

Eine neue Sanierung der SBB?

Autor(en): **Klöti, Emil**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue : sozialistische Monatsschrift**

Band (Jahr): **27 (1948)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-335959>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ROTE REVUE

27. Jahrgang

JANUAR 1948

Heft 1

EMIL KLÖTI

Eine neue Sanierung der SBB?

I.

Auf den 1. Januar 1946 sind die Schweizerischen Bundesbahnen zu Lasten der allgemeinen Rechnung des Bundes saniert worden. Der Bund übernahm Schulden der SBB im Betrage von 1331 Millionen Franken und ersetzte sie durch ein Dotationskapital von 400 Millionen Franken, für das die SBB nur dann einen Zins zu zahlen haben, wenn ihr Betriebsergebnis es erlaubt. Die SBB sind somit von der Verzinsung von mindestens 931 Millionen Franken und höchstens 1331 Millionen Franken befreit worden, was bei einem Zinsfuß von $3\frac{1}{4}$ Prozent eine Entlastung der Betriebsrechnung um 30 bis 43 Millionen Franken bedeutet.

Die Entschuldung wurde, wie der Bundesrat in seiner Nachtragsbotschaft vom 17. September 1943 ausführte, in dem Ausmaße vorgenommen, das «absolut unerlässlich ist, um die SBB leistungs- und konkurrenzfähig zu machen». Die SBB sollten sich von nun an selbst erhalten. Ob ihnen dies immer möglich sein würde, ist jedoch namentlich so lange, als der Wettbewerb von Bahn und Auto noch nicht geregelt ist, keineswegs sicher. Deshalb ergänzte das Bundesbahngesetz die Entschuldung durch die Vorschrift, daß allfällige Betriebsdefizite nicht auf neue Rechnung übertragen werden dürfen, sondern vom Bund (allgemeine Rechnung) übernommen werden müssen. Das bedeutet nichts weniger, als daß von jetzt an alle Jahresdefizite nicht durch die Bahnenutzer in der Form von Taxen, sondern durch die eidgenössischen Steuerzahler abgetragen werden müssen.

Bei der Beratung des Sanierungsgesetzes und im Abstimmungskampf betrachtete man es als selbstverständlich, daß die verantwortlichen Behörden alles tun würden, daß solche Defizitüberweisungen an den Bund die Ausnahme



bilden. Man durfte annehmen, daß mit dem Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes die Sanierung perfekt sei.

Es war daher eine nicht geringe Überraschung, als schon im ersten Jahr der neuen Ära Mitglieder der Geschäftsleitung und andere hohe Funktionäre der SBB in Abhandlungen und Vorträgen eine neue Maßnahme anregten, die ihrem Wesen nach nichts anderes wäre, als eine neue, nunmehr jährliche Unterstützung der SBB durch die öffentliche Hand, also auf Kosten der Steuerzahler. Die Öffentlichkeit hat auf diese Anregung bis jetzt nur schwach reagiert. Dies dürfte jedoch darauf zurückzuführen sein, daß der Vorschlag noch nicht in weite Kreise gedrungen ist; auch erschwerte die verschwommene Gestalt, in der er präsentiert wurde, eine kritische Würdigung. Zwar fehlt zurzeit noch ein konkreter Vorschlag. Da die Anregung immerhin in ihren Hauptzügen bekannt ist, kann sie schon heute in grundsätzlicher und praktischer Hinsicht mit einiger Sicherheit beurteilt werden. Bei dieser Beurteilung sind wir zu dem Schlusse gelangt, daß *der Vorschlag kein gangbarer Weg zur Sicherung der Eigenwirtschaftlichkeit der SBB wäre.*

II.

Die Urheber des Vorschlages einer unverzüglichen neuen Sanierung der SBB¹ gehen in dessen Begründung von einer Vorschrift des neuen Bundesbahngesetzes (Art. 18, Abs. 1) aus, nach der die Bahn für Anschaffungen und Bauten nicht mehr als die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwenden darf. Der Betrag der ordentlichen Abschreibungen, der sich 1946 auf 70 Millionen Franken belief, genügt ihres Erachtens nicht zum Ersatz der alternden Anlagen und für die notwendigen Erweiterungsbauten. Sie schätzen die jährlich erforderliche Summe auf 112 Millionen Franken. Es bestünde nach dem Gesetz die Möglichkeit, daß die Bundesversammlung den SBB bewilligte, die fehlenden rund 40 Millionen Franken durch Erhöhung ihrer Schuld zu beschaffen. Die Urheber der Anregung raten jedoch ab, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen; sie fordern vielmehr, daß die öffentliche Hand den SBB diese 40 Millionen Franken jährlich als nicht rückzahlbare Zuschüsse zahle. Offenbar mit Rücksicht darauf, daß der Bund durch die kaum vollzogene Sanierung eine jährliche Zinsenlast von etwa 40 Millionen Franken übernommen hat, wird vorgeschlagen, diese Zuschüsse von den Kantonen und

¹ Vgl. insbesondere: Dr. W. *Berchtold*, Die Zürcher Bahnhoffrage, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 4. Jahrgang (1946), Seite 353 ff.; Zeitungsreferate über einen Vortrag von Dr. *Meyer* über die Finanzierung gemeinwirtschaftlich bedingter Bahnbauten, gehalten in der Jahresversammlung der «Litra» vom 17. Juni 1947.

Gemeinden zu fordern, und zwar am ehesten in der Form von obligatorischen Beiträgen an Erweiterungsbauten. Dr. Berchtold vertritt die Auffassung, daß die Verpflichtung zur Leistung solcher Beiträge leichter statuiert werden könne, wenn auch der Bund sich an der Beitragsleistung beteilige. Er befürwortet daher, daß die Anlagekosten von Erweiterungsbauten je zu einem Drittel von den Bundesbahnen, dem Bund und den Kantonen (einschließlich Gemeinden) getragen werden, in der Meinung wohl, daß die Beiträge des Bundes und der Kantone sich jährlich auf etwa 40 Millionen Franken belaufen sollen. Die Beitragspflicht der Kantone und Gemeinden wird damit begründet, daß diese an einer Anpassung der Bahnanlagen an die Bedürfnisse zwecks Erreichung einer geordneten und gefahrlosen Abwicklung des Verkehrs mitinteressiert seien. Die Kantone und Gemeinden zahlen schon heute den Bundesbahnen Beiträge an bauliche Anlagen, wenn es sich um die gemeinsame Befriedigung von Bedürfnissen der Bahn und des Kantons oder der Gemeinde handelt (Ersetzung von Niveauübergängen durch Straßenüber- oder -unterführungen), oder wenn es sich um die für die Bahn mit Mehrkosten verbundene Erfüllung städtebaulicher oder ästhetischer Sonderwünsche bei der Schaffung von Bahnhofplätzen, dem Bau oder der Erweiterung von Stationsgebäuden usw. handelt. Um solche selbstverständliche Interessenbeiträge handelt es sich bei dem vorliegenden Vorschlage nicht, sondern schon der bloße Umstand, daß eine Gegend indirekt daran mitinteressiert ist, daß die Bahn eine dem Verkehr nicht mehr genügende einfache Spur zu einer Doppelspur ausbaut, eine ungenügende Zahl von Perron-geleisen vermehrt oder einen Rangierbahnhof erweitert, soll zur Begründung der Beitragspflicht genügen. Es wird sogar von einem der Befürworter des Vorschlages empfohlen, im Gesetze den Grundsatz festzulegen, daß eine Erweiterungsbaute erst ausgeführt werden dürfe, wenn die «interessierten» Kantone oder Gemeinden den ihnen zugemuteten Beitrag übernehmen (!).

III.

Die Bestimmung des Bundesbahngesetzes, daß die SBB jedes Jahresdefizit dem Finanzdepartement zu überweisen und sich um dessen Deckung nicht zu kümmern haben, entbindet in ihrer letzten rechtlichen Konsequenz die SBB aller finanziellen Sorgen. Denn, rühre das Defizit von dem Anwachsen der Personalkosten oder der Zinsenlast her, oder sei es die Folge eines Einnahmerückganges wegen Krise oder Konkurrenzierung durch das Auto, sei es klein oder groß, sei es Ausnahme oder Regel, immer ist es vom Bund zu übernehmen. Die Verwaltungsbehörden der SBB könnten sich daher an den

Finanzproblemen weitgehend desinteressieren und es dem Bundesrat und der Bundesversammlung überlassen, sich mit den Defiziten der SBB abzulagen und wirksame Maßnahmen zu ihrer Verhütung zu treffen.

Die Bundesbahnbehörden haben sich mit Recht nicht auf diesen bequemen Standpunkt gestellt. Sie wissen, daß bei chronischen Defiziten auch die Selbstverwaltung der SBB gefährdet wäre, da sich dann das Parlament notgedrungen immer eingehender mit der Verwaltung der SBB befassen müßte. Sie wissen auch, daß die Selbstfinanzierung der Bahn als Regel dem Willen des Volkes entspricht und daß die Entwicklung der SBB zu einem Zuschußbetrieb allgemein abgelehnt wird.

Es ist daher Pflicht der Bundesbehörden, die Bahntaxen so festzusetzen, daß sie zur finanziellen Selbsterhaltung hinreichen. Die Konkurrenzierung der Bahn durch das Auto setzt hier jedoch gewisse Grenzen. Gehen die Bahntarife über die Sätze hinaus, von denen an für den Einzelnen die Benützung des Automobils vorteilhafter wird, so erfolgt eine Verkehrsabwanderung von der Bahn zum Auto, durch welche die angestrebte Einnahmenvermehrung illusorisch gemacht werden kann. Diese Grenze für die Bahntaxen ist heute deshalb zu tief, weil der Autotransport nicht in gleichem Maße mit der Verzinsung der Anlagekosten und mit den Unterhaltskosten der von ihm benützten Straßen belastet ist wie die Bahn bezüglich des Bahnkörpers. Zu einer richtigen Verkehrsordnung gehört daher auch eine fiskalische Mehrbelastung des Automobils zur Beseitigung seiner volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Vorzugsstellung. Nur dann ist zu erwarten, daß ohne polizeilichen Zwang jedem der beiden Verkehrsmittel der ihm gebührende Verkehr zuwandert.

Es ist nicht recht verständlich, daß die Generaldirektion der SBB neben der Verkehrsordination im weiteren Sinne des Wortes und noch *vor* ihr einen permanenten Zuschuß der öffentlichen Hand an die SBB fordert. Es ist doch denkbar, daß die Verkehrsordination ihren Zweck erfülle, in welchem Falle eine solche ergänzende Maßnahme sich erübrigt.

Die ganze «Baufinanzierungs»-Theorie, mit der man den Zuschuß zu rechtfertigen sucht, hat überhaupt etwas Gekünsteltes an sich und verdankt ihre Entstehung nur dem Vergleich der Leistungen der öffentlichen Hand an den Straßenbau mit denen an den Bahnbau. Für sich betrachtet, ist die «Baufinanzierung», in welcher Fragen der Geldbeschaffung, der Verzinsung und der Subventionierung in wenig vorbildlicher Weise verkoppelt sind, keineswegs aktuell.

Die Geldbeschaffung zur Deckung der Kosten neuer Investitionen bietet keine Schwierigkeiten. Zum größten Teil werden die nötigen Mittel aus den

regulären Abschreibungen gewonnen; die restlichen etwa 40 Millionen Franken aufzubringen, dürfte dem Bund als Eigentümer der SBB nicht schwerfallen. Über den Unsinn der Vorschrift, daß die Bahn nie *mehr* Mittel investieren dürfe, als ihr aus Abschreibungen zur Verfügung stehen, sind nicht viele Worte zu verlieren. Es genügt, auf die volkswirtschaftlich überaus schädliche Verschleppung hinzuweisen, die die Elektrifikation der SBB erfahren hätte, wenn eine solche Bestimmung hätte befolgt werden müssen. Aber der Gesetzgeber hat ja, wie bereits erwähnt, diesen Unsinn selber korrigiert, indem er eine Vermehrung der Schulden zur Deckung von Investitionen, deren Kosten höher sind als die Abschreibungssumme, ausdrücklich zuläßt. Daß es dazu eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses bedarf, ist nicht tragisch zu nehmen. Denn wenn die Notwendigkeit des Mehrbedarfes von Mitteln dargetan ist, wird ein solcher Beschluß leicht zu erlangen sein.

Eine gewisse Vermehrung des Buchwertes der Anlagen der SBB durch Vermehrung der Schulden zwecks rascheren Ausbaues der Anlagen ließe sich angesichts des Umstandes, daß die Belastung der Jahresrechnung durch die Kapitalzinsen zufolge der Sanierung und der Geldentwertung bedeutend zurückgegangen ist, verantworten. Im Voranschlag 1948 nimmt die Verzinsung der Schulden nur noch 8 Prozent der Betriebseinnahmen in Anspruch gegen 30 Prozent im Jahre 1938. Dabei gehört mindestens ein Achtel dieser 8 Prozent zu den Gesteungskosten der Energie. Einer bloßen Erhöhung der Zinsenlast auf 9 Prozent der heutigen Betriebseinnahmen entspräche eine Mehrinvestition von vollen 180 Millionen Franken. Eine solche Erhöhung des Buchwertes wäre durchaus diskutabel, *wenn* die Verkehrskoordination den SBB die Selbsterhaltung ermöglicht. So kommt man immer und immer wieder auf die *Verkehrskoordination* zurück. Sie ist und bleibt das *Kernproblem*, auf das man alle Kräfte konzentrieren sollte².

² Daß das ganze Geldbeschaffungsproblem von sekundärer Bedeutung ist und unschwer gelöst werden kann, ergibt sich auch aus folgenden Überlegungen: Die Abschreibungssumme, die 1946 70 Millionen Franken betrug und jährlich um die Abschreibungsbeträge für die neuen Anlagen zunimmt (1948 beträgt sie bereits 72,8 Millionen Franken), ist nicht festgelegt. Sie ergibt sich aus den Abschreibungssätzen der bundesrätlichen Abschreibungsordnung vom 27. Juni 1946. Fachleute behaupten, diese Sätze seien zu niedrig. Nichts hindert den Bundesrat, sie aus sachlichen Gründen zu erhöhen, in welchem Falle die Abschreibungssumme sich wesentlich der geschätzten jährlichen Bauausgabe von 112 Millionen Franken nähern würde. In diesen 112 Millionen Franken sind übrigens 6 Millionen Franken für Elektrifikationsarbeiten enthalten, welcher Posten bald dahinfallen wird.. Auch wenn zum Beispiel jährlich 120 Millionen Franken (pro Jahrzehnt 1,2 Milliarden Franken) ausgegeben werden müßten, würden der Buchwert der Anlagen und die Zinsenlast nicht in einem beängstigenden Maße ansteigen, wenn... Man kommt auch hier wieder zu diesem «wenn» bezüglich der Verkehrskoordination.

IV.

Kamen die Behörden der SBB zu der Überzeugung, es sei nötig, daß dem Unternehmen noch vor der Verkehrskoordination ein jährlicher Zuschuß der öffentlichen Hand von etwa 40 Millionen Franken bewilligt werde, so hätte es genügt, daß sie dem Bundesrat ein solches Begehren eingereicht hätten. Sache des Finanzdepartementes und des Bundesrates wäre es dann gewesen, nach allfälliger Guttheißung der Forderung über die Aufbringung der 40 Millionen Franken schlüssig zu werden. Die Generaldirektion der SBB will sich mit der Einreichung und Begründung ihres Begehrens nicht begnügen. Sie befaßt sich auch gleich mit dem finanzpolitischen Problem, wie es sich für den Bundesrat stellt, und will dem letzteren in dieser Hinsicht nicht nur eine Anregung, sondern einen fertigen Vorschlag in der Form eines Gesetzentwurfes vorlegen, der gegenwärtig noch in Ausarbeitung begriffen ist.

Es ist ausgeschlossen, daß die Verfassungsbestimmung, die als Grundlage für das Gesetz erforderlich wäre, im Rahmen der Bundesfinanzreform behandelt werden kann. Der Bundesrat dürfte daher kaum dazu Stellung nehmen, bevor Volk und Stände über die Bundesfinanzreform abgestimmt haben. Bleibt somit noch reichlich Zeit zur Erörterung des Vorschlages der Generaldirektion, so ist es doch angebracht, schon in diesem Stadium kurz auf Bedenken staats- und finanzpolitischer Natur hinzuweisen, denen der angekündigte Gesetzesvorschlag begegnet.

Man mag die Leistungen, zu denen nach dem Vorschlag der Generaldirektion die Kantone und auch die Gemeinden verpflichtet werden sollen, im Gesetz so oder anders umschreiben, immer wird es sich dem Wesen nach um einen *Finanzausgleich* zwischen Bund und Kantonen zugunsten des ersteren handeln. Denn die SBB sind ein reiner Regiebetrieb des Bundes; ihre Einnahmen und Ausgaben, auch wenn sie gesondert verbucht werden, sind Bundeseinnahmen und Bundesausgaben. Die Leistungen der Kantone an die SBB sind daher auch Leistungen der Kantone an den Bund und bewirken einen Lastenausgleich. Die besondere Zweckbestimmung – Deckung von Bauausgaben der SBB – ändert hieran nichts. In der Regel will man durch eine Zweckbestimmung eine Zwangsleistung für den Betroffenen genießbarer machen. Ob sich die nüchternen kantonalen Finanzdirektoren durch diese Zweckbestimmung stark beeindruckt lassen werden, ist zu bezweifeln. Dies um so mehr, als der Vorschlag gegen den allgemein anerkannten Grundsatz verstößt, wonach eine öffentlich-rechtliche Korporation, die alleinige Inhaberin eines Regiebetriebes ist und ihn allein regiert, auch die finanziellen Konsequenzen allein tragen soll, denn es heißt nicht nur: *chi paga com-*

manda, sondern auch: *chi commanda paga*. Im Gegensatz zu diesem gesunden Prinzip will man die Kantone zu Leistungen an einen eidgenössischen Regiebetrieb verhalten, auf dessen Geschäftsführung und Tarifpolitik sie keinerlei Einfluß haben. Mit dem gleichen Recht könnte es dem Bund eines Tages einfallen, kantonale Beiträge an Bauausgaben der Regiebetriebe der PTT-Verwaltung zu verlangen, zumal die Bevölkerung daran «interessiert» ist, daß wie die SBB auch die Post und das Telephon den Bedürfnissen der Kunden möglichst weitgehend entsprechen.

Ob der vorgeschlagene Finanzausgleich vom allgemeinen Standpunkt der Bundesfinanzpolitik sachlich berechtigt und opportun sei, soll hier unerörtert bleiben.

V.

Auf die Frage, wie die praktische Durchführung der vorgeschlagenen «Baufinanzierung» gedacht sei, findet man in den Darlegungen ihrer Verfechter nur dürftige Antworten. Am eingehendsten äußert sich Dr. Berchtold. Seines Erachtens soll davon abgesehen werden, sämtliche Kantone (und Gemeinden) zu Beiträgen heranzuziehen. Verzichtet man aber auf diesen einfachsten und daher am ehesten gangbaren Weg, so türmen sich Schwierigkeiten auf, die kaum überwindbar sind. Wir sind begierig, wie der Herr Professor, der mit der Ausarbeitung des Gesetzentwurfes betraut worden ist, diese Schwierigkeiten überwinden will. Sobald man nämlich nicht von allen Kantonen nach einem bestimmten Schlüssel Kontingente³ zur «Baufinanzierung» fordert, sondern nach den Ideen Dr. Berchtolds für jede einzelne Erweiterungsbau von den interessierten Kantonen und Gemeinden einen Beitrag begehrt, ergibt sich der unhaltbare Zustand, daß alle Gegenden und Ortschaften, wo vor Inkrafttreten des Gesetzes die Bahnanlagen weitgehend den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßt worden sind, frei ausgehen, während die andern, wo diese Anpassung noch nicht erfolgt ist, große Opfer zu bringen haben. Das würde besonders dann als Unrecht empfunden, wenn die nunmehr an die Reihe kommenden Linien und Stationen einen großen Verkehr mit entsprechend großen Einnahmen aufweisen und daher auch nach der Belastung mit den Zinsen der Erweiterungskosten immer noch rentabel wären.

Besonders schwierig wäre es auch, im Gesetze zu bestimmen, an welche Bauten und Anschaffungen Beiträge zu leisten seien und nach welchen Grund-

³ Es wäre Sache der Kantone, die Gemeinden mitzubelasten. Aus den Kontingenten müßten auch den Privatbahnen Baufinanzierungszuschüsse geleistet werden.

sätzen. An der Anschaffung von Rollmaterial zum Beispiel sind nicht einzelne Gegenden, sondern ist die ganze Schweiz «interessiert». Hier müßte wohl von einer Beitragsforderung abgesehen werden. Wie steht es aber mit Lokomotivremisen, Erweiterungen von Rangieranlagen, Vermehrung von Abstellgleisen usw.? Denkt man im Ernste daran, von der Gemeinde, auf deren Gebiet eine Lokomotivremise erstellt wird, zusammen mit dem Kanton einen Drittel der Erstellungskosten zu verlangen? Geht man aber dazu über, den Beitrag nach dem Grad des Interesses abzustufen, so entstehen neue Schwierigkeiten, denn wie soll man ein an sich schon fast nicht bemeßbares Interesse in gerechter Weise abstufen können? Auf alle Fälle müßte zur Vermeidung von Willkür im Gesetz die Beitragspflicht klar umschrieben, das Entscheidungsverfahren geregelt und ein gerichtliches Rekursverfahren eingeführt werden. Ein bloßes Rahmengesetz, das keine hinreichenden Rechtsgarantien böte, fände beim Volk keine Gnade. Völlig unannehmbar ist der Vorschlag von Dr. Berchtold, es sei im Gesetz grundsätzlich zu bestimmen, «*daß der Ausbau erfolgen kann, wenn die interessierten Kantone und Gemeinden einen Drittel der Anlagekosten übernehmen*». Es muß nach wie vor Recht und Pflicht der verantwortlichen Instanzen der SBB sein, den Ausbau von Bahnanlagen in der Reihenfolge und in dem Ausmaße vorzunehmen, die den betrieblichen Bedürfnissen entsprechen. Es dürfte nicht zugelassen werden, daß eine aus Gründen der Betriebssicherheit dringliche Baute zugunsten weniger dringlicher Arbeiten zurückgestellt würde, weil der betreffende Kanton die Beitragspflicht oder die Beitragshöhe bestreitet. Im übrigen handelt es sich ja nicht um freiwillige Beiträge, sondern um Zwangsbeiträge, die bezahlt werden müssen, auch wenn darüber prozessiert wird.

Diese oberflächlichen Überlegungen lassen erkennen, daß die Bundesbahnen auch bei möglichst genauer und klarer gesetzlicher Umschreibung der Beitragspflicht in zahlreiche und langwierige Streitigkeiten und Prozesse mit den kantonalen Behörden verwickelt würden, was kaum zu ihrer Popularität beitragen würde. In eine solche Situation dürfen unsere Bundesbahnen nicht gebracht werden.

VI.

Es ist verdienstlich, daß die Leitung der SBB in initiativer Weise alle Mittel und Wege erforscht, die zur Beseitigung der Benachteiligung der Bahn in der Konkurrenz mit dem Auto führen könnten. Wenn ihre Wahl dabei gelegentlich auf eine ungeeignete Lösung fällt und sie diese zunächst weiter verfolgt, so schadet das weniger als Passivität, unter der Voraussetzung frei-

lich, daß sie die Lösung in unbefangener Weise fallen läßt, sobald erkennbar ist, daß sie kaum zum Ziele führen könnte.

Daß der *Baufinanzierungsvorschlag* nicht zu befriedigen vermag, ist vor allem darauf zurückzuführen, daß er grundsätzlich *in falscher Richtung geht*. Gewiß ist die Versuchung groß, im Hinblick auf die großen Leistungen der öffentlichen Hand an den Straßenbau und -unterhalt und für die Förderung des Luftverkehrs einen dauernden Zuschuß der öffentlichen Hand an die Eisenbahnen zu fordern. Das Ideal ist jedoch die Selbsterhaltung jedes der drei Verkehrsmittel. Will man ihm näherkommen, so muß man durch stärkere fiskalische Belastung des Autos eine Verringerung des Beitrages der öffentlichen Hand an den Straßenbau sowie einen allmählichen Abbau der Leistungen an den Flugverkehr anstreben und nicht die Verwandlung der SBB in einen dauernden Zuschußbetrieb. Letzteres könnte schlimmstenfalls in Frage kommen, wenn die Versuche in der Richtung der Verkehrskoordination als gänzlich gescheitert betrachtet werden müßten. Das ist glücklicherweise heute nicht der Fall und wird hoffentlich nie der Fall sein. Durch den Kampf um die Baufinanzierung würde nur die Aufmerksamkeit vom Hauptproblem abgelenkt.

Angesichts der grundsätzlichen Bedenken und der praktischen Schwierigkeiten, die dem gekünstelt anmutenden Baufinanzierungsvorschlag entgegenstehen, ist es nicht wahrscheinlich, daß dieser aus den parlamentarischen Beratungen und der Abstimmung von Volk und Ständen siegreich hervorgehen würde. Die Generaldirektion und der Verwaltungsrat der SBB wären daher gut beraten, wenn sie auf die Weiterverfolgung dieses Projektes verzichten und alle Kräfte dem Hauptproblem widmen würden: der Verkehrs-koordination.