

Heilige Kuh, Blinde Kuh, Milchkuh

Ein altgedienter Autojournalist sagte zu mir, einen Tag nach der Abstimmung zu einer fairen Verkehrsfinanzierung: «Das Autogewerbe und an deren Spitze ihre Interessensvertreter vermeiden es tunlichst, die Bahn auch nur andeutungsweise zu rügen, geschweige denn, sie direkt anzugreifen.» Das fürchten sie wie der Teufel das Weihwasser. Das kann und darf eingedenk der Faktenlage nicht sein. Insofern breche ich hier und jetzt ein Tabu.

Das denkwürdige Abstimmungsergebnis zur «Milchkuh-Initiative» aber auch der generelle Umgang mit dem Thema «Bahn» verleiten mich in Fragen der Verkehrsfinanzierung neuerdings zu einer Form der Deklination, die da lautet: Heilige Kuh, blinde Kuh, Milchkuh. Ich will es Ihnen erläutern:

Heilige Kuh: Die SBB darf getrost als Heilige Kuh bezeichnet werden. Da fliessen die Milliarden seit Jahren wie im Sturzbach. Ich erinnere mich. Es war Ende der 90er Jahre, das Millennium stand vor der Tür, welches uns in der ganzen Lusternheit sensationsgeiler Schwarzmalerei bereits als Weltuntergang angekündigt wurde. Die SBB indes lockte mit positiver Kunde: «Die SBB schreibt wieder schwarze Zahlen», war in allen Gazetten nachzulesen. Zwar schien diese segensreiche Botschaft nicht über eine Kurzmeldung hinauszukommen, wohl weil es zu verschweigen galt, dass man der Staatsbahn Darlehen in der Höhe von etwa 14,5 Milliarden Franken erlassen hatte. Das trägt zur Erkenntnis bei: Wir finanzieren die SBB dreimal: Über Abgaben und Steuern, über die Billettpreise und, ja, und letztlich tragen wir noch die Defizitgarantie. Tatsache ist, dass die SBB einen Kostendeckungsgrad von gerade Mal etwas über 40% erreicht. Der Rest wird aus der Staatskasse bestritten, zu einem ganz wesentlichen Teil mit Mitteln aus der Strassenkasse. Ein derart mit Volksvermögen und nach allen Seiten abgesichertes Geschäftsmodell möchte ich gerne einer von mir noch zu gründenden Fima zugrunde legen...

In den 90er Jahren war es auch, als das Stimmvolk mit den Grossprojekten «Bahn2000», NEAT, Hochgeschwindigkeitsstrecken etc. etc. zu einem weiteren finanziellen Aderlass gebeten wurde. FinöV war der Deckname. Der damalige SP-Finanzminister Dr. Otto Stich rechnete vor, dass uns all diese Projekte am Ende zirka 65 Milliarden Franken kosten würden – Verzinsung und Unterhalt nicht eingerechnet. Die NEAT allerdings wurde 1992 im Abstimmungskampf mit «nur» 14,9 Mrd. Franken schmackhaft gemacht. Mittlerweile, nach neuer Zeit- und Kostenrechnung, sind wir bei 23,5 Mrd. Franken angelangt. Das Vergessen eines 4-Meter-Korridors (ca. 1 Mrd. Franken)

und die hunderte Millionen schwere Unterstützung der Italiener bei den Umschlagsbahnhöfen sind weitere Kostentreiber. In Deutschland seinerseits sind rund 160'000 Einsprachen gegen die Zulaufstrecke zur NEAT eingereicht worden. Ein deutscher Verkehrsexperte sprach denn auch von einem «Palast in der Wüste», den sich die Schweizer da leisten. Zwei Wochen vor der Milchkuh-Vorlage wurden der Bahn weitere Mittel im Umfang von 13,2 Mrd. Franken für die Jahre von 2017 bis 2020 zugesprochen. 2,3 Mrd. Franken mehr als ursprünglich vorgesehen. Von den Löhnen in der SBB-Chefetage will ich gar nicht gross reden, trotzdem: über eine Mio. Franken für den Direktor, satt über eine halbe Million garniert jedes Einzelne der acht weiteren Konzernleitungsmitglieder. Zum Vergleich: Ein Bundesrat verdient - sorry - kriegt aktuell 475'000 Franken pro Jahr.

Blinde Kuh: Eingedenk dieser Tatsachen versetzt es mich immer wieder in helles Erstaunen, wie grosszügig und unkritisch Politik und Souverän der Bahn Mittel zuschanzen. Bei weitaus kleineren Beträgen (Kampfflieger-Beschaffung, Altersvorsorge etc.) setzt genau von diesen Seiten stets ein Gezeter ein, wenn mehr Mittel gefordert werden. «Können wir uns nicht leisten», «Ist nicht vertretbar», «Steht in keinem Verhältnis».

Milchkuh: Damit zum letzten Punkt dieser «Vieh-wirtschaft». Ein jedes Mal, wenn ich im Stau stehe - und das passiert ja immer öfter - beschleicht mich das Gefühl auf einer Weide von lauter Wiederkäuern zu stehen... Wollen Sie das präzisiert haben? – Wohl kaum... Wer nun glaubt, ich sei ein Bahngegner, täuscht sich gewaltig. Ich sehe deren Notwendigkeit und Nutzen durchaus ein. Was mich aber bis zur Entgleisung nervt ist die Tatsache, dass sie sich fern aller marktwirtschaftlichen Gesetze bewegen kann und darf, hart an der Grenze zur absoluten Narrenfreiheit. Man darf sich zurecht fragen, warum das von Strassengegner und Bahneuphorikern so gern zitierte Verursacherprinzip nicht auch hier angewandt wird? – Bei all der zur Schau getragenen Liebe müsste es für Bahnliebhaber geradezu eine Herzensangelegenheit sein, für den Schienenweg etwas tiefer in die Tasche zu greifen – in die ganz Eigene! ... und damit etwas zu dessen Finanzierbarkeit und Tragbarkeit beizutragen.

