

Während SBB, Staat und Politik nach neuen Finanzierungsmodellen und noch mehr Subventionen schreien, wird das eigentliche Problem verdrängt. Die Kosten für den Schienenverkehr sind kaum mehr tragbar! Unabhängig davon, wer am Schluss die Zeche zu bezahlen haben wird: Dieses Geld fehlt unserer Volkswirtschaft, was sich immer schmerzhafter bemerkbar macht.

Die Bahnkosten entgleisen...



Einmal mehr soll gleich einleitend klargestellt sein, dass der Schienenverkehr in vielen Situationen und auf vielen Strecken eine gute Lösung darstellt. Dies ist immer dann der Fall, wenn eine grosse Anzahl von Passagieren oder Gütern regelmässig über die gleiche Strecke transportiert werden muss. Im Idealfall handelt es sich dabei um einen gleichmässig über den Tag, die Woche und das Jahr verteilten Verkehrsstrom mit möglichst wenigen Spitzen und Lücken. Dass es den Idealfall kaum gibt, ist klar. Ebenso klar ist, dass bei grösseren Abweichungen vom Idealfall am Bedürfnis vorbei produziert wird und das Angebot nicht mehr mit der Nachfrage übereinstimmt. Ein Anzeichen für dieses Versagen sind leere Züge, die mit grossem Aufwand und ohne Nutzen durch die Landschaft bewegt werden.

Vor einigen Wochen wurde uns wieder einmal in Erinnerung gerufen, dass der mehr oder weniger optimale Schienenverkehr nicht gratis abgewickelt werden kann. In einer Medienkonferenz erklärten der Chef der SBB und der Direktor des Bundesamtes für Verkehr überraschend, dass es ab sofort jährlich zusätzlich eine knappe Milliarde Schweizer Franken brauche, um den Unterhalt der Infrastrukturen sicherzustellen. Diese zusätzlichen Kosten wurden nicht hinterfragt sondern es ging – wie das im Schienenverkehr so üblich geworden ist – nur darum, wie das zusätzliche Loch in der Kasse finanziert werden soll.

Der Staat muss öffentlichen Verkehr anbieten, was Kosten verursacht. Es ist vertretbar, dass die Benutzer des Angebots die Kosten nicht voll bezahlen. Die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Kantone, Gemeinden und Quartiere gewinnen an Attraktivität und sollten durchaus auch ihren Obolus an den Service public beitragen. Wie stark sich der Bund an der Finanzierung von neuen Projekten beteiligen soll, ist eine andere Frage. Der Grundsatz, dass der Besteller einer Leistung diese auch hauptsächlich zu finanzieren hat, macht Sinn, ging aber in den vergangenen Jahren immer mehr verloren. Das heutige System der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist sehr komplex und die fehlende Transparenz ist stossend. So ist es problemlos möglich, mit Halbwahrheiten zu operieren und in der Öffentlichkeit ein völlig falsches Bild zu zeichnen. Als Beispiel möge die Diskussion um Preiserhöhungen für das Bahnfahren dienen. Immer wieder wurde von linken Kreisen angeführt, die SBB mache ja Gewinn und eine Preiserhöhung sei ungerechtfertigt. Ausgeblendet wurde in dieser Aussage, dass der kleine Gewinn der SBB nur dank jährlichen Beiträgen des Bundes und der Kantone von über zweieinhalb Milliarden Franken zu Stande kommt. Die Wahrheit ist, dass die Bahnkunden nur rund 43 Prozent der Betriebskosten und damit nicht einmal ganz die von den Bahnen ausgewiesenen Personalkosten decken.

Wie komplex die Angelegenheit ist, zeigt die vom Bundesamt für Statistik veröffentlichte «Schweizerische Eisenbahnrechnung». Sie belegt, was der Schienenverkehr aus volkswirtschaftlicher Sicht effektiv kostet. Wenn – wie das in der Strassenrechnung seit Jahren praktiziert wird – sämtliche Kosten eingerechnet werden, so subventioniert der Steuerzahler die Bahn jährlich mit mehr als dreizehn Milliarden Franken! Erschreckend ist insbesondere die Tatsache, dass davon rund 8 Milliarden Franken auf Wertverminderung, Schuldzinsen, Verzicht auf Verzinsung usw. zurückzuführen sind.

Bei dieser Ausgangslage kann es nicht mehr nur darum gehen, laufend neue Querfinanzierungsmöglichkeiten zu erschliessen und dem Steuerzahler und Konsumenten zusätzliche Abgaben aufzubrummen. Es drängt sich auf, die Kosten sorgfältig zu analysieren und auch den Verzicht auf Leistungen und Ausbauten zu prüfen. Dies betrifft vor allem auch das Projekt «Bahn 2030», welches gemäss ersten Angaben Kosten von 12 bis 21 Milliarden Kosten verursachen wird. Kosten, deren Auswirkung in den bisherigen Subventionen selbstverständlich noch nicht enthalten ist.

Niklaus Zürcher
Direktor ACS