

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 44 (1968-1969)
Heft: 1

Artikel: Blick durch die Wirtschaft
Autor: Abt, Herbert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1078985>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

Auswirkungen der SBB- und PTT-Politik

In letzter Zeit häufen sich die Tarif-Erhöhlungen bei unseren großen öffentlichen Transportanstalten SBB und Post. Das zwingt, deren Politik grundlegend zu überdenken.

Es ist der Post zugute zu halten, daß sie viele ihrer Taxen seit den zwanziger Jahren nicht mehr erhöht hatte, so daß der Kostendeckungsgrad für viele Leistungen längst ungenügend war. Aus den Überschüssen des Telefons konnten die Post-Defizite während vielen Jahren gedeckt werden – bis wegen der hohen Investitionen für den Ausbau und die Modernisierung des Telefonnetzes einerseits, der Zunahme der Postdefizite andererseits ein Ausgleich nicht mehr zu finden war.

Bei der Post wurden daher vergangenes Jahr Taxerhöhungen im Gesamtwert von rund 150 Millionen Franken in Kraft gesetzt. Fast gleichzeitig erfolgte ein Leistungsabbau, der sich namentlich in der Wirtschaft verschiedentlich einschneidend auswirkte.

Die Transportkosten gehen ins gute Tuch

Ganz anders war die Kadenz der Aufschläge bei den SBB. Allein in den letzten Jahren erfolgten Taxerhöhungen 1962, 1963, 1964, 1967. Und nun stehen erneut solche für Ende 1968 und Anfang 1969 im Personen- und Güterverkehr bevor. Einen Leistungsabbau führen die Bahnen im allgemeinen nicht durch. Es stehen sogar erhebliche Mehrleistungen ab Sommerfahrplan 1969 bevor, abgesehen von starken Anstrengungen der SBB auch für qualitative Verbesserungen der Leistungen, die teilweise in letzter Zeit zu wünschen übrig ließen.

Die SBB befinden sich insofern in einer günstigeren Lage als die Post, als die Bahn bedeutend weniger personalintensiv ist und vermehrte Möglichkeiten zur Automatisierung und Mechanisierung findet, während die Post vielfach auf Handarbeit angewiesen ist. Die Bahn hat allerdings gesamthaft betrachtet Milliarden-Auf-



wendungen vorzunehmen, um unser außerordentlich dichtes Eisenbahnnetz zu verbessern, Verkehrsknoten zu entflechten, Engpässe zu beseitigen sowie das Zug- und Rollmaterial zu modernisieren. Bedeutend stärker als die Post, die sich auf ein ziemlich weitgehendes Transportmonopol stützen kann, muß sie, bei uns wie überall, mit der Konkurrenz der Straße und in der Luft Schritt halten.

Es ist verständlich, daß unsere großen öffentlichen Verkehrsanstalten danach streben, Taxen zu erheben, welche die Kosten ihrer Leistungen decken und eine bescheidene Verzinsung des Kapitals ermöglichen. Die Wirtschaft, welche am stärksten die Transportleistungen in Anspruch nimmt und für die Finanzierung aufzukommen hat, anerkennt denn auch die Richtigkeit des Kostendeckungsprinzips.

Das beste Prinzip ist aber nur so lange gut, als es mit Maß angewandt wird. Wenn die Transportanstalten ihre Tarife übermäßig erhöhen, werden die Gestehungs- und Verkaufskosten der beförderten Produkte verteuert. Dabei muß man die Aufgliederung der Tarife berücksichtigen. Dann stellt man fest, daß die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife wohl durchschnittlich 11 Prozent beträgt, aber in wichtigen Fällen effektiv viel höher ist und für einzelne Branchen bis zu 250 Prozent erreichen kann. Die Transportkosten gehen eben «ins gute Tuch».

Ausweichen wird attraktiv

Die in rascher Folge eintretenden Tarif-Erhöhlungen bei der Bahn bewirken, besonders wenn sie nach Güter-

kategorien verschieden gestaffelt erfolgen, Änderungen der Tarifstruktur.

In der Schweiz ist die Bahntreue der Industrie stark geblieben dank verschiedener Vorteile der Leistungen der schweizerischen Bahnen – namentlich infolge der Dichte unseres Eisenbahnnetzes – und dank des bisher geübten Maßhaltens in der Tarifgestaltung. Mit den rapiden Tarifsteigerungen, die in letzter Zeit zum überwiegenden Teil durch die stark ansteigenden Personalausgaben ausgelöst wurden, dürfte die Bahn in manchen Fällen ihre Konkurrenzfähigkeit verlieren. Schon vor Jahresfrist hatte die damalige Erhöhung der Personentarife einen empfindlichen Rückgang im Passagierverkehr zur Folge. Es ist zu befürchten, daß die bevorstehende neue Serie von Tarif-Erhöhlungen im Personen- und Güterverkehr die Abwanderung guter Bahnkunden auf den Straßenverkehr beschleunigen wird.

Eine ähnliche Entwicklung könnte sich auch bei der Post einstellen, wenn nicht mit Tarif-Erhöhlungen größte Zurückhaltung geübt wird. So wäre es beispielsweise möglich, daß verschiedene Kategorien von Paketen, die nicht dem Postregal unterstehen, durch private Unternehmungen per Camion befördert werden. Die Post hätte das Nachsehen für erhebliche Erträge, und es blieben ihr schlecht bezahlte Leistungen.

Verkehrspolitik durch Tarifgestaltung

Diese Probleme beschäftigen Bahnen und Post, wie auch die Kunden unserer öffentlichen Transportanstalten. Zwischen den Partnern bestehen gute Beziehungen. Man redet zusammen.

Indessen sind Tendenzen zu Strukturänderungen im Tarifwesen recht gefährlich. Es mag sein, daß die Bahnen gewisse spezielle Aufschläge vornehmen, um möglichst rasch zu höheren Einnahmen zu kommen. Es ist aber auch denkbar, daß durch besonders starke Tarif-Erhöhlungen für kurze Strecken dieser für die Bahn nicht rentable Verkehr bewußt auf die Straßen gewiesen werden soll.

Welches sie auch sein mögen, so sind undurchsichtige Motive den vertrauensvollen Beziehungen mit der Kundschaft nicht förderlich. Die Bahnen riskieren damit auch, zusammenhanglose Verschiebungen innerhalb des Transportapparates auszulösen, die gar nicht beabsichtigte Beeinträchtigungen von Betriebsertrag und Konkurrenzlage zur Folge hätten.

Not tut ein klares Konzept

Das Transportwesen ist weltweit wegen der enormen Zunahme des Transportvolumens und der Transportkosten wieder einmal in eine kritische Entwicklungsphase eingetreten. Auch in den Staaten, in denen durch Staatsingriffe und Subventionen die Situation verschleiert wird, zeigt es sich, daß die Dinge nicht besser liegen.

In der Bundesrepublik Deutschland beispielsweise wachsen jährlich die Defizite aus dem Transportwesen um Milliardenbeträge zu Lasten des Staates. Sie sind für den Staat kaum mehr tragbar und lösen Verzerrungen im Transportwesen mit ungünstigen wirtschaftlichen Folgen aus. Der sogenannte Leber-Plan ist ein Versuch, dieses Übel an der Wurzel zu packen.

Auf längere Sicht zeichnet sich allenthalben eine neue Verkehrsteilung ab zwischen Bahn, Schiff, Pipeline, Straße und Flugzeug. Die Bahn wird in der Verkehrswirtschaft eine starke Stellung behalten dank ihrem großen Vorteil des eigenen Fahrweges und den Möglichkeiten der Automatisie-

rung, namentlich für den Schnellverkehr auf mittleren Strecken für Güter und Personen sowie auf langen Strecken für Güter, ferner für den Massenverkehr in den großen Agglomerationen.

Die Post hat in Europa wie in Übersee in der Nachkriegszeit einen gewaltig angeschwollenen Massenverkehr zu bewältigen. Man fragt sich, ob man nicht vermehrt wird dazu übergehen müssen, Sendungen – zum Beispiel von Geld – am Schalter abholen zu lassen. Im Rahmen der Weltpost-Union wird geprüft, ob nicht die Briefpost nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit in zwei Klassen eingeteilt werden soll. Die höher tarifierte Erstklass-Post wird rasch befördert und ausgeliefert, während die nicht dringliche Zweitklass-Post zu billigerem Tarif etwa innert Wochenfrist befördert und ausgeliefert wird. Man könnte damit, wie in den USA, günstigere Betriebsverhältnisse schaffen. Wer keine eilige Mitteilungen zur Beförderung aufgibt, könnte Porto sparen.


Worauf es heute ankommt, ist ein klares Konzept über das, was man in der Verkehrspolitik anstrebt, und eine Ausrichtung der Tarife auf das angestrebte Ziel hin. Das bedeutet, daß die leitenden Gremien der öffentlichen Transportunternehmungen auf zusammenhanglose Maßnahmen verzichten, daß sie sich frühzeitig Klarheit über die angestrebte Verkehrspolitik verschaffen und diese mit den Vertretern ihrer Kundschaft offen erörtern. So können sie gemeinsam mit

Handel und Industrie angesichts der sich abzeichnenden Entwicklung günstige Voraussetzungen schaffen für eine gesunde Volkswirtschaft, an der auch das Verkehrswesen teilhat.

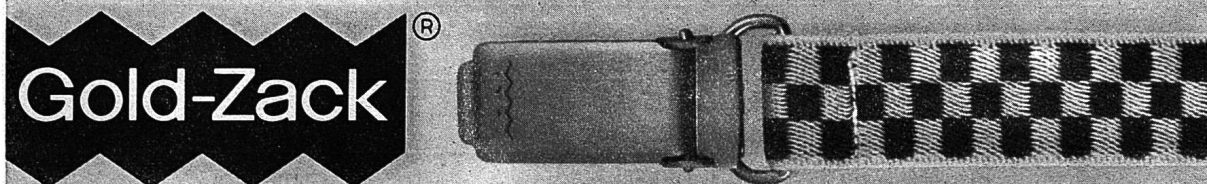
Für eine Meinungsumfrage im breiten Publikum

Nachbemerkung von D. R.

Mir scheint, eines sollte bei einem solchen Gesamtkonzept nicht aus den Augen gelassen werden: Daß die wirkliche Erhöhung des Lebensstandards sich nicht bloß in Franken und Rappen beziffern läßt. Vielleicht ziehen es viele Schweizerinnen und Schweizer, aber auch manche Firmen zum Beispiel vor, etwas mehr zu zahlen und dafür Geldsendungen weiterhin ins Haus zugestellt zu erhalten.

Der ganze Fortschritt, der durch Rationalisierung und moderne Technik erzielt wird, verliert seinen Sinn, wenn er nicht vor allem auf die wahren Bedürfnisse des breiten Publikums abgestimmt ist, auf den Menschen, dem die Wirtschaft zu dienen hat. Wir schlagen daher vor, es seien in einer breit angelegten, detaillierten Marktanalyse und Meinungsumfrage diese Bedürfnisse von einer neutralen Instanz genau abzuklären. Bei den dann zu wählenden Lösungen müßten auch die Anliegen größerer Minderheiten – soweit nötig mit Mehrtaxen – loyal berücksichtigt werden. 

Gold-Zack, das Gummiband, das lange hält, bürgt für «unsichtbare Sicherheit»



Gold-Zack Kinderträger sind bei Ihrem Detaillisten,
in Warenhäusern und vielen Genossenschafts-Filialen erhältlich

Sie haben Ihrer Frau den Traum vom eigenen Einfamilienhaus zu früh ausgedet.

Sie haben zu früh gesagt: Dazu reicht unser Geld nie und nimmer. Sie haben zu früh geseufzt: Woher ein Stück Land nehmen und nicht stehlen. Sie haben zu früh den Schluss gezogen: Zu schön, um wahr zu sein.

Studieren Sie (am besten zusammen mit Ihrer Frau) den Coupon auf diesem Inserat. Wenn Sie unter die acht Punkte Ihren Namen setzen, wird sich der Traum vom eigenen Einfamilienhaus doch noch erfüllen.

Ich möchte ein eigenes Einfamilienhaus.

1. Ich kann 20000 bis 30000 Franken eigenes Kapital für ein Einfamilienhaus mit Grundstück aufbringen.
2. Ich besitze kein eigenes Kapital, jedoch Bauland im gleichen Wert.
3. Ich möchte für ein 4½ - oder ein 5½ -Zimmer-Einfamilienhaus nicht mehr Zins zahlen als für eine gleich grosse moderne Mietwohnung.
4. Ich möchte in diesem Einfamilienhaus den ganzen Komfort eines modernen Hauses: eine Einbauküche mit grossem Kühlschrank, eine Öl-Zentralheizung kombiniert mit Warmwasseraufbereitung, einen Waschvollautomaten, einen Abstellraum, einen Gartensitzplatz.
5. Ich möchte schon drei Monate nach Abschluss des Bauvertrags in mein schlüsselfertiges Uto Einfamilienhaus einziehen.
6. Ich möchte mich um das Beschaffen von Hypotheken und Baukredit, um das Einholen der Baubewilligung und das Behandeln von Einsprachen, um das Überwachen der Bauarbeiten und das Bezahlen der Handwerker nicht kümmern müssen.
7. Ich möchte in nächster Zeit ein fertig eingerichtetes Uto Einfamilienhaus von innen und aussen besichtigen.
8. Ich möchte vorher das ganze Uto Einfamilienhaus-Programm kennenlernen und alle Unterlagen studieren.

Name _____

Strasse _____ PLZ, Ort _____

Ausschneiden, in ein Kuvert stecken und senden an:

Uto Wohnbau AG, Beethovenstrasse 24, 8002 Zürich. Telefon 051/25 43 10.

