

**Zeitschrift:** Mittex : die Fachzeitschrift für textile Garn- und Flächenherstellung im deutschsprachigen Europa  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung von Textilfachleuten  
**Band:** 78 (1971)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Die verkehrspolitische Lage der Schweiz  
**Autor:** Bickel, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-677754>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.02.2025

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

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. Insofern 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 hingenommen.

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
<b>Total</b>	<b>5823</b>	<b>100</b>

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 betragen 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.