

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beim grossen Knoten Olten hat diese Zukunft schon
begonnen.

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

Der Splügentunnel

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

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

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

Das hiesse "Schüblige" nach St. Gallen tragen.

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

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

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

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

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

Sobald die Studie vorliegt, werden wir dieses Entscheidungsverfahren einleiten.

Der Weg zur Gesamtverkehrskonzeption

Das Verkehrsproblem ist sehr vielschichtig und

komplex geworden. Nicht nur in unserem Land.

Alle Industrie-Staaten ringen damit.

In der BRD hat jeder der fünf Verkehrsminister seit

1949 - von Seebohm bis Gscheidle - seine Verkehrs-

konzeption entworfen. Keine oder nur bescheidene

Teilbereiche sind verwirklicht worden.

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

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

Auf dem Gebiete des Verkehrs und der Mobilität

- denken Sie an die Luftfahrt - haben sich unsere

kühnsten Träume erfüllt. Wir müssen jetzt daran

gehen, auch die weniger kühnen zu erfüllen.

Das ist möglicherweise weniger spektakulär. Aber es

ist notwendig und dringlich. Also müssen wir den

Weg dazu unter die Füße nehmen.

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

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

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

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

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

Bei der Verwirklichung eines Verkehrskonzeptes sollten wir daraus lernen.

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

Dieses Konzept muss das Ziel werden. Dazu braucht

es eine Verfassungsänderung als überspannendes

Dach.

Verfassungsartikel sind aber meistens nicht direkt

vollziehbar. Man trifft sich wieder bei den Gesetzen

und schliesslich - wenn nötig - beim Referendum.

Ich möchte zusammen mit der GVK versuchen, auf diesen

beiden Instrumenten, Verfassung und Gesetz, gleich-

zeitig zu spielen: Gesamtrahmen und Aktion miteinander.

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

Unser zeitlich dringlichstes Problem ist die Güter transitfrage.

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

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

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

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

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

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

Wir wollen den öffentlichen Verkehr nicht demontieren.

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

Der Fernverkehr für Personen muss verbessert werden.

Die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr

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

Im Einzugsgebiet der Agglomerationen erwarten ihn
bedeutend gesteigerte Leistungsanforderungen.

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

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

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

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

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

Auch das Motorfahrzeug ist wichtig für unser Land.

Lebenswichtig.

Ohne Auto wären viele Bergtäler leer. Landgemeinden

wären verödet. Viele Funktionen unserer arbeits-

teiligen Wirtschaft wären unmöglich. Oeffentlicher

Verkehr kann zwar manches. Aber ebenso manches kann

er nicht.

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

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

Aber schon ein mittlerer Koffer ändert diese Gefühle.

Und die arthritische Grossmutter? Die bleibt eben

zu Hause. So einfach ist das.

Die Erfahrung hat uns gelehrt, und da sind wir fast

alle einig, dass das Motorfahrzeug im Berufsverkehr

der Städte eine schwere Störung ist. Wir sollten

andererseits auch einsehen, dass nicht jede Eisenbahn,

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

jede Bahnschwelle verteidigt, namentlich mit dem

Hinweis auf die Energieeinsparung.

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

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

aus Treue und Beharrlichkeit auch noch nach zwei

bis vier Generationen, die Bahn verteidigt wird.

Darunter allerdings von vielen, von zuvielen, die

sie gar nie benützen.

Selbst beim Argument Energieeinsparung muss man

vorsichtig sein. Richtig ist, dass die Bahnen

"saubere" Energie verwendet. Zum Teil können wir sie

mit Wasserkraft selber herstellen. In einer Notlage,

wenn im ganzen Land nur noch die eigene Elektrizi-

tätsproduktion zur Verfügung stünde, könnten die

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

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

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

Schluss

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

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

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

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

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

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

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

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

Obrigkeit auszugliessen. Nicht aus jedem Ei schlüpft
ein Kolombus.

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

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

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

Ideen aber werden immer nur durch Taten Wirklichkeit.