



Center for Research in Economics, Management and the Arts

Die SBB sollten keine Regionalpolitik betreiben

René L. Frey

Erschienen in: NZZ am Sonntag, 23. März 2008
«Meinungen: Der externe Standpunkt»

CREMA Beiträge zur aktuellen Wirtschaftspolitik No. 2008–02

Die SBB sollten keine Regionalpolitik betreiben

Prof. Dr. René L. Frey

em. Ordinarius für Nationalökonomie an der Universität Basel

CREMA – Center for Research in Economics, Management and the Arts

Dass Betroffene um ihre Arbeitsplätze kämpfen, ist verständlich. Bedenklich ist, dass Politiker aller Couleur ihre eigenen Wirtschaftsreformen unterlaufen, *schreibt René L. Frey*

Dass der Abbau von Arbeitsplätzen bei den Betroffenen Widerstand auslöst, ist begreiflich, auch dass Gewerkschaften und Gemeindepräsidenten sich für die Erhaltung von Stellen einsetzen. Höchst bedenklich ist aber, dass Tessiner Politiker quer durch alle Parteien völlig vergessen, was seit den neunziger Jahren in der Schweiz und rund um sie passiert ist und welchen Faktoren der Wohlstand der Schweiz zu verdanken ist.

Nicht die einzige, aber eine wichtige Erklärung ist der flexible Arbeitsmarkt, der es erlaubt, Struktur- und Anpassungen rechtzeitig vorzunehmen. Was sich zurzeit in Bellinzona abspielt, ist das Gegenteil: der Versuch, den Strukturwandel zu blockieren. Als Aussenstehender kann ich die betriebswirtschaftliche Situation der SBB-Werkstätten im Tessin nicht beurteilen. Ich gehe jedoch davon aus, dass die SBB gute Gründe für die vorgesehenen Massnahmen haben.

Blenden wir zurück: Anfang der neunziger Jahre kam es zu einem Globalisierungsschub. Er wurde ausgelöst durch technische Veränderungen im Informations-, Kommunikations- und Verkehrsbereich. Liberalisierungsmassnahmen von WTO und EU machten die nationalen Grenzen durchlässiger. Die privaten Unternehmungen spürten dies als Intensivierung des Wettbewerbs. Sie mussten reagieren: durch Rationalisierung und Innovation, Umstrukturierung oder Verlagerung von Stellen. Um die Arbeitsplatzverluste möglichst tief zu halten, sah sich der Staat in allen Ländern veranlasst, ihre Firmen beim Überlebenskampf zu unterstützen. Aus dem Firmenwettbewerb wurde auf diese Weise auch ein Standortwettbewerb. Steuern wurden gesenkt, Liberalisierungen, Privatisierungen und Deregulierungen vorgenommen sowie viele Politikbereiche neu ausgerichtet. Dies gilt auch für die Schweiz.

Bei der Privatisierung und Deregulierung ging es darum, aus politisch-administrativ gesteuerten Bundesbetrieben sowie kantonalen und kommunalen Versorgungsbetrieben Unternehmungen zu machen – Unternehmungen, die ihr Angebot unter

dem Druck der Konkurrenz auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft ausrichten und ihre Produkte kostengünstig herstellen. Das war auch beim Übergang von den Schweizerischen Bundesbahnen zur SBB AG der Fall. Im Personenverkehr geschah dies mit grossem und für jedermann sichtbarem Erfolg. SBB Cargo hinkte hinterher. Der vor ein paar Tagen bekannt gegebene Jahresabschluss von BLS Cargo zeigt, dass es auch anders – besser – geht.

Die Entlassung der früheren Bundesbetriebe in die unternehmerische Freiheit hatte unter anderem zur Folge, dass der Bund sie nicht mehr als Instrument für die Verfolgung anderer Ziele einsetzen konnte. Er will mit der SBB heute nicht mehr Sozial- oder Regionalpolitik betreiben. Vor der Bahnreform war dies gang und gäbe. Die Folge waren Ineffizienzen. Die Manager konnten Defizite jeweils damit rechtfertigen, die Bahn hätte neben Transportaufgaben auch gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen. Verluste als Folge derartiger Verpflichtungen waren nicht zu unterscheiden von Verlusten aufgrund von überhöhten Kosten, unwirtschaftlichen Angeboten oder sogar Misswirtschaft. Davon profitierten die Manager (weniger Stress), die Mitarbeitenden (gute Löhne und sichere Arbeitsplätze), die Kunden und die Randregionen (günstige Tarife). Leidtragende waren die Steuerzahler sowie die gesamte Volkswirtschaft.

Seit Anfang 2008 erfolgt der interregionale Ausgleich nicht mehr versteckt über Subventionen und Abgeltungen oder über die Bundesbetriebe, sondern über den Neuen Finanzausgleich (NFA). Er wurde 2004 in der Volksabstimmung mit überwältigendem Mehr angenommen. Er trennt sauber zwischen dem Ressourcen- und dem Lastenausgleich. Die entsprechenden Mittel wurden stark erhöht. Man wollte, dass dafür die zahlreichen versteckten regionalen Umverteilungsmassnahmen abgebaut werden. Auch die Regionalpolitik des Bundes wurde auf eine neue Grundlage gestellt. Sie hatte früher primär die Aufgabe, die regionalen Wohlstandsunterschiede zu verringern. Die ebenfalls auf Anfang 2008 in Kraft gesetzte Neue Regionalpolitik (NRP) wurde von dieser Aufgabe entlastet; der Abbau regionaler Disparitäten ist Sache des Neuen Finanzausgleichs.

Wenn die SBB den Tessiner Streikenden nachgeben, so würden die genannten drei Reformen – die Liberalisierung, der Neue Finanzausgleich und die Neue Regionalpolitik – teilweise unterlaufen:

- SBB Cargo würde (wieder) verpolitisiert. Sie hätte es noch viel schwieriger, als dies ohnehin der Fall ist, wettbewerbsfähig zu werden.
- Der Bund müsste für Aufgaben, die mit dem Transport von Gütern nichts zu tun haben, zu lasten der Steuerzahler grössere Beiträge an die Kostendeckung der SBB leisten.
- Die Regionalpolitik würde verwässert, indem sie wieder in den Dienst der regionalen Umverteilung gestellt würde, statt Wachstum und Innovationen im ländlichen und im Berggebiet zu fördern.

Für SBB Cargo wäre das Schicksal vorgezeichnet: Es könnte jenem der Swissair gleichen. Ob betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigende Arbeitsplätze in Bellinzona dann erhalten werden könnten, ist mehr als fraglich.

René L. Frey, 69, war bis 2004 Professor für Nationalökonomie an der Uni Basel. Seither ist er Direktor des CREMA – Center for Research in Economics, Management and the Arts in Basel und Zürich. In den neunziger Jahren war Frey Mitglied der Groupe de Réflexion, die die SBB-Reform vorbereitete.