

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 69 (1977)
Heft: 10

Artikel: Verkehrspolitik und Sanierung der Eisenbahnen
Autor: Favre, John
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354872>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Verkehrspolitik und Sanierung der Eisenbahnen*

John Favre

Ziele, Prioritäten und Randbedingungen der Verkehrspolitik

Jede Verkehrspolitik verfolgt das Ziel, die Verkehrsbedürfnisse so gut wie möglich zu befriedigen, mit den kleinsten ökonomischen Kosten, auf der erforderlichen und als richtig angenommenen Stufe der Befriedigung der Bedürfnisse und mit möglichst günstigen Einflüssen auf Mensch, Umwelt, Raumplanung und Verbrauch erschöpflicher Ressourcen (Energie)

Je nachdem diese Ziele mehr oder weniger unvereinbar sind, müssen *Einschränkungen* (Finanzen, Energie, Verschmutzung, Lärm usw.) und *Prioritäten* (unter den Zielen) festgelegt werden. Die Festsetzung solcher Einschränkungen und Prioritäten ist zwangsläufig einer gewissen Willkür ausgesetzt. Sie hängt letztlich von einer politischen Auswahl ab.

Im allgemeinen ist man heute der Meinung, dass die Einflüsse des Verkehrs auf die Umwelt besser berücksichtigt werden müssen wie auch die Kosten im Verhältnis zur unbedingten Befriedigung der Bedürfnisse.

Meinungsverschiedenheiten herrschen noch über die zulässigen Stufen der Umweltverschmutzung und des Lärms. Die grössten Meinungsverschiedenheiten betreffen die zu erreichenden Erdöl-einsparungen (die Strassentransporte verbrauchen mehr als 25 Prozent des in unserem Lande verbrauchten Erdöls). Vergessen wir jedoch nicht, dass andere Verbrauchsformen noch mehr Erdöl ver-

*) Übersetzung aus dem Französischen.

schwenden und dass die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge vermindert werden kann und muss.

Schwierigkeit, autoritäre Massnahmen zu ergreifen

In einem Land mit Marktwirtschaft und direkter Demokratie ist es schwierig, die Ziele der Verkehrspolitik mit autoritären Massnahmen anzustreben.

Die *Konzessionierung* und die *Kontingentierung* des beruflichen Schwerverkehrs wurden schon einmal von unserem Volk abgelehnt. Dieses System führte kaum zu positiven Ergebnissen in den Ländern, wo es angewendet wurde, weil man die wirklichen Ursachen des Übels und den Werkverkehr ausser acht liess. Selbst die Konzessionierung des regelmässigen Reiseverkehrs ist in der Schweiz durch verschiedene Ausnahmen durchlöchert.

Eine *Verkehrsteilung* nach andern Kriterien (Distanzen, Güter, Gewicht) ist noch schwieriger durchzusetzen: nicht nur aus Angst vor dem Monopol, sondern weil nicht alle Verkehrsträger so substituierbar sind, wie man oft meint: die Bahn bietet nicht genau die gleichen Dienste an wie die Strasse und führt auch nicht immer von Domizil zu Domizil. Die Umlade- und Endkosten sind nicht gering, im Gegenteil.

Ob man es will oder nicht, in einem Lande wie dem unseren und unter Vorbehalt eines unwahrscheinlichen völligen Umsturzes muss die Verkehrspolitik vor allem auf die Geschäftsführung- und Wettbewerbsverhältnisse des öffentlichen Verkehrs und des Privatverkehrs im Verkehrsmarkt einwirken (Ausnahmen bilden zum Beispiel der regelmässige Personenverkehr oder das Verbot, gewisse überfüllte Strassen zu benützen).

Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse oder Vorzugsbehandlung des öffentlichen Verkehrs

Das bedeutet nicht, dass die Geschäftsführungs- und Konkurrenzverhältnisse nur angeglichen werden sollen, oder dass die öffentlichen Transporteure völlig gleich wie ihre Konkurrenten behandelt werden sollen. Um die Ziele der Verkehrspolitik zu erreichen, kann es notwendig sein, den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen, um entweder die gesamten Transportkosten zu senken (heute etwa 20 Milliarden pro Jahr, in 20 Jahren etwa 40 Milliarden), oder um die Umwelt zu schützen, oder um das Erdöl zu schonen. Auch muss eine solche Vorzugsbehandlung ohne zu ungünstige Nebeneinflüsse ihre Ziele erreichen und vor allem vom Volk angenommen werden.

Je nachdem es für nötig und möglich befunden wird, kann die Vorzugsbehandlung des öffentlichen Verkehrs entweder in einer Unter-

stützung oder einer Erleichterung seiner Auflagen oder aber in einer Ausdehnung der Pflichten bestehen. Beide Methoden haben wirtschaftliche und politische Grenzen. Die erste scheint wirksamer und realistischer für den Personenverkehr, die zweite für den Güterverkehr.

Mittel für die Abstimmung der Konkurrenzverhältnisse

Die Abstimmung der Konkurrenzverhältnisse muss vor allem auf folgende Punkte zielen:

- a) *Planung der Infrastrukturen.*
- b) *Finanzierung der Infrastrukturen.*
- c) *Zuteilung der Infrastrukturkosten.*
- d) *Zuteilung der andern sozialen Kosten (Umweltverschmutzung, Lärm, Unfälle usw.), insofern strengere technische und polizeiliche Vorschriften jene Kosten nicht vermeiden helfen.*
- e) *Definition der den öffentlichen Transporteuren aufzuerlegenden Pflichten, deren Abgeltung, Unterstützungsmassnahmen.*
- f) *Abstimmung der andern Wettbewerbsverhältnisse und namentlich der Arbeitsbedingungen des Personals (Entlöhnung, Arbeitsdauer, soziale Leistungen usw.).*
- g) *Besteuerung.*

Diese Probleme sind mehr oder weniger miteinander verbunden und werden durch die grundsätzlichen Orientierungen beeinflusst, die wir weiter oben skizziert haben. Die Organe der Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) versuchen, sie zu lösen, indem mehrere Varianten geprüft und die Resultate durchgerechnet werden, unter Berücksichtigung der Ziele, Prioritäten und Randbedingungen der Verkehrspolitik.

Konvergenzen und Divergenzen

Die Vorstellungen der Kommission scheinen in den Grundzügen und unter anderem der Notwendigkeit der *Konzentration der Staatskompetenzen in Verkehrsfragen auf verschiedene Stufen* ziemlich übereinzustimmen; sie stimmen auch in der Frage der *Planung und Finanzierung der Infrastrukturen aller Verkehrsmittel durch den Staat* nach den Regeln der Gesamtwirtschaft, unter Berücksichtigung der externen Einflüsse überein. Die *Anwendungsdivergenzen* richten sich noch auf die Zuteilung der sozialen und Infrastrukturkosten, auf die Besteuerung, auf die Frage, ob die Bahnen von ihren Pflichten befreit, entschädigt oder unterstützt werden müssen, sowie auf die Angleichung der andern Wettbewerbsverhältnisse.

Die Fortsetzung unseres Berichtes widmet sich hauptsächlich den

Pflichten der Eisenbahnen, der Zuteilung der Infrastrukturkosten des öffentlichen und privaten Verkehrs sowie der Angleichung der Arbeitsbedingungen. Andere Fragen, wie die Zuteilung der andern nicht abbaubaren sozialen Kosten oder die eigentliche Besteuerung des privaten Verkehrs, könnten Gegenstand von zusätzlichen Studien bilden; dabei muss man sich aber vor falschen Vorstellungen hüten.

Die nur schwer abbaubaren Pflichten des öffentlichen Verkehrs

Man kann nicht ohne weiteres alle Pflichten der öffentlichen Transporteure (Schiene, Strasse, Luft oder Wasser) aufheben, solange ein öffentlicher Verkehrsdienst nötig ist, um den privaten Verkehr zu ergänzen und dessen volkswirtschaftliche oder andere Nachteile zu vermeiden.

Die *grundsätzlichen, nur schwer abbaubaren Pflichten*, die dem öffentlichen Verkehr, mit Ausnahme gewisser Teile des Angebotes, anhaften, sind die folgenden:

1. die *Betriebspflicht* einer Linie, mit dem einen oder andern Transportmittel;
2. die *Beförderungspflicht*, das heisst jedermann und jede Ware zu vergleichbaren Bedingungen zu befördern und ziemlich regelmässige Verkehrsspitzen bewältigen;
3. die *Tarifpflicht* unter Vorbehalt von besonders, günstigen, aber nicht diskriminierenden Vereinbarungen;
4. die *Fahrplanpflicht*.

Wenn die Bahnen vollständige Freiheit in der Ausgestaltung der Tarife und Fahrpläne hätten, wäre die Pflicht, Tarife und Fahrpläne zu veröffentlichen und einzuhalten, nicht sehr belastend. Die drückendsten Pflichten wären die beiden ersten, vor allem aber die Betriebspflicht. Sehr viele Eisenbahn- und Strassenlinien sind unter den heutigen Umständen zwangsläufig defizitär (Rezession, Konkurrenzverhältnisse, Planung und Infrastrukturzuteilung usw.), da die fixen Kosten und das minimale Angebot einen erheblichen Kostenpunkt darstellen.

Unter Vorbehalt abbaubare Pflichten

Es ist schwieriger, sich über die Frage auszusprechen, in welchem Rahmen die Bahnen eine *grössere Freiheit in der Geschäftsführung* geniessen sollen: Tarifniveau, Fahrplandichte, bediente Bahnhöfe, anzubietende Dienstleistungen, Investitionspolitik, Personaleinstellungs- und Auftragspolitik, allenfalls Änderung in der Betriebsform gewisser Linien.

Die Abstimmung der Interessen des Unternehmens mit jener der Allgemeinheit hängt auf diesem Gebiet von einem *pragmatischen Verfahren* mit Anpassungen durch Studien, Versuche und Korrekturen ab.

Man kann zwischen *zwei Methoden* wählen:

1. *Nichts ändern* an den *heutigen Verfahren* der Genehmigung und Aufsicht, wobei man die Bahnen oder eventuell die andern öffentlichen Transporteure auffordern könnte, Vorschläge zur Verbesserung der Ergebnisse zu machen;
2. *den Bahnen eine fast gänzliche Freiheit in der Geschäftsführung* gewähren, *unter Vorbehalt der grundsätzlichen Pflichten*, während man *dem Staat ein Veto- oder Weisungsrecht* einräumt, das dann ein Abgeltungsverfahren durch eine neutrale Instanz auslöst.

Die zweite Methode scheint vorteilhafter zu sein. Sie umschreibt besser die Verantwortlichkeiten und kann bessere Resultate erreichen. Vielfach wird das Interesse des Unternehmens mit jenem der Allgemeinheit vereinbar sein; dies unter *zwei Bedingungen*:

- a) die Bahnen erhalten eine *Grundhilfe*, um sie für ihre grundsätzlichen Pflichten zu entschädigen und ihre Benützung im Interesse der Allgemeinheit zu fördern (Global-Transportkosten, Umwelt, Energie);
- b) die *ändern Wettbewerbsverhältnisse* mit dem privaten Verkehr (Kostenzuteilung, Arbeitsbedingungen, Besteuerung usw.) werden in *befriedigendem Masse* geregelt.

Eine grössere Führungsfreiheit vereinfacht den Abschluss von Vereinbarungen mit Körperschaften, die ungenügend rentable Leistungen verlangen, nach Beteiligung an den Infrastrukturkosten und Regelung der Konkurrenzbedingungen.

Beteiligung an den Infrastrukturkosten der Bahnen

Die beste Form einer Abgeltung der Hauptpflichten und Unterstützung für die Bahnen ist eine *Beteiligung an den Infrastrukturkosten* (eigentliche Infrastruktur, Schienen, Fahrleitungsinstallationen, Übermittlungsmittel, Sicherheitsinstallationen). Diese Kosten betragen heute etwa 700 Millionen pro Jahr für die SBB. Sie können sich erhöhen, wenn man beschliesst, gewisse Linien zu verbessern oder Hochleistungslinien zu bauen.

Diese Installationen stehen jedermann in normalen und in Krisenzeiten zur Verfügung. Ihre Erhaltung und Verbesserung erfordert die Existenz von leistungsfähigen öffentlichen Diensten. Die Beteiligung des Staates an ihren Kosten fördert ihre Benützung, während die Betriebskosten zulasten der Benutzer gehen müssten. Die Höhe

der Beteiligung – direkt oder indirekt (ermässigte Infrastruktur-Gebühren) – kann *unterschiedlich* sein je nach Verkehr oder Einnahmen der Linie und kann, wenn nötig, durch einen *Plafond* begrenzt sein. Man kann auch, für die Verteilung der Beteiligung zwischen Bund und Kantone, zwischen nationalen Linien und regionalen Linien unterscheiden.

Zuteilung der Infrastrukturkosten des Strassenverkehrs

Im Gegensatz zu den Infrastrukturkosten des öffentlichen Verkehrs sollten die Infrastrukturkosten des privaten Verkehrs ganz *zulasten der Benutzer* gehen. Nicht nur, weil es sich hauptsächlich um privaten Verkehr handelt, sondern auch, weil dieser Verkehr die Gesamtkosten der Transporte vergrössert und gewisse Nachteile für Umwelt und Energie verursacht. Diese Betrachtungen könnten sogar eine Besteuerung über die totale Kostenzuteilung hinaus rechtfertigen.

Im Gegensatz zu dem, was gewisse Leute glauben, war die *allgemeine Strassenrechnung* lange Zeit gewinnbringend, jedenfalls wenn man die reine Kapitalrechnung betrachtet, die fast die Gesamtheit der Treibstoffzollgebühren enthält. Der *Kostendeckungsgrad sank 1975 auf 95 Prozent und wird in den nächsten Jahren wahrscheinlich noch weiter sinken*, unter der Einwirkung der andauernden Arbeiten und der Steigerung der Amortisations-, Zins- und Unterhaltskosten. Die allgemeine Rechnung ist weniger günstig, wenn man sich an Artikel 36ter der Bundesverfassung hält, der nur 60 Prozent der Zollgebühren dieser Rechnung gutschreibt. Diese Rechnung, genannt *finanzpolitische Rechnung*, zeigt für 1975 nur noch einen Kostendeckungsgrad von unter 70 Prozent auf.

Die Kapitalrechnung nach Motorfahrzeugkategorien zeigt grosse Defizite bei den schweren Motorfahrzeugen und Motorrädern (Fehlbetrag von 31 Prozent bei den schweren Motorfahrzeugen und von etwa 50 Prozent bei den Motorrädern). Die Fehlbeträge sind noch bedeutender in der *finanzpolitischen Rechnung* nach Motorfahrzeugkategorien (53 Prozent bei den schweren Motorfahrzeugen, 63 Prozent bei den Motorrädern).

Nach gewissen Berechnungen soll der *Autobahnverkehr* nur einen kleinen Teil seiner Kosten bezahlen. Diese Berechnungen müssen noch kontrolliert werden. Wenn sie bestätigt werden, stellt sich die Frage, ob es normal sei, dass die andern Verkehrsträger den Autobahnverkehr subventionieren, wie es bei gewissen Ausgleichsmassnahmen im Eisenbahnverkehr der Fall ist.

Aufgrund dieser Ergebnisse ergibt sich, dass die Bemühungen *vorherhand* auf eine bessere Besteuerung des *Schwerverkehrs* zielen müssen, die dem Staat wenigstens 400 bis 500 Millionen pro Jahr einbringen und positive Einflüsse auf die Lage der Bahnen haben

kann. Dieses Ziel kann entweder mit einer Vereinheitlichung der kantonalen Besteuerung oder, besser noch, mit einer speziellen Bundessteuer, an der die Kantone beteiligt wären, erreicht werden. Wenn es nötig wäre, auch die Besteuerung der andern Fahrzeuge, nicht nur der Motorräder, aus finanzpolitischen und transportwirtschaftlichen Gründen zu erhöhen, könnten verschiedene Lösungen gewählt werden: Erhöhung der kantonalen Taxen, Erhöhung der Treibstoffzollgebühren, *Autobahngebühren* (Vignetten). Letztere Lösung würde es erlauben, den ausländischen Verkehr besser zu erfassen und die Subventionierung des Autobahnverkehrs durch andere Verkehrsträger zu vermeiden.

Bei allen diesen Betrachtungen soll man sich erinnern, dass das *Volk* in letzter Instanz *entscheidet* und dass die genügende Besteuerung des beruflichen Schwerverkehrs die dringendste Massnahme ist.

Angleichung der andern Wettbewerbsverhältnisse

Wenn es gelingt, das Problem der Zuteilung der Infrastrukturkosten und der andern nicht abbaubaren sozialen Kosten oder gar jenes einer die Kosten übersteigenden Besteuerung zu lösen, müssen noch die andern *Konkurrenzverhältnisse angeglichen werden*. Die Arbeitsbedingungen des Personals sind in diesem Zusammenhang besonders wichtig.

Arbeitsdauer: Die Revision der *Verordnung über die Arbeitszeit der Berufsschauffeure* ist besonders dringend geworden. Man versteht nicht, weshalb die Dauer (50 Stunden) grösser ist als jene der Eisenbahner oder der andern Berufstätigen im allgemeinen; dies ist um so weniger verständlich, als der Bundesrat allein zuständig ist und das Gesetz (Art. 56 SVG) die Angleichung an die andern gleichwertigen Tätigkeiten verlangt.

Soziale Lasten: Man muss alles unternehmen, um endlich die Gesetzgebung über die *zweite Säule* (Pensionskassen) der AHV aufzubauen. Das wird zu einer Annäherung der sozialen Lasten zwischen den öffentlichen und privaten Transporteuren führen.

Entlöhnung und andere Arbeitsbedingungen: Was die Annäherung der Entlöhnung und der andern Arbeitsbedingungen im Strassen-transportgewerbe anbelangt, liegt die Initiative bei den Gewerkschaften, soweit der Gesetzgeber Divergenzen zugunsten der Arbeiter des öffentlichen Dienstes beibehält oder neu schafft. Auf jeden Fall kann man der grossen Mehrheit des SBB-Personals (mit Ausnahme des Aushilfspersonals) den Beamtenstatus nicht verweigern, indem man sie anders als das Postpersonal, das Zollpersonal usw. behandelt. Wenn nötig muss man auf andere Weise die Nachteile dieses Status für das Unternehmen berücksichtigen und sie mög-

lichst vermeiden. Vielleicht würde ein Lizenzsystem für gewisse Strassentransporte erlauben, die Arbeitsbedingungen besser anzunähern, aber ein solches System würde im heutigen Zeitpunkt kaum angenommen.

Einwände der Strassentransporteure gegen die Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse

Um einer Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse auszuweichen, machen die Strassentransporteure geltend, dass sie schon andern diskriminierenden Pflichten unterworfen seien: *Begrenzung der Gewichte und Masse, Nacht- und Sonntagsfahrverbote*. Sie vergessen, dass diese Beschränkungen nichts Künstliches, sondern einen technisch und polizeilich notwendigen Charakter haben und dass sie den Verhältnissen des Strassenverkehrs unseres Landes angepasst sind. Unter Berücksichtigung der gemachten Erfahrungen würden viele Länder gerne die Schweiz nachahmen. Allerdings ist zu bedenken, dass die Bahn nicht vollständig frei ist, sonntags Waren zu transportieren, und dass die Verpflichtung, nachts und sonntags für die Reisenden zu fahren, nicht nur Vorteile bringt. Auch die Bahn kennt Gewichts- und Masseinschränkungen, angepasst an ihre Beschaffenheit.

Was die sozialen Kosten betrifft (Unfälle, Verschmutzung, Lärm usw.), wenden gewisse Leute ein, dass man auch die *sozialen Vorteile* des Strassenverkehrs berücksichtigen muss. Ohne von der Schwierigkeit einer Schätzung zu sprechen, kann man vermuten, dass die Vorteile in den Preisen berücksichtigt werden. Je nach Möglichkeit müssten demnach die sozialen Kosten des privaten Verkehrs beseitigt oder durch die Benutzer getragen werden, wenn sie Ausgaben oder Schäden, die quantifizierbar sind, auf längere Frist verursachen.

Schlussfolgerungen

Die Sanierung der Bahnen im Rahmen einer neuen Verkehrspolitik muss hauptsächlich auf den folgenden Pfeilern beruhen:

1. *Übernahme eines wichtigen Teils der Infrastrukturkosten der Bahnen*, einerseits als Abgeltung der grundsätzlichen, nicht abbaubaren Pflichten und als Unterstützung, um die Benützung der Bahnen zu fördern (aus volkswirtschaftlichen, energiepolitischen und umweltschützenden Gründen). Eventuell ist zwischen nationalem und regionalem Netz zu unterscheiden.
2. *Sehr grosse Freiheit in der Geschäftsführung*, unter Vorbehalt der grundsätzlichen Pflichten und eines Vetorechtes des Staates, das Anrecht auf eine spezielle Abgeltung in gewissen Fällen gibt. Diese Freiheit in der Geschäftsführung soll den Bahnen erlauben,

ihre Dienstleistungen, deren Qualität und Preise den Bedürfnissen des Marktes und der Notwendigkeit des Haushaltgleichgewichtes anzupassen.

3. *Angleichung der Konkurrenzverhältnisse*, nämlich Zuteilung der Strasseninfrastrukturkosten und der andern externen Kosten, die nicht beseitigt werden könnten; Arbeitsbedingungen (Arbeitsdauer, soziale Auflagen usw.); Besteuerung.

Es ist schwierig, schon jetzt zu sagen, in welchem Masse jedes Element zur Sanierung beitragen soll und wird. Wenn man nur die heutigen Unterstützungsmassnahmen ersetzen möchte, würde für die SBB etwa 1 Milliarde nötig sein. Auf den ersten Blick könnten 500 Millionen aus der Beteiligung an den Infrastrukturkosten und andern Abgeltungen resultieren, 250 Millionen aus einer grösseren Freiheit in der Geschäftsführung und mindestens 250 Millionen aus der Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse. Je weniger man auf einem Gebiet wirken kann, desto notwendiger ist eine Einwirkung in den andern. Anpassung an die Ziele, Effizienz und Kosten werden schlussendlich die Dosierung bestimmen. Ähnliche Berechnungen müssten auch für die Privatbahnen angestellt werden. Sie würden möglicherweise auf ähnliche Ergebnisse hinauslaufen.

Wir wissen, dass das Personal eine grössere Freiheit in der Geschäftsführung, die gewisse unerlässliche Anpassungen an die Entwicklung der Verkehrsmittel erlaubt, kaum begrüssen wird. Und dies selbst dann, wenn die Konkurrenzverhältnisse für den privaten Verkehr erschwert und die externen Einflüsse genügend berücksichtigt würden.

Das Personal muss indessen verstehen, dass gewisse Revisionen unerlässlich geworden sind, um eine Verbesserung der wettbewerbsfähigen und unersetzlichen Bahndienstleistungen (Geschwindigkeiten, Beförderungspläne, Fahrpläne und attraktive Tarife, kombinierter Transport) herbeizuführen. Gewisse schlecht benützte Dienstleistungen sind nicht nur sehr teuer, sondern verbrauchen auch viel Energie. Es ist wenig wahrscheinlich, dass zahlreiche Linien der SBB aufgehoben werden könnten. Dagegen scheint die Konzentration der Beförderung der Stückgüter auf eine einzige Beförderungsart unvermeidlich, wie auch die Schliessung gewisser Stationen, bei denen die kleine Verkehrsnachfrage den ganzen Betrieb verteuert, verzögert und schwerfällig macht. Die aufrecht zu erhaltenden Leistungen müssen mit weniger grossem Aufwand beschleunigt und betrieben werden.

Wenn man künftig bessere Bahnen mit besserer Ausnützung und weniger Defizit haben will, kann man nicht alle Opfer vom Staat oder von den andern verlangen. Man muss auch eine grössere Freiheit und Verantwortung in der Geschäftsführung akzeptieren, die die

grundsätzlichen Pflichten eines öffentlichen Transportunternehmens nicht in Frage stellen.

Der Staat kann möglichst günstige Geschäftsführungs- und Konkurrenzbedingungen für die Bahnen festlegen. Er kann ihnen aber nicht eine Auslastung zu jedem Preis zusichern.

Die Zukunft der Bahnen hängt auch von ihrem Personal und von ihrem Unternehmungsgeist ab.

diesen Grundlagen ist letztlich zu beurteilen, ob ein wilder Streik rechtmässig bzw. rechtswidrig ist.

In den folgenden Ausführungen wird auf die Auswirkungen des Streiks auf die Einzelarbeitsverträge eingegangen und im Zusammenhang mit dem Kündigungserfordernis das Problem der Suspensivwirkung näher betrachtet. Auch die deliktsrechtliche Beurteilung des wilden Streiks wird eingehend behandelt. Danach versucht der Verfasser auf Grund der «Tarifbezogenheit» einerseits und der «Betriebsbezogenheit» eines wilden Streiks andererseits den Begriff «wilder Streik» gegenüber anderen Kampfmassnahmen der Arbeitnehmer abzugrenzen. Im abschliessenden dritten Teil werden noch die Möglichkeiten aufgezählt, wie die Arbeitgeber in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften wilde Streiks verhindern bzw. bekämpfen können. Zur Frage, ob wilde Streiks gesetzlich verboten werden sollen, weist der Verfasser darauf hin, dass Artikel 41 OR zur Beurteilung der Rechtswidrigkeit eines wilden Streiks und zur Massregelung wild streikender Arbeitnehmer ausreicht; jedoch sei «die Schaffung einer klaren Rechtslage durch richterliche Fortentwicklung der allgemeinen Kampfgrenzen . . . im gegenwärtigen Zeitpunkt der Gefährdung des Arbeitsfriedens wünschenswert» (Seite 125).

Olaf J. Böhme

Korrigenda

Im Artikel von Dr. John Favre «Verkehrspolitik und Sanierung der Eisenbahnen» (Heft 10/1977) ist auf Seite 275, zweite Zeile, durch das Auslassen eines Wortes ein sinnstörender Fehler entstanden. Der Satz, der auf Seite 274 unten beginnt, müsste wie folgt lauten: «Je nachdem es für nötig und möglich befunden wird, kann die Vorzugsbehandlung des öffentlichen Verkehrs entweder in einer Unterstützung oder einer Erleichterung seiner Auflagen oder aber in einer Ausdehnung der Pflichten *des Privatverkehrs* bestehen.»