

Die verkehrspolitische Lage der Schweiz

Autor(en): **Bickel, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mittex : die Fachzeitschrift für textile Garn- und Flächenherstellung im deutschsprachigen Europa**

Band (Jahr): **78 (1971)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-677754>

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.

was sich auf den volkswirtschaftlichen Aufwand, die Gesamtheit der Veranlagungs- und Kontrollkosten von Wirtschaft und Verwaltung vorteilhaft auswirkt.

Damit eine mehrmalige Besteuerung vermieden werden kann, zirkulieren zwischen den 75 000 steuerpflichtigen Firmen die Handelswaren und die Werkstoffe (Waren, die *körperlich* ins Endprodukt eingehen) steuerfrei. Hingegen unterliegen die Anlagegüter und Betriebsmittel als «*Konsum der Unternehmer*» in jedem Fall der Steuer. Dadurch werden einzelne Kostenelemente der Güterproduktion steuerlich vorbelastet, d. h. gewisse Preisbestandteile werden sozusagen «doppelt» besteuert, was sich entsprechend auf den Verkaufspreis der Konsumgüter auswirkt. Hier besteht ein nicht unwesentlicher Unterschied zum Mehrwertsystem: Dieses lässt *alle* einmal besteuerten Preisbestandteile über den umfassenden Vorsteuerabzug wieder frei (besteuert wird letztlich nur gerade der Preis, den der Endverbraucher für die Ware oder Leistung bezahlt), während unser System im Verkehr unter Grossisten (ausser den Handelswaren) lediglich den Wert der körperlich ins Endprodukt eingehenden Stoffe befreit. Welcher Anteil die Steuer auf Investitionen an dem vom Endverbraucher bezahlten Preis ausmacht, kann ziffermässig nicht errechnet werden. Er ist am höchsten bei kapitalintensiven Produktionsvorgängen, am geringsten bei arbeitsintensiven. Diese «versteckte Vorsteuer auf den Investitionen» wird beim Export nicht zurückerstattet und ebensowenig wird sie auf den Einfuhren erhoben. Insoweit wirkt unser Grossistensystem nicht vollständig wettbewerbsneutral. Die *praktischen* Auswirkungen dieser Wettbewerbsverzerrung sind wegen des mässigen Steuersatzes von 3,6% geringfügig; deshalb wurden diese Unebenheiten bisher auch durchwegs hingekommen.

Dem Vorzug der Erhebungsbilligkeit unseres Grossistensystems stehen somit gewisse Mängel wettbewerbspolitischer Art gegenüber. Dennoch dürfte kaum zu bestreiten sein, dass unser Erhebungsverfahren per Saldo aller Vor- und Nachteile für eine auf *Waren* beschränkte und *niedrige* Konsumsteuer eine gute Note verdient.

Dr. Hans Gerber

Nach einer Ende September 1970 durchgeführten Erhebung über den Mitgliederbestand der Arbeitslosenkassen waren bei den 153 anerkannten Kassen 537 269 Arbeitnehmer gegen Arbeitslosigkeit versichert; das sind 6407 oder 1,2% weniger als im gleichen Zeitpunkt des Vorjahres.

Die verkehrspolitische Lage der Schweiz

Ein jedes Land braucht, um auf einem bestimmten Gebiet konkurrenzfähig zu sein, gewisse Voraussetzungen. Bei der Beurteilung der verkehrspolitischen Situation gehören dazu in erster Linie die *Geographische Lage* und die *Topographischen Verhältnisse*.

Ein Blick auf die Weltkarte zeigt, dass die Schweiz als *Binnenland* insofern benachteiligt ist, als sie bei der Güterversorgung auf lange und kostspielige Landtransporte angewiesen ist. So liegt der nächstgelegene Hafen, Genua, etwa 7 Schnellzugstunden von der grössten Schweizer Stadt entfernt.

Hinsichtlich *topographischer Verhältnisse* ist zu erwähnen, dass unserem Land ein relativ grosser Gebirgsanteil zufällt. Die Alpen nehmen 30%, der Jura etwa 10% der Gesamtfläche der Schweiz ein. Beide stellten der Entwicklung des Verkehrsnetzes zum Teil gewaltige Hindernisse entgegen, die nur unter grössten Anstrengungen und Opfern beseitigt werden konnten. Man denke nur an den Bau der drei grössten Tunnels unserer Alpenbahnen, oder etwa an die Erstellung des San Bernardino-Strassentunnels. Das Mittelland ist im allgemeinen verkehrsfreundlicher, obwohl auch dort zahlreiche Flüsse die Bautätigkeit für Strasse und Bahn stark erschweren.

Von grundlegender Bedeutung für die Beurteilung der verkehrspolitischen Lage unseres Landes ist natürlich der Entwicklungsstand der *Verkehrsträger*. Die *Eisenbahn*, eines der Hauptverkehrsmittel, erlebte seit der Gründung der «Spanisch-Brötli-Bahn» im Jahre 1847 eine geradezu stürmische Entwicklung. Die heutige Netzlänge von weit über 5000 km verteilt sich wie folgt:

| Art der Bahn | Netzlänge in km | %-Anteil |
|--------------|-----------------|------------|
| Normalspur | 3610 | 62 |
| Schmalspur | 1440 | 24 |
| Zahnrad | 98 | 2 |
| Standseil | 59 | 1 |
| Luftseil | 441 | 8 |
| Tram | 175 | 3 |
| Total | 5823 | 100 |

Die finanzielle Seite unserer Bahnen indes sieht trotz oder gerade wegen dieses gewaltigen Streckenangebotes nicht allzu gut aus. Ein Grund dafür dürfte wohl im *rückläufigen Personenverkehr* zu suchen sein. Aber auch die *geringe Zunahme des internationalen Güterverkehrs* und der *horrende Anstieg der Betriebskosten* tragen zu dieser ungemütlichen Lage bei.

Betriebsaufwand der SBB

| Jahr | Betrag (in Mio Fr.) |
|------|---------------------|
| 1960 | 782,6 |
| 1965 | 1149,0 |
| 1968 | 1249,0 |
| 1969 | 1352,4 |

Auf Grund dieser Tatsachen kommt man nicht darum herum, festzustellen, dass die Eisenbahn heutzutage in eine kritische Phase eingetreten ist, aus der nur mit Hilfe einer Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik herauszukommen ist.

Der Luftverkehr stellt zweifellos das Prunkstück unter den schweizerischen Verkehrsträgern dar. Die *Swissair* hat es verstanden, unserem Land hinsichtlich Verkehrskapazität in der Luftfahrt *Weltgeltung* zu verschaffen, obwohl ihr nur drei interkontinentale Flughäfen zur Verfügung stehen. Die Zahlen über die Entwicklung des Passagier- und Frachtverkehrs sprechen eine deutliche Sprache:

| Bestimmungsort | Abfliegende Passagiere ab schweiz. Flughäfen | | |
|----------------------|--|-----------|-----------|
| | 1967 | 1968 | 1969 |
| Europa | 1 355 000 | 1 504 700 | 1 791 000 |
| Nordamerika | 190 800 | 198 600 | 236 100 |
| Asien, Australien | 88 800 | 115 200 | 119 000 |
| Afrika | 63 700 | 80 900 | 92 800 |
| Zentral-, Südamerika | 25 400 | 31 200 | 35 100 |
| Total | 1 723 500 | 1 930 600 | 2 275 000 |

| Bestimmungsort | Ausfuhr in Bruttotonnen | | |
|----------------------|-------------------------|-------|-------|
| | 1967 | 1968 | 1969 |
| Europa | 6300 | 6900 | 8300 |
| Nordamerika | 4000 | 5700 | 8500 |
| Asien, Australien | 1200 | 1400 | 1900 |
| Afrika | 500 | 500 | 600 |
| Zentral-, Südamerika | 400 | 600 | 800 |
| Total | 12400 | 15100 | 20100 |

Begreiflicherweise fällt dem innerstaatlichen Verkehr nur ein geringer Anteil zu, da die Schweiz rein flächenmässig dafür zu klein ist. Die Intensivierung des kontinentalen Flugverkehrs indes ist beträchtlich; es scheint, dass der Faktor der Zeitersparnis je länger je mehr das Flugzeug an die Stelle der Eisenbahn treten lässt. Das ganz grosse Geschäft für die *Swissair* und andere Fluggesellschaften zeichnet sich aber im interkontinentalen Verkehr ab, speziell in den Flügen nach Nordamerika.

In der *Schifffahrt* sind vor allem zwei Sektoren bedeutend. Der wichtigere, nämlich der *Rheinverkehr*, verbilligt die Frachtkosten von und nach Basel erheblich. Es darf nicht ausser acht gelassen werden, dass mengenmässig mehr als ein Drittel der gesamten schweizerischen Einfuhr und Ausfuhr den Weg über den Basler Rheinhafen nimmt. Auch wenn der wertmässige Anteil dieser Waren bedeutend geringer ist, da vor allem billigere Güter auf dem Rhein transportiert werden, kann man doch behaupten, dass sich die hohen Investitionen der Schweiz (zwischen 100 und 200 Mio Franken) für den Rheinverkehr gelohnt haben.

Nicht vergessen darf man schliesslich den Touristenverkehr der Dampfschiffgesellschaften unserer Seen, auch wenn dieser im Unterschied zur Rheinschifffahrt *saisonal* bedingt ist und dementsprechend weniger Einnahmen bringt.

Wie in den meisten industrialisierten Ländern, so muss auch bei uns der *Motorfahrzeugverkehr* als eigentliches Sorgenkind betrachtet werden. Beim Hauptkonkurrenten der öffentlichen Verkehrsmittel ist die Besetzungszahl der einzelnen Fahrzeuge allzu gering, woraus sich deren ungeheure Vielzahl erklärt.

| Jahr | Anzahl Motorfahrzeuge auf 1000 Einwohner |
|------|--|
| 1961 | 179 |
| 1962 | 199 |
| 1963 | 218 |
| 1964 | 237 |
| 1965 | 254 |
| 1966 | 273 |
| 1967 | 290 |
| 1968 | 307 |
| 1969 | 328 |

Immer mehr Leute wollen zeitlich unabhängig reisen. Doch diese Befreiung vom starren Fahrplan wird teuer erkaufte. Allein im Jahre 1968 betrug die Ausgaben des Bundes für den Strassenbau über 500 Mio Franken.

Zusammenfassend kann man sagen, dass sich die Schweiz trotz eher ungünstigen Voraussetzungen im Laufe der Zeit eine recht annehmbare verkehrspolitische Lage geschaffen hat. So scheinen die wirtschaftspolitischen Ziele der *Sicherung der Güterversorgung, der Ausdehnung des Fremdenverkehrs* und der *Einebnung von lokalen und regionalen Unterschieden* zumindest für die nahe Zukunft gewährleistet. Dennoch darf unser Land unter keinen Umständen auf den Lorbeeren ausruhen; denn wie überall, so gilt auch im Verkehrswesen: «Stillstand ist Rückschritt.»

Max Bickel

Im Jahre 1969 zählte man 31 schweizerische Meerschiffe mit einer Bruttoregister-tonnage von zusammen 202 292.