Zeitschrift: Annuaire suisse de science politique = Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Politische Wissenschaft

Band: 6 (1966)

Artikel: Année politique suisse 1965 = Schweizerische Politik im Jahre 1965

Autor: Gilg, Peter / Reymond, François-L. / Bindschedler-Robert, Denise

Kapitel: Verkehrspolitik

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-170985

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: 05.07.2025

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

Tschudi präsidierten Konferenz bernischer und neuenburgischer Regierungsmitglieder eine aus Vertretern der drei Partner gebildete Kontrollkommission eingesetzt. Auf Einsprache neuenburgischer Gemeinden verlangte das Eidg. Amt für Energiewirtschaft zudem eine neue Linienführung für die Ölleitung [1]. Weder die Raffinerie noch die nach der Konzessionserteilung in Angriff genommene Rohrleitung wurden vor Jahresende fertiggestellt.

Das Konzessionsgesuch für eine Ölleitung nach der geplanten Mittelland-Raffinerie begegnete auch einer ausdrücklichen wirtschaftspolitischen Gegnerschaft, die sich in Einsprachen der von der Trasseeführung nicht direkt betroffenen Kantone St. Gallen, Graubünden, Baselstadt und Baselland sowie der Rheinischen Pipeline-Transport AG äusserte. Die st. gallische Regierung beantragte einen Aufschub der Bewilligung bis zum Zeitpunkt, da die durch das st. gallische Rheintal führende mitteleuropäische Rohrleitung voll ausgenützt werde. Andere von den insgesamt 44 Einsprachen kamen von regionalen Organisationen, Gemeinden, Genossenschaften, Vereinen und Privaten aus den vom Trassee berührten Kantonen Bern, Solothurn und Aargau. Vorbehalte, namentlich in bezug auf Gewässerschutz und Regionalplanung, wurden auch von den Behörden dieser drei Kantone angebracht, ja selbst von dem an der Raffinerie unmittelbar interessierten Kanton Luzern. Solothurn sprach sich gegen die Erteilung des eidgenössischen Enteignungsrechts aus [2].

Verkehrspolitik

Im Mittelpunkt der schweizerischen Verkehrspolitik stand weiterhin der *Nationalstrassenbau*, nach Prof. H. R. Meyer, dem Delegierten für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, die grösste volkswirtschaftliche Investition, die in der Schweiz je für ein einzelnes Werk unternommen worden ist [3]. Vom ganzen geplanten Netz von 1830 km Strassenlänge waren Ende 1964 erst 294 km erstellt und 211 km im Bau. Die in den Bundesbeschlüssen vom 23. Dezember 1959 und 29. September 1961 [4] vorgesehenen Mittel hatten aber auch zu diesem beschränkten Ausbau nicht einmal zur Hälfte ausgereicht, so dass die Vorschüsse des Bundes an die Nationalstrassenrechnung 1 Mia Fr. überstiegen [5]. Damit war der Nationalstrassenbau in eine Finanzklemme geraten, die den Bundesrat zu einer neuen Finanzierungsvorlage veranlasste [6]. Der Bundesrat verzichtete dabei auf eine erneute Schätzung der Gesamtkosten, nachdem sich frühere offizielle Angaben (1960: 5,7 Mia Fr.; 1963: 12,5 Mia Fr.) als unrealistisch erwiesen hatten [7], und äusserte die Vermutung,

---

[1] *ASW*, 1965, S. 44 u. 76; *Bund*, 19, 14. 1. 65, 109, 12./13. 3. 65, 126, 24. 3. 65, u. 166, 21. 4. 65; *NZ*, 240, 28. 5. 65.

[2] *ASW*, 1965, S. 185 u. 187; *NZ*, 415, 9. 9. 65; *BN*, 456, 27. 10. 65; *Vat.*, 267, 17. 11. 65. Über die Frage der Kapitalzusammensetzung, die nach Rohrleitungsgesetz keine einseitige ausländische Beherrschung ermöglichen darf, vgl. *NZ*, 365, 11. 8. 65, u. *Vat.*, 183, 10. 8. 65.

[3] Vortrag an der Mitgliederversammlung der Schweiz. verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Luzern im Januar 1965 (*Bund*, 37, 26. 1. 65).

[4] *AS*, 1960, S. 368 ff., u. 1962, S. 5 ff.

[5] Sie erreichten Ende 1964 1134 Mio Fr. (*NZZ*, 381, 28. 1. 66).

[6] *Bund*, 37, 26. 1. 65. *Vgl.* zum folgenden Botschaft vom 3. 11. 1964 (*BBl*, 1964, II, S. 1130 ff.).

[7] *NZZ*, 468, 5. 2. 65. Prof. Meyer sprach im erwähnten Vortrag von 13-15 Mia Fr.

dass der Nationalstrassenbau eine Daueraufgabe sein werde [1]. Er befürwortete eine Bemessung des jährlichen Bauvolumens nicht bloss nach verkehrspolitischen, sondern auch nach wirtschafts- und konjunkturpolitischen Gesichtspunkten und beantragte zur zusätzlichen Finanzierung einerseits Beiträge aus allgemeinen Bundesmitteln (40 Mio Fr. pro Jahr), anderseits eine Erhöhung der Leistungen der Strassenbenützer (Treibstoffzollzuschlag von 12 Rp. pro Liter statt 7 Rp.); ausserdem verlangte er eine Ermächtigung zur flexiblen Handhabung dieser beiden Finanzierungsquellen unter Wahrung der Parallelität sowie in Abhängigkeit vom Stand der Bundesvorschüsse [2].

Mit diesen Anträgen wies der Bundesrat Forderungen der Strassenverkehrsinteressenten nach Zuweisung eines höheren Anteils der ordentlichen Treibstoffzölle an den Nationalstrassenbau sowie nach Bevorzugung einer langfristigen Finanzierungsmethode durch Anleihen zurück [3]. Er fand dabei auch die Unterstützung der eidgenössischen Räte, aus deren Reihen allerdings Besorgnis über die fortgesetzte Kostensteigerung geäussert wurde. Dem Verlangen der Strassenverkehrsverbände nach einer Beschränkung der Treibstoffzollerhöhung, die mit der Gefahr eines Rückgangs des Ausländerkonsums begründet wurde [4], wurde praktisch nur durch die Festsetzung einer oberen Grenze von 15 Rp. pro Liter [5] entsprochen; im Nationalrat erklärte Bundesrat Bonvin, die Drohung mit dem Referendum, die in der Debatte angedeutet worden war, erschrecke ihn nicht; lehne das Volk die Vorlage ab, so werde man das Geld für mindestens so wichtige Ausgaben brauchen [6]. Tatsächlich verzichteten sowohl der Migros-Genossenschaftsbund wie auch der TCS (Touring-Club der Schweiz) auf ein Referendum [7]. Der Bundesrat setzte kurz nach dem Entscheid des TCS unter Berufung auf eine Ermächtigungsklausel des Zolltarifgesetzes die Erhöhung des Treibstoffzollzuschlags auf 12 Rp. pro Liter provisorisch in Kraft, um Spekulationsgewinne des Treibstoffhandels, wie sie 1962 vorgekommen waren, zu verhindern [8].

---

[1] Prof. Meyer nahm im erwähnten Vortrag an, dass nach Fertigstellung des laufenden Programmes infolge der Zunahme der Motorfahrzeuge ein neues Nationalstrassenprogramm fällig sein werde (*Bund*, 37, 26. 1. 65).

[2] Bei Zu- bzw. Abnahme des Bundesvorschusses um 200 Mio Fr. Erhöhung bzw. Senkung des Treibstoffzollzuschlags um 1 Rp. pro Liter und Erhöhung bzw. Verminderung des Bundesbeitrags um 10 Mio Fr.

[3] Eine stärkere Heranziehung der ordentlichen Treibstoffzölle, die nach dem Bundesbeschluss vom 23. 12. 1959 nur zu 24 % für den Nationalstrassenbau verwendet werden, forderten namentlich der TCS (Touring-Club der Schweiz) und der ACS (Automobilclub der Schweiz) (*ASW*, 1964, S. 4 f. u. 100); eine Verlagerung auf den Anleihensweg empfahl ein von Prof. H. Bieri, Bern, verfasstes Gutachten des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes, dem sich auch der TCS anschloss (*ASW*, 1964, S. 164; *Bund*, 37, 26. 1. 65). Der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins hatte sich dagegen für eine Erhöhung des Treibstoffzollzuschlags und gegen eine stärkere Beanspruchung des Ertrags der ordentlichen Treibstoffzölle ausgesprochen (*ASW*, 1964, S. 68).

[4] *Vgl.* Eingabe des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes an den Nationalrat (*ASW*, 1965, S. 10).

[5] Beschluss des Ständerates vom 3. 12. 1964 (*Sten. Bull. StR*, 1964, S. 284 f.).

[6] Beratung im Nationalrat am 9./10. 3. 1965 (*Sten. Bull. NR*, 1965, S. 74 ff., insbes. S. 126). Die Schlussabstimmungen in beiden Räten erfolgten am 19. 3. 1965 (*Sten. Bull. NR*, 1965, S. 279).

[7] *NZZ*, 1799, 28. 4. 65. Im Nationalrat hatte Allgöwer (LdU, BS), Redaktor am « Brückenbauer », einen Rückweisungsantrag gestellt (*Sten. Bull. NR*, 1965, S. 80 ff.). Die ausserordentliche Delegiertenversammlung des TCS vom 24. 4. 1965 stellte auch die bereits am 23. 11. 1963 beschlossene Lancierung einer Verfassungsinitiative über eine Heraufsetzung des Strassenanteils am Treibstoffzollertrag noch einmal zurück (vgl. *ASW*, 1964, S. 4 f.). Der Grosse Rat des Kantons Luzern verzichtete Ende Juni auf Antrag des Regierungsrates auf eine entsprechende Standesinitiative (*NZZ*, 2800, 30. 6. 65).

[8] *AS*, 1965, S. 415 f.; *NZZ*, 1887, 3. 5. 65. Die definitive Inkraftsetzung erfolgte auf den 1. 10. 1965. Als gegen Jahresende die Strassenverkehrsverbände auf eine Abnahme des Treib-

Von der Ständeratskommission, welche die Finanzierungsvorlage vorzuberaten hatte, war der Bundesrat um einen Bericht über Ursachen und Ausmass der Kostensteigerung beim Nationalstrassenbau ersucht worden. Dieser Bericht wurde am 26. Januar 1965 vorgelegt. Er begründete die Kostenentwicklung mit der allgemeinen Teuerung und mit den steigenden Ansprüchen der Strassenverkehrsinteressenten. Gewisse Einsparungen erwartete er von Vorschlägen einer vom EDI eingesetzten Beratenden Kommission für den Nationalstrassenbau und von der Aufstellung von Mehrjahresprogrammen; zudem empfahl er einen Ausbau der Kontrolle der kantonalen Bautätigkeit [1]. Die eidgenössischen Räte nahmen den Bericht zustimmend entgegen; ihre Kommissionen erklärten ein grundsätzliches Abgehen von der geltenden föderalistischen Bauordnung nicht für empfehlenswert, da es kaum wesentliche Einsparungen bringen würde [2]. Am 9. November verpflichtete der Bundesrat immerhin die Kantone in einer Verordnung, ihre Massnahmen für den Nationalstrassenbau (Landerwerb, Vergebung und Ausführung der Arbeiten) einer Finanzaufsicht zu unterstellen, die der Eidg. Finanzkontrolle als Oberrevisionsbehörde untergeordnet wurde [3].

Die angespannte Finanzlage im Nationalstrassenbau veranlasste den Bundesrat in seinem Bauprogramm für 1965 zur Konzentrierung auf die begonnenen Abschnitte und zum Verzicht auf die Inangriffnahme neuer Strecken. Für die Arbeiten ab 1966 sah er eine Erhöhung des jährlichen Bundeskredits von 600 Mio auf 700 Mio Fr. vor, zugleich aber kündigte er eine Festlegung der Prioritäten durch die Beratende Kommission für den Nationalstrassenbau an [4]. Dem Drängen der Kantone nach einer noch früheren Erhöhung des Bundeskredits, das im Herbst durch erheblich erklärte Motionen in beiden Räten unterstützt wurde, entsprach der Bundesrat durch die Beantragung eines Nachtragskredits von 40 Mio Fr. [5]

Eine bedeutsame Erweiterung erfuhr das Nationalstrassenprogramm durch die Aufnahme eines Gotthard-Strassentunnels von Göschenen nach Airolo. Indem der Bundesrat in seiner Botschaft vom 22. Dezember 1964 den Bau eines solchen Tunnels mit vierspurigen Zufahrtsrampen beantragte, erfüllte er ein dringendes Begehren des Tessins und entschied sich damit gegen die Projekte einer « rollenden Strasse » (zweiter Eisenbahntunnel für den Automobiltransport) oder eines höhergelegenen Strassentunnels Hospental-Bedrina, der vom Kanton Uri mit Rücksicht auf das Urserental gewünscht wurde [6]. Er rief auch Opposition in

---

stoffkonsums der Ausländer aufmerksam machten, erklärte der Bundesrat die Ergebnisse der im Auftrag der Eidg. Finanzkontrolle unternommenen Untersuchungen als noch zuwenig schlüssig für eine Revision der Treibstoffzollpolitik (*NZZ*, 4717, 8. 11. 65, 5158, 2. 12. 65, u. 5571, 29. 12. 65; *Vat.*, 259, 8. 11. 65; *Bund*, 529, 10./11. 12. 65).

[1] *BBl*, 1965, I, S. 177 ff.

[2] Behandlung im Ständerat am 22. 6. (*Bund*, 261, 23. 6. 65) und im Nationalrat am 21. 9. (*Sten. Bull. NR*, 1965, S. 333 ff.).

[3] *AS*, 1965, S. 1009 f. Eine Zentralisierung des Nationalstrassenbaus verlangte die Präsidentenkonferenz der Jungliberalen des Kantons Luzern, wobei sie eine entsprechende Verfassungsinitiative anregte (*NZZ*, 4239, 11. 10. 65; *Vat.*, 254, 2. 11. 65).

[4] *NZZ*, 433, 2. 2. 65. Die durch die neue Finanzierungsordnung mehr als gedeckte Erhöhung wurde ins Bundesbudget für 1966 aufgenommen (*NZZ*, 4420, 22. 10. 65). Ende 1965 waren 308 km Nationalstrassen im Betrieb und 246 km im Bau (*NZZ*, 381, 28. 1. 66).

[5] Vgl. Motion Chevallaz (rad., VD) im Nationalrat (*NZZ*, 3945, 24. 9. 65) und Motion Müller (k.-chr., LU) im Ständerat (*NZZ*, 4159, 6. 10. 65). Ein Zusatz zum Bundeskredit für 1965 war vom Bundesrat schon bei der provisorischen Inkraftsetzung der Treibstoffzollzuschlagserhöhung im Frühjahr in Aussicht gestellt worden (*NZZ*, 1887, 3. 5. 65). Der Nachtragskredit wurde von den eidg. Räten am 1. bzw. 2. 12. genehmigt (*NZZ*, 4928, 19. 11. 65, 5152, 1. 12. 65, u. 5170, 2. 12. 65).

[6] *BBl*, 1964, II, S. 1568 ff.

den ostschweizerischen Kantonen Glarus, Appenzell A. und I. Rh., St. Gallen, Graubünden und Thurgau hervor, deren Regierungen Anfang März 1965 dem Bundesrat und dem Ständerat in einer Eingabe ihre Besorgnis über die Gefahr einer Benachteiligung anderer Alpenübergänge ausdrückten und ihrerseits Ergänzungen des Nationalstrassenprogramms beantragten [1]. Diese ostschweizerischen Anträge wurden nebst einem analogen Walliser Begehren für den Bau eines Simplon-Strassentunnels und dem Urner Wunsch nach der höhergelegenen Gotthard-Variante auch in den eidg. Räten vertreten, hinderten aber eine Zustimmung zur Vorlage des Bundesrates nicht [2]. Diese hatte den Baubeginn freilich von der Konjunkturentwicklung sowie von der Lösung der Finanzierungsfrage abhängig gemacht [3].

Für die Finanzierung des Gotthard-Strassentunnels zog der Bundesrat in seiner Botschaft vom 22. Dezember 1964 die Erhebung von Durchfahrtsgebühren in Betracht, und zwar nicht nur zugunsten der Kantone, sondern auch des Bundes; er stellte zu diesem Punkt einen sich auf alle Nationalstrassen-Alpentunnels beziehenden Bericht in Aussicht [4]. Das Vernehmlassungsverfahren im Frühjahr ergab die grundsätzliche Zustimmung der Mehrzahl der befragten Kantone und Organisationen, auch der beiden Automobilverbände; entschieden negativ antwortete unter Hinweis auf seine ungünstige Verkehrslage der Kanton Tessin [5]. Trotzdem sprach sich der Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, M. Redli, am 12. Oktober in einem Vortrag für die Einführung von Tunnelgebühren aus und zugleich für eine Revision des Artikels 37 BV, der nur für die Kantone eine Möglichkeit zur Erhebung solcher Gebühren vorsehe [6].

Als erster Alpentunnel des Nationalstrassennetzes [7] wurde im April 1965 der 1961 begonnene Bernhardin-Tunnel durchschlagen. Starke Kostensteigerungen veranlassten im Mai das Baukonsortium des Bauloses Nord zu Nachforderungen im Betrag von 9 Mio Fr. an den Kanton Graubünden. Auch das Konsortium des südlichen Bauloses kündigte solche Forderungen an. Der Kleine Rat anerkannte aber im Oktober auf Grund einer Untersuchung die Forderung des nördlichen Konsortiums nur zu 5 %. Der Fortgang der Bauarbeiten wurde dadurch nicht aufgehalten [8].

In der *Eisenbahnpolitik* führten die Verhandlungen um eine Übernahme der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) und ihrer Nebenbetriebe durch den Bund zu einem vorläufigen Ergebnis. Diese Verhandlungen waren 1962 seitens der Berner Regierung eingeleitet worden, vor allem weil die Verkehrsentwicklung einen Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur dringlich

---

[1] Einreihung der Strecke Zürich-Chur-Thusis in die 1. Klasse und Neuaufnahme der Strecke Kreuzlingen-Rorschach (*ASW*, 1965, S. 61).

[2] Beratung im Ständerat am 16. 3. (*Sten. Bull. StR*, 1965, S. 41 ff.), im Nationalrat am 16./17. 6., Schlussabstimmungen am 25. 6. (*Sten. Bull. NR*, 1965, S. 311 ff. u. 332). Bundespräsident Tschudi versprach im Ständerat eine Berücksichtigung des Simplons und stellte im Nationalrat eine Höherklassierung der Bernhardinstrasse und ihrer Zufahrten unter gewissen Vorbehalten in Aussicht. Thurgauische Motionen für eine Aufnahme der Strecke Kreuzlingen-Rorschach ins Nationalstrassennetz wurden von beiden Räten nur als Postulate überwiesen (*Sten. Bull. StR*, 1965, S. 79 ff.; *NZZ*, 3901, 21. 9. 65).

[3] *BBl*, 1964, II, S. 1614.

[4] *BBl*, 1964, II, S. 1611 ff.

[5] *ASW*, 1965, S. 173; *NZZ*, 2399, 3. 6. 65; *Ostschw.*, 237, 11. 10. 65.

[6] Vortrag an der Generalversammlung der Schweizerischen Liga für rationelle Verkehrswirtschaft (Litra) in Bern (*NZZ*, 4329, 16. 10. 65).

[7] Der am 19. 3. 1964 eröffnete Strassentunnel durch den Grossen St. Bernhard wurde nicht als Nationalstrasse gebaut und wird durch eine privatrechtliche Gesellschaft betrieben (*ASW*, 1963, S. 119, u. 1964, S. 59).

[8] *NZ*, 230, 21. 5. 65; *NZZ*, 2270, 26. 5. 65, 2339, 31. 5. 65, 4385, 20. 10. 65, u. 5483, 20. 12. 65.

werden liess, aber weder die Gesellschaft noch der Kanton Bern, der an dieser zu 43 % beteiligt ist, sich zu einer solchen Investition in der Lage sah [1]. Auf der andern Seite hatte der Bundesrat 1953 ein gewisses Interesse an einer Erwerbung der BLS-Linien bekundet [2]. Gegen das Übernahmeprojekt meldete sich Opposition aus dem Berner Oberland, da man von den SBB eine geringere Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse erwartete, als sie die BLS gewährte, namentlich in bezug auf die teilweise stark defizitären Nebenlinien. Diese Befürchtungen führten zur Lancierung einer bernischen Verfassungsinitiative, welche Veräusserungen von Eisenbahnbeteiligungsrechten im Betrag von mehr als 1 Mio Fr. dem obligatorischen Referendum unterstellen wollte; sie wurde am 25. August eingereicht [3]. Am 13. Dezember machte der Bundesrat das Angebot, die Nebenlinien mit zu erwerben, den Ausbau der Lötschberglinie durchzuführen, das gesamte Personal sowie auch die Werkstätten zu übernehmen und die regionalen Fahrplanwünsche zu berücksichtigen. Weniger günstig lautete die Offerte in finanzieller Hinsicht, da die BLS-Aktien bloss zu ihrem Nominalwert vergütet werden sollten [4].

Die Frage einer Übernahme der BLS durch den Bund wurde auch aus gesamtschweizerischer Sicht kritisch betrachtet. Es wurde geltend gemacht, dass eine solche Übernahme vor dem Vorliegen einer Gesamtkonzeption für den Aus- und Neubau von Eisenbahn-Alpentransversalen, an der eine Expertenkommission « Eisenbahntunnel durch die Alpen » arbeitet, nicht sinnvoll wäre. Namentlich die Miterwerbung der für den Alpentransitverkehr belanglosen mitbetriebenen Linien würde in das vom Eisenbahngesetz von 1957 sanktionierte gemischte System im schweizerischen Eisenbahnwesen (Nebeneinander von Bundesbahnen und Privatbahnen) eine Bresche schlagen und weitere Übernahmen von Privatbahnen nach sich ziehen [5]. Tatsächlich versicherte Bundesrat Spühler dem Kleinen Rat von Graubünden im März, der Kauf der BLS werde sich auf die Frage eines Kaufs der Rhätischen Bahn nicht nachteilig auswirken, und am 15. Dezember wurden die Kaufbesprechungen mit der bündnerischen Regierung eröffnet [6]. Auf das Begehren der ostschweizerischen Kantone Glarus, beider Appenzell, St. Gallen, Graubünden und Thurgau nach dem Bau einer Ostalpenbahn, das in einer Eingabe der interessierten Regierungen vom 22. Dezember 1964 erneut unterstrichen worden war, antwortete der Bundesrat dagegen eher hinhaltend [7]. Die Position der Ostalpenbahnkantone wird durch das Bestehen von Konkurrenzprojekten (Tödi-Greina, Splügen) beeinträchtigt [8].

---

[1] Der bernische Regierungsrat wies allerdings auch auf eine willkommene finanzielle Entlastung durch einen Verkauf hin (*NZZ*, 1262, 26. 3. 65; *Bund*, 105, 10. 3. 65).

[2] Laut Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über eine finanzielle Hilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn vom 23. 10. 1953 (*BBl*, 1953, III, S. 387 f.) vermöchten die Strecken der Lötschbergbahn — und zwar mit Abstand vor den andern Privatbahnanlagen — das SBB-Netz in einer Weise zu erweitern und abzurunden, die verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Vorteile böte.

[3] Mit 17 880 Unterschriften, die freilich nicht durchwegs Gegnerschaft gegen einen Verkauf, sondern zum Teil nur ein Verlangen nach günstigen Bedingungen zum Ausdruck brachten (*Bund*, 110, 14. 3. 65, 372, 1. 9. 65, u. 486, 14. 11. 65; *NZ*, 410, 6. 9. 65). Der Regierungsrat beantragte dem Grossen Rat, die Initiative zur Verwerfung zu empfehlen; *vgl.* seine analoge Haltung gegenüber der Wasserrechtsinitiative oben S. 173 f.

[4] *NZZ*, 5394, 15. 12. 65.

[5] *NZZ*, 2198, 21. 5. 65.

[6] *NZZ*, 1280, 27. 3. 65, u. 5416, 16. 12. 65.

[7] Er versprach, die Bedeutung des sog. Ostalpenbahnversprechens von 1878, das Tödi-Greina-Gutachten der Hochschule St. Gallen, das Splügenprojekt und die Finanzierung der ausländischen Zufahrtslinien mit Schweizer Kapital zu prüfen (*ASW*, 1965, S. 44; *NZZ*, 590, 12. 2. 65).

[8] *NZ*, 495, 26. 10. 65.

Die finanzielle Lage der *SBB* verschlechterte sich, namentlich infolge kostspieliger Investitionen und zunehmenden Personalaufwands. Die Rechnung für 1964 schloss mit einem so geringen Überschuss ab, dass das Dotationskapital bloss noch zu etwa 2 % verzinst werden konnte; das Budget für 1966 sah seit Jahren erstmals wieder ein Defizit vor. Der Bundesrat zog deshalb eine neue, vermehrt betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten folgende Tarifrevision in Erwägung; in seinem erwähnten Vortrag wies Direktor Redli auf die grosse Belastung durch die Sozialtarife hin, die er zum Teil als Subventionen für die Arbeitgeber wertete [1].

Eine parallele Entwicklung ergab sich bei den *PTT*-Betrieben. Auch hier reichte der infolge des wachsenden Ausgabenüberschusses der Post verminderte Reingewinn des Jahres 1964 nicht zur erwarteten Leistung an die Bundeskasse aus, so dass die budgetierte Ablieferungssumme zum Teil dem Ertragsausgleichsfonds entnommen werden musste; das Budget für 1966 rechnete vollends mit einem Defizit, dem ersten seit 1922 [2]. Der Bundesrat forderte deshalb eine Erhöhung der Posttaxen, zugleich aber eine Aufhebung der Referendumspflicht für Posttaxfestsetzungen; nach den Vorschlägen der Generaldirektion PTT soll auch die Posttaxbildung — mit gewissen Ausnahmen — betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten folgen und grundsätzlich einen Überschuss ermöglichen. Im November wurden diese Vorschläge, welche für die wichtigsten Inlandtaxen die Bundesversammlung, für die übrigen Taxen und Gebühren den Bundesrat zuständig erklären, der Konsultativen PTT-Konferenz vorgelegt; die Vertreter der Wirtschaft opponierten dem Taxerhöhungsantrag nicht, verlangten aber weitere Rationalisierungsmassnahmen [3]. Der Rationalisierungstendenz wirkte jedoch das Drängen des Personals auf Einführung der 44-Stunden-Woche entgegen [4].

Ein negativer Vorentscheid wurde vom Bundesrat in der Frage der *Binnenschiffahrt* getroffen. An einer Schiffbarmachung von Wasserläufen sind namentlich drei Regionen des Landes interessiert: die Westschweiz vorerst am Ausbau der Aare bis zu den Juraseen, im weitern auch an einem Kanal Neuenburgersee-Genfersee, Teile der Nordostschweiz am Ausbau des Rheins bis zum Bodensee [5] und das Tessin an der Herstellung einer Verbindung von der Adria bis zum Langensee. Diese drei Regionen erhoffen von der Ermöglichung des Wasserverkehrs eine fördernde Wirkung für ihre Wirtschaft, insbesondere für ihre Industrie. Den Befürwortern der Binnenschiffahrt wird jedoch entgegengehalten, dass der von der Natur des Landes nicht eben begünstigte neue Verkehrsträger beträchtliche öffentliche Investitionen erfordern würde und seine Wirtschaftlichkeit fragwürdig sei [6]. Ausserdem steht den Schiffahrtsinteressen — ähnlich wie den Energieinteressen — die Sorge um die Erhaltung der Natur (Landschaftsbild, Wasserhaushalt und -reinheit) gegenüber; die mit Rücksicht auf den Gewässer-

---

[1] *BBl*, 1965, I, S. 1089 ff., u. III, S. 69 ff.; *NZ*, 289, 27. 6. 65; *NZZ*, 4329, 16. 10. 65, u. 4762, 10. 11. 65. Zum Vortrag Direktor Redlis *vgl.* oben S. 182, Anm. 6.

[2] *NZZ*, 1971, 8. 5. 65, 4482, 25. 10. 65, u. 5304, 9. 12. 65.

[3] *NZZ*, 4468, u. 4482, 25. 10. 65, 4981, 23. 11. 65, u. 5047, 26. 11. 65. Der Nationalrat überwies am 14. 12. ein Postulat Eisenring (k.-chr., ZH), das eine Taxpolitik verlangte, die eine Einhaltung der verfassungsmässigen Ablieferungspflicht ermögliche (*Bund*, 535, 15. 12. 65).

[4] *NZZ*, 4468, 25. 10. 65. *Vgl.* dazu unten S. 198 f.

[5] Von den nordostschweizerischen Befürwortern der Binnenschiffahrt wandte sich der Kanton Schaffhausen ab: nachdem die Vereinigung der Schaffhauser Industriellen im Dezember 1964 die Schiffbarmachung des Hochrheins unwirtschaftlich erklärt hatte, beschloss der Grosse Rat am 5. 4. 1965 den Austritt des Kantons aus dem Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee (*ASW*, 1965, S. 29 f.; *NZZ*, 1483, 8. 4. 65).

[6] *Bund*, 194, 9. 5. 65; *NZZ*, 2524, 12. 6. 65.

schutz erhobenen Einwände versuchte der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband allerdings mit Hilfe einer eigenen Untersuchung zu widerlegen [1].

Am 11. Mai beantwortete nun der Bundesrat verschiedene Motionen und Postulate der Eidg. Räte mit einem im wesentlichen ablehnenden Bericht, der sich vor allem auf die Arbeiten einer vom VED 1957 eingesetzten Expertenkommission unter dem Vorsitz F. Rittmanns, eines Fachmanns und ehemaligen Unternehmers auf dem Gebiet des internationalen Transportwesens, stützte. Der Bericht behandelte die Wirtschaftlichkeit sowie die entwicklungsfördernde Wirkung einer Verbindung Langensee-Adria und einer Schiffbarmachung der Aare, ferner die Frage der Verkehrsentlastung durch die Schiffahrt auf den beiden Wasserstrassen wie auch auf dem Hochrhein. Für die Verbindung Langensee-Adria stellte er völlig ungenügende Voraussetzungen fest; die Aareschiffahrt wurde von der Mehrheit der Kommission Rittmann als nicht selbsttragend und auch ihre wirtschaftsfördernde Wirkung als bescheiden bezeichnet — eine Minderheit der Kommission nahm allerdings günstigere Ergebnisse an — und die Entlastung des Bahn- und Strassenverkehrs durch Aare- und Hochrheinschiffahrt wurde auf Grund von Untersuchungen einer vorwiegend bundesinternen Kommission als gering eingeschätzt. Für die Aareschiffahrt wurde auch im Fall einer Verlängerung bis zum Genfersee keine bessere Prognose gestellt. Immerhin hatte die Kommission Rittmann mehrheitlich für eine Offenhaltung des Aareprojekts plädiert, so dass der Bundesrat ankündigte, er werde die interessierten Kantone über ihre Bereitschaft zu einer solchen Offenhaltung befragen, wobei diesen freilich mit dem Entscheid zugleich die Kosten überlassen sind [2].

Der Bericht stiess in den an der Binnenschiffahrt interessierten Kreisen auf scharfe Ablehnung. Die Regierungen der Kantone Freiburg, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf wiesen ihn in einem gemeinsamen Schreiben an den Bundesrat zurück und forderten die unverzügliche Vornahme einer weiteren Untersuchung über die etappenweise Verwirklichung der Flussschiffahrt; zugleich ersuchten sie die eidgenössischen Räte um Nichtannahme des Berichts [3]. Die bernische Regierung, die nach einer Äusserung Regierungsrat Hubers bereits die II. Juragewässerkorrektion im Hinblick auf die Schiffbarmachung der Aare konzipiert [4] und 1964 mit den welschen Kantonsregierungen zusammen den Bundesrat um Aufnahme der Wasserstrecke Basel-Yverdon ins Programm der dringlichen Verkehrsinvestitionen ersucht hatte, erklärte sich am 16. Dezember mit den westschweizerischen Schiffahrtsinteressen solidarisch und verlangte, dass der Bund sich an den Kosten für die Sicherung des zur Schiffbarmachung der Aare erforderlichen Landes beteilige [5]. Neben west- und ostschweizerischen Schiffahrtsinteressenorganisationen äusserte im September auch der Präsident des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Ständerat W. Rohner, Kritik. Der Stellungnahme des Bundesrates wurde materiell eine zu kurzfristige Sicht der Dinge, namentlich eine zu vorsichtige Schätzung der Bau- und Unterhaltskosten, des Wassertransportvolumens sowie der Auswirkungen auf die wirtschaftliche

---

[1] *Bund*, 127, 24. 3. 65; *NZZ*, 1231, 24. 3. 65.
[2] *BBl*, 1965, I, S. 1233 ff.
[3] *TdL*, 336, 2. 12. 65.
[4] *NZZ*, 2021, 11. 5. 65. Von der Schiffbarmachung der Aare war bei der Gewährung eines Bundesbeitrags an die II. Juragewässerkorrektion nur im Sinne des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte, Art. 24, die Rede, wo für die Anlage von Wasserwerken die Rücksichtnahme auf eine zukünftige Schiffahrtsentwicklung vorbehalten wird (*vgl. BBl*, 1960, I, S. 1311 ff.).
[5] *ASW*, 1965, S. 29; *NZZ*, 5539, 24. 12. 65.

Entwicklung zum Vorwurf gemacht, ferner formell eine einseitige Zusammensetzung der Kommission Rittmann zugunsten der Verwaltung und gegnerischer Verkehrsinteressen (Eisenbahnen) sowie die Unterlassung einer Umfrage bei den interessierten Kantonen. Man sprach von einer Benachteiligung der Schiffahrt gegenüber Bahn und Strasse in bezug auf öffentliche Investitionen, ja von einer bewussten Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung der welschen Schweiz [1]. Die vielfältige Opposition kam in der vorberatenden Ständeratskommission zum Ausdruck, die am 22. Oktober dem Bundesrat zahlreiche Fragen vorlegte, worauf dieser sich zur Vorlage eines Ergänzungsberichts bereiterklärte [2]. Gegen den Vorwurf, die Bundesbehörden bekämpften die Binnenschiffahrt, machte Direktor Redli geltend, dass angesichts der wachsenden Anforderungen an den Bund die Schiffahrtsfrage gesamtwirtschaftlich zu beurteilen sei; ein neuer Verkehrsträger müsse zu gleichen Bedingungen wie die übrigen im Wettbewerb bestehen können [3]. Darin kam dieselbe verkehrspolitische Konzeption wie in der Eisenbahn- und Posttariffrage zum Ausdruck [4].

In der *Luftfahrtpolitik* wirkte eine heftige Auseinandersetzung des Jahres 1964, in der es einerseits um das Linienverkehrsmonopol und um die Konzessionspflicht der Swissair, anderseits um die Tätigkeit des Eidg. Luftamts gegangen war, noch nach, ohne dass es schon zu endgültigen Lösungen kam. Es sei deshalb nur erwähnt, dass die Swissair sich bereitfand, entgegen ihrer bisherigen Praxis den Liniendienst Zürich-Bern-Genf ohne Defizitdeckungsgarantie zu versehen, indem sie ab 1. Juni 1965 ihre Tochtergesellschaft Balair dazu einsetzte; dadurch gelangte Bern ohne grössere Aufwendungen zur Wiederherstellung seines Anschlusses an den internationalen Luftverkehr [5]. Über die Verhältnisse im Luftamt, die auch der Bundesrat als unerfreulich bezeichnete, wurde eine Untersuchung eingeleitet; bereits vor deren Abschluss nahm der Direktor des Luftamts, M. Burkhard, gegen Jahresende seinen Rücktritt [6].

Boden- und Wohnwirtschaftspolitik

Das Vorliegen der sog. Bodenspekulationsinitiative der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz und des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, die am 10. Juli 1963 eingereicht worden war [7], veranlasste eine Intensivierung der öffentlichen Diskussion über *Bodenrecht* und *Landesplanung*. Durch das Geschäftsverkehrsgesetz war der Bundesrat verpflichtet, vor dem 10. Juli 1965 der Bundesversammlung Bericht zu erstatten, um vor dem 10. Juli 1966 eine Volksabstimmung zu ermöglichen [8].

---

[1] *ASW*, 1965, S. 156 f.; *TdG*, 126, 1. 6. 65, u. 226, 28. 9. 65; *NZZ*, 3608, 3. 9. 65, u. 4692, 6. 11. 65; *TdL*, 336, 2. 12. 65.

[2] *GdL*, 247, 23./24. 10. 65.

[3] In seinem Vortrag vor der Litra (*NZZ*, 4329, 16. 10. 65). *Vgl.* dazu oben S. 182, Anm. 6.

[4] *Vgl.* oben S. 184.

[5] *ASW*, 1965, S. 30 f.; *NZ*, 261, 10. 6. 65; *Bund*, 224, 28./29. 5. 65.

[6] *NZZ*, 5510, 22. 12. 65; *NZ*, 593, 22. 12. 65.

[7] Mit 131 152 Unterschriften (*ASW*, 1963, S. 139); Text in *BTw*, 86, 13. 4. 65.

[8] Gemäss Art. 27 und 29 des Geschäftsverkehrsgesetzes muss eine Initiative mit ausgearbeitetem Text spätestens drei Jahre nach ihrer Einreichung dem Volk vorgelegt werden; zwei Jahre nach Einreichung muss der Bundesversammlung ein Bericht des Bundesrates vorliegen (*AS*, 1962, S. 779 f.).