

Bundesbahnpolitik auf verfehltem Kurs

Von H. R. Meyer, Bern

Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung mit Botschaft vom 13. Mai 1981, die Abgeltung für sogenannte gemeinwirtschaftliche Leistungen der Bundesbahnen, welche der Bund den SBB zur Zeit mit jährlich 269 Mio. Franken entschädigt, ab 1982 auf rund 600 Mio. Franken zu erhöhen sowie das bestehende Dotationskapital der SBB von 800 Mio. Franken auf 3 Mrd. Franken hinaufzusetzen.

Die massive Erhöhung der Abgeltungszahlung wird mit einem «neuen Leistungsauftrag» an die SBB begründet. Danach soll der ganze regionale Personenverkehr der SBB ein gemeinwirtschaftlicher Bereich sein, wogegen der Personenfernverkehr und der Güterverkehr als marktwirtschaftlicher Bereich selbsterhaltend zu gestalten seien.

Die Hinaufsetzung des Dotationskapitals würde die SBB von Schuldzinsen noch wesentlich mehr entlasten als bisher. Seit vielen Jahren werden die 800 Mio. Franken Dotationskapital vom Bund und nicht von den SBB verzinst. Künftig hätte der Bund statt den SBB für die Verzinsung von 3 Mrd. Franken SBB-Kapital aufzukommen.

I. Finanzlage der SBB

Das vom Bund zu deckende jährliche SBB-Defizit bewegt sich um die 650–700 Mio. Franken. In die laufende Jahresrechnung der SBB zahlt der Bund die Abgeltungssumme von 269 Mio. Franken ein. Ferner trägt der Bund die Verzinsung des SBB-Dotationskapitals, heute etwa 40 Mio. Franken. Die jährliche Finanzlast des Bundes für die SBB beläuft sich demnach auf rund 1 Mrd. Franken. Zudem erhöhen sich in jährlichen Tranchen um die 200 Mio. Franken die Schulden der SBB gegenüber dem Bund (jährliches Bauvolumen minus jährlich verfügbare Abschreibungsmittel).

Berücksichtigt man dazu die direkten und indirekten Subventionen von Bund, Kantonen und Gemeinden an die Privatbahnen, ergibt sich für die Schweiz eine Eisenbahnlast, die im internationalen Vergleichsbild auf einsamer Höhe steht¹.

Bezüglich den SBB drängen sich zwei Forderungen gebieterisch auf: Erstens sollte die reale finanzielle Belastung des Bundes durch die SBB abnehmen oder sich zum mindesten stabilisieren; die Vorlage vom 13. Mai 1981 lässt sie jedoch

¹ Vgl. *Urs Treuthardt*, Die Eisenbahnen Frankreichs, der Bundesrepublik Deutschland, Italiens, der Niederlande und der Schweiz, Diplomarbeit an der Universität Bern, 1980, erhältlich beim Dokumentationsdienst der SBB.

nachweislich ständig zunehmen. Zweitens sind bei den SBB tiefgreifende Strukturänderungen überfällig. Auch die bundesrätliche Botschaft vom 13. Mai 1981 weist auf zahlreiche notwendige Strukturänderungen hin – allerdings ohne die wesentlichste zu nennen, die Sanierung des Regionalverkehrs. Sie verspricht die erwähnten Anpassungen unverbindlich für die Zukunft, leistet den SBB jedoch zuvor eine überdimensionierte Finanzhilfe. Richtig wäre das gegenteilige Vorgehen: zuerst Realisierung von Strukturanpassungen und nachher Gewährung einer massvollen Hilfe. Dieses Vorgehen wäre um so näherliegend, als es, wie gezeigt werden soll, mit der Finanzhilfe an die SBB keineswegs eilt.

II. Noch schwerere Bahnlast des Bundes

Die Botschaft vom 13. Mai 1981 betont wiederholt, dass der Bund durch die Vorlage nicht mehrbelastet werde, denn was er für die Abgeltung und für bisherige SBB-Schuldzinsen mehr aufwenden müsse, reduziere das vom Bund getragene SBB-Defizit. Das erweist sich als oberflächliche Betrachtungsweise. Auf durchaus künstliche Weise würde das jährliche SBB-Defizit auf etwa 200 Mio. Franken vermindert. Weder die vorgesehene Abgeltungserhöhung noch die Dotationskapital-Aufstockung sind sachlich begründet. Unter den nachfolgenden Zwischentiteln III, VI und VII wird dies belegt. Hier aber ist vor allem darzulegen, wie kurz das finanzwirtschaftliche Gedächtnis der Öffentlichkeit ist. Bald wird vergessen sein, durch welche enormen Bundeszahlungen die Reduktion des SBB-Defizites zustande kam. Weder die Öffentlichkeit noch die SBB werden Jahresdefizite in der erwähnten neuen Grössenordnung für alarmierend halten. Man wird, womöglich sogar mit Stolz, die in den Jahresrechnungen zutage tretende «Verbesserung» hervorheben, nachdem man sich jahrelang an Defizite zwischen 650 und 700 Mio. Franken «gewöhnt» hatte. Es wird in der Betriebs- und Personalpolitik der SBB daher weniger gespart werden. In der Investitionspolitik kann die jährliche Neuverschuldungstranche leicht wieder auf das Doppelte ansteigen. Um so sicherer wird die dritte SBB-Sanierung vorbereitet werden.

Man bedenke hier auch, dass bei den SBB Milliardenprojekte gehegt werden, wie Schnellbahnen auf eigenem Trasse und eine neue Alpentransversale, die weder von den SBB noch sonst von amtlicher Seite ökonomisch klar durchdacht worden sind. Von da her könnte die reale Finanzbelastung des Bundes für die SBB ebenfalls noch enorm ansteigen.

Wie sehr der «neue Leistungsauftrag» die SBB verpolitisiert, wird noch darzulegen sein. Auch das wird für den Bund schwere Kostenfolgen haben.

Man hat der Vorlage vom 13. Mai 1981 vorgeworfen, sie bedeute im Grunde nur Finanzkosmetik. Indessen sind die Auswirkungen weit schlimmer als die einer reinen Finanzkosmetik. Es ist im eigentlichen Sinn schlechte Verkehrs- und Finanz-

politik, wenn die SBB durch künstliche und ungerechtfertigte Massnahmen vom Druck hoher Defizite befreit und zudem noch hochgradig verpolitisiert werden; wie gezeigt, wird dadurch die reale Belastung des Bundes und damit der Steuerzahler durch die SBB ständig zunehmen. Ferner wird der Wille und die Fähigkeit der SBB zur Selbsthilfe noch mehr untergraben.

Mit Sicherheit wird auch die Belastung durch die Privatbahnen anwachsen, die ebenfalls bereits Erhöhung der Abgeltung sowie Finanzsanierung forderten. Eine parlamentarische Motion beauftragt den Bundesrat, eine entsprechende Gesetzesvorlage zu unterbreiten. So ruft ein Irrweg dem anderen.

Es eilt mit einer finanziellen Entlastung der SBB in keiner Weise, entgegen der Behauptung in der Botschaft. Die Deckung ihrer Defizite ist gesetzlich gesichert. Schon die bisherige Abgeltung der SBB ist relativ höher als jene, welche die Privatbahnen erhalten. Die Investitionsvorhaben sind ebenfalls finanziert, zwar zur Zeit zu etwa 30% durch die erwähnte Neuverschuldung gegenüber dem Bund. Die SBB sind dabei sogar ohne Investitionsrisiko: Sind bestimmte Investitionen wirtschaftlich erfolgreich, so werden die neuen Zinsen und Abschreibungen durch Mehrerträge oder Einsparungen aufgebracht und in besten Fällen überdeckt. Erweisen sich bestimmte Investitionen wirtschaftlich als Fehlinvestitionen, wird das Jahresergebnis der SBB verschlechtert. Der Bund übernimmt dann ein höheres Defizit, und er trägt neben dem hingegebenen Kapital auch die Zinslast.

III. Die grosse Konfusion

«Die SBB haben keinen Anspruch mehr auf Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten aus der Vergangenheit oder aus heute vorliegenden Tatbeständen» – so zu lesen in der bundesrätlichen Botschaft vom 10. Oktober 1961 anlässlich der Erhöhung ihres Dotationskapitals von 400 auf 800 Mio. Franken. Zehn Jahre später erhielten die SBB einen jährlichen Abgeltungsbetrag von 100 Mio. Franken, ab 1974 von 160, ab 1976 von 195, ab 1978 von 250, ab 1980 von 269 Mio. Franken. 1982 soll er gar auf 609 Mio. Franken hinaufgesetzt werden, unter gleichzeitiger Erhöhung des unverzinsten Dotationskapitals von 800 Mio. auf 3 Mrd. Franken.

Bei diesem Goldregen zugunsten der SBB, der krass kontrastiert mit dem schwer defizitären Bundeshaushalt und der dringenden Notwendigkeit der Inflationsdämpfung, stellt sich sofort die Frage, ob denn die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB seit der bundesrätlichen Erklärung von 1961 so enorm vermehrt worden seien. Das Gegenteil ist der Fall, wie wiederum einem offiziellen Dokument entnommen werden kann, dem Begleitbericht vom 11. Januar 1980 zur Gesetzesvorlage über eine Revision des Transportgesetzes. Es steht in diesem Begleitbericht aus dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

(EVED) unter der Überschrift «Lockerung der Auflagen»: «Mit dem Aufkommen des Automobils gingen die Bahnen ihres Monopols verlustig. Die den öffentlichen Transportunternehmungen überbundenen Auflagen wurden nach und nach gelockert. Die schweizerische Verkehrspolitik hat den ersten Schritt bereits vor rund 50 Jahren getan» (Ermächtigung zu unveröffentlichten tarifarischen Sonderabmachungen im Güterverkehr); «Eine andere tarifpolitische Lockerung brachte der Bundesbeschluss vom 5. März 1968» (Verzicht auf die Vorschrift von Höchstpreisen); «Die neueste Zeit brachte eine weitere Liberalisierung» (Ermächtigung, von den wirklichen Entfernungen abweichende Tarifkilometer zu berechnen; Aufhebung der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr).

Die Gesetzesvorlage von 1980 über eine Revision des Transportgesetzes ist in den Schubladen steckengeblieben. Sie würde die Lockerung von Auflagen der Bahnen zu Ende führen. Doch dies darf nicht sein; vorher muss die schon bisher über setzte Abgeltung der SBB nochmals um fast das Zweieinhalbfache erhöht werden. Hat das Parlament dann der Vorlage vom 13. Mai 1981 zugestimmt, wird die Revision des Transportgesetzes den Schubladen gelegentlich wieder entnommen. Welch groteske Situation: zuerst Erhöhung der Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Auflagen in gigantischem Ausmass, nachher Aufhebung dieser Auflagen.

Wie unsicher sich die SBB und das EVED bezüglich der Abgeltung fühlen, zeigt sich deutlich auch darin, dass fortwährend nach neuen Begründungen gesucht wird. 1971, bei Eröffnung des SBB-«Abgeltungsspieles», wollte man die Begründung zuerst bei den defizitären Nebenlinien finden. Dafür fehlte jedoch eine Strecken-Erfolgsrechnung. Also verwies man auf die Defizite beim Stückgutverkehr sowie beim Berufs- und Schülerverkehr. Jetzt wird als einzige Begründung (neben dem Stückgutverkehr) der regionale Personenverkehr herangezogen. «Mit dem regionalen Personenverkehr wird eine gemeinwirtschaftliche Leistung erbracht», sagt Art. 3 Abs. 2 des projektierten Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag an die SBB – kurz, aber nicht im entferntesten bündig.

IV. Sonderproblem Regionalverkehr

Die soeben zitierte Aussage in Art. 3 Abs. 2 der projektierten Vorlage ist zutiefst unrichtig. Eine Reihe von Gründen erweist das mit aller Klarheit.

Man beachte zuvor die Proportionen. Am Personenverkehr, der sich in unserer Volkswirtschaft ausserhalb der Lokalzonen abwickelt, partizipieren die schweizerischen Bahnen nach Personenkilometern mit 12,5% ². Da diese Prozentzahl auch die Fernverkehrsleistungen der Bahnen umfasst und da die Regionalverkehrsleistungen der Privatbahnen ebenfalls berücksichtigt werden müssen, entfallen auf

² Zahl aus den GVK-Materialien (GVK = Gesamtverkehrskonzeption der Schweiz).

den Regionalverkehr der SBB etwa 4% der gesamten in unserer Volkswirtschaft (ausserhalb der Lokalzonen) geleisteten Personenkilometer. Mit dieser in der Gesamtpportion geringen Leistung soll gemäss Transportkostenrechnung der SBB ein Jahresdefizit von 459 Mio. Franken verbunden sein. Ein unwahrscheinlicher, auf alle Fälle aber ein inakzeptabler Sachverhalt!

Jedem verkehrswirtschaftlich Geschulten ist das Lillsche Gesetz bekannt³. Es besagt in allgemeiner Formulierung, dass die Verkehrsmengen bei allen Verkehrsmitteln mit zunehmender Distanz abnehmen. Das Lillsche Gesetz erklärt sich letztlich aus den relativ kleinräumigen Lebens- und Wirtschaftsbeziehungen der Menschen. Wenn man die gesamten in unserer Volkswirtschaft geleisteten Personenkilometer als 100% setzt, entfallen auf den Fernverkehr und auf den Regionalverkehr schätzungsweise je etwa 50%. Der Fernverkehr verzeichnet gemäss Lillschem Gesetz wesentlich weniger Passagiere als der Regionalverkehr, die aber eine weitaus grössere durchschnittliche Transportlänge aufweisen. Umgekehrt weist der Regionalverkehr wesentlich mehr Passagiere auf als der Fernverkehr, jedoch mit weitaus kleinerer durchschnittlicher Transportlänge. An den etwa 50% Personenkilometer des Regionalverkehrs partizipieren die SBB, die Privatbahnen, die öffentlichen Automobillinien (PTT und Postregal-Konzessionäre) sowie der weite Bereich des Privatverkehrs (Personenautomobile, Motorräder, motorisierte Fahrräder, Fahrräder, unternehmungseigene Arbeitertransporte mit Autobussen, Schulbusse)⁴. Der private Regionalverkehr dominiert stark gegenüber dem öffentlichen Regionalverkehr. Jedenfalls machen der private Regionalverkehr, der Regionalverkehr der Privatbahnen und der öffentlichen Automobillinien zusammengenommen ein Vielfaches des Regionalverkehrs der SBB aus. Niemand könnte im Ernst behaupten, dieser dem Regionalverkehr der SBB gegenübergestellte andere Regionalverkehr verzeichne ein Jahresdefizit von 3 oder 4 Mrd. Franken, nämlich ein Vielfaches des SBB-Defizits im Regionalverkehr. Der Vergleich illustriert jedoch die Grösse des Regionalverkehrsproblems der SBB, besonders wenn noch bedacht wird, dass der private Regionalverkehr defizitfrei (Ausnahme etwa Schulbusse) und der Regionalverkehr der Privatbahnen und der öffentlichen Automobillinien mit viel kleineren Defiziten betrieben wird.

Solche Gegenüberstellungen deuten darauf hin, dass das von den SBB ausgewiesene Regionalverkehrsdefizit wahrscheinlich übertrieben ist. Im Grunde ist es aber zweitrangig, ob dieses Jahresdefizit fast eine halbe Milliarde Franken oder eine Viertelmilliarde betrage. Denn so oder so steht fest, dass die SBB in ihrem Regionalverkehr viel zu teuer produzieren. Deshalb wäre es dringend erforderlich, eine

³ Siehe hierzu *Martin Stadler*, Betrachtungen zum Lillschen Reisegesetz, Diplom-Arbeit an der Universität Bern, 1972.

⁴ Von den städtischen Verkehrsbetrieben und vom privaten Lokalverkehr ist hier nicht die Rede, da, wie erwähnt, der Verkehr innerhalb der Lokalzonen ausser Anschlag bleibt.

sachkundige und unabhängige Untersuchungskommission mit dem Sonderproblem Regionalverkehr der SBB zu betrauen.

Eine solche Untersuchungskommission müsste zwischen dichtem und spärlichem Regionalverkehr unterscheiden. Bei dichtem Regionalverkehr stellen sich den SBB Probleme einer kostenechten Tarifierung und der Zusammenarbeit mit anderen Trägern von öffentlichem oder sogar von privatem Regionalverkehr⁵. Bei spärlichem Regionalverkehr kommen auch die SBB nicht darum herum, jene Fälle zu ermitteln, wo ganz oder partiell ein Bahnersatz durch einen öffentlichen Automobildienst zweckmässig wäre.

Ein im regionalen SBB-Personenverkehr, trotz seiner bescheidenen Proportion, ausgewiesenes Defizit von 459 Mio. Franken jährlich schreit geradezu nach unternehmerischen Sanierungsmassnahmen. Diese unterbleiben, wenn der Bund den riesigen Fehler begeht, diesen ganzen Geschäftsbereich der SBB als «gemeinwirtschaftlich» zu bezeichnen und das (natürlich noch wachstumsträchtige) Jahresdefizit einfach zu übernehmen. Eine unhaltbare Situation wird so verewigt.

Wie abwegig es ist, diesen ganzen Geschäftsbereich der SBB als «gemeinwirtschaftlich» zu etikettieren, erweist auch die Tatsache, dass zahlreiche andere Verkehrsunternehmungen überhaupt nur regionalen Personenverkehr betreiben, so die meisten Privatbahnen, alle öffentlichen Automobillinien, städtische Verkehrsbetriebe. Selbst bei minimaler Sachkenntnis ist erkennbar, dass niemals behauptet werden könnte, diese Unternehmungen erbrächten nichts als eine gemeinwirtschaftliche Leistung. Die gemeinwirtschaftliche Leistung erbringt vielmehr jene Instanz, welche die – übrigens nicht überall vorhandenen! – Defizite solcher Verkehrsunternehmungen trägt, wogegen diese Unternehmungen verpflichtet sind, Defizite womöglich zu vermeiden oder doch möglichst gering zu halten.

Wie oben erläutert, bestehen unzählige Ansatzpunkte zur Sanierung des regionalen Personenverkehrs der SBB. Hier seien lediglich noch zwei konkrete Beispiele erwähnt:

Wenn Züge mit einer Sitzplatzausnutzung von 10 bis 20% gefahren werden, was bei SBB-Nebenlinien mit spärlichem Verkehr die Norm ist, so muss deutlich betont werden, dass Leerleistungen keine gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind. Der wirtschaftlich ohnehin fragwürdige Taktfahrplan kann auf Nebenlinien zu eigentlicher Verschwendung führen⁶.

Was den Berufs- und Schülerverkehr anbelangt, so handelt es sich um Dauerkunden der Bahnen. Deshalb ist es auch betriebswirtschaftlich gerechtfertigt, ihnen

⁵ Vgl. hierzu auch Dr. *Roland Haudenschild*, *Wieviel Bahn und welche Bahn braucht die schweizerische Volkswirtschaft*, in *Schweizerische Zeitschrift für Verkehrswirtschaft* Nr. 4/1979.

⁶ Vgl. Dr. *Roland Haudenschild*, *Taktfahrpläne und das Taktfahrplanprojekt der SBB*, Diss. Bern 1981. Obwohl das Parlament von den komplexen Problemen um den Taktfahrplan keine Ahnung hat, beauftragt es im «neuen Leistungsauftrag» die SBB, den regionalen Personenverkehr nach dieser Fahrplanmethode zu führen. Die SBB lassen sich dadurch ein wirtschaftlich ungenügend durchdachtes Experiment parlamentarisch absegnen.

preisliche Vergünstigungen einzuräumen. Für die Einräumung nicht-kostendekender Preise besteht jedoch kein Anlass. Weshalb sollten die Bahnen Berufsleute und Schüler generell subventionieren? Sofern hier in einzelnen Fällen Subventionsbedürftigkeit vorliegen sollte, müsste staatliche Direkthilfe erfolgen. Das wäre weitaus billiger als eine ungezielte, undurchsichtige, generelle Subventionierung über die Bahnen, die letztlich der Staat im mehrfachen Betrag über die offene oder versteckte (Abgeltung!) Defizitdeckung bezahlen muss.

Sollte die Bundesversammlung die Überlegungen des obenstehenden Alineas mehrheitlich nicht teilen und eine generelle Subventionierung des Berufs- und Schülerverkehrs wollen, so wäre dafür eine besondere gesetzliche Regelung erforderlich, die neben den SBB auch die Privatbahnen und öffentlichen Automobillinien einbeziehen müsste. Dieser Einzelatbestand einer gemeinwirtschaftlichen Leistung müsste den beteiligten Transportunternehmungen im Ausmass des Ertragsausfalls abgegolten werden. Diese Abgeltungszahlung würde nur einen kleinen Bruchteil des von den SBB geltend gemachten Regionalverkehrsdefizits ausmachen.

V. Sonderproblem Stückgutverkehr

Wir begegnen beim Stückgutverkehr prinzipiell demselben Problem wie beim regionalen Personenverkehr der SBB. In beiden Fällen ist ein sehr bescheidener Verkehrsanteil mit einem riesigen Jahresdefizit verbunden.

Rund 93% des schweizerischen Stückgutverkehrs werden über Spedition, Werkverkehr, gewerbsmässigen Strassenverkehr und PTT subventionsfrei abgewickelt. Nur 7% der schweizerischen Stückgutverfrachter benützen die Bahn und verursachen dabei ein jährliches Defizit in der Grössenordnung von 300 Mio. Franken, wobei auf die SBB etwa 250 Mio. Franken entfallen. Dieser bescheidene Rest der bahnbenützenden Stückgutverfrachter wird mit anderen Worten jährlich mit 300 Mio. Franken subventioniert, so wie die etwa 8%⁷ SBB-Regionalverkehrskunden jährlich mit 459 Mio. Franken subventioniert sind; für derartige gigantische und völlig intransparente Subventionierungen liegt nicht die entfernteste volkswirtschaftliche Rechtfertigung vor.

Wie rückt nun die Vorlage vom 13. Mai 1981 dem Sonderproblem Stückgutverkehr zu Leibe? Leider muss festgestellt werden: in untauglicher, ja unredlicher Weise, ähnlich wie bei der Defizittarnung durch stets höhere Globalabgeltung oder wie bei der Entschuldungstarnung durch das Scheinargument besserer Eigenkapital-Dotierung. Es wird vorgeschützt, man zwingt die SBB zu einer Lösung des Stückgutproblems, indem die an das Defizit ausgerichtete jährliche «Abgeltung» von 150 Mio. Franken von Jahr zu Jahr um 25 Mio. Franken herabgesetzt und

⁷ Wenn der gesamte Regionalverkehr aller öffentlichen und privaten Verkehrsträger als 100% gesetzt wird.

mithin nach sechs Jahren aufgehoben wird. Indessen weiss man sowohl im EVED wie bei den SBB bestens, dass eine das genannte Stückgutdefizit vermeidende Lösung nicht in Sicht, ja überhaupt nicht beabsichtigt ist. Daher wird die erwähnte «Abgeltungs»-Reduktion im selben Umfang das SBB-Defizit steigern und in dieser Form wiederum vom Bund getragen.

Stückgut ist kein wesensgerechter Verkehr der Schiene. Deshalb wird er immer hochdefizitär sein, solange die Bahn ihn betreibt. Wenn heute schon 93% des Stückgutverkehrs defizitfrei ohne die Bahn abgewickelt werden, läge es nahe genug, den verbleibenden Rest von 7% ebenfalls ohne die Bahn abzuwickeln. Das ist die beispielsweise in den Niederlanden realisierte Lösung. Gegen diese vernünftige und einzig wirksame Lösung sträubt sich jedoch das Bahnprestige, heftig sekundiert vom Eisenbahner-Verband. Und dieses Prestige-Denken kann man sich leisten, solange für die finanziellen Konsequenzen andere eintreten müssen.

VI. Falsche und echte Gemeinwirtschaftlichkeit

Es erstaunt immer wieder, wie wenig das innere Wesen sogenannter gemeinwirtschaftlicher Leistungen durchdacht worden ist. An die Spitze gehört hier die Erkenntnis, dass von einer Leistung für die Gemeinschaft nur dann gesprochen werden darf, wenn ein erbrachtes Opfer vorliegt. In unzähligen Fällen üben Einzelne und wirtschaftliche Unternehmungen echte Gemeinwirtschaftlichkeit, indem sie soziale, kulturelle, wissenschaftliche Werke unterstützen. Würden diese Einzelnen und diese Unternehmungen die Unterstützungssumme vom Staat zurückfordern, so läge ihrerseits keine gemeinwirtschaftliche Leistung mehr vor, sondern ein blosses «do ut des». Man kann es auch so ausdrücken: die gemeinwirtschaftliche Leistung erbringt dann der Staat, während die betreffenden Einzelnen und Unternehmungen für ihre Leistung ausreichend entschädigt werden. Würde diesen Einzelnen und diesen Unternehmungen gar mehr als die Unterstützungssumme vom Staat entschädigt, so lägen ein Missbrauch des Gemeinwirtschaftlichkeits-Argumentes und eigentliche Misswirtschaft vor.

Die SBB sind schon jetzt für ihre erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen reichlich entschädigt, besonders wenn auch an die Bahn-Privilegien gedacht wird: Defizitdeckung, Investitionshilfe, zinslose und zinsgünstige Darlehen, Befreiung von Steuern, Militärdienstbefreiung des Bahnpersonals, ein auf verschiedene Tatbestände gestützter Wettbewerbsschutz, Exemption vom Konkursrecht. Gemäss Eisenbahngesetz von 1957 wäre nur eine Per-saldo-Abgeltung zulässig: einerseits Bewertung der Auflagen, andererseits Bewertung der erwähnten Privilegien. Diese gesetzliche Vorschrift blieb stets unbeachtet.

Bedenkt man den unter dem Zwischentitel III dargelegten, aus offiziellen Quellen zitierten Auflagen-Abbau, wird man schon heute von einem Missbrauch des

Gemeinwirtschaftlichkeits-Argumentes sprechen dürfen, von einer Tarnung von SBB-Defiziten. Da gemäss Vorlage vom 13. Mai 1981 eine Erhöhung der Abgeltung um fast das Zweieinhalbfache eintreten soll, gilt die obige Feststellung in geradezu bestürzendem Umfang.

Zudem ist schon die jetzige Globalabgeltung vom Grundsatz her fehlerhaft, wie in- und ausländische Fachleute längst erkannt haben. Die SBB konservieren überholte Strukturen, wenn sie hochdefizitären Leistungen im regionalen Personenverkehr und im Stückgutverkehr nicht zu Leibe rücken. Jede Globalabgeltung überdeckt in der Unternehmung vorhandene Unwirtschaftlichkeiten; mehr als das, durch eine Globalabgeltung wird die Unternehmung an defizitären Leistungen geradezu interessiert: je mehr defizitäre Leistungen, desto mehr Abgeltung kann gefordert werden. Einzig die Abgeltung konkreter Fälle von gemeinwirtschaftlichen Auflagen (sogenannte spezielle Entgeltlichkeit) vermeidet die schwerwiegenden Mängel der Globalabgeltung⁸. Nur bei spezieller Entgeltlichkeit erfolgt eine Überprüfung der an die Bahn herangetragenen Wünsche, da deren Kosten oder Ertragsausfälle mit der verlangten Leistung verglichen werden können; dies ermöglicht es auch, nach alternativen kostengünstigeren Wegen zur Erreichung der gewünschten Leistung zu forschen – vorausgesetzt, dass die Forderung selbst sachlich gerechtfertigt ist.

Das EVED anerkennt die Richtigkeit der speziellen Entgeltlichkeit. «Im Gegensatz zur bisherigen Praxis sollen künftig als gemeinwirtschaftliche Leistungen nur Auflagen gelten, die von den zuständigen politischen Instanzen (Bund, Kantone, Gemeinden) verlangt und im voraus mit den Verkehrsunternehmungen nach Umfang, Bedingungen und Abgeltungsbeträgen ausgehandelt werden. Wer befiehlt, zahlt.» Das Zitat stammt von 1980, aus dem Begleitbericht zur schubladisierten Revision des Transportgesetzes. Das ist genau das Prinzip der Spezialabgeltung, im Gegensatz zur bisherigen verfehlten Globalabgeltung. Wie kann das EVED 1980 die Fehlerhaftigkeit der bisherigen Abgeltungspraxis anerkennen und ein Jahr später, in der Vorlage vom 13. Mai 1981, die «bisherige Praxis» ins ungemessene steigern?

Auch die GVK steht ausschliesslich auf dem Boden der speziellen Entgeltlichkeit. Die GVK und der erwähnte Begleitbericht aus dem EVED decken sich insofern, als beide einzig an die Abgeltung von Einzeltatbeständen gemeinwirtschaftlicher Leistungen denken, niemals an die abwegige Zuweisung grosser Leistungsbereiche wie regionaler Personenverkehr in die Sphäre der Gemeinwirtschaftlichkeit – und doch basiert die Vorlage vom 13. Mai 1981 gerade darauf!

⁸ In der Fachliteratur besteht hierüber Einmütigkeit. Vgl. Dr. Robert Stamm, *Ökonomische Betrachtungen zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SBB*, Diss. Bern 1979, und Dr. Roland Haudenschild, *Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten der schweizerischen Eisenbahnen und ihre Abgeltung durch die Eidgenossenschaft, mit besonderer Berücksichtigung der SBB*, Bern 1975.

VII. Scheinargumente bezüglich Eigenkapital-Dotierung

Es gehört zum elementaren wirtschaftlichen Wissen, dass Eigenkapitalverzinsung nicht weniger wichtig ist als Fremdkapitalverzinsung. Da Fremdkapital geschuldet ist, muss es auch in ungünstigen Jahren verzinst werden. In solchen Jahren kann die Verzinsung von Eigenkapital reduziert werden oder entfallen. Im Durchschnitt liegt der Satz der Eigenkapitalverzinsung jedoch etwas über jenem der Fremdkapitalverzinsung, da Fremdkapital weniger risikobehaftet ist.

Bei den SBB verhält es sich so, dass sie ihr Eigenkapital, Dotationskapital genannt und ausschliesslich vom Bund bereitgestellt, seit vielen Jahren nicht mehr zu verzinsen vermögen. Wenn das für 800 Mio. Franken Dotationskapital zutrifft, a*fortiori für ein auf 3 Mrd. Franken erhöhtes Dotationskapital. Statt den SBB kommt dann der Bund für eine fast viermal höhere Zinslast auf. Die Botschaft zur Vorlage vom 13. Mai 1981 führt aus, es entspreche «gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen», das Verhältnis 1:9 zwischen Eigenkapital und Fremdkapital bei den SBB auf ein Verhältnis 1:2 zu bringen. Daher die vorgeschlagene Erhöhung des Dotationskapitals in der Weise, dass der Bund 2,2 Mrd. Franken SBB-Schulden zu eigenen Lasten übernimmt, als Dotationskapital bezeichnet und zum bisherigen Dotationskapital hinzufügt.

In Wirklichkeit ist das Verhältnis Eigenkapital/Fremdkapital bei den SBB eine Angelegenheit reiner Finanzkosmetik. Verzinsen die SBB diese 2,2 Mrd. Franken als Fremdkapital, tragen sie den Zins nicht wirklich, da er Bestandteil des vom Bund zu übernehmenden Defizites wird. Wandelt man dieselbe Summe in Dotationskapital um, verzinst der Bund denselben Fremdkapitalbetrag, erhält aber von den SBB keine Kompensation, da sie das Dotationskapital nicht verzinsen. Es handelt sich also um eine Entschuldung der SBB, um eine Sanierungsaktion, die das Defizit der SBB jährlich um 140 Mio. Franken senkt. Ohne vorher erbrachte Selbsthilfemassnahmen der SBB sollte indessen zu keiner neuen SBB-Sanierung geschritten werden. Darauf wird unter XI nachstehend noch näher einzugehen sein.

Tatbeständlich geht es hier nicht um ein zu verbesserndes Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital der SBB, sondern, wie gesagt, einzig um eine Sanierung durch Entschuldung. Der Satz der Botschaft «Unter diesen Voraussetzungen» (das heisst bei einem Verhältnis Eigenkapital/Fremdkapital von 1:9) «kann das Dotationskapital die ihm zuge dachte Rolle nicht mehr erfüllen» ist in doppelter Hinsicht falsch. Die «zuge dachte Rolle» des Dotationskapitals wäre es, variabel verzinslich im Durchschnitt mindestens den Fremdkapital-Zinssatz abzuwerfen. Ein stets unverzinstes Dotationskapital hat keine «ihm zuge dachte Rolle» mehr, und «nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen» ist ein kleineres unverzinstes Dotationskapital immer noch weitaus besser als ein fast viermal grösseres unverzinstes Dotationskapital.

Die Botschaft verschweigt übrigens völlig, dass das (bei den SBB in Wirklichkeit bedeutungslose) Verhältnis Eigenkapital/Fremdkapital von 1:2 jedes Jahr wegen der Neuverschuldung der SBB gegenüber dem Bund erneut in Richtung Fremdkapital verschoben wird (siehe Zwischentitel I, Schluss des Alineas 1).

VIII. Unternehmerische Freiheit der SBB

In der Botschaft zur Vorlage vom 13. Mai 1981 wird verschiedentlich unternehmerische Freiheit für die SBB postuliert. Das Gegenteil wird indessen getan, wie im folgenden nachgewiesen werden soll.

Der heutige gesetzliche Leistungsauftrag an die SBB ist klar und sachgemäss: Die SBB sollen nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden und dürfen in ihren Diensten gegenüber der Volkswirtschaft (d. h. in gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) nicht über das eigene finanzielle Leistungsvermögen hinausgehen. Die Formulierung könnte nicht besser sein, als sie ist; denn was ist das für ein «Dienst an der Volkswirtschaft», der im selben Betrag, nach aller Erfahrung jedoch im mehrfachen Betrag «von der Volkswirtschaft» in bar zurückgefordert werden muss?

Demgegenüber will der «neue Leistungsauftrag» den SBB, wörtlich aus der Botschaft zitiert, «Richtlinien geben über ihr Angebot im Reise- und Güterverkehr, über die Mengen- und die Preispolitik und über das Vorgehen im Personal- und Investitionsbereich». Dazu ist das Parlament, oder der Bundesrat, oder die Bundesverwaltung ausserstande; es ist auch nicht Aufgabe dieser Instanzen. Im regionalen Personenverkehr soll «die weitere Gestaltung der Fahrpläne und Tarife im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde erfolgen», d. h. mit dem EVED und dem Bundesamt für Verkehr. Bei der Finanz- und Investitionsplanung «wird der Bundesrat gestützt auf die betreffenden Planungen der SBB und in Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher, finanzpolitischer und gesamtwirtschaftlicher Überlegungen den SBB Weisungen erteilen». Will sich der Bundesrat als Super-Generaldirektion der SBB etablieren? Sogar beim Huckepackangebot beansprucht die Aufsichtsbehörde Zusammenarbeit mit den SBB.

Die enorme Subvention von jährlich 459 Mio. Franken beim regionalen Personenverkehr – bewusst wird der Ausdruck Subvention verwendet, da, wie nachgewiesen, von einer echten gemeinwirtschaftlichen Leistung hier nicht die Rede sein kann – will der Bund laut Gesetzesvorlage «vorläufig» übernehmen. Nach den Grundsätzen der GVK müsste diese Subvention von den Kantonen (und Gemeinden) getragen werden. Ein früherer Gesetzesvorschlag sah die hälftige Teilung der Subvention zwischen Bund und Kantonen vor. Die Kantone haben bereits ein Mitspracherecht verlangt, falls sie später zur Kostentragung herangezogen würden. Auch von da her droht ein weiterer Schub in der Verpolitisierung der SBB.

Aus all dem wird offensichtlich, dass der «neue Leistungsauftrag» die SBB im

Vergleich zum geltenden SBB-Gesetz in höchstem Mass verpolitisiert. Es ist grundsätzlich von Übel, die Aktivität der SBB in einen gemeinwirtschaftlichen und einen marktwirtschaftlichen Bereich aufzusplittern. Es sollte nur marktwirtschaftliche Bereiche geben, unter Vorbehalt der Abgeltung von Einzelatbeständen gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Von Übel ist auch die automatische Defizitdeckung bei den Bahnen, zu deren Vermeidung konstruktive Vorschläge vorliegen, welche die offizielle Verkehrspolitik bisher ignorierte⁹.

IX. Irreführende Kernsätze der Botschaft

Zu den irreführenden Kernsätzen der Botschaft gehört die unter dem Zwischen-titel VII erwähnte Ausführung über die Rolle des SBB-Dotationskapitals; darauf ist hier nicht zurückzukommen. Die Auswahl an solchen Kernsätzen ist auch sonst reich genug. «Vom öffentlichen Verkehr wird verlangt, dass er Angebot und Preise mehr auf übergeordnete als auf unternehmerische Interessen ausrichtet.» So ist es tatbeständlich nicht, und wenn es so wäre, müsste die Botschaft es als krasse Verletzung des geltenden SBB-Gesetzes tadeln. Auch nach der projektierten Vorlage wäre es tadelnswert, denn als «allgemeiner Auftrag» im Rahmen des «neuen Leistungsauftrags» soll gelten, «dass die SBB nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich anstreben». Freilich sind dies leere Worte, angesichts der dargelegten Verpolitisierung der Unternehmung und einer zusätzlichen jährlichen Bundeshilfe von fast einer halben Milliarde Franken, deren weitere Steigerung vorprogrammiert ist.

«Die vorgeschlagenen Massnahmen allein machen die SBB noch nicht eigenwirtschaftlich.» Was hat denn eine gigantische Erhöhung der Abgeltung von 269 auf 609 Mio. Franken im Jahr 1982, zudem in der fehlerhaften Form der Globalabgeltung, mit der echten Eigenwirtschaftlichkeit der SBB zu tun? Und was die weitere Reduktion der SBB-Schulden zu Lasten des Bundes durch ein unverzinstes Dotationskapital von 3 Mrd. Franken? Die Botschaft scheint die einfache Wahrheit nicht zu kennen, dass Subventionen ein Problem nie lösen, weil sie die Defizitursachen unverändert belassen und lediglich die Rechnung optisch verbessern, also reine Symptomtherapie bedeuten.

«Die Eigenwirtschaftlichkeit der SBB kann erst die Verwirklichung der GVK ermöglichen.» Weshalb sich das Gebäude der GVK nicht aufrichten lassen wird, ist schon von manchen Autoren dargelegt worden¹⁰. Die GVK enthält unter ande-

⁹ Die Gefahren automatischer Defizitdeckung und die Möglichkeiten zu deren Vermeidung sind unter anderem in meinem Buch «Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik» geschildert, Verlag Paul Haupt, Bern 1976.

¹⁰ Siehe hierzu die Aufsätze «Die GVK aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht» in Internationale Transport-Zeitschrift 24/1978 und «Zu viele Unstimmigkeiten in der GVK» in Schweizerische Zeitschrift für Verkehrswirtschaft Nr. 4/1978.

rem die These einer finanziellen Trennung von Schienenweg und Schienenbetrieb – eine zwar unrealisierbare These¹¹. Oder hofft man bei den Verfassern der Botschaft, es eröffne diese These vielleicht eine weitere massive Subventionsmöglichkeit – und sie führe dann endlich zur «restlosen Eigenwirtschaftlichkeit» unserer Staatsbahn?

Die Botschaft bezeichnet die Vorlage vom 13. Mai 1981 als «Übergangsregelung 1982–1986». Die Bezeichnung «Übergangsregelung» wirkt unaufrichtig, da weder die beiden vorgeschlagenen Hauptsubventionsmassnahmen noch der verpolitisierte Leistungsauftrag rückgängig gemacht werden können.

Zu den Irreführungen der Botschaft gehört schliesslich auch die wiederholte Versicherung, der Bund werde durch die Vorlage vom 13. Mai 1981 nicht mehr belastet. Diese Behauptung ist unter dem Zwischentitel II vorstehend bereits einlässlich widerlegt worden.

X. Schwerwiegende juristische Mängel

Der klare und eindeutige Leistungsauftrag des geltenden SBB-Gesetzes wird durch den «neuen Leistungsauftrag» ins Gegenteil gekehrt. Ins Gegenteil gewendet wird auch das im geltenden SBB-Gesetz wenigstens prinzipiell geforderte Streben nach Selbsterhaltung; denn die Vorlage vom 13. Mai 1981 führt die SBB, wie vorstehend aufgezeigt, von der Selbsterhaltung noch weiter weg, als das bereits der Fall ist. Damit würden die beiden Hauptbestimmungen des geltenden SBB-Gesetzes fundamental geändert. Dieses Gesetz unterstand seinerzeit dem Referendum; man traut den Augen kaum, dass die projektierte grundlegende Gesetzesänderung unter Referendumsentzug erfolgen soll.

Für die juristische Verwirrung in der Botschaft ist es bezeichnend, wie dieser Referendumsentzug begründet wird. Man liest darin: «Der Leistungsauftrag stützt sich auf den neu zu schaffenden Art. 7 lit. d des SBB-Gesetzes.» Für die rechtliche Abstützung wird also ein nicht in Rechtskraft stehender Artikel in Anspruch genommen! Er soll folgendermassen lauten: «Der Bundesversammlung steht die Festlegung der Grundsätze des Leistungsauftrags an die SBB in einem allgemeinverbindlichen, nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschluss zu.» Juristisch liegt hier wiederum ein doppelter Missgriff vor. Erstens bedarf das Parlament gar keiner besonderen Ermächtigung für einen Leistungsauftrag; es besitzt sie und hat sie beim geltenden Leistungsauftrag der SBB in Anspruch genommen. Zweitens und vor allem ist es rechtlich undenkbar, wie bereits oben begründet, das geltende SBB-Gesetz durch einen dem Referendum entzogenen Bundesbeschluss an Haupt und Gliedern umzugestalten.

¹¹ Siehe für die Begründung Internationale Transport-Zeitschrift 17/1979.

XI. Von schiefer auf gute Bahn

Es ist dargelegt worden, dass die Vorlage vom 13. Mai 1981 noch wesentlich weiter von der echten Eigenwirtschaftlichkeit der SBB wegführt. Entsprechend wird die Vorlage den Willen und die Fähigkeit unserer Staatsbahn zu Selbsthilfemassnahmen lähmen. Weder die Zuweisung des regionalen Personenverkehrs in die Sphäre der Gemeinwirtschaftlichkeit, noch die weitere Übernahme von SBB-Schulden durch den Bund, noch der verpolitisierte Leistungsauftrag lassen sich sachlich rechtfertigen. Die Vorlage lässt die reale Eisenbahnlast des Bundes dauernd anwachsen; sie steht, dies sei nochmals betont, in völligem Widerspruch zur schlechten Bundesfinanzlage und zur Notwendigkeit der Inflationsdämpfung. Die beiden finanziellen Hauptmassnahmen und der «neue Leistungsauftrag» sollten daher vom Parlament zurückgewiesen werden. Zum mindesten aber müsste vom Parlament erwartet werden, dass es den rechtswidrigen Referendumsentzug beseitigt.

Botschaft und Vorlage enthalten so flagrante wirtschaftliche und juristische Schwächen, dass man sich wundert, wie dies möglich wurde. Es liesse sich auch sagen, die Vorlage sei ein Ausdruck reiner SBB-Interessenpolitik. Gewiss ist es legitim, wenn die SBB ihre Interessen verfolgen, wie das andere öffentliche und private Unternehmungen auch tun. Wie aber soll man sich erklären, dass im EVED und im Bundesamt für Verkehr nicht zum Rechten gesehen wurde? Dies wäre doch die Aufgabe von Behörden, die sich «Aufsichtsbehörden» nennen. Es hängt das unter anderem damit zusammen, dass das EVED kein richtiges Verkehrsdepartement ist, da in ihm der Strassenverkehr – und damit der weitaus grösste Verkehrsträger – sowie der Strassenbau nicht inkorporiert sind; so bleibt das EVED überwiegend ein Departement zur Interessenwahrung des öffentlichen Verkehrs, gleich wie auch das Bundesamt für Verkehr ein Eisenbahnamt blieb und seinen umfassenden Namen zu Unrecht trägt, gibt es doch im selben Departement ein Bundesamt für Zivilluftfahrt und in anderen Departementen ein Bundesamt für Strassenbau und eine Abteilung Strassenverkehr.

Die Massnahmen, die eine aufbauende SBB-Politik bewirken würden, lassen sich von jedem Sachkundigen klar genug überblicken.

Erstens muss die Revision des Transportgesetzes wiederaufgenommen und zu Ende geführt werden. Vor dieser Massnahme dürfen weder Sanierungsvorkehren zugunsten der Staatsbahn noch Neuregelungen des Abgeltungsproblems getroffen werden. Diese Gesetzesrevision befreit die Bahnen von noch verbliebenen Auflagen. Was wesentlich wichtiger ist: sie führt zur Abkehr von der Globalabgeltung und leitet über zur Abgeltung von Einzeltatbeständen gemeinwirtschaftlicher Leistungen, ohne die mit der unternehmerischen, streng wirtschaftlichen Betriebsführung der Bahnen nie Ernst gemacht werden kann. Die konkrete Ausarbeitung eines

solchen Konzeptes, alle wesentlichen gesetzgeberischen Kriterien umfassend, liegt vor¹².

Zweitens müssen die zahlreichen in der Botschaft vom 13. Mai 1981 genannten Strukturänderungen und Rationalisierungs- und Sparmassnahmen nicht nur aufgezählt, sondern verwirklicht werden. Konstruktive Eisenbahnpolitik ohne tiefgreifende Strukturanpassungen gibt es nicht, eine von allen unabhängigen Sachkennern geteilte Überzeugung. Hier sind unternehmerische Fähigkeiten in der Geschäftsleitung der SBB erforderlich; für das Anfordern stets höherer Subventionen, offener oder verkappter, und für Klagelieder über die Konkurrenz braucht es sie nicht. Bezüglich des letzteren Punktes muss man sich stets vor Augen halten, dass die katastrophale Finanzlage der SBB nicht in erster Linie von Verkehrsverlusten wegen der Strassenkonkurrenz herrührt, denn auch der SBB-Verkehr wuchs ansehnlich: Personenkilometer 1955 6,3 Mrd., 1980 9,2 Mrd.; Tonnenkilometer 1955 3,1 Mrd., 1980 7,4 Mrd.

Drittens sollte eine sachkundige, überwiegend unabhängige Mitglieder umfassende Untersuchungskommission das grosse Problem des SBB-Regionalverkehrs im einzelnen prüfen und Sanierungsvorschläge unterbreiten. Es ist inakzeptabel, für einen sehr bescheidenen Anteil am gesamten Regionalverkehr unseres Landes (schätzungsweise 8% SBB-Anteil) jährlich fast eine halbe Milliarde Franken Defizit hinzunehmen. Es sei auf die näheren Ausführungen unter dem Zwischentitel IV verwiesen.

Erst wenn in diesen drei Richtungen konkrete und substantielle Leistungen der SBB und des EVED vorliegen, wäre in einem vierten und letzten Schritt an die Finanzsanierung unserer Staatsbahn heranzutreten, die wie gezeigt keineswegs eilt. Dann hat man richtigerweise die Selbsthilfe, soweit sie möglich ist, vor die Fremdhilfe gestellt. Bedenke man immer, dass Fremdhilfe ohnehin bereits mit 1 Mrd. Franken jährlich geleistet wird.

Zu befürworten in der Vorlage vom 13. Mai 1981 ist einzig die vorgesehene Übergangshilfe des Bundes an den Huckepackverkehr auf der Gotthardlinie – freilich ein kleiner Fisch neben den ungeniessbaren Riesenfischen der übrigen Vorlage. Die intelligente Verkehrsart Huckepack hat ökologische und energiemässige Vorteile und entlastet die Strassen; auch sie muss jedoch auf die Dauer von Staatskrücken unabhängig werden.

¹² Vgl. den Beitrag «Ein Vorschlag für eine wichtige Korrektur der Eisenbahngesetzgebung» in Internationale Transport-Zeitschrift 45/1977.

Zusammenfassung

Bundesbahnpolitik auf verfehlem Kurs

Am 13. Mai 1981 legte der Schweizerische Bundesrat dem Parlament einen Gesetzesentwurf über einen neuen Leistungsauftrag an die Bundesbahnen vor, wie auch über eine massive Entschuldung der SBB durch den Bund. Damit ist die SBB-Politik seit dem SBB-Gesetz von 1944 in die wichtigste Phase eingetreten. Während aber das SBB-Gesetz von 1944 auf der damaligen neuen Kapitalbasis zehn Jahre lang zu echter Eigenwirtschaftlichkeit der Staatsbahn führte (notabene ohne jede Abgeltung!), bewirken die Vorschläge vom 13. Mai 1981 eine noch schwerere reale Eisenbahnlast des Bundes (und damit der Steuerzahler) und führen von den SBB-Selbsthilfemassnahmen weg. Es wird gezeigt, wie das Parlament dieser schlimmen Entwicklung Einhalt gebieten könnte.

Résumé

Solution erronée pour les Chemins de fer fédéraux

Le 13 mai 1981, le Conseil fédéral suisse a déposé sur le bureau du Parlement un projet de loi portant sur un nouveau cahier des charges des CFF ainsi que sur une forte prise en charge du déficit des CFF par la Confédération. La politique des CFF est donc entrée dans la phase la plus importante depuis la loi de 1944 sur les CFF. Mais alors que la loi de 1944 sur les CFF avait conduit, dix années durant, sur la base de la nouvelle dotation financière de l'époque, à une gestion équilibrée des CFF (nota bene sans indemnisation!), les propositions du 13 mai 1981 débouchent sur une prise en charge réelle encore plus lourde du déficit des chemins de fer par la Confédération (et donc par le contribuable) et s'écartent de la voie de l'effort d'assainissement à consentir par les CFF eux-mêmes. Il est montré ici comment le Parlement pourrait enrayer cette évolution fâcheuse.

Summary

Wrong Solution for the Swiss Federal Railways

In spring 1981 the Swiss government proposed a law to the Parliament, concerning a new statutory order for the Federal Railways, combined with a massive financial help. This proposal is by far the most important step since the law of 1944 on the Federal Railways. This law is still in vigour and proved to be successful. The newly proposed law, on the other hand, renders the Federal Railways much more dependent from the state, and weakens their capabilities as a self-sustaining enterprise. The article shows how the Parliament could avoid the heaviest mistakes.