Verkehrs über die Gotthard- oder Simplonroute nur zum kleinsten Teil in unserem Ermessen liegt — sinnvoll sein, als Uebergangsmaßnahme bis zum Bau einer der vorgeschlagenen neuen Basislösungen in verhältnismäßig rasch durchführbaren Bau des zweiten Geleises auf den Lötschbergbrampen ins Auge zu fassen. Die Uebernahme der BLS durch den Bund scheint dafür keine unbedingte Voraussetzung zu sein. Hingegen gehört dazu, und das muß immer wieder betont werden, der Ausbau des Grenzüberganges Brig/Domodossola, der aber eine definitive Einigung Italiens und der Schweiz über die Abwicklung der Zollformalitäten, verlangt.

4. Im Hinblick auf den voraussehbaren Abschluß der ersten Phase stellte sich schon vor einiger Zeit die Frage des weiteren Vorgehens, d. h. der Festlegung des Fernzieles. Da mit dem geschätzten Ausbau der eigentlichen Bestrecker als schwächere Glieder der Kette übrig bleiben, lag der Gedanke nahe, diese Engpässe durch eine Gotthard-Basislösung auszumergen, eine Linie, die in der Achse eines natürlichen und des bisher stärksten Verkehrsstromes und der bis her systematisch ausgebauten in- und ausländischen Zufahrtstrassen und Grenzbahnhöfe liegt. So betrachtet handelt es sich um eine logische Weiterführung der Arbeiten der ersten Phase, um einen fließenden Uebergang vom Nah- auf das Fernziel.

5. Demgegenüber bedeutet vor allem der Bau einer Splügenbahn etwas völlig Neues. Zwischen Gotthard und Brenner liegend, könnte sie sich einen hinreichenden Verkehrsanteil, wenn überhaupt, so nur durch entsprechende Anpassung aller Zufahrten und den Bau neuer Grenzbahnhöfe verschaffen. Damit wird aber ein solches Projekt sehr umfangreich, kostspielig und zeitraubend. Vor allem fällt auch ins Gewicht, daß die Auswirkungen weit über die Schweizer Grenzen hinausreichen, daß man a. w. eine Realisierung verbindliche Abmachungen mit Deutschland, Österreich und Italien über einen entsprechenden Ausbau ihrer Bahnen voraussetzt.

Mit diesen Hinweisen soll — wie einleitend bemerkt — kein Urteil gefällt werden. Sie sollen lediglich aufzeigen, daß Gotthard-Basistunnel und Splügenbahn zwei kaum vergleichbare Dinge sind. Die Splügenbahn bedeutet zwangsläufig einen tiefen Eingriff in ein seit 1882, d. h. seit der Eröffnung der Gotthardbahn gewachsenes Gefüge. Die Auswirkungen zu erkennen und zu gewichten und damit ein sachliches Urteil zu ermöglichen, ist die nicht leichte Aufgabe der Kommission des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes.

SBB und Ostalpenbahn

Frage: Wie stellen sich die SBB zum Ostalpenbahnproblem? Ist man in SBB-Kreisen der Auffassung, daß eine Ostalpenbahn gesamtschweizerisch verantwortet

714.0

1405

Ede Abschnitt

Karton Nr 4

701.2 / 705.0

Hupac

1999/001

714.0 / 783.1

Karton Nr 3

510.11

Hupac

1999/001

Karton Nr 2

291.5 / 510.11

Hupac

1999/001

2004/015 - 156

Nr 156

2004/015 - 157

Nr 157