

Positionen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **78 (1998)**

Heft 5

PDF erstellt am: **18.04.2024**

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.

Ulrich Pfister

DER «SERVICE PUBLIC» – EINE NACHFRAGE

Zu Recht sind wir stolz auf den öffentlichen Dienst in unserem Staat. Auch wenn die Bürokratie gerne karikiert wird, gelten Behörden und Verwaltung als korrekt und seriös und geniessen Beamte Respekt. Milizparlamente und direkte Demokratie haben lange Zeit dafür gesorgt, dass der Staat nicht überbordert. Neben den eigentlichen hoheitlichen Aufgaben sind den Gemeinwesen immer auch gewisse Dienstleistungen übertragen worden, die in gleicher Weise für die ganze Bevölkerung erbracht werden sollten. Dazu gehörte die Bereitstellung einer flächendeckenden Verkehrsinfrastruktur – nach den privaten Anfängen im Eisenbahnbau –, dazu gehörten Post und Telefon, später Radio und Fernsehen. Das Bildungswesen wurde grösstenteils, das Gesundheitswesen teilweise vom Staat organisiert.

Auch in den liberalen Anfängen des Bundesstaates war dem Staat offenkundig nicht ausschliesslich die Nachwächterrolle zugedacht. Es gab aus der Vorstellung des Gemeinwohls heraus Gründe für die kollektive Versorgung mit gewissen Gütern, die an sich – wie in früheren Zeiten oder in anderen Ländern – durchaus auch privatwirtschaftlich hätten bereitgestellt werden können. Mancher ideologische Streit könnte entschärft werden, wenn diesen Beweggründen vertieft nachgeforscht würde. Freilich hat sich dann der Leistungsstaat unter der Ägide einer Konkordanz von mehr und weniger etatistischen Gruppierungen kräftig entwickelt. Er hat sich zum Milliardenunternehmen entwickelt, das seine Dienstleistungen allerdings mit sehr unterschiedlichem wirtschaftlichem Erfolg, teilweise mit erheblichen Verlusten verkauft. Das Angebot passt sich wohl auch den Bedürfnissen, der Nachfrage an, hat sich aber stets auf politische, regionale und soziale Ziele und Bedingungen auszurichten. Das Leitbild einer flächendeckenden und gleichmässigen Versorgung rechtfertigt allzu oft teure Investitionen, die nie rentieren können.

Damit ist es nun bald vorbei. Nicht aus politischer Einsicht wird liberalisiert und dereguliert, sondern schlicht aus Sachzwängen: der technologischen Entwicklung, vor allem im elektronischen Bereich, der Internationalisierung und der übermächtigen Konkurrenz durch die Marktkräfte. Der Revolution im

Kommunikationsbereich wären die Monopolstrukturen niemals gewachsen gewesen. In der Telekommunikation spielen sich gegenwärtig faszinierende, ja fast beängstigende Privatisierungsprozesse ab. Die Medien werden folgen, bald wird die späte Erteilung einer Konzession für ein vernetztes Lokalfernsehen als Kabarettnummer in die Geschichte der obrigkeitlichen Medienpolitik eingehen. Dann ist die Reihe wohl an der gemischtwirtschaftlich durchkartellisierten Elektrizitätswirtschaft; und in der Verkehrspolitik, die unter dem Druck der vereinigten Begehrlichkeiten aus dem Ruder läuft, wird erst etwas Vernunft einkehren, wenn die Wirtschaft ein Veto einlegt.

Das alles ist so notwendig wie spannend, wohl da und dort auch chaotisch und nicht ohne Risiken. Nun meldet sich die Stimme des *service public*. Es sind nicht die überzeugten Etatisten von einst, auch nicht die Anwälte des *status quo ante*. Es sind Reformer, die aus den verstaubten Staatsbetrieben moderne Unternehmen machen wollen, die einem gesellschafts- und staatspolitischem Auftrag verpflichtet sind. Und die im freien Konkurrenzkampf auf dem Markt nur die Verlierer sehen, die Minderheiten, die Randregionen, die Kultur, das Niveau. Worin bestehen, mit Verlaub, heute die Unterschiede in Angebot und Qualität zwischen den vom Staat getragenen und den privaten Medien? Bei allen liegt letztlich der Erfolgsmassstab im Zuspruch des Publikums. Aber der Glaube lässt sich nicht ausrotten, dass Handeln im öffentlichen Auftrag, monopolistisch geschützt, uneigennütziger und moralisch höherwertig sei als der Wettbewerb aus eigener Initiative, in eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung. Jeder, der sich an einer Dienstleistung für ein grösseres Publikum versucht, leistet einen *service public*. Und je mehr Anbieter sich darum bemühen und dabei in Konkurrenz zueinander treten, desto mehr Chancen bestehen für einen vielfältigen *service public*. Es lohnt sich, genau darauf zu achten, was mit diesem wohlklingenden modischen Begriff jeweils gemeint ist: der öffentliche Dienst im alten Sinn und nur aufgepeppt, oder, weiter gefasst und für jeden offen im freien Wettbewerb, der Dienst an der Öffentlichkeit. ♦

DIE SCHWEIZERISCHE VERKEHRSPOLITIK – BEISPIEL GRUNDSATZLOSER WIRTSCHAFTSPOLITIK

Früher äusserten sich prominente Volkswirtschafts-Professoren regelmässig zur Wirtschaftspolitik unseres Landes. Wirtschaftswissenschaftler wie *Emil Küng*, *Walter Adolf Jöhr* (beide St. Gallen), *Eugen Böhler* (Zürich), *Hugo Sieber* (Bern), *Gottfried Bombach* (Basel) betrachteten ihre Disziplin als eine eminent praktische Wissenschaft. Für sie lag die Würde der Wirtschaftswissenschaft in dem, was sie der Wirtschaftspraxis und der Wirtschaftspolitik zu bieten hatte. Dieses Ziel erforderte eine entsprechende Ausbildung der wirtschaftswissenschaftlichen Studenten. Die Ausbildung musste breit angelegt sein, musste die Volkswirtschaftslehre, die Betriebswirtschaftslehre, die Finanzwirtschaft, aber auch die Rechtslehre umfassen; mindestens wurde Vertrautheit mit dem öffentlichen Recht und mit dem Obligationenrecht verlangt.

Wirtschaftswissenschaft heute: Modelle statt Praxisbezug

Diese breit angelegte Ausbildung der Wirtschaftswissenschaftler gibt es heute kaum mehr. Der Hang zur Spezialisierung führte dazu, dass sich die Volkswirtschaftler vorwiegend mit mathematischen Wirtschaftsmodellen beschäftigen, während die Betriebswirtschaftler zu Informatikern und zu Computer-Fachleuten geworden sind. Ein Blick in wirtschaftswissenschaftliche Zeitschriften bestätigt das: Kaum ein Artikel begnügt sich noch mit verbaler, auch dem Laien verständlicher Logik, fast jeder Artikel fusst auf Modell-Vorstellungen und auf mathematischen Ableitungen.

Nichts gegen die Ökonometrie als Bestandteil der wirtschaftswissenschaftlichen Ausbildung; denn die Ökonometrie trägt zur Schärfung des wirtschaftlichen Denkens und zur Präzisierung der Aussagen bei. Jedoch darf die Ökonometrie nicht zum Selbstzweck, zum Mittelpunkt der Wirtschaftswissenschaft werden. «Glasperlen-Spiele» mit mathematischen Wirtschaftsmodellen dürfen nicht davon ablenken, dass die Wirtschaftswissenschaft der Wirtschaftspraxis und der Wirtschaftspolitik nützlich sein muss.

In der Schüler-Szene von *Goethes Faust* (I. Teil) fragt ein Studiosus Mephisto, ob er wohl Philosophie, Juristerei, Medizin oder Theologie studieren solle, worauf Mephisto jede dieser Disziplinen verspottet. *Hugo Sieber* hat darüber nachgedacht, was

Mephisto auf die Frage des Schülers geantwortet hätte, ob er Wirtschaftswissenschaft studieren solle. Nach *Sieber* hätte Mephisto gesagt: «*Was diese Disziplin betrifft, so gilt's, die Wahrheit zu erkennen! Doch hält die Politik sie für ein Gift, könnt ihr die Finger euch verbrennen. Am besten ist's, wenn ihr Modelle baut und auf die Wirklichkeit nicht schaut; dann werden absolute Lehren, sich bloss empirisch nicht bewähren.*»¹

Mangel an grundsätzlichem Denken

Übereinstimmend stellten die eingangs genannten Wirtschaftswissenschaftler fest, dass die schweizerische Wirtschaftspolitik oftmals an einem Mangel an grundsätzlichem Denken kranke. Dass dies auch in der Gegenwart noch zutrifft, soll anhand von vier Beispielen aus der Verkehrspolitik belegt werden; Verkehrspolitik ist ja nichts anderes als auf den Verkehr angewandte Wirtschaftspolitik.

Alpenschutz-Initiative

1994 wurde in einer Abstimmung ein Initiativ-Text als Artikel 36^{sexies} in die Bundesverfassung aufgenommen, der die zwangsweise Verlagerung des transitierenden Strassen-Güterverkehrs auf die Eisenbahn verlangt. Jedes denkbare Ausführungsgesetz zu diesem Verfassungsartikel müsste im Parlament oder in der Volksabstimmung scheitern; BV-Artikel 36^{sexies} ist unvollziehbar. Die Begründung ist detailliert in meiner Publikation «Schweizerische Verkehrspolitik: wirtschaftsfeindlich und europafeindlich» enthalten²; es ist denn auch noch nie versucht worden, gestützt auf diesen Verfassungsartikel ein Ausführungsgesetz zu erlassen.

Was einen erschreckenden Mangel an grundsätzlichem Denken offenbart, ist folgendes: BV-Artikel 36^{sexies} soll dem ökologischen Schutz der Alpen dienen. Die Alpen bestehen aus französischen, schweizerischen, österreichischen, italienischen und deutschen Alpengebieten. Verböte man den Strassen-Güterverkehr durch die Schweiz, so müsste er auf ausländische Routen ausweichen. Auf die Bahn käme er nicht; 250 km Transitdistanz sind für Huckepack viel zu kurz. Es entstünde somit ein enormer Umwegverkehr im europäischen Alpenraum, eine schwere ökologische Mehrbelastung dieses Gebietes, das exakte Gegenteil eines Alpenschutzes würde be-

wirkt. Ferner wurde nicht bedacht, dass gemessen an der Anzahl Fahrten der Strassen-Güterverkehr sich zum Strassen-Personenverkehr etwa wie 1 zu 10 verhält; auch deshalb ist es sinnlos, nur den Strassen-Güterverkehr ins Visier zu fassen. Abgesehen von BV-Artikel 36^{sexies}: Unsere Verkehrspolitik evoziert seit Jahren einen bedeutenden Umwegverkehr von Lastwagen, und jeder Umwegverkehr schädigt die Ökologie.

Bestrafung der besseren Leistung

Wie in anderen Bereichen der Volkswirtschaft ist auch in der Verkehrswirtschaft die Konkurrenz der Garant guter und preiswerter Leistungen. Die weit aus meisten Transporte mit Lastwagen könnten durch Bahntransporte nicht substituiert werden; nur in bestimmten Verkehrsrelationen sind Bahn und Lastwagen Konkurrenten. Wären im konkurrenzzielen Sektor die Lastwagen in den Wettbewerbsbedingungen begünstigt, so müsste dies korrigiert werden. Doch das Umgekehrte trifft zu: In den Wettbewerbsbedingungen massiv begünstigt ist die Schiene. SBB und Privatbahnen kosten die öffentliche Hand jährlich rund 5 Mrd. Franken, die Bahntarife werden damit subventionsweise stark verbilligt. Andererseits ist die Fiskalbelastung der Lastwagen in der Schweiz hoch: höchster Dieselölzoll Europas, bestehende pauschale Schwerverkehrsabgabe, hohe kantonale Lastwagensteuern; indessen ist diese hohe Fiskalbelastung wirtschaftspolitisch vertretbar.

Nach dem Willen des Bundesrates und einer parlamentarischen Mehrheit soll noch eine hohe, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe hinzutreten. Die Volksabstimmung hierüber und der Konflikt mit der EU sind programmiert, denn hier zeigt sich wiederum mit aller Deutlichkeit der Mangel an grundsätzlichem Denken. Wenn sich der Lastwagenverkehr trotz der massiven Wettbewerbsbegünstigung der Bahn durchsetzt, so beweist das, dass die Nachfrage diesen Verkehr als vorteilhafter beurteilt. Vorteilhaftigkeit darf nie durch zusätzliche Belastungen unterdrückt werden, sonst wird die qualitativ oder preislich bessere Leistung bestraft und die weniger gute Leistung prämiert. Das darf es in der Wirtschaft nie geben, das verletzt die Grundregeln der Marktwirtschaft, das ist unter wirtschaftsliberalem Aspekt unannehmbar.

Der Luftverkehr ist bei Personen und Gütern zu einem grossen Konkurrenten der Eisenbahn geworden. Kaum ein Zeitgenosse wäre einverstanden, den Luftverkehr mit Abgaben zugunsten der Bahn zu belasten. Bei den Lastwagen dagegen wird das grundsätzliche Denken ausgeschaltet.

Anders sind Transitabgaben zu beurteilen. Die Schweiz stellt den transitierenden Lastwagen in schwierigstem Gelände ein hervorragendes Strassen-

netz zur Verfügung. Dies rechtfertigt Transitabgaben, die so hoch sein können, dass kein Umwegverkehr entsteht.

Die 40-Tonnen-Lastwagen

Der Strassen-Güterverkehr (mit leichten, mittelschweren und schweren Lastwagen) ist in Europa und weltweit zum Hauptverkehrsträger im Landverkehr geworden, mit Anteilen von 80 Prozent am jeweiligen nationalen Güterverkehr. Das gilt auch für die Schweiz, was beweist, dass unsere tiefe Lastwagen-Gewichtslimite (28 Tonnen), als Bahnschutz gedacht, ihr Ziel verfehlt hat. Die 40-Tonnen-Lastwagen sind transporttechnisch, transportwirtschaftlich

*Ein gegebenes Transportvolumen erfordert
fast doppelt so viele Fahrzeuge,
wenn es durch Lastwagen mit niedriger
Tonnage gefahren werden muss; daher sind
die 40-Tönnner auch ökologisch
vorteilhafter.*

und auch ökologisch den 28-Tonnen-Lastwagen überlegen; deshalb sind sie in allen anderen europäischen Ländern zum Verkehr zugelassen. Mit einer 10 Prozent höheren Motorleistung transportieren die 40-Tonnen-Lastwagen 40 Prozent mehr Nutzlast als die 28-Tönnner. Ein gegebenes Transportvolumen erfordert fast doppelt so viele Fahrzeuge, wenn es durch Lastwagen mit niedriger Tonnage gefahren werden muss; daher sind die 40-Tönnner auch ökologisch vorteilhafter.

Aus allen diesen Gründen wird die Schweiz ebenfalls zur europäischen Gewichtslimite für Lastwagen gelangen müssen. Damit stellt sich der Schweiz ein Problem, das andere Länder nicht kennen: Die kürzeste Alpenquerung durch unser Land führt für eine Mehrzahl von Verkehrsrelationen über die Gotthardroute. Auf dieser Transversale könnten schwer erträgliche Massierungen transitierender Lastwagen auftreten. Daher muss sich die Schweiz in den Verhandlungen mit der EU ausbedingen, nötigenfalls transitierende Lastwagen über den San Bernardino, den Grossen St. Bernhard oder den Simplon zu weisen.

Statt diese Massnahme zu wählen, die unserem Land dank den Transitabgaben Geld einbringt, subventionieren wir masslos den Huckepack-Verkehr. Dass dieser Verkehr ohne Subventionen nicht auskommt, weiss auch die EU; sie empfiehlt aber, über die Subventionierung der Verlade-Anlagen nicht hinauszugehen. Unbekümmert um die Notlage der Bun-

desfinanzen bringen wir es auf eine Subvention von 15 000 Franken je Huckepack-Zug (Verdoppelung der jetzigen Subvention von 100 Mio. Franken jährlich, Jahreskosten der vom Bund getragenen Investitionen für Huckepack-Korridore am Gotthard und am Lötschberg sowie für Verlade-Anlagen in Deutschland und Italien).

Unbekümmert um die Notlage der Bundesfinanzen bringen wir es auf eine Subvention von 15 000 Franken je Huckepack-Zug.

Zudem verfolgt unsere offizielle Verkehrspolitik auch hier einen Kurs, der auf einen bestürzenden Mangel an grundsätzlichem Denken hinweist: Sie vertritt die ökonomisch absurde Idee, den Produktivitätsvorsprung der 40-Tönnner wegzubesteuern. Offensichtlich ist, dass es zu wirtschaftlicher Stagnation, ja zum Rückschritt führte, wenn technisch oder betriebswirtschaftlich überlegene Unternehmungen für den Produktivitätsvorsprung gegenüber Konkurrenzunternehmen bestraft würden. Mit solchem wäre wohl wiederum niemand einverstanden, doch bei extremem Bahnschutzdenken und gegenüber den Lastwagen scheint man auch eine absurde Massnahme für erlaubt zu halten. Staatliche Hilfe für die Eisenbahn ist notwendig; die unsrige geht, auf den Kilometer Betriebslänge umgerechnet, weiter als in irgendeinem anderen Land. Alle ausländischen Bahnen müssen der Konkurrenz von 40-Tonnen-Lastwagen gewachsen sein; dasselbe darf man von unseren Bahnen erwarten.

Zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel

Die hohe Zahl von Arbeitslosen ist eine Hauptsorge staatlicher Wirtschaftspolitik. Doch staatliche Arbeitsbeschaffung ist schwierig, weil es nur *eine* befriedigende Arbeitsbeschaffung gibt: jene, welche die Marktwirtschaft aus sich selbst heraus gewährleistet. Daraus folgt, dass staatliche Arbeitsbeschaffung vollrentable Arbeitsplätze schwerlich schaffen kann. Staatliche Arbeitsbeschaffung kann nur die bestmögliche Teilrentabilität zu erreichen suchen, um damit einen möglichst grossen Beitrag zum Brutto-Inlandprodukt (BIP) zu leisten. Zielwidrig sind Arbeitsbeschaffungsprojekte, die zum BIP nichts beitragen oder sogar von ihm zehren.

Es ist wiederum ein Mangel an grundsätzlichem Denken, dass bei der prekären Lage unseres Arbeitsmarktes und unserer öffentlichen Finanzen sich ein Projekt nicht durchsetzte, das mit Sicherheit vollrentabel wäre: die zweite Röhre am Gotthard-Strassen-

tunnel. Das Fehlen dieser zweiten Röhre stellt einen vorprogrammierten Engpass dar. Er bewirkt mehrmals jährlich riesige Staus. Damit sind auf der Gotthardroute unnötiger Stress, grosse Zeitverluste für die Benützer, vermeidbare Immissionen für viele Bewohner der Kantone Uri und Tessin sowie vermehrte Unfallgefahren verbunden.

Das schweizerische Autobahnnetz wurde vollumfänglich durch den Verkehr selbst finanziert, so auch der jetzige Gotthard-Strassentunnel. Die Erträge des seit 1961 erhobenen Treibstoffzollzuschlages von 30 Rappen auf jedem Liter Benzin und Dieselöl reichten aus für den Autobahnbau und den Autobahnunterhalt. Seit vielen Jahren sind die Erträge sogar mehr als ausreichend, und jährlich können Hunderte von Millionen aus dem Autobahn-Fonds an den Bund und die Kantone verteilt werden. Die Finanzierung der zweiten Tunnelröhre am Gotthard böte also keinerlei Schwierigkeiten.

Nach dem Bau der zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel sollten Durchfahrtsgebühren erhoben werden. Den in den Kantonen Uri und Tessin immatrikulierten Motorfahrzeugen könnte unentgeltliche Durchfahrt gewährt werden, was den Gesamtertrag

Die Finanzierung der zweiten Tunnelröhre am Gotthard böte keinerlei Schwierigkeiten.

nicht merklich schmälerte. Vom Gesamtertrag würden 75 Prozent von ausländischen Fahrzeugen bezahlt, entsprechend der Benützerzahl. Die Gebührenerhebung müsste auch auf den San Bernardino-Strassentunnel ausgedehnt werden. Der Strassentunnel am Grossen St. Bernhard war von Anfang an gebührenpflichtig.

Ein vierspüriger, gebührenpflichtiger Gotthard-Strassentunnel wie auch ein gebührenpflichtiger San Bernardino-Strassentunnel wären hochrentable Bauwerke, sehr benötigt sowohl von den Bundesfinanzen als auch von den Finanzen der Kantone Uri, Tessin und Graubünden. ♦

¹ Der ganze Text dieser geistreichen Nachdichtung von Prof. Dr. Hugo Sieber findet sich in «Der Bund» vom 20. Juli 1980.

² Erschienen im Verlag Paul Haupt, Bern 1995, Seiten 33–36. Die Konfusionen um die «Kostenwahrheit» betreffend siehe Seiten 25–28. Erwähnenswert ist auch, dass der «Treibhaus-Effekt» durch die Emission von CO₂ von einigen prominenten Fachwissenschaftlern bestritten wird, siehe New Scientist, No. 2091/1997, Seiten 38–43.

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 (heute UVEK) und vorher 13 Jahre im Generalsekretariat der SBB tätig.