Zeitschrift: Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 65 (1986)
Heft: 3

Artikel: SPS fordert grundsätzlich neue Tarifpolitik : billigere Preise : mehr öffentlicher Verkehr

Autor: Bircher, Silvio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340356

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: 13.07.2025

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

nicht auch einen guten Willen haben. Wir sollten uns zur Sachlichkeit zwingen.

Fetscher: Diese moralische Forderung mag für Sie, Herr Lübbe, und für mich selbstverständlich sein. Aber, dass dies generell von Politikern und Wissenschaftern akzeptiert wird, halte ich keineswegs für wahrscheinlich.

Lübbe: Im Gegenteil: Ich habe den Eindruck, dass unsere Politik eher dröhnt von moralischer Bekundung. Dies ist nichts anderes als der Ausdruck der eigenen Unfähigkeit, nun genau sagen zu können, was wir eigentlich tun müssen. Was das SDI betrifft, müsste man in eine Analyse der politischen Weltlage eintreten. Dann erst kann man beurteilen, was für oder gegen das Projekt spricht. Ich bin nicht so sicher, ob die Mehrheit der Menschen verängstigt ist. Wenn das neue Verteidigungssystem nur zur Abwehr eingesetzt werden könnte – was sollte man dann gegen eine solche technische Entwicklung einzuwenden haben?

Fetscher: Jetzt halte ich Sie für etwas blauäugig, Herr Lübbe. Wenn es eine totale Abwehrwaffe geben sollte, würde sie dem Besitzer die Möglichkeit geben, mit einem Minimum von Aggressionsmitteln den Gegner zu zerstören. So sichert man den Frieden nicht.

Frage: Im OECD-Raum gibt es gegenwärtig 30 Millionen Arbeitslose. Erwarten Sie von den neuen Technologien eine Antwort auf die Arbeitslosigkeit?

Lübbe: Die Entwicklung in der Produktion, aber auch im Dienstleistungsbereich geht sehr schnell voran, so dass wir Schwierigkeiten haben, uns rasch genug anzupassen. Die Elektronisierung erhöht die Produktivität der Arbeit in einem Ausmass, das differenzierte Arbeitszeitverkürzungen unumgänglich macht. Die freie Zeit kann man nicht mehr unter den traditionellen Begriff der Freizeit bringen. Es wird eine neue Blüte der Alltagskultur in einem noch stärkeren Ausmass als bis anhin geben.

Fetscher: Die Verkürzung der Wochen und der Lebensarbeitszeit wird noch weitergehen müssen. Bislang sind ja Produktivitätssteigerungen in der Regel noch durch Steigerung der Produktmassen aufgefangen worden. Wir sind heute diesbezüglich an Grenzen gestossen. Man sollte die Technik heute mehr nutzen in Richtung auf qualitative Verbesserungen der Arbeitsbedingungen. Bereits heute könnte man vermutlich bei Vollbeschäftigung mit einer 30-Stunden-Woche auskommen.

«Bereits heute könnte man vermutlich bei Vollbeschäftigung mit einer 30-Stunden-Woche auskommen.»

Fetscher

Lübbe: Da stimme ich mit Ihnen, Herr Fetscher, völlig überein. Man kann den Menschen nicht zuviel Anpassung an neue Verhältnisse zumuten, ohne ihr Vertrauen in die Zukunft zu berühren und ihr Lebensglück zu mindern.

Frage: Gestatten Sie am Ende noch eine persönliche Frage. Wie gehen Sie mit neuen Technologien um? Schreiben Sie beispielsweise Ihre zahlreichen Artikel und Bücher mit Computer?

Fetscher: Ich schreibe altmodisch mit einer ganz gewöhnlichen mechanischen Schreibmaschine. Ich habe auch eine elektronische, aber die benutze ich nur für gute Briefe . . .

Lübbe: Ich bin noch etwas altmodischer als Herr Fetscher, ich schreibe noch mit Feder und Tinte. Aber das ist ein Generationenproblem.

Interview: Alfons Fischer/ Andrea Bellaggio

SPS fordert grundsätzlich neue Tarifpolitik

Billigere Preise – mehr öffentlicher Verkehr

Von Nationalrat Silvio Bircher, Aarau

Im Zeichen des Waldsterbens, des umfassenden Kampfes gegen die Luftverschmutzung und der immer grösseren Verkehrslawinen auf den Strassen mit den bekannten Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft ist ein Sinneswandel im Verhältnis zum öffentlichen Verkehr eingetreten. Man beginnt zu begreifen, dass nur mit markanten Förderungsmassnahmen eine Trendwende weg von der Strasse auf die Bahn gelingen kann. Die vier Bundesratsparteien haben dazu ein «Programm» entwickelt und verabschiedet, und die Öffentlichkeit wartet mit gespanntem Interesse auf erste konkrete Ergebnisse.

Zu lange gewartet

Zunächst muss im Rückblick festgestellt werden, dass viel zu

lange eine ungleiche Verkehrsentwicklung stattgefunden hat. Die Investitionen in das Strassennetz betrugen das Fünffache derjenigen für die Bahnen. Die Verkehrsanteile des öffentlichen Reisendenverkehrs sanken von rund 55% im Jahr 1950 auf 17% heute, während der private Verkehr entsprechend von 45 auf 83% anwuchs. Auch im schweizerischen Güterverkehr sind starke Marktverluste der Bahnen zu verzeichnen (von 51 auf 24%). Während nun nach langem Warten im Investitionsbereich für die Bahnen kräftige Impulse sichtbar sind (Rollmaterialverbesserungen, Programm für «Bahn 2000», Stunden- und teilweise Halbstundentakt), herrscht im Tarifbereich leider immer noch gedämpfter Trommelklang. Erst zögernd nämlich beginnen der Bundesrat und die Mehrheit des eidgenössischen Parlaments an die Notwendigkeit von Tarifmassnahmen zu glauben, um zu den gewünschten Mehrfrequenzen zu gelangen.

Stetige Tarifrunden

Ein Ablehnungsantrag der Sozialdemokraten zur letzten Tariferhöhung für 1985 von rund 5,2% wurde zwar nur knapp mit 87:84 Stimmen abgelehnt, und seither wächst der Druck auf Ermässigungen. Doch früher folgten sich Tarifrunden in regelmässiger Folge, vielfach unter dem Druck der SBB-Defizite, die scheinbar unter dem Druck der Politik von den SBB mit höheren Preisen wettgemacht werden sollten. Aber die Rechnung(en) gingen nicht auf: Die Mehreinnahmen hinkten praktisch immer hinter dem prozentualen Aufschlag nach. Schon 1976 und 1978 war das so, als noch eine Intervention des Preisüberwachers die damaligen Aufschläge verzögern konnte. Eine weitere, teuerungskonforme Erhöhung erfolgte Ende Oktober 1980 um 6,1%, darauf um immerhin 9% auf den 1.3.1982. Man hätte nun hoffen können, dass die bemerkenswerten Anstrengungen durch den Taktfahrplan ab Mai 1982 erst einmal abgewartet und deren Ergebnisse analysiert würden. Aber bereits im Herbst 1982 regten sich erneut die nach grösstmöglicher Ausschöpfung des Tarifmarktes schielenden Geister, denen scheinbar rein «kaufmännisches Denken und Handeln» oberste Maxime bedeutet. Ergebnis: Erneute Tariferhöhung auf den 28.4.1983 um durchschnittlich 10%!

Die Reaktionen von Kreisen, denen eine gut frequentierte Bahn ein Herzensanliegen ist, blieben jeweils nicht aus, denn: Was nützen eine Vielzahl von taktmässig zirkulierenden Zügen auf allen Linien, wenn diese halbleer sind, daneben die National- und Kantonsstrassen aber im Verkehr fast ersticken? Jetzt schon werden Einzelbillette oft als an der oberen Preisgrenze betrachtet. Sie sind oft nicht mehr konkurrenzfähig zu Angeboten etwa von Carunternehmen, welche an Messen, auf Gruppenreisen und Ferienfahrten bis zu 30% tiefere Angebote machen. Auch der Autofahrer rechnet kaum mit den korrekt nötigen Gesamtkosten von 40 bis 50 Rappen pro Fahrkilometer, sondern nimmt den Benzinpreis, oft noch dividiert durch die Anzahl Mitfahrer, als Vergleichsbasis.

Halbe Preise für alle

Alle diese Überlegungen trugen bei zur tarifpolitischen Grossoffensive der SP-Fraktion in Bern, welche im letzten Frühjahr mit einer parlamentarischen Initiative «Halbe Preise für alle» forderte. Was bezweckt die SP-Fraktion mit diesem Vorstoss?

Gemäss Initiativtext hat der Bund «zur Verminderung der Luftverunreinigung durch den Privatverkehr» das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern, «indem er die Fahrpreise der öffentlichen Verkehrsmittel verbilligt». Im einzelnen bedeutet dies konkret:

- Billettpreise für SBB, Regionalbahnen und Postautos sollen auf die Hälfte ermässigt werden, um einen echten und wirksamen Anreiz zum Umsteigen von der Strasse auf die Schiene zu schaffen.
- Alle Billette für Einzelfahrten sollen um die Hälfte ermässigt werden. Dies ist gleichbedeutend, wie wenn jeder Bahnkunde ein Halbtaxabonnement im Wert von Fr. 360.- geschenkt bekäme.
- Die Preise der Generalabonnemente und der Streckenabonnemente für Schüler und Pendler sollen bis zu maximal 360 Franken pro Jahr (d.h. ebenfalls um den Preis eines Halbtaxabonnements) ermässigt werden. Dies schon deshalb, um treue, regelmässige Bahnfahrer nicht vergleichsweise zu benachteiligen.
- Bei Familienfahrten sollen spezielle, zusätzliche Ermässigungen gewährt werden. Bei Einzelreisen von Militärpersonen wird kein zusätzlicher Vorschlag gemacht, weil entsprechende Regelungen bereits bestehen.

Die SP möchte dem Bundesrat mit dieser Initiative einen «kräftigen Anstoss» geben, der vom Parlament bekanntlich den Auftrag erhalten hat, ein Konzept vorzulegen, wie und nach welchem Zeitplan die Luftverschmutzung auf den Stand der fünfziger Jahre gesenkt werden kann. Auch der Schweizerische Gewerkschaftsbund hat in seinem Massnahmenpapier gegen das «Waldsterben» der Förderung des öffentlichen Verkehrs eine zentra-

le Bedeutung beigemessen und unterstützt den SP-Vorschlag.

Kosten und Nutzen

Unsere Berechnungen zur Kostenfrage ergaben, dass mit Mindereinnahmen von etwa 570 Millionen Franken und Mehrerträgen von 170 Millionen (Frequenzsteigerung von 30 Prozent) zu rechnen ist. Der daraus resultierende Fehlbetrag von etwa 400 Millionen Franken wäre durchaus tragbar. Schliesslich stopft der Bund etwa beim Käseexport oder bei der Milchrechnung ebenfalls Löcher in dieser Grössenordnung, nicht zu reden von der Gesamtbelastung für die Landwirtschaft. Diesen Kosten steht aber ein realer volkswirtschaftlicher und sozialer Nutzen gegenüber in Form von Energieeinsparung, weniger Schadstoffen in der Luft, kleinerem Flächenbedarf für weitere Strassenaus- und -neubauten, möglicherweise weniger als den heute jährlich rund 68 000 Strassenverkehrsunfällen mit über 30 000 Verletzten und über 1000 Toten. Die Umlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel sollte bewirken, dass ihr Anteil an den in der Schweiz gefahrenen Personen-Kilometern im ganzen Verkehrsnetz markant ansteigen und damit das Strassennetz, Wohngebiete und Städte entlastet würden.

Heute sind nämlich über 1 Million Berufspendler täglich mit dem Auto unterwegs, benötigen rund 1,9 Mio. Liter Benzin und legen 25 Mio. Kilometer Fahrstrecken zurück – viele davon könnten mit dem weit sparsameren öffentlichen Verkehr abgewickelt werden!

Die Finanzierung der Kosten schliesslich soll zur Hälfte aus der Bundeskasse bezahlt werden (etwa 200 Millionen Franken pro Jahr). Bei der anderen Hälfte werden die Strassenbenützer zur Mitfinanzierung entsprechend ihrem (geschätzten) Anteil an der zusätzlichen Bahnbenützung beigezogen, indem sie aus dem zweckgebundenen Ertrag des Treibstoffzolls und Treibstoffzollzuschlags finanziert wird (rund 200 Millionen Franken pro Jahr Jahr von 2000 Millionen Franken zweckgebundenen Erträgen). Die rund 2,5 Millionen Motorfahrzeughalter zahlen also keine Beiträge an die Nicht-Automobilisten, sondern sie finanzieren nur ihren ungefähren Anteil an der Tarifverbilligung der Bahnen.

Dass in der Zwischenzeit auch die SBB und der Bundesrat mit eigenen, weniger weit gehenden Tarifattraktionen (u.a. Verbilligung der Halbtax-, General- und Kurzstreckenabonnemente) an die Öffentlichkeit traten, beweist den Nutzen der SP-Initiative.

Investitionen für Mehrverkehr

So oder so wird jeder Mehrverkehr Investitionen (Rollmaterialbestellungen usw.) auslösen oder beschleunigen, die auch vom beschäftigungspolitischen Gesichtspunkt her nur positiv sind. Es sollen bewusst vom ganzen «Förderungspaket» nicht nur die Umwelt, der öffentliche Verkehr, sondern auch die einheimische Industrie, insbesondere die Elektro- und Apparateindustrie profitieren. Mit einem jährlichen Auftragsvolumen von 1,8 bis 2 Milliarden sichern die Transportunternehmungen schon heute direkt und indirekt über 100 000 Arbeitsplätze. Eine Absicherung und eine Vermehrung dieser Stellen wäre im Interesse der Waggon- und Maschinenindustrie wünschenswert. Die baldige Investitionsförderung, wie sie von seiten der SBB und des Bundesrates erfreulicherweise mit dem Projekt «Bahn 2000» zielstrebig anvisiert wird, darf jetzt im Parlament keine Verzögerungen mehr erfahren. Notwendig wird in diesem Zusammenhang neben reinen Aus- und Neubauten im Schienennetz mit Streckenbegradigungen, Doppelspuren und Erhöhung der Knotenkapazität auch eine modernere Ausstattung der Bahnhöfe, u.a. mit bequemeren Gehsteigen.

Zu hoffen bleibt abschliessend, dass mit den anvisierten Tarif- und Investitionsmassnahmen der *öffentliche Verkehr einen Anteil des verlorenen Marktes zurückgewinnen* wird und sich damit in den Dienst des Volkes und der gesamten Wohlfahrt unseres Landes stellt. Wenn mehr Leute bei günstigeren Tarifen umsteigen – und das wird der Fall sein –, kann dieses Ziel in den nächsten Jahren erreicht werden.