

Abstimmung vom 21.1.1945

Der Bund trägt den Schuldenberg der Bundes- bahnen ab

**Angenommen: Bundesgesetz über die Schweizeri-
schen Bundesbahnen**

Christian Bolliger

*Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstim-
mungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und
Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.*

Empfohlene Zitierweise: Bolliger, Christian (2010): Der Bund trägt den Schul-
denberg der Bundesbahnen ab. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan
Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007.
Bern: Haupt. S. 204–205.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössi-
schen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrik-
strasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Nachdem der Versuch, den Güterverkehr auf Strasse und Schiene staatlich zu koordinieren, 1935 am Referendum scheitert (vgl. Vorlage 120), steigt der Druck für eine umfassende Sanierung der stark verschuldeten Bundesbahnen weiter an. Diese bleiben trotz einem starken Personalabbau seit 1930 chronisch defizitär. In dieselbe Phase fällt auch die Einreichung einer Volksinitiative «zur Entpolitisierung der schweizerischen Bundesbahnen», die der Unternehmensführung grössere Unabhängigkeit vom Bund einräumen will. 1936 verabschiedet der Bundesrat einen Entwurf für eine umfassende Revision des Eisenbahngesetzes. Seine Beratung in den Räten wird aber ausgesetzt, weil zunächst der politische Konflikt über das Dienstverhältnis des Personals noch geklärt werden soll (vgl. Vorlage 132).

Nach längeren Abklärungen während der Kriegsjahre tritt der Bundesrat schliesslich im Herbst 1943 mit einem neuen Gesetzesentwurf vor das Parlament. Dieser sieht die teilweise Entschuldung der SBB durch den Bund vor. Dabei dienen 900 Millionen Franken für die Tilgung alter Lasten, darüber hinaus sieht die Vorlage die Schaffung eines Dotationskapitals in der Höhe von 400 Millionen Franken vor, um die finanzielle Führung des Unternehmens zu erleichtern. Von einer stärkeren Entschuldung – die Gesamtschuld der SBB liegt bei rund 3 Milliarden – sieht der Bundesrat aufgrund der schlechten Finanzlage des Bundes ab. Das Parlament verabschiedet das Gesetz im Sommer 1944 mit kleinen Änderungen.

Ein Aktionskomitee «für die Reorganisation der SBB» aus mehreren Organisationen (Automobil Club der Schweiz, nationaldemokratische Partei Genf) und Parlamentariern ergreift hierauf erfolgreich das Referendum. Meynaud (1969: 31) vermutet, dass einzelne Protagonisten des Referendums auch zu den Mitstreitern für die Volksinitiative «zur Entpolitisierung der schweizerischen Bundesbahnen» gehören.

GEGENSTAND

Das Gesetz sieht die Übernahme von Schulden der SBB in der Höhe von 900 Millionen Franken durch den Bund vor. Darüber hinaus stattet der Bund die bisher ohne Eigenkapital wirtschaftenden SBB mit einem Dotationskapital von 400 Millionen Franken aus. Weiter regelt das Gesetz detailliert die Zuständigkeiten der SBB-Führungsorgane, des Bundesrates und der Bundesversammlung bei der Verwaltung und dem Betrieb des Unternehmens sowie den Finanzhaushalt des Unternehmens. Es stellt die SBB in den Dienst der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Alle Regierungsparteien und auch der Landesring der Unabhängigen beschliessen zum SBB-Gesetz die Japarole. Der Bauernverband und der Gewerkschaftsbund im Verein mit anderen Arbeitnehmerorganisationen engagieren sich ebenfalls für die Vorlage.

Die Befürworter unterstreichen die enorme Bedeutung der SBB für die schweizerische Volkswirtschaft und Landesverteidigung, loben ihre Leistungsfähigkeit und erklären ihre missliche Finanzlage mit den ausserordentlichen, nicht vorhersehbaren Entwicklungen (Erster Weltkrieg, Krise, Automobil). Die Entschuldung, so lautet ihr Tenor, sei eine Rückerstattung von Leistungen, welche die SBB im Dienste der Allgemeinheit erbracht hätten. Müssten die SBB diese Schulden selbst verzinsen, wären Tariferhöhungen unumgänglich. Das Gesetz schaffe überdies gewisse Garantien zur Verhütung einer neuen Verschuldung der SBB. Sie werfen den Gegnern vor, mit dem Nein zum Gesetz den Weg für die «Entpolitiserungsinitiative» und letztlich die Reprivatisierung der Bahn ebnen zu wollen.

Das gegnerische Aktionskomitee kritisiert, mit der Entschuldungsaktion werde die Schuldenlast bloss auf den Bund übertragen, die Beschaffung der notwendigen Mittel hingegen nicht geklärt. Sie mutmassen auch, dass möglicherweise bald weitere Entschuldungsaktionen notwendig würden. Grundsätzlicher bemängeln sie eine Verwischung der Verantwortlichkeiten bei der Führung der SBB und verlangen eine Reorganisation, welche den SBB eine eigene Rechtspersönlichkeit zugesteht. Diese Vorschläge entsprängen nicht etwa einem «Hass gegen den Staatsbetrieb», sondern «einer ehrlichen Sorge um seine gründliche und dauerhafte Sanierung» (TA vom 18.1.1945).

ERGEBNIS

Das SBB-Gesetz wird mit einem Jastimmenanteil von 56,7% angenommen, die Beteiligung beträgt 52,9%. In sieben Voll- und vier Halbkantonen überwiegen die Neinstimmen, darunter in sämtlichen mehrheitlich französischsprachigen Kantonen mit Ausnahme von Genf. Am deutlichsten ist die Ablehnung in den beiden Appenzell, wo nur ein Drittel der Stimmenden das SBB-Gesetz befürwortet. In Basel-Stadt und im Tessin wiederum stimmen drei von vier Abstimmungsteilnehmern mit Ja. 1947 wird die «Entpolitiserungsinitiative» zurückgezogen.

QUELLEN

BBI 1936 III 213–350; BBI 1943 I 793; BBI 1944 I 609. NZZ vom 17. und 19.1.1945; TA vom 18.1., 19.1. und 20.1.1945. Aktionskomitee für die Reorganisation der SBB 1945. Meynaud 1969: 28–32.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.