

Dringlichkeit einer SBB-Reform

Autor(en): **Meyer, Hans-Reinhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **77 (1997)**

Heft 12-1

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-165702>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hans-Reinhard Meyer

DRINGLICHKEIT EINER SBB-REFORM

Demnächst wird in den eidgenössischen Räten eine bundesrätliche Vorlage zu einer SBB-Reform behandelt. Leider ist diese Vorlage weit von einer wirklichen Reform entfernt, bleiben doch die beiden Hauptziele unerreicht: Die SBB werden keine echte Unternehmung; die politischen Einmischungen in die Unternehmungsführung werden nicht ausgeschaltet.

«Railways should be first and foremost a business»

NEIL KINNOCK, EU-Kommissär «Verkehr»

1973 betrug die Bundesfinanzleistung für die SBB 94 Mio. Franken, 1981 700 Mio. Franken, 1995 2,7 Mrd. Franken. Und seit langem verschulden sich die SBB fast alljährlich gegenüber dem Bund; im derzeitigen Gesamtbetrag beläuft sich die Schuld auf 14 Mrd. Franken. Die SBB-Finanzsituation ist für den Bundeshaushalt untragbar geworden. Eine SBB-Reform ist überfällig. Sie ist aber taktisch verfehlt, wenn man die Finanzierung an den Anfang stellt, denn dies hat zur Folge, dass die SBB bessere Jahresabschlüsse vorweisen kann ohne betriebswirtschaftliche Verbesserungen. Wie müsste eine echte Reform denn aussehen? «Mehr Marktwirtschaft» werden hier der Fachmann wie der Laie raten. Indessen ist die strikte Anwendung marktwirtschaftlicher Bedingungen nicht möglich. Unter solchen Bedingungen müssten die SBB wie eine Privatunternehmung behandelt werden: keine direkten und indirekten Subventionen mehr; keine Privilegien mehr wie Konkurrenzschutz und Steuerfreiheit; Unterstellung unter das Konkursrecht. Bis auf wenige Hauptlinien müssten die SBB schrumpfen. Das kann die Verkehrspolitik aus folgenden Gründen nicht hinnehmen: *Erstens* müssen die SBB mit einem ansehnlichen Netz überleben – aber durchaus nicht mit dem heutigen Netz –, weil sie unter den Verkehrsmitteln die umweltschonendsten und energieeffizientesten sind. *Zweitens*: Wenn die Strassen und Luftwege auch noch grosse Teile des heutigen SBB-Verkehrs aufnehmen müssten, wären beide überlastet. Das würde bei beiden Verkehrsträgern zu weiterem Ausbau führen, mit entsprechenden Kosten und mit anderen Schwierigkeiten in einem bodenknapen und übersiedelten Land. *Drittens*: Einen «Freibrief von der Marktwirtschaft» können die SBB aber nicht beanspruchen. Sie

können zwar die finanzielle Selbsterhaltung nicht erbringen, doch lässt sich die heutige Zuschussbedürftigkeit abbauen.

Allerdings ist eine Präzisierung erforderlich. Nicht jeder Bahnverkehr ist umweltschonend und energieeffizient. Die vielen völlig unterbelegten Personenzüge der SBB sind umweltbelastend und energieverwendend. Eine zuverlässige Auslastungsstatistik aller Züge müsste ein wichtiges Führungselement in der Hand der Unternehmungsleitung sein. Seit langem bin ich der Auffassung, dass der Taktfahrplan in seinen finanzwirtschaftlichen Auswirkungen überdacht werden sollte, weil er zu ungenügenden Frequenzen in den Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen morgens, mittags und abends führt.

Sodann ist mit Bundesgeld eine Reihe kleiner Privatbahnen erhalten geblieben, die längst hätten auf Busbetrieb umgestellt werden sollen. Wenn eine solche Bahn jährlich Millionen mehr kostet als ein Busbetrieb, kann von ökologischem und energetischem Nutzen der Bahn nicht mehr gesprochen werden. Der Anteil solcher ersetzbarer Bahnen am Gesamtverkehr der betreffenden Region ist sehr gering, und bei derart geringen Verkehrsanteilen kann das Umweltschutzargument ernsthaft nicht vorgebracht werden.

Zur Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, teilweise sogar noch zur Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, bestand das faktische Transportmonopol der Schiene. Damals musste das Schienennetz ausgedehnt sein. Damals mussten weiträumige und regionale, schnelle und alle Stationen bedienende Personenzüge angeboten werden, damals musste sich die Bahn für die Bewältigung fast des ganzen Güterverkehrs bereithalten, soweit (im Ausland) nicht Binnenwasserstrassen bestanden. Heute ist die Bahn nur eines unter zahlreichen anderen Verkehrsmitteln, die zusammen – Auto und Lastwagen sogar allein – weitaus grössere

Verkehrsleistungen erbringen als die Bahn. Wie die anderen Verkehrsmittel muss sich die Bahn jetzt notwendigerweise ebenfalls spezialisieren.

Reform – Erste Etappe

Bei den beiden gesetzlichen Leistungsaufträgen der SBB von 1982 und 1987 war nichts zu leisten, sondern es handelte sich um Subventions-Gewährungen. 1982 flossen den SBB 450 Mio. Franken Bundesgeld neu zu, ein Beitrag, der in der Zwischenzeit noch angestiegen ist. 1987 übernahm der Bund den Infrastrukturaufwand der SBB, was damals 800 Mio. Franken bedeutete; 1995 waren es 1,5 Mrd. Franken. Ende 1997 läuft der derzeit geltende «Leistungsauftrag» ab, der durch einen echten *Leistungsauftrag* abzulösen ist.

Was ist der dargelegten desolaten SBB-Finanzsituation angemessen? Einzig eine entpolitisierte SBB mit einer führungsstarken Unternehmungsleistung, und sicher nicht eine Unternehmung, der das

*Die Entpolitisierung der SBB
ist ein altes Postulat.*

Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), das Parlament sowie Kantone und Verbände dreinreden. Was ist der fast ebenso desolaten Finanzsituation des Bundes angemessen? Einzig eine SBB, die den Bund weniger kostet, und nicht wie bisher, jedes Jahr mehr. Daher muss ein *adäquater neuer Leistungsauftrag* der SBB-Generaldirektion *das Recht verleihen und die Pflicht auferlegen*, die SBB betriebswirtschaftlich optimal zu führen mit dem Ziel, *die Bundesfinanzleistung an die SBB zu reduzieren* und wegen politischer Interventionen nicht vom Ziel abzuweichen.

Die Entpolitisierung der SBB ist ein altes Postulat. Die erste grosse Finanzsanierung der SBB von 1944 vorbereitend, sagte der damalige Chef des EVED, Bundesrat Marcel Pilet-Golaz: «*Pas un sous aux CFF avant la réorganisation.*» Er wollte aus den SBB eine entpolitisierte, eine wirkliche Unternehmung machen. Mit dieser Absicht drang er damals nicht durch, und die SBB wurden ohne Reorganisation saniert. Jetzt ist die Zeit für eine solche SBB-Reform überreif. Nur mittels des skizzierten neuen Leistungsauftrages lässt sich die Führungsschwäche der SBB-Generaldirektion überwinden, auf die das *Hayek-Gutachten* von 1983 nachdrücklich hingewiesen hat. Auf den Grund der Probleme drang jenes Gutachten jedoch nicht durch. Solange die SBB-Ge-

neraldirektion nicht in dargelegter Richtung einen kräftigen gesetzlichen Rückhalt hat, kann sie gar nicht führungsstark sein¹.

Im Personenverkehr der SBB wird zu viel an der Nachfrage vorbei produziert, wie die ungenügende Platzausnutzung vieler Züge zeigt (in verkehrsschwachen Stunden oft unter 10 Prozent). Im Güterverkehr liegt die Chance der SBB in der Bündelung nationaler und internationaler Warenströme über grosse Distanzen. Am wirtschaftlichsten ist der weiträumige Ganzzug-Verkehr. Unwirtschaftliche Güterverkehre (Cargo-Domizil, Einzelwagenladungen) sollten die SBB aufgeben. Nebenlinien sind zu schliessen (oder an regionale Verkehrsunternehmungen abzutreten, die meist auf Autokurse umstellen werden), wenn ihr Verkehrsaufkommen und der Zubringerwert ihre Kosten nicht decken. Ebenso ist auf Stationen mit zu geringem Verkehrsaufkommen zu verzichten. Privatfirmen können Aufträge übernehmen, sofern damit Einsparungen erzielt werden (Werkstätten, Kraftwerke, Reinigung, Planungsstudien, Gleisbau und Gleisunterhalt).

Diese Beispiele notwendiger Umstrukturierungen lassen unzählige politische Interventionen voraussehen. Gerade deshalb muss die SBB-Generaldirektion die gesetzliche Durchsetzungsbefugnis erhalten, wo immer sie betriebswirtschaftliche Vorteile erkennt. Ohne echte Verantwortlichkeit und ohne echte Durchsetzungskompetenz der Unternehmungsleitung wird sich an der enormen Zuschussbedürftigkeit der SBB wenig ändern.

Mit dem skizzierten Leistungsauftrag lassen sich auch hochqualifizierte Unternehmerpersönlichkeiten für die SBB-Generaldirektion dauernd gewinnen. In dieser ersten Etappe wird nach wie vor der Bundesrat die SBB-Generaldirektoren auf Vorschlag des Verwaltungsrates wählen; doch beide Gremien werden bei ihren Vorschlägen und ihrer Wahl gezwungen sein, von politischen Überlegungen abzusehen und von der unternehmerischen Qualifikation auszugehen. Budgets und Rechnungen müssen unter dem neuen Leistungsauftrag noch vom Bundesrat genehmigt werden. Um aber den Willen zur SBB-Entpolitisierung zu markieren, sollte durch eine vorgezogene, punktuelle Änderung des SBB-Gesetzes das Budget- und Rechnungsgenehmigungsrecht des Parlamentes aufgehoben werden.

Reform – Zweite Etappe

Die Revision des Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 bildet die 2. Etappe der SBB-Reform. Eine Revision des über 50jährigen SBB-Gesetzes wurde aus verschiedenen Gründen stets hinausgeschoben. Wenn aber ausreichende Erfahrungen mit dem neuen Leistungsauftrag vorliegen und die Unternehmung in

der Erfüllung ihrer gesetzlichen Zielsetzung Erfolge aufweisen kann, so muss auch ein neues SBB-Gesetz erlassen werden.

Dann kommt der Bund nicht darum herum, die SBB zu entschulden, das heisst, er wird vor allem die 14 Mrd. Franken betragende SBB-Schuld auf eigene Rechnung übernehmen müssen. Das beseitigt für sich allein die Zuschussbedürftigkeit der SBB bei weitem nicht; diese muss zuvor durch den neuen Leistungsauftrag reduziert worden sein. Wichtig ist es, die Finanzsanierung erst im neuen SBB-Gesetz und nicht schon beim neuen Leistungsauftrag vorzunehmen. Die Finanzsanierung soll die Belohnung für erfolgreiches Wirken unter dem neuen Leistungsauftrag sein. Denn dieses *coussin de paresse* würde zu Konfusionen führen: Was ist echte Verbesserung der Ertragslage und was lediglich Auswirkung der Entschuldung?

Zudem müssen die SBB zu einer Unternehmung mit eigener Rechtspersönlichkeit, Besoldungs- und Pensionsordnung werden. Eine Bundesunternehmung müssen die SBB allerdings bleiben, solange sie bei den Betriebs- und Investitionskosten auf finanzielle Bundesleistungen angewiesen sind. Als neue Rechtsform kommt am ehesten eine SBB-AG in Frage.

In der Höhe der Entschuldungssumme sollte der Bund SBB-Aktien ausgeben. Diese Aktien behält der Bund zu einem Drittel, je zu einem Drittel gehen sie an die SBB-AG und an deren Personal. (Aktienrechtlich darf eine AG höchstens 10 Prozent ihrer Aktien zu Eigentum haben; für den Rest müsste eine Aufgangsgesellschaft geschaffen werden.) Klar ist, dass diese Aktien auf sehr lange Zeit hinaus Nonvaleurs bleiben werden. Sie kennzeichnen jedoch die Eigentumsverhältnisse: Die SBB-AG gehört zu einem Drittel der Unternehmung selbst, zu einem Drittel ihrem Personal und zu einem Drittel dem Bund. Stimmrecht sollte den SBB-Aktien nicht gegeben werden, damit der Verwaltungsrat in einer der Unternehmung dienenden Weise zusammengesetzt werden kann. Ein etwas bösartiges Diktum sagt bezüglich der Verwaltungsräte: *«In guten Zeiten braucht man sie nicht, und in schlechten Zeiten wissen sie keinen Rat»*. Ein für die SBB-AG geeigneter Verwaltungsrat muss klein sein, aber hervorragende Fähigkeiten haben. Sechs Mitglieder dürften genügen, vier in Wirtschaftsfragen hochqualifizierte Persönlichkeiten und zwei Personalvertreter. Die SBB-AG bestimmt ihre Verwaltungsräte selbst.

Die wahren Aufgaben der SBB liegen im überregionalen, im landesweiten und im internationalen Verkehr, was sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gilt. Im Personenverkehr grosser Städte und ihres Agglomerationsgebietes wie auch im Personenverkehr deutlich abgrenzbarer Regionen sollten von den SBB unabhängige Unternehmungen



Die Teufelsbrücke, Ursprung der Schweizer Verkehrswirtschaft. Aus Johann Jacob Scheuchzers *Natur-Geschichte des Schweizerlandes*. Neu herausgegeben und mit einigen Anmerkungen versehen von Joh. Georg Sulzer, Zürich 1746.

tätig sein; Beispiele: «Zürich Transport»; «GFM» (Gruyère-Fribourg-Morat), seit langem bestehend, aber ausbaufähig, wenn die SBB ihre Broye-Linien aufgäbe. An solche unabhängige Unternehmungen können jenes Personal und Material abgetreten werden, das nicht mehr benötigt wird, wenn sich die SBB auf ihre wahren Aufgaben beschränken. Auch die Benützung von SBB-eigenen Linien durch solche Unternehmungen (oder die Abtretung an sie) ist vorzusehen, unter zu vereinbarenden betrieblichen und finanziellen Bedingungen.

Der Einwand, dieses Konzept verlagere Kosten vom Bund auf Kantone und Gemeinden, entfällt, wenn der Bund, sofern ein ausreichendes öffentliches Interesse dafür besteht, sich an diesen Verkehrskosten beteiligt. Auf jeden Fall ist es nicht Sache der SBB, Kosten des Agglomerationsverkehrs und des Regionalverkehrs zu tragen. Städtische und regionale Verkehrsunternehmungen gibt es in der Schweiz bereits in grosser Zahl, neue lassen sich leicht bilden oder bestehende erweitern. In Grossbritannien und in Japan ist die grosse und schwerfällige Staatsbahn aufgelöst und in kleinere, regionale Einheiten gegliedert worden.

Ob es sich um Strassenverkehr, Luftverkehr, Hochsee- oder Binnenschiffahrt, Rohrleitungs- oder Eisenbahnverkehr handelt, staatliche Funktionen sind es nicht, und die diese Funktionen Ausübenden sind keine Beamten. Verkehrsunternehmungen sind Industrieunternehmungen (Beispiel der USA: *Rail Road industry*). Deshalb müssen auch die Besoldungs- und Pensionsordnungen der SBB-AG denen grosser, konkurrenzfähiger Industrieunternehmungen entsprechen. Mit Besoldungen und Pensionen, die gegenüber vergleichbaren Tätigkeiten in der Industrie um die 20 Prozent höher liegen, hat die SBB-AG keine Zukunftschancen. Von den Gesamtkosten der SBB entfallen (nach der Sanierung) 70 Prozent auf Personalkosten. Der Beamtenstatus des bisherigen SBB-Personals ist aufrechtzuerhalten, aber neues Personal ist nach den Bedingungen der SBB-AG anzustellen. Nach einer Generation wird es keine SBB-Bundesbeamten mehr geben.

Viele Bahninvestitionen enthalten eine Rationalisierungskomponente und verbessern die Arbeitsproduktivität, doch die damit erzielbaren Kosteneinsparungen sind selten so hoch, dass sie die direkten Folgekosten der Investition decken. Das ist eine bittere, aber realistische Feststellung. Aus ihr ist zweierlei abzuleiten: Zum einen ist bei den Investitionen

*Die dargelegte SBB-Reform ist
der wirtschaftsliberale
und marktwirtschaftliche Weg
zur Zukunftssicherung.*

Zurückhaltung geboten; zum andern darf diese Zurückhaltung nicht zum Veralten des SBB-Sachvermögens führen.

Das Schweizervolk ist an eine technisch hochstehende SBB gewöhnt, und in seiner Mehrheit wünscht es diesen Zustand zu bewahren. Hochstehend heisst aber nicht luxuriös. Zum Beispiel lassen sich bei unseren Privatbahnen eine Reihe von Fällen namhaft machen, die schon längst durch öffentliche Strassentransportdienste hätten ersetzt werden sollen, die aber auf Bundeskosten technisch luxuriös ausgestattet worden sind. In Unternehmungsverträgen zwischen der SBB-AG und dem Bund wird zu bestimmen sein, welche SBB-Investitionen sich trotz eines vom Bund zu tragenden Kostenüberschusses in Zukunft rechtfertigen.

Da die SBB-AG zu zwei Dritteln nicht mehr dem Bund gehört, wird in der zweiten Etappe der SBB-Reform der Verwaltungsrat die SBB-Generaldirekto-

ren wählen. Die «Zauberformel» besteht bekanntlich nicht nur für den Bundesrat, sondern auch für die Spitzen von PTT und SBB. Spätestens in der zweiten Etappe wird sie bei den SBB zu Ende sein. Für die Budget- und Rechnungsgenehmigung ist in dieser Etappe ebenfalls der Verwaltungsrat zuständig.

Eine Privatisierung der SBB-AG könnte erst in ferner Zukunft angestrebt werden, weil die dazu erforderlichen Voraussetzungen – Entschuldung, Konzentration auf wesensgerechten Verkehr, Ende des Beamtenstatus der Bediensteten – erst in ferner Zukunft realisierbar sind. Die Aktien der SBB-AG werden sich nur dann einem positiven Wert nähern, wenn die finanzielle Selbsterhaltung der Unternehmung absehbar ist.

Zu vermeidende Irrwege

Die dargelegte SBB-Reform ist der wirtschaftsliberale und marktwirtschaftliche Weg zur Zukunftssicherung der SBB. Staatswirtschaftlichen Lösungen zuneigende Kreise werden die dargelegte SBB-Reform ablehnen. Doch bei anderen Möglichkeiten handelt es sich um Irrwege. Eine unnütze Flucht nach vorn sind bahntechnische Grossinvestitionen². Bei diesen Grossinvestitionen geht es um die «Bahn 2000» sowie um die NEAT. Man meint damit die Wettbewerbsstellung der SBB nachhaltig zu verbessern. «Heute investieren, morgen kassieren» lautete ein Slogan in diesem Zusammenhang. Indessen erwies sich, dass die Kosten und Folgekosten solcher Grossinvestitionen mit Sicherheit anfielen, das Kassieren jedoch ausbleiben würde.

Nachkalkulationen nach der Volksabstimmung ergaben, dass die projektgemässe Verwirklichung von «Bahn 2000» zwischen 20 und 30 Mrd. Franken kosten würde. Bei den ex post ermittelten Kosten wäre mehr als eine Verdoppelung der Reisendenzahl erforderlich gewesen, um die zusätzlichen Kosten von «Bahn 2000» zu decken. So entschloss sich der Bundesrat im Einvernehmen mit den SBB, das Projekt «Bahn 2000» soweit zurückzustufen, dass 7 bis 8 Mrd. Franken Bauaufwand genügen (es werden auch hier mehr sein). Beim Torso von «Bahn 2000», der jetzt verwirklicht wird, werden die neuen Kosten die neuen Erträge bei weitem nicht decken. Indessen wird die Fehlinvestition bedeutend kleiner sein als bei «Bahn 2000» des ersten Projektes.

Die NEAT wäre eine noch weitaus grössere Fehlinvestition als «Bahn 2000» des ersten Projektes: Mit den offiziell angenommenen Kosten von 14 bis 15 Mrd. Franken liesse sich die NEAT nicht bauen, sie würde mit den Zubringerlinien 30 bis 40 Mrd. Franken kosten; der Überschuss der neuen Kosten über die neuen Erträge betrüge bei der NEAT jährlich über 2 Mrd. Franken. Gemäss der britischen Berater-

firma Coopers & Lybrand reicht die Bahntransport-Kapazität am Gotthard und am Lötschberg noch für drei Jahrzehnte aus; zudem gibt es andere Möglichkeiten der Kapazitätssteigerung. Die Befürworter schlagen vor, die NEAT im wesentlichen durch den Motorfahrzeugverkehr finanzieren zu lassen. Falls es darüber zu einer Volksabstimmung kommt, dürfte schwerlich ein Volksmehr resultieren; denn wenn Tatsachen die NEAT als Fehlinvestition erweisen, so darf diese weder den Steuerzahlern noch dem Motorfahrzeugverkehr aufgebürdet werden.

Im Verhältnis Eisenbahn / Motorfahrzeugverkehr, dem Hauptkonkurrenten der Bahn, ist unbestritten, dass die Bahn massive Wettbewerbsvorteile besitzt, weil sie nur einen Selbsterhaltungsgrad um die 50 Prozent aufweist, obwohl sie in bestimmten Bereichen gegen Konkurrenz geschützt und ferner nicht steuerpflichtig ist. Häufig wird demgegenüber behauptet, der Motorfahrzeugverkehr decke seine externen Kosten nicht. Wie liegt das wirkliche Problem? Die Bahn deckt ihre internen Kosten (die betriebswirtschaftlich massgebenden Kosten) nur etwa zur Hälfte, hat aber geringe externe Kosten. Der Motorfahrzeugverkehr überdeckt seine internen Kosten, indem er über die internen Kosten hinaus Beiträge für den Staatsfinanzhaushalt erbringt, hat aber hohe externe Kosten. Ich habe stets die Auffassung vertreten, der Motorfahrzeugverkehr habe seine Betriebskosten und die anteiligen Strassenkosten zu zahlen und als finanziell leistungsfähigstes Verkehrsmittel auch zum Staatsfinanzhaushalt beizutragen.

Ebenso habe ich aber stets betont, dass eine darüber hinausgehende, exorbitante Belastung des Strassenverkehrs verfehlt ist. Wird der Strassenverkehr über das vertretbare Mass hinaus verteuert, verteuert man die Produktion und die Distribution in unserer Volkswirtschaft, mit allen schädlichen Konsequenzen, die dies für unser Preisniveau, für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz und für unseren Arbeitsmarkt hat.

Zur Beziehung von Bahn und Lastwagen sei grundsätzlich bemerkt: Schon die Kommission für ein Gesamtverkehrskonzept betonte in ihrem Schlussbericht, dass etwa 95 Prozent aller Lastwagentransporte von der Bahn nicht substituiert werden könnten (Dominanz des Nahverkehrs, Spezialfahrzeuge, Unterschied in der Netzdichte – Bahnnetz: 5000 km, Strassenetz: 78 000 km). Die Lastwagen sind in der Schweiz fiskalisch mehr belastet als in allen Vergleichsländern: höchster Dieselölzoll (lei-

stungsabhängige Belastung), tiefste Gesamtgewichte, bestehende Schwerverkehrsabgabe; eine enorme neue Belastung würde die geplante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bringen. Diese LSVA würde die Preise in der Preisinsel Schweiz nochmals bedeutend erhöhen.

Den 5 Prozent der Lastwagentransporte, die konkurrenziiell umstritten sind, kommt Bedeutung zu, denn hier geht es um Ferntransporte. Hier würde die geplante zusätzliche LSVA Verkehr auf die Bahn leiten. Nach marktwirtschaftlichen Regeln geht es aber nicht an, dass sich ein Konkurrent durch fiskalische Belastung anderer Konkurrenten durchsetzt.

Im Problem der externen Verkehrskosten ist es unstatthaft, nur die externen Kosten und nicht auch die externen Nutzenkomponenten – die externen Erträge zugunsten der Volkswirtschaft – zu erfassen.

Zum Glück zeichnet sich Opposition gegen die bundesrätliche SBB-Reform ab. Der *Swiss Shipper's Council*, eine Vereinigung von Grossverfrachtern, und der schweizerische Spediteuren-Verband lehnen den Gesetzesentwurf vehement ab. Das hat um so mehr Gewicht, als beide Organisationen den verschiedenen Verkehrsmitteln gegenüber neutral sind, denn sie stehen mit allen in geschäftlicher Verbindung. Auch die wirtschaftsliberal und marktwirtschaftlich orientierte «Aktion für Freiheit und Verantwortung» übte scharfe Kritik an der bundesrätlichen Vorlage.

Indessen lautet die Hauptaufgabe, eine echte und wirksame SBB-Reform in den erforderlichen Einzelheiten zu skizzieren. ♦

¹ Vgl. meine Aufsätze «Die schweizerischen Bundesbahnen – keine Unternehmung mehr» und «Bundesbahnpolitik auf verfehlem Kurs» in »Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik«, Heft 4/1987 und Heft 4/1981.

² Die beiden Problembereiche «Bahntechnische Grossinvestitionen – oder die unnütze Flucht nach vorn» und «Exzessive Belastung des Hauptkonkurrenten» sind in meiner Publikation «Schweizerische Verkehrspolitik: Wirtschaftsfeindlich und europafeindlich» einlässlich behandelt (Verlag Paul Haupt, Bern 1995, vergriffen). Hier wird auf beide Bereiche in gekürzter Fassung eingetreten.

HANS-REINHARD MEYER, geboren 1909, Prof. Dr. rer. pol., hatte bis 1982 den Lehrstuhl «Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik» an der Universität Bern inne, war während 20 Jahren Delegierter für Wirtschaftsfragen des EVED und vorher 13 Jahre im Generalsekretariat der SBB tätig.