



SBB Lab

Universität St.Gallen

Schriftenreihe des SBB Lab

Nr. 002

Lukas Summermatter
Christian Laesser

Steuerungsinteressen im politischen Umfeld der SBB

April 2011

Universität St.Gallen
Hochschule für Wirtschafts-, Rechts-
und Sozialwissenschaften (HSG)

Das SBB Lab ist ein Kompetenzzentrum am Institut für Systemisches Management und Public Governance (IMP-HSG) an der Universität St.Gallen.

Das SBB Lab

- ist ein führendes Forschungszentrum für Fragen des Dienstleistungs- und Transportmanagements zwischen Staat und Markt.
- hat Impact auf die Praxis, insbesondere die SBB, aber auch europäische Ausstrahlung auf die anwendungsorientierte Forschung und Ausbildung.
- leistet einen Beitrag zum Agenda Setting im Fachgebiet im Inland aber auch in der internationalen wissenschaftlichen Forschungsgemeinschaft.

Autoren

Lukas SUMMERMATTER, Dr. oec. HSG, ist Senior Researcher am SBB Lab und Projektleiter am Institut für Systemisches Management und Public Governance (IMP-HSG).

Christian LAESSER, Prof. Dr., ist Managing Director des SBB Labs und Leiter der Abteilung Tourism and Transport am IMP-HSG.

Zitationsvorschlag

Summermatter, L., & Laesser, C. (2011). Steuerungsinteressen im politischen Umfeld der SBB. *Schriftenreihe SBB Lab* (Vol. 002). St.Gallen: SBB Lab.

Titelbild: © SBB 2010, Foto: Gian Vaitl, www.sbb.ch/foto

April 2011
SBB Lab Schriftenreihe 002
ISBN 978-3-9523471-2-6

Alle Rechte vorbehalten

© 2011 by SBB Lab an der Universität St.Gallen, St.Gallen

Jede Art der Vervielfältigung ohne Genehmigung des Verlages ist unzulässig.

www.sbb-lab.ch

Abkürzungen	2
Einleitung	
1 Worum geht es in diesem Bericht? Das Wichtigste in Kürze	3
2 Einleitung und Zielsetzungen	3
3 Methodologie	4
1 Literatur Review und Forschungslücke	5
2 Methodologie	8
2.1 Ansatz	8
2.2 Datenerhebung	8
2.3 Datenauswertung	9
3 Anliegen der Parlamentarierinnen und Parlamentarier	11
3.1 Anliegen nach Phase	12
3.2 Anliegen nach Partei	15
4 Konklusionen	17
4.1 Resultate der Studie	17
4.2 Konsequenzen für das Management der SBB	18
4.3 Weiterer Forschungsbedarf	20
5 Quellenverzeichnis	21
6 Anhang	
Anhang 1: Übersicht über die Anliegen	23
Anhang 2: Themenfelder der Anliegen	24
Anhang 3: Anliegen nach Phase	26
Anhang 4: Anliegen nach Parteien	29

Abkürzungen

Art.	Artikel
BV	Bundesverfassung
bzw.	beziehungsweise
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
D.EA	Dringliche Einfache Anfrage
EBG	Eisenbahngesetz
et al.	und andere
EU	Europäische Union
FDP	Freisinnig Demokratische Partei
G	Güterverkehr
GRN	Geschäftsreglement des Nationalrates
GRS	Geschäftsreglement des Ständerates
Grüne	Grüne Partei der Schweiz
IMP-HSG	Institut für Systemisches Management und Public Governance (Universität St.Gallen)
inkl.	inklusive
Ip.	Interpellation
NPM	New Public Management
P	Personenverkehr
ParlG	Parlamentsgesetz
Po.	Postulat
S.	Seite
SP	Sozialdemokratische Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei
USA	United States of America
u.a.	unter anderem/n
u/o	und/oder
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

Einleitung

1 Worum geht es in diesem Bericht? Das Wichtigste in Kürze

Die SBB als Unternehmen in Bundesbesitz agiert zwischen Staat und Markt. Dementsprechend ist die Politik eine zentrale Anspruchsgruppe der SBB. Um als Unternehmen erfolgreich mit Anspruchsgruppen umgehen zu können, gilt es, deren Denk- und Handlungslogik zu verstehen.

Hierzu wurden die politischen Anliegen im Umfeld der SBB systematisch erhoben und analysiert. Dies geschah auf Basis parlamentarischer Vorstösse und Initiativen, die zwischen 1996 und 2009 eingereicht wurden.

Identifiziert wurden 276 Anliegen aus 29 Themenfeldern. Unter den Anliegen finden sich «Dauerbrenner», die während des gesamten untersuchten Zeitraums vorgebracht wurden, und Anliegen, die klar im Zusammenhang mit aktuellen Ereignissen stehen. Die Auswertung nach Parteien förderte die klassischen Partei-Themen zu Tage, macht aber auch deutlich, dass Parlamentarierinnen und Parlamentarier neben Partei- auch regionale und zahlreiche weitere Interessen verfolgen.

Die Studie zeigt die SBB als Allzweckinstrument der Politik, mit dem neben Verkehrspolitik auch Umwelt-, Arbeitsmarkt-, Wirtschafts-, Konjunktur- oder Regionalpolitik betrieben wird. Die Politik sieht die SBB primär als staatliches Instrument und nicht als gewinnorientiertes Unternehmen. So lässt es sich die Politik denn auch nicht nehmen, Vorstösse und Initiativen zu allen SBB-Geschäftsbereichen zu lancieren, unabhängig davon, nach welcher Logik diese gesteuert werden.

2 Einleitung und Zielsetzungen

Die Steuerung von Organisationen des öffentlichen Verkehrs ist durch eine Vielzahl von Zielen gekennzeichnet, die sich ergänzen aber auch diametral gegenüberstehen können. Diese unterschiedlichen Ziele entstehen nicht zufällig, sondern sind Ergebnis komplexer Zielfindungsprozesse in unterschiedlichen Bereichen von Politik, Verwaltung und Unternehmung. Jeder dieser Bereiche funktioniert nach einer eigenen Logik; weist also seine eigene Rationalität auf. Diese eigene Rationalität äussert sich in einer bestimmten, in sich jeweils konsistenten Art des Denkens und Handelns (Schedler & Proeller, 2010, S. 51 f.).

Deutlich treten die unterschiedlichen Logiken an der Schnittstelle zwischen Politik und Management auf (u.a. Bogumil, 2003). Es finden sich jedoch auch ausgeprägte Unterschiede innerhalb der Politik selbst. So können beispielsweise dieselben Sachverhalte von Gewerkschaftsvertretern anders diskutiert und beurteilt werden als von FinanzpolitikerInnen, und wiederum anders von RegionalpolitikerInnen. Für jede Politikerin bzw. für jeden Politiker ist jedoch ihre bzw. seine Position und Argumentation in sich logisch, selbst wenn dies aus den jeweils anderen Perspektiven nicht so erscheinen mag.

Die Politik stellt für die SBB in zweierlei Hinsicht eine zentrale Anspruchsgruppe¹ dar. Zum einen agiert die SBB in einem Politikfeld, das immer wieder Anlass für öffentlichkeitswirksame, teils kontroverse Debatten sowohl über tagesaktuelle Ereignisse als auch über die zukünftige Entwicklung Anlass gibt. Damit ist das Politikfeld Verkehr attraktiv für Politikerinnen und Politiker und dementsprechend stark engagieren sie sich. Zum anderen ist die SBB ein Unternehmen im 100%-igen Eigentum des Bundes, was Politikerinnen und Politiker veranlasst, entsprechend Einfluss auf die SBB als Staatsunternehmen auszuüben. Die Auseinandersetzung mit den Forderungen und Anliegen kann daher auch für Politikerinnen und Politiker aus Gründen der Selbstreflexion interessant sein.

¹ Auch die SBB schreiben in ihrem Geschäftsbericht 2010 (SBB AG, 2011, S. 71): «Die SBB orientiert sich an den Interessen der verschiedenen beteiligten Anspruchsgruppen. Es sind dies die Kundinnen und Kunden, der Bund als Alleinaktionär, die Mitarbeitenden und die Sozialpartner, die Geschäftspartner, die Öffentlichkeit und die Politik.»

Für das Management eines Unternehmens ist es unerlässlich, sich mit seinen Anspruchsgruppen auseinander zu setzen (Freeman, 1984). Das Verständnis für die Denk- und Handlungslogik einer Anspruchsgruppe hilft dem Management im Umgang mit dieser. Erwartungen, Anliegen und Interessen der Politik gegenüber der SBB oder anderer öffentlicher Unternehmen sind bisher jedoch kaum systematisch untersucht worden. Damit fehlt Wissen darüber, welche Erwartungen Politikerinnen und Politiker mit öffentlichen Unternehmen verbinden. Letztendlich aber veranlasst die Hoffnung auf Erfüllung dieser Erwartungen die Politik dazu, öffentliche Gelder für ein öffentliches Unternehmen bereitzustellen. Würde das öffentliche Unternehmen sich nicht mehr an politischen Interessen ausrichten, so wäre seine Legitimationsbasis als öffentliches Unternehmen zerstört (Edeling, 2002).

Die Studie setzt hier an und verfolgt zwei Ziele. Einerseits sollen das Verständnis der SBB für die Denk- und Handlungsweise politischer Anspruchsgruppen und damit die Grundlagen für den Umgang mit diesen Anspruchsgruppen verbessert werden. Andererseits soll ein Handlungsspielraum für die Entwicklung neuer Steuerungssysteme aufgezeigt werden, indem die Diskussion weg von einzelnen Steuerungsinstrumenten hin zu den dahinterliegenden Interessen gelenkt wird. Dazu werden die Steuerungsinteressen der Akteure im politischen Umfeld der SBB identifiziert.

Das Vorhaben geht folgenden projektspezifischen Fragestellungen nach: Welche politischen Interessen sind mit der SBB konkret verbunden? Welche Interessen werden durch bestimmte Akteursgruppen verfolgt? Wie haben sich die Interessen im Zeitverlauf verändert? Damit wird ein Beitrag zur Beantwortung folgender themenspezifischer Frage geleistet: Welche politischen Interessen sind generell a) mit Eisenbahnen und b) mit Unternehmen im Staatsbesitz verbunden?

Die Ergebnisse sollen dem Management der SBB und anderer Unternehmen im Besitz oder mit Beteiligungen des Staates im Umgang mit der Politik helfen.

3 Methodologie

Drei Phasen kennzeichnen die Studie. In einer ersten Phase wurde eine Literaturanalyse durchgeführt, bestehende Rechtsgrundlagen wurden bezüglich Steuerungsinstrumenten systematisiert, relevante Geschäfte aus der Geschäftsdatenbank des Parlaments identifiziert sowie problemzentrierte Interviews mit Politikern und Verwaltungsmitarbeitenden vorbereitet.

In einer zweiten Phase wurden diese problemzentrierten Interviews durchgeführt und die parlamentarischen Vorstöße inhaltsanalytisch ausgewertet. Auf Grund der unbefriedigenden Bereitschaft der Politikerinnen und Politikern sich für Interviews zu diesem Thema zur Verfügung zu stellen, musste auf eine inhaltsanalytische Auswertung der Interviews verzichtet werden. Die durchgeführten Interviews wurden zur Validierung der Ergebnisse aus der Analyse der parlamentarischen Vorstöße verwendet.

In der dritten Phase wurden die Resultate ausgewertet, diskutiert und schriftlich festgehalten. Dieser Bericht ist das erste Produkt dieser Phase.

1 Literatur Review und Forschungslücke

In der Literatur zu öffentlichen Unternehmen im Allgemeinen und im Bahnsektor im Speziellen treten politische Interessen auf drei Ebenen auf. Erstens werden sie generell als wichtiger Einflussfaktor der Politikformulierung und -implementierung betrachtet (Wilson, 1989, S. 72–89). Zweitens wird ihre Bedeutung im Zusammenhang mit Regulierungsfragen hervorgehoben. Und drittens werden sie als bedeutendes Element der Steuerung öffentlicher Unternehmen und damit auch staatlicher Eisenbahngesellschaften angesehen. Nachfolgend werden bestehende Studien zu den beiden letztgenannten Ebenen erläutert.

In vielen Analysen zu Regulierungsfragen im Bahnsektor werden divergierende politische Partikularinteressen festgestellt. Van Riesen (2007, S. 318) weist auf diese Problematik hin und stellt die Hypothese auf, dass «die Probleme bei der Liberalisierung und Regulierung der Bahnsektoren auf europäischer Ebene [...] eng mit divergierenden Interessen im Bahnsektor zusammen [hängen].»

Dass politische Interessen die Bahnregulierung nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern beeinflussen zeigen mehrere vergleichende Studien. Lodge (2003) analysierte die Bedeutung dreier institutioneller Faktoren zur Erklärung der unterschiedlichen Entwicklung der Bahnregulierungen in Deutschland und Grossbritannien. Von den drei Faktoren, Vorhandensein von «coercive pressures», Organisation der politisch-administrativen Verbindungen und Einfluss gesellschaftlicher Akteure mit ihren Interessen, war die politisch-administrative Struktur klar der wichtigste Faktor. Einzelne gesellschaftliche Akteure mit ihren Interessen konnten den Reformprozess in Deutschland ebenfalls beeinflussen. Dagegen liefern beide Fälle nur beschränkt Hinweise auf die Bedeutung von «coercive pressures», beispielsweise von Seiten der EU.

Gordon (2005) verglich die Politik der USA und der EU im Transportbereich und stellt viele Ähnlichkeiten bezüglich Infrastrukturbereitstellung fest. Der grösste Unterschied bestehe jedoch «in the degree of centralization and in the form of institutional management» (S. 302). Ein weiterer relevanter Unterschied sei der Umstand, dass Kongress und Präsident in den USA direkt vom Volk gewählt würden. Daher seien sowohl Exekutive als auch Legislative «driven to respond to constituent demands at a local level» (S. 303). In der EU würde die Verkehrspolitik primär durch die EU-Kommission und den Ministerrat geprägt, welche beide nicht direkt durch das Volk gewählt würden.

Die Bahnsektoren Norwegens, Schwedens und Dänemarks dienten Olsen (2007) zur Analyse von Fragmentierungs- und Koordinierungsbestrebungen, welche durch NPM-Reformen ausgelöst wurden. Sie versuchte die in den einzelnen Ländern vorgefundenen Mischungen aus vier analytischen Perspektiven zu erklären, musste jedoch feststellen, dass keine der Perspektiven alleine eine umfassende Erklärung für die Unterschiede liefern kann. Interessant ist die Erkenntnis aus Norwegen, wo ein Regierungswechsel und damit verbunden neue «political interests seemed to explain the stopping and reversing of NPM reforms» (S. 361).

Auch ältere Untersuchungen weisen auf die Bedeutung politischer Interessen hin. So demonstriert etwa Huntington (1952) den Einfluss verschiedener Interessengruppen auf eine Bahnregulierungsbehörde sowie die Konsequenzen dieser Einflussnahme auf deren Tätigkeit. Die Interstate Commerce Commission (ICC) war damals die älteste Transportregulierungsbehörde der USA. Sie hatte lange Zeit hohes Ansehen für ihre Tätigkeit genossen, verlor aber zusehends an Einfluss und Ressourcen. Huntington führte dies auf die zunehmend einseitige Ausrichtung der ICC an den Interessen der Eisenbahnen und der damit verbundenen Vernachlässigungen der Bedürfnisse und Anliegen anderer Transportbranchen zurück. «Every government agency must reflect to some degree the «felt needs» of its time. In the realm of government, felt needs are expressed through political demands and political pressures» (S. 470).

Wenn über politische Interessen im Kontext der Steuerung staatlicher Unternehmen diskutiert wird, wird meist mit dem Konzept des ‹öffentlichen Interesses› argumentiert. So auch bei Edeling, et al. (2004). Die Definition des öffentlichen Interesses unterliege ‹[...] politischen Interpretationskämpfen, in denen eigeninteressierte Akteure ihre jeweils partikularen Interessen als öffentliche Interessen deklarieren und Gemeinwohlbezüge zur Legitimation von Sonderinteressen in Anspruch nehmen› (S. 16). Beispielhaft nennen Sie einige Partikularinteressen: tarifliche Vergünstigungen für die eigene Klientel zur Akkumulation von Wählerstimmen, Ausbau/Verteidigung der individuellen Machtpositionen oder Erhalt von Arbeitsplätzen.

Ebenfalls am Beispiel kommunaler Versorgungsunternehmen untersuchte Edeling (2002) den Einfluss der Marktöffnung und Wettbewerbsorientierung auf das Zielsystem, die Manager und die politische Steuerung der öffentlichen Unternehmen. Dabei stellte er eine ‹Spaltung in eher privat-erwerbswirtschaftliches Handeln und politischbedarfswirtschaftlichen, ‹Talk›²› (S. 131) fest, die allerdings ‹nicht absolut vollzogen› (S. 131) sei. Die beiden Welten, Politik und Management, mit ihren eigenen Logiken werden durch die Geschäftsführer verbunden. Sie ‹besetzen im Unternehmen die Grenzstellen zwischen den zwei Systemen. Damit sorgen sie dafür, dass ‹Erwartungen der Politik nicht umstandslos im Unternehmen Gehör finden› (S. 134) und repräsentieren nach innen ‹die wirtschaftliche Entscheidungslogik› (S. 134) an der sich die Mitarbeitenden orientieren. Er stellt fest, dass das öffentliche Interesse zunehmend auf rein fiskalische Ziele beschränkt wird, dass damit aber ‹der kommunalen Wirtschaftstätigkeit ihre Legitimationsgrundlage› (S. 137) entzogen wird. Aus seiner Analyse folgert Edeling: ‹Die ökonomische Emanzipation der Stadtwerke gegenüber Politik und Verwaltung trägt so auf der einen Seite zum wirtschaftlichen Erfolg der Stadtwerke unter den Bedingungen offener Märkte bei, untergräbt aber, auf der anderen Seite, gerade diejenige Grundlage, die die Existenz kommunaler Unternehmen neben der Privatwirtschaft legitimiert: die Bindung an ein öffentliches Interesse› (S. 139).

Auch Brämer, et al. (2010) orientieren sich in ihrer Analyse des öffentlichen Auftrags deutscher Sparkassen letztendlich am öffentlichen Interesse (S. 313). Dabei stellen sie fest, dass der öffentliche Auftrag von den Sparkassen selber teilweise anders ausgelegt und kommuniziert wird, als er aus rechtlicher und wissenschaftlicher Sicht zu verstehen wäre.

Lenk & Rottmann (2007) diskutieren in ihrem Aufsatz über zu Public Corporate Governance divergierende Interessen zwischen den an der Steuerung öffentlicher Unternehmen beteiligten Entscheidungsebenen; also nicht innerhalb der Politik, sondern zwischen Öffentlichkeit und Politik oder zwischen Politik und Management. Sie orten in diesen Interessenstrukturen eine Gefahr für ein transparentes Wirtschaften. Eine Möglichkeit, dieser Gefahr zu begegnen, sehen sie in der Implementierung eines entsprechenden Public Corporate Governance-Kodex.

Transparenz und damit Rechenschaft ist auch Thema der Untersuchung von Yeung (2005). Er ging der Frage nach, ‹how a right balance between autonomy and accountability in public enterprises should be achieved› (S. 583). Dazu analysiert er die Governance der Hong Konger Kowloon – Canton Railway Corporation (KCRC) mit Hilfe dreier kontroverser Debatten aus ihrer Geschichte. Er betont: ‹Governing public enterprises [...] requires a continuous search for the right balance of conflicting purposes and influences, the right balance of diverse interests and the right balance between control and autonomy› (S. 568). In seiner Studie stellt er unter anderem fest, dass die Konflikte in den drei Episoden unterschiedlicher Natur waren: einmal organisationsinterne kulturelle Konflikte, einmal unternehmerische und politische Konflikte und im letzten Fall, Konflikte zwischen Akteuren mit unterschiedlichen Werten, Normen und Interessen. Obwohl die KCRC kommerziell erfolgreich war, waren andere Akteure der Bahn-Governance unzufrieden, was in einigen Bereichen zur Einschränkung der Autonomie der profitablen KCRC führte. Yeung

² Brunsson (1994).

kommt zum Schluss, dass mit verschiedenen Massnahmen die Fähigkeit der KCRC, sich am öffentlichen Interesse und den stetig verändernden gesellschaftlichen Erwartungen auszurichten, verbessert werden könnte (S. 584).

In allen oben erläuterten Studien spielen politische Interessen eine wichtige Rolle, sei es ganz allgemein bei der Formulierung des öffentlichen Interesses, bei der Ausgestaltung der Bahnregulierung oder der Steuerung staatlicher Bahnen. Sie stellen in diesen Studien aber immer einen Erklärungsfaktor dar und sind nie selber Kern der Untersuchung. Der vorliegende Artikel möchte den Fokus verschieben und damit einen Beitrag zur Schliessung dieser Lücke leisten. Er stellt die politischen Anliegen und Interessen ins Zentrum der Analyse und geht nicht auf Fragen der Regulierung oder der Public Corporate Governance³ ein. Anliegen, die zu diesen Themen vorgebracht wurden, werden wie alle anderen Anliegen auch aufgeführt und diskutiert, ohne wertend dazu Stellung zu nehmen.

³Vgl. zu Public Corporate Governance Bundesministerium für Finanzen (2009); Schedler, et al. (2011); Schweiz. Bundesrat (2006a).

2 Methodologie

2.1 Ansatz

Zur Identifikation politischer Interessen wurden in diesem Projekt parlamentarische Vorstösse und Initiativen inhaltsanalytisch ausgewertet (vgl. Mayring, 2000, 2007). Diese stellen für Parlamentarierinnen und Parlamentarier Instrumente dar, um ihre politischen Anliegen vorzubringen und Einfluss zu nehmen. In dieser Funktion dokumentieren sie politische Interessen. Parlamentarische Vorstösse sind Motionen, Postulate, Interpellationen und Anfragen. Das Parlamentsgesetz erlaubt es sowohl einzelnen Ratsmitgliedern als auch Fraktionen und Kommissionen parlamentarische Vorstösse einzureichen (Art. 119 «ParlG,»). Dieselben Akteure können parlamentarische Initiativen einreichen (Art. 160 «BV,»). Sowohl die Vorstösse als auch die Initiativen werden schriftlich eingereicht und richten sich in der Regel an den Bundesrat. Interpellationen und Anfragen können für dringlich erklärt werden, um rasch auf aktuelle Ereignisse reagieren zu können. In diesem Fall hat die Antwort des Bundesrat innerhalb der gleichen Session respektive innerhalb drei Wochen zu erfolgen (Art. 30 «GRN»; Art. 26 «GRS,»).

2.2 Datenerhebung

Da die Politik immer wieder stark von Tagesaktualitäten geprägt wird, wurde ein relativ langer Betrachtungszeitraum gewählt. Erfasst wurden sämtliche parlamentarischen Vorstösse und Initiativen, welche zwischen 1996 (nach der Revision des Eisenbahngesetzes, EBG) und 2009 eingereicht wurden und im Thesaurus der Parlamentsdienste mit dem Merkmal SBB gekennzeichnet sind. Die Vorstösse und Initiativen⁴ wurden unabhängig ihres aktuellen Bearbeitungsstatus im Parlament ausgewählt. Der Datensatz besteht aus 173 Dokumenten, die sich wie in Tabelle 1 dargestellt zusammensetzen.

Vorstoss/Initiative	Jahr				
Anfragen (inkl. einfache u/o dringliche):	41	1996:	28	2003:	9
Interpellationen (inkl. dringliche):	76	1997:	8	2004:	13
Postulate:	26	1998:	18	2005:	18
Motionen:	23	1999:	13	2006:	6
Initiativen:	7	2000:	15	2007:	1
		2001:	10	2008:	22
		2002:	5	2009:	7

Tabelle 1:
Zusammensetzung der
ausgewerteten Vorstösse
und Initiativen.

⁴ Um die Lesefreundlichkeit der Studie zu verbessern wird nachfolgend der Begriff Vorstösse als Sammelbegriff für Vorstösse und Initiativen verwendet.

2.3 Datenauswertung

Die gesammelten Dokumente wurden mit Hilfe von Atlas.ti systematisiert und auf ihren Inhalt analysiert. Dabei wurden für jeden Vorstoss folgende Merkmale codiert:

Akteur	Die Person, Fraktion oder Kommission, welche den Vorstoss eingereicht hat.
Partei	Die politische Partei des Akteurs zum Einreichungszeitpunkt. Es wurden Parteien und nicht Fraktionen codiert, da sich die Zusammensetzung der Fraktionen im untersuchten Zeitraum mehrfach verändert hat und somit die Vergleichbarkeit über die Zeit nicht gegeben wäre.
Jahr	Jahr, in dem der Vorstoss eingereicht wurde.
Phase	Die Jahre wurden für die Analyse in drei Phasen zusammengefasst. 1) Revision EBG bis Bahnreform 1 (1996–1998), 2) Bahnreform 1 bis Vorlage Bahnreform 2 (1999–2005), 3) seit Vorlage Bahnreform 2 (2006–2009).
Anliegen	Absichten und Interessen, welche der Akteur mit dem Vorstoss verfolgt.
Themenfeld	Die Anliegen wurden für die Analyse zu Themenfeldern gruppiert.
Gruppe	Die Themenfelder wurde für die Analyse zu Gruppen zusammengefasst.

Tabelle 2:
Codierte Merkmale
der Vorstösse und
Initiativen.

Sowohl für die Kategorienbildung der Anliegen als auch für anschliessende Gruppierung zu Themenfeldern und Gruppen wurde ein induktives Vorgehen nach Mayring (2000, 2007) gewählt. So wurde jedes im Vorstoss adressierte Anliegen in einem ersten Schritt entweder einer bestehenden Kategorie von Anliegen zugeordnet oder es wurde eine neue Kategorie gebildet. In jedem Vorstoss wurde mindestens ein Anliegen codiert, teilweise adressierten die Vorstösse aber auch mehrere Anliegen gleichzeitig. Anliegen, die nichts mit der Bahnwelt zu tun hatten, wurden nicht codiert. Anliegen, die im Vorstoss in Beziehung zu einander gebracht wurden, sind miteinander verknüpft worden (z. B. «Modernisierung des Rollmaterials vorwegnehmen» und «Konjunktur ankurbeln/stützen»). Die so entstandenen Kategorien wurden rekurrierend in mehreren Schleifen überarbeitet bzw. zusammengefasst. Da eine quantitative Auswertung auf Stufe der einzelnen Codierungen nicht geplant war, wurde einer möglichst differenzierten Erfassung der einzelnen Anliegen mehr Bedeutung geschenkt als der Zusammenfassung ähnlicher Anliegen. So wurden beispielsweise die Anliegen «Gütertarife senken/nicht erhöhen» und «Güterverkehr subventionieren» nicht zusammengefasst, obwohl sie sehr ähnliche Absichten verfolgen. Die Codierung ergab schliesslich 276 Anliegen.

Nachdem jeder Vorstoss codiert und die Codierung überprüft worden war, wurden sämtliche Anliegen und ihre Beziehungen auf einer Seite dargestellt (vgl. Abbildung 1 in Anhang 1). Thematisch verwandte Anliegen wurden nach Möglichkeit nahe beieinander platziert.

Auch hier wurde nicht nach einem im Voraus definierten Themenkatalog gruppiert, sondern in zahlreichen Durchläufen wurden einzelne Anliegen neu gruppiert und ausgerichtet. Bei der Anordnung wurde primär auf inhaltliche Nähe geachtet und erst sekundär auf die Abhängigkeiten der Anliegen untereinander. Wenn zum Beispiel die vorgezogene Sanierung des Rollmaterials verlangt wurde, um die Konjunktur zu stärken, so wurde das Anliegen «Modernisierung des Rollmaterials vorwegnehmen» in der Nähe anderer Rollmaterial-Anliegen platziert und erst in zweiter Linie in der Nähe des Themas Konjunktur.

Die Pfeile zwischen den Anliegen sind auf Grund der Codierung der einzelnen Vorstösse entstanden und zeigen die Argumentationen, wie sie in den Vorstössen vorgebracht worden sind. Die Pfeile können als «... um zu ...» gelesen werden: z.B. Verlagerung Strasse – Schiene/öV fördern/sicherstellen um Kyoto Ziel zu erreichen (vgl. oben links in Abbildung 1, Anhang 1). Das Anliegen am Pfeilanfang wird verfolgt, um das Anliegen an der Pfeilspitze zu realisieren. Ob dabei das Anliegen an der Pfeilspitze lediglich zur Begründung des anderen Anliegen dient, oder ob es das eigentliche Kernanliegen darstellt, kann aus der Analyse nicht geschlossen werden.

Zeigen viele Pfeile auf ein Anliegen, so bedeutet dies, dass viele Anliegen mit dem Argument vorgebracht wurden, diese würden zur Erreichung des erstgenannten Anliegens beitragen. Beispielsweise zeigen viele Pfeile auf das Anliegen «Verlagerung Strasse-Schiene/öV fördern/sicherstellen». Das heisst, dass bei vielen Anliegen mit dem Argument geworben wurde, einen Beitrag zur Förderung oder Sicherstellung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu leisten. Ob dies mit wenigen Vorstössen (z.B. beim Anliegen «Zu billiger/unrechtmässiger Immobilien-/Landverkauf verhindern/überprüfen») oder mit sehr vielen Vorstössen (z.B. beim Anliegen «Arbeitsplätze schaffen/erhalten») erfolgte, kann aus der Anzahl Pfeile nicht geschlossen werden.

In einem nächsten Schritt wurden die so entstandenen Gruppen von Anliegen farblich markiert und benannt. Damit ergibt sich eine «Landkarte» mit 29 Themenfeldern, zu welchen parlamentarische Vorstösse eingereicht wurden. Die Themenkarte ist in Abbildung 2 und Abbildung 3 in Anhang 2 dargestellt. Auf dieser aggregierten Stufe wurde nun die Anzahl Vorstösse ausgezählt. Damit kann dargestellt werden, wie viele Vorstösse Anliegen aus einem bestimmten Themenfeld beinhalten. Die 29 Themenfelder wurden anschliessend gemäss ihrer inhaltlichen Nähe zu acht Gruppen zusammengefasst (vgl. Tabelle 3).

Schliesslich wurden Ergebnisse für einzelne Parteien und Phasen ausgewertet. Dabei wurden zum einen Landkarten der Anliegen für jede Phase bzw. jede Partei erstellt (vgl. Anhang 2 und Anhang 3). Zum anderen wurde für jede Partei und jede Phase die Anzahl der Vorstösse in den einzelnen Themenfeldern und Gruppen berechnet (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5).

3 Anliegen der Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Untersuchung beschrieben. Als erstes wird ein genereller Blick auf die Anliegen der Parlamentarierinnen und Parlamentarier geworfen, anschliessend werden die Ergebnisse differenziert nach Phase und Partei betrachtet.

Die Datenauswertung führte zu 276 Anliegen in direktem oder indirektem Zusammenhang mit der SBB, die zwischen 1996 und 2009 in Form parlamentarischer Vorstösse vorgebracht wurden. Sämtliche Anliegen sind in Abbildung 1 in Anhang 1 aufgeführt.

Wie oben erläutert, wird auf eine vertiefte quantitative Auswertung auf Stufe der einzelnen Anliegen verzichtet. Drei einzelne Anliegen wurden aber derart oft vorgebracht, dass sie an dieser Stelle speziell erwähnt seien:

- Verlagerung Strasse-Schiene/ öV fördern/ sicherstellen (in 24 Vorstössen genannt, oben rechts in Anhang 1);
- Arbeitsplätze schaffen/ erhalten (in 21 Vorstössen, Mitte);
- Grenz-/Randregionen fördern/ Ausgleich zwischen den (Sprach-) Regionen (in 21 Vorstössen, Mitte links).

Diese drei Anliegen wurden in 50 der 173 Vorstösse vorgebracht oder dienten der Begründung anderer Anliegen, wie nachfolgend erläutert wird.

Das Netzwerk in Abbildung 1 in Anhang 1 zeigt einige Anliegen, die oft als Begründung für andere Anliegen vorgebracht wurden. Drei davon sind die am häufigsten genannten Anliegen Verlagerung, Arbeitsplätze und Randregionen. Auf das Anliegen der Verlagerung zeigen Verbindungen aus vielen anderen Bereichen des Netzwerks, es diente also als Begründung für sehr unterschiedliche Anliegen. Das zweite Anliegen ist «Arbeitsplätze schaffen/ erhalten». Auch dieses Anliegen weist Verbindungen aus vielen anderen Bereichen auf, d.h. sehr viele Anliegen wurden mit dem «Endziel» Arbeitsplätze zu schaffen oder zu erhalten begründet. Eine sehr enge Verbindung weist das Thema Arbeitsplätze zum Anliegen «Grenz-/Randregionen fördern/ Ausgleich zwischen den (Sprach-) Regionen» auf. In der Hälfte aller Vorstösse, die das Anliegen Arbeitsplätze adressierten, ist dieses zusammen mit dem Anliegen der Förderung von Grenz- und Randregionen vorgebracht worden. Die Förderung der Grenz- und Randregionen wurde aber auch zur Begründung zahlreicher anderer Anliegen verwendet.

Weitere Anliegen, mit denen andere Anliegen begründet werden, sind die Senkung bzw. nicht Erhöhung der Billettpreise im Personenverkehr (Mitte oben). Im Güterverkehr sind es die Anliegen «Verluste der SBB Cargo/ im Güterverkehr erklären/ stoppen» und «Verkauf der SBB-Beteiligungen an Cargo Domizil an Transvision verhindern/ regeln». Und im Themenbereich Wettbewerb (unten rechts) sind es die Anliegen «Gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle schaffen/ sicherstellen» und «SBB für internationalen Wettbewerb fit machen».

Das Anliegen «Bundesmittel erhöhen/ einsetzen» (oben links) ist dagegen Ursprung vieler Pfeile. Das heisst, es diente als Ausgangspunkt zahlreicher anderer Forderungen.

Tabelle 3 zeigt die Anzahl Vorstösse in den einzelnen Themenfeldern und Gruppen. Da ein Vorstoss auch Anliegen aus mehreren Themenfeldern beinhalten kann, entspricht die Zahl der Vorstösse je Gruppe nicht zwingend der Summe der Vorstösse der entsprechenden Themenfelder. So sind beispielsweise 36 Vorstösse aus der Gruppe Umwelt eingereicht worden. In diesen 36 Vorstössen wurden aber 40-mal die entsprechenden Themenfelder adressiert.

Gruppe /Themenfeld x	#Vorstösse	Gruppe /Themenfeld	#Vorstösse
Angebot P	20	Bundesmittel	10
Preise P	10	Governance der Bahn	20
Qualität/Service Public	9	Kosten/Verantwortlichkeiten	23
Personenverkehr	33	Politische Werbung	5
Adtranz	1	Wettbewerb International	16
Cargo Domizil	6	Wettbewerb National	24
Flächendeckende Versorgung G	11	Wettbewerb unter Staatsbetrieben	6
Tarife G	9	Steuerung/Regulierung	78
Verluste bei Cargo	15	Lärmschutz	5
Güterverkehr	32	Umweltschutz	10
Infrastruktur(-ausbau)	15	Verlagerung	25
Rollmaterial	5	Umwelt	36
Infrastruktur & Rollmaterial	20	Konjunktur	4
Immobilien	10	(Rand-) Regionen	22
Arbeitsplätze	23	Strasse	7
Betriebsstätten	8	Weitere	32
Löhne/Anstellungsbedingungen	11	Insgesamt	173
MA-Anliegen	3		
Pensionskasse	2		
Arbeit	41		

Tabelle 3:
Anzahl Vorstösse in den
Themenfeldern.

Am meisten Vorstösse /Anliegen wurden in den Themenfeldern «Verlagerung», «Wettbewerb National», «Arbeitsplätze» und «Kosten/Verantwortlichkeiten» eingereicht. Auf der Stufe Gruppe verzeichnet «Steuerung/Regulierung» die meisten Vorstösse, gefolgt von den Gruppen «Arbeit» und «Umwelt». In den Gruppen «Personenverkehr» und «Güterverkehr» wurden in etwa gleich viele Vorstösse eingereicht.

3.1 Anliegen nach Phase

Um die Veränderung der politischen Interessen im Zeitverlauf analysieren zu können, sind die Vorstösse und damit die darin enthaltenen Anliegen drei Phasen der Bahngeschichte Schweiz zugeordnet worden:

- Phase 1: Von der Revision des Eisenbahngesetzes⁵ bis und mit Inkrafttreten der Bahnreform 1⁶ und dem Start des FinöV-Fonds⁷ (1996–1998),
- Phase 2: Bahnreform 1 und FinöV bis Vorlage und Rückweisung der Bahnreform 2⁸ (1999–2005),
- Phase 3: seit Vorlage und Rückweisung der Bahnreform 2 bis Ende 2009 (2006–2009).

Die entsprechenden Grafiken finden sich in Anhang 3, die Auszählung der Vorstösse je Themenfeld und Gruppe in Tabelle 4. In Tabelle 4 wird für jedes Themenfeld und jede Gruppe die Anzahl Vorstösse pro Phase sowie deren Anteil über alle drei Phasen hinweg angegeben. Beispielsweise wurden in der ersten Phase (1996–1998) in acht Vorstössen Anliegen aus dem Themenfeld «Angebot P» adressiert. Diese acht Vorstösse machen 40 Prozent aller Vorstösse mit Anliegen aus diesem Themenfeld aus.

Insgesamt wurde rund ein Drittel aller Vorstösse in der ersten Phase, die Hälfte der Vorstösse in der zweiten und ein Fünftel in der dritten Phase eingereicht. Auffallend ist, dass in der mittleren Phase die meisten Themenbereiche mehrfach adressiert wurden, während in den beiden anderen Phasen in einigen Themenbereichen keine oder fast keine Anliegen formuliert wurden. In der ersten Phase sind es die Themenfelder «Adtranz», «Konjunktur», «Pensionskasse», «Strasse» und «Bundesmittel», zu welchen keine Anliegen formuliert wurden. Die ersten drei sind Themen mit einem

⁵ Eisenbahngesetz, Änderung vom 24. März 1995, BBl 2 1995 442.

⁶ Schweiz. Bundesrat (1997).

⁷ Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998, AS 1999 741.

⁸ Schweiz. Bundesrat (2005).

Bezug zu aktuellen Geschehnissen aus anderen Phasen. Die Ereignisse rund um Cargo Domizil sorgten dafür in der ersten Phase für zahlreiche Vorstösse, auch zu Fragen der Verantwortlichkeit. Am meisten Vorstösse wurden in dieser Phase zu den drei Themenfeldern «Angebot P», «Governance der Bahn» und «Wettbewerb National» lanciert. Beim nationalen Wettbewerb zielten viele Anliegen auf eine Verbesserung der Situation der SBB, um diese mit anderen Wettbewerbspartnern gleichzustellen. Zahlreiche verschiedene Anliegen sind auch in den Bereichen internationaler Wettbewerb sowie Wettbewerb unter Staatsbetrieben zu finden. Bei den Gruppen wurden mit Abstand am meisten Anliegen in der Kategorie «Steuerung/Regulierung» eingereicht, dann folgen die Gruppen «Personenverkehr» und «Arbeit».

Themenfeld/Kategorie	1996–1998		1998–2005		2006–2009	
Angebot P	8	40%	7	35%	5	25%
Preise P	2	20%	1	10%	7	70%
Qualität/Service Public	3	33%	5	56%	1	11%
Personenverkehr	12	36%	12	36%	9	27%
Adtranz	–	–	1	100%	–	–
Cargo Domizil	6	100%	–	–	–	–
Flächendeckende Versorgung G	2	18%	8	73%	1	9%
Tarife G	2	22%	5	56%	2	22%
Verluste bei Cargo	2	13%	7	47%	6	40%
Güterverkehr	9	28%	15	47%	8	25%
Infrastruktur(-ausbau)	4	27%	8	53%	3	20%
Rollmaterial	1	20%	2	40%	2	40%
Infrastruktur & Rollmaterial	5	25%	10	50%	5	25%
Immobilien	4	40%	5	50%	1	10%
Arbeitsplätze	7	30%	10	43%	6	26%
Betriebsstätten	3	38%	3	38%	2	25%
Löhne/Anstellungsbedingungen	3	27%	8	73%	–	–
MA-Anliegen	1	33%	2	67%	–	–
Pensionskasse	–	–	1	50%	1	50%
Arbeit	12	29%	22	54%	7	17%
Bundesmittel	–	–	3	30%	7	70%
Governance der Bahn	10	50%	8	40%	2	10%
Kosten/Verantwortlichkeiten	6	26%	12	52%	5	22%
Politische Werbung	2	40%	3	60%	–	–
Wettbewerb International	6	38%	7	44%	3	19%
Wettbewerb National	10	42%	10	42%	4	17%
Wettbewerb unter Staatsbetrieben	4	67%	2	33%	–	–
Steuerung/Regulierung	27	35%	34	44%	17	22%
Lärmschutz	2	40%	1	20%	2	40%
Umweltschutz	1	10%	2	20%	7	70%
Verlagerung	6	24%	10	40%	9	36%
Umwelt	8	22%	13	36%	15	42%
Konjunktur	–	–	–	–	4	100%
(Rand-) Regionen	6	27%	12	55%	4	18%
Strasse	–	–	3	43%	4	57%
Weitere	6	19%	15	47%	11	34%
Insgesamt	54	31%	83	48%	36	21%

In der zweiten Phase wurden in sämtlichen Themenfeldern Anliegen formuliert, ausser in den beiden aktualitätsbezogenen Themen «Konjunktur» und «Cargo Domizil». Am häufigsten wurden Vorstösse in den Themenfeldern «Arbeitsplätze», «Kosten/Verantwortlichkeiten», «Wettbewerb National», «Verlagerung» und «(Rand-) Regionen» lanciert. Die Verluste bei SBB Cargo und die damit verbundenen Reorganisationsmassnahmen adressierten viele verschiedene Anliegen. Im Bereich der Governance der Bahn ging es vor allem um die Rollenklärung der einzelnen Akteure. Auch in der zweiten Phase beschäftigten sich viele Anliegen mit Fragen des Wettbewerbs. Anliegen zum nationalen Wettbewerb zielten jetzt aber primär auf die Verbesserung der Bedingungen für die Wettbewerber der SBB im Bahn-, Strom- und Immobilienmarkt. Auch in dieser Phase können am meisten Vorstösse der Gruppe «Steuerung/Regulierung» zugeordnet werden, allerdings ist der Abstand zu den nachfolgenden Gruppen «Arbeit», «Weitere» (insb. Randregionen) und «Güterverkehr» kleiner als in der ersten Phase.

Neben den aktualitätsbezogenen Themenfeldern «Adtranz» und «Cargo Domizil» waren in der dritten Phase auch keine Anliegen zu den Themen «Löhne/Anstellungsbedingungen», «MA-Anliegen», «Politische Werbung» und zum «Wettbewerb unter Staatsbetrieben» eingebracht worden. Relativ viele Vorstösse stammten dagegen aus den Themenfeldern «Preise P», «Bundesmittel», «Umweltschutz» und «Verlagerung». Darunter waren auch kritische Voten zur Verlagerung. Viele verschiedene Anliegen wurden in der dritten Phase in den Themenfeldern «Preise P» und «Umweltschutz» vorgebracht. Bei letzterem lag der Schwerpunkt auf den erneuerbaren Energien.

Vergleicht man die drei Phasen miteinander, so können einige Themenfelder als eigentliche «Dauerbrenner» identifiziert werden. In allen drei Phasen, adressierten relativ viele Anliegen die Themen «Verlagerung», «Arbeitsplätze», «Randregionen», «Angebot P» und «Kosten/Verantwortlichkeit», zum Teil aber mit unterschiedlichen Inhalten oder unterschiedlichen Absichten. So wurde beispielsweise das Thema «Verlagerung» in der ersten Phase primär von Anliegen aus den Bereichen «Angebot» und «Cargo Domizil» als Begründung verwendet. In der zweiten Phase waren es die Reorganisationsmassnahmen der SBB Cargo und der Fall Adtranz, in deren Zusammenhang auf die Verlagerung verwiesen wurde. Und in der dritten Phase waren es viele verschiedene Anliegen, die in diesem Zusammenhang vorgebracht wurden.

Andere Themenfelder hatten in einer bestimmten Phase Hochkonjunktur. Das heisst, dass sie in mehreren Phasen auftauchten und relativ viele Vorstösse beinhalten, aber in einer Phase deutlich mehr Vorstösse aufweisen als in den anderen. In der ersten Phase traten drei Themen aus der Gruppe «Steuerung/Regulierung» im Vergleich zu den anderen Phasen deutlich häufiger auf. Es waren dies «Governance der Bahn», «Wettbewerb National» und «Wettbewerb unter Staatsbetrieben». Die Themenfelder «Flächendeckende Versorgung», «Löhne/Anstellungsbedingungen», «MA-Anliegen» und «Politische Werbung» wurden verhältnismässig oft in der zweiten Phase aufgegriffen. In der dritten Phase hatten die Themen «Preise P», «Verluste bei Cargo» und «Umweltschutz» Hochkonjunktur.

3.2 Anliegen nach Partei

Die Anliegen der analysierten Parteien sind in den Abbildungen in Anhang 4 wiedergegeben, die Ergebnisse der Auszählung der Vorstösse nach Parteien zeigt untenstehende Tabelle 5.

Die Grafiken in Anhang 4 und die Tabelle 5 machen deutlich, dass sich die Anliegen der Parteien auf bestimmte Themenfelder konzentrieren. Hatten zwei oder mehr Parteien Anliegen in demselben Themenfeld vorgebracht, so bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass deren Anliegen in dieselbe Richtung zielten. So adressierte beispielsweise ein Anliegen der SVP im Themenfeld «Preise P» die Überprüfung bzw. Erhöhung des Preises für das Halbtax-Abonnement, während alle anderen Parteien primär Anliegen zur Preissenkung vorbrachten.

Mit 60 Vorstössen reichte die SP am meisten und beinahe doppelt so viele Geschäfte ein, wie die CVP, welche mit 32 Vorstössen die zweitaktivste Partei war. Die drei anderen analysierten Parteien, Grüne, FDP und SVP, reichten jeweils zwischen 17 und 20 Vorstösse ein. Weitere Parteien und Kommissionen waren für insgesamt 25 Vorstösse verantwortlich.

Bei den Grünen adressierte mehr als Hälfte aller untersuchten Vorstösse Anliegen aus der Gruppe Umwelt. Die Themenfelder «Umweltschutz» und «Verlagerung» bildeten einen klaren Schwerpunkt Grüner Vorstösse. Die Grünen platzierten aber auch in sehr vielen anderen Themenfeldern Anliegen. Vergleichsweise wenig Vorstösse wurden von den Grünen zu Themen aus der Gruppe «Steuerung/Regulierung» eingereicht.

Obwohl die SP als einzige Partei Anliegen in allen Themenfeldern vorbrachte, weist auch sie klare Schwerpunkte auf. SP-Vorstösse dominieren die Gruppen «Arbeit» und «Infrastruktur & Rollmaterial». Daneben adressierte sie vergleichsweise viele Anliegen in den Themenfeldern «Bundesmittel» und «Lärmschutz». Wie die FDP und die CVP brachte auch die SP relativ häufig Anliegen im Zusammenhang mit der Verlagerung vor.

Die CVP hatte einen Schwerpunkt bei Themen aus der Gruppe «Güterverkehr», insbesondere «Tarife G» und «Verluste bei Cargo». Weiter reichte die CVP im Vergleich mit den anderen Parteien viele Vorstösse mit Anliegen aus den Themenfeldern «Kosten/Verantwortlichkeiten» und «(Rand-)Regionen» ein.

Vergleichsweise viele Vorstösse der FDP adressierten Anliegen des nationalen und internationalen Wettbewerbs. Weitere Schwerpunkte der FDP-Vorstösse waren die Themenfelder «Verlagerung» und «Cargo Domizil».

Anliegen der SVP tauchen in Tabelle 5 in vergleichsweise wenig Themenfeldern auf. Als einzige Partei nahm sie in ihren Vorstössen keine Anliegen aus der Gruppe «Umwelt» auf. Bemerkenswert ist, dass die SVP im Gegensatz zu allen anderen Parteien, die drei häufigsten Anliegen nicht vorbrachte: «Verlagerung Strasse-Schiene/öV fördern/sicherstellen», «Arbeitsplätze schaffen/erhalten», «Grenz-/Randregionen fördern/Ausgleich zwischen den (Sprach-)Regionen». Verhältnismässig oft adressierte sie dagegen Anliegen aus den Themenfeldern «Kosten/Verantwortlichkeiten» und «Verluste bei Cargo».

Themenfeld/Kategorie	Grüne		SP		CVP		FDP		SVP		Div.	
Angebot P	3	15%	8	40%	2	10%	1	5%	3	15%	3	15%
Preise P	2	20%	3	30%	3	30%	–	–	1	10%	1	10%
Qualität/Service Public	1	11%	3	33%	2	22%	1	11%	1	11%	1	11%
Personenverkehr	4	12%	13	39%	7	21%	2	6%	3	9%	4	12%
Adtranz	–	–	1	100%	–	–	–	–	–	–	–	–
Cargo Domizil	1	17%	1	17%	1	17%	3	50%	–	–	–	–
Flächendeckende Versorgung G	3	27%	3	27%	2	18%	1	9%	1	9%	1	9%
Tarife G	–	–	1	11%	5	56%	2	22%	–	–	1	11%
Verluste bei Cargo	2	13%	2	13%	5	33%	1	7%	4	27%	1	7%
Güterverkehr	5	16%	6	19%	10	31%	5	16%	5	16%	1	3%
Infrastruktur(-ausbau)	1	7%	8	53%	1	7%	1	7%	2	13%	2	13%
Rollmaterial	1	20%	2	40%	2	40%	–	–	–	–	–	–
Infrastruktur & Rollmaterial	2	10%	10	50%	3	15%	1	5%	2	10%	2	10%
Immobilien	–	–	3	30%	1	10%	1	10%	1	10%	4	40%
Arbeitsplätze	3	13%	10	43%	6	26%	3	13%	–	–	1	4%
Betriebsstätten	2	25%	4	50%	1	13%	1	13%	–	–	–	–
Löhne/Anstellungsbedingungen	1	9%	6	55%	1	9%	1	9%	1	9%	1	9%
MA-Anliegen	–	–	2	67%	–	–	–	–	–	–	1	33%
Pensionskasse	–	–	1	50%	–	–	–	–	1	50%	–	v
Arbeit	5	12%	20	49%	7	17%	4	10%	2	5%	3	7%
Bundesmittel	1	10%	6	60%	1	10%	–	–	1	10%	1	10%
Governance der Bahn	–	–	7	35%	4	20%	3	15%	3	15%	3	15%
Kosten/Verantwortlichkeiten	1	4%	2	9%	7	30%	4	17%	5	22%	4	17%
Politische Werbung	–	–	1	20%	–	–	1	20%	2	40%	1	20%
Wettbewerb International	–	–	4	25%	4	25%	4	25%	1	6%	3	19%
Wettbewerb National	2	8%	3	13%	5	21%	8	33%	3	13%	3	13%
Wettbewerb unter Staatsbetrieben	–	–	1	17%	2	33%	–	–	2	33%	1	17%
Steuerung/Regulierung	4	5%	22	28%	14	18%	12	15%	12	15%	14	18%
Lärmschutz	1	20%	3	60%	1	20%	–	–	–	–	–	–
Umweltschutz	4	40%	4	40%	2	20%	–	–	–	–	–	–
Verlagerung	6	24%	7	28%	4	16%	7	28%	–	–	1	4%
Umwelt	9	25%	12	33%	7	19%	7	19%	–	–	1	3%
Konjunktur (Rand-) Regionen	–	–	2	50%	1	25%	–	–	–	–	1	25%
Strasse	3	14%	8	36%	8	36%	2	9%	–	–	1	5%
	2	29%	2	29%	1	14%	1	14%	1	14%	–	–
Weitere	4	13%	12	38%	10	31%	3	9%	1	3%	2	6%
Insgesamt	17	10%	60	35%	32	18%	20	12%	19	11%	25	14%

Tabelle 5:
Anzahl Vorstösse in den
Themenfeldern nach Partei.

4 Konklusionen

4.1 Resultate der Studie

Das Allzweckmittel staatliche Bahn

Die Analyse der parlamentarischen Vorstösse und Initiativen hat 276 Anliegen hervorgebracht. Viele Anliegen beschäftigten sich direkt mit dem Personen- oder Gütertransport bzw. den dafür notwendigen Voraussetzungen. Die Bahn wurde aber auch als Mittel zur Erreichung zahlreicher anderer (partikularer) Ziele eingesetzt. Tarife sollten gesenkt und Bahnwagen beschafft werden, um die Holzindustrie zu unterstützen, Schulklassen sollten vergünstigt zwischen den Sprachregionen Hin und Her befördert werden, um den Austausch zwischen den Regionen zu stärken, die Feinverteilung sollte nicht durch Cargo durchgeführt werden, um regionale Transportunternehmen zu schützen, die SBB sollte Massnahmen ergreifen, um die Reptilienfauna zu erhalten oder Rollmaterial sollte zur Ankurbelung der Konjunktur vorzeitig modernisiert werden.

Neben diesen und weiteren Einzelforderungen zielten zahlreiche Vorstösse und Initiativen auf den Erhalt bzw. die Schaffung von Arbeitsplätzen, oft zusammen mit dem Wunsch, die (Rand-) Regionen zu fördern. In seinen strategischen Zielen verlangte der Bundesrat von der SBB denn auch, die Anliegen der Regionen «im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten» zu berücksichtigen, in der neusten Ausgabe der strategischen Ziele jedoch ohne die explizite Erwähnung der «angemessenen Verteilung der Arbeitsplätze» (vgl. Schweiz. Bundesrat 2002b, 2007, 2010). Die Einschränkung auf «das betriebswirtschaftlich Mögliche» findet sich in den parlamentarischen Vorstössen nicht wieder.

Derartige Interessen, die nicht direkt mit dem Bahnfahren oder dem Gütertransport bzw. deren Voraussetzungen zu tun haben, finden sich in allen untersuchten Phasen und bei allen analysierten Parteien.

Divergierende Interessen

Wie bei den meisten politischen Themen verfolgten Politikerinnen und Politiker auch im Zusammenhang mit den SBB oft unterschiedliche Ziele. In zahlreichen Themenfeldern treffen gar divergierende Interessen aufeinander. So sahen die einen im Wettbewerb das Mittel, um die Bahn gegenüber der Strasse konkurrenzfähig zu machen (Ip. 09.3132), die anderen befürchteten, der Wettbewerb würde über die Löhne ausgetragen (Ip. 04.3204). Eine Gruppe wollte die Erhöhung der Gütertarife vermeiden, um die Verlagerung nicht zu gefährden (D.EA 00.1126), die andere Gruppe verlangte von der SBB kostendeckende Tarife, um die Defizite im Cargo-Bereich zu reduzieren (Ip. 05.3742). Die einen wollten subventionieren (Ip. 05.3907), die anderen damit aufhören (Ip: 08.3077). Oder, die einen wollten eine Beteiligung von DB/BLS Cargo an SBB Cargo verhindern (Ip. 09.3132), die anderen wollten sogar eine Fusion von SBB Cargo und BLS Cargo prüfen (Po. 08.3211). Einerseits sollte die Konsolidierung durch die SBB fortgesetzt werden, um diese fit für den internationalen Wettbewerb zu machen (Po. 08.3763), andererseits sollte die dominierende Stellung der SBB reduziert werden, um den nationalen Wettbewerb zu fördern (Ip. 03.3051). Die Liste kontroverser Anliegen liesse sich verlängern.

Viele dieser divergierenden Interessen können parteipolitisch erklärt werden. Einige reflektieren aber auch den Zeitgeist, d.h. die politischen Anliegen hatten sich im Verlaufe der Zeit verändert. Deutlich wird dies am Beispiel der Billettpreise. Wurden in den ersten beiden Phasen nur Anliegen zur Senkung der Preise vorgebracht, so tauchten in der dritten Phase auch Forderungen nach Preiserhöhungen und -differenzierungen auf.

Tagesaktualitäten und Dauerbrenner

Die vergleichende Analyse der Anliegen nach Phasen hat gezeigt, dass drei Gruppen von Anliegen unterschieden werden können. Erstens tauchten gewisse Anliegen nur in einer Phase auf,

lösten dabei aber meist etliche Vorstösse aus. Diese kurzlebigen Anliegen standen im Zusammenhang mit aktuellen Ereignissen (u.a. aus den Themenfeldern ‹Adtranz›, ‹Cargo Domizil›, ‹Konjunktur›). Zweitens gibt es Themen, zu denen in mehreren Phasen Anliegen formuliert wurden und bei denen die Anzahl Vorstösse stark zwischen den Phasen variiert. Diese mittelfristigen Anliegen griffen grössere Themen auf (u.a. aus ‹Verluste bei Cargo›, ‹Governance der Bahn›, ‹Wettbewerb unter Staatsbetrieben›). Und drittens gibt es Dauerbrenner, die Grundanliegen verkörpern und immer wieder auftauchten (u.a. aus ‹Arbeitsplätze›, ‹Verlagerung›, ‹(Rand-) Regionen›). Diese Themen weisen in allen Phasen relativ viele Vorstösse auf. Es ist zu vermuten, dass diesen Dauerbrennern auch in Zukunft politische Beachtung geschenkt wird.

Parteithemen und Partikularinteressen

Bei der Auswertung nach Parteien ist zum einen festzustellen, dass diese sich auch im Zusammenhang mit der Bahn ihren angestammten Themen widmeten: die Grünen dem Umweltschutz, die SP den Arbeitnehmenden oder die FDP dem Wettbewerb. Daneben gab es zahlreiche Anliegen, die nicht parteipolitisch motiviert zu sein scheinen. Dazu gehören das Angebot und die Preise/Tarife im Personen- und Güterverkehr oder Anliegen aus dem Themenfeld ‹(Rand-) Regionen›. Diese Anliegen scheinen die Politikerinnen und Politiker meist als Vertreter einer Region oder als Vertreter einer spezifischen Interessengruppe vorgebracht zu haben.

4.2 Konsequenzen für das Management der SBB

Politik sieht SBB als staatliches Instrument und nicht als gewinnorientiertes, privatwirtschaftliches Unternehmen

In keinem der 173 Vorstösse bzw. Initiativen wurde vom SBB-Konzern mehr Gewinn, ein grösserer Cash-Flow, die Verbesserung des Deckungsbeitrags, die Erhöhung des Returns on Investment oder dergleichen gefordert. Einzig im Güterverkehr wurden die anhaltenden Verluste thematisiert. Gewinn oder Return on Investment, die klassischen Zielgrössen privatwirtschaftlicher Unternehmen, sind Konzepte, welche Politikerinnen und Politiker in ihren Anliegen im Zusammenhang mit der SBB nicht thematisieren. Die Politik erwartet von der SBB keinen Gewinn. Dies wurde auch in den Interviews bestätigt.

Die Politik verfolgt mit der SBB ein viel breiteres Zielspektrum. Die SBB wird als wesentlich mehr als ‹nur› ein Transportunternehmen wahrgenommen. Sie ist ein staatliches Instrument zur Verfolgung vielfältigster politischer (Partikular-) Interessen (vgl. u.a. Edeling, et al., 2004).

Angesichts dieser Ergebnisse ergeben sich für das Auftreten der SBB – allenfalls auch für die KTU – gegenüber der Politik, und damit auch gegenüber der Öffentlichkeit, zwei Möglichkeiten. Sie kann entweder diese politische Sichtweise auf das eigene Unternehmen als gegeben akzeptieren und ihre Kommunikation dementsprechend anpassen. Das heisst, sie kann verstärkt über Ergebnisse in politisch relevanten Themenfeldern berichten, beispielsweise über den Beitrag der SBB zur Ansiedlung neuer Arbeitsplätze in Randregionen. Oder sie kann versuchen, die Perspektive der Politik zu korrigieren, indem sie sich (weiterhin) darum bemüht, als primär betriebswirtschaftlich handelndes Unternehmen gesehen zu werden. Während die erste Variante die Gefahr einer verstärkten politischen Einmischung in operative Angelegenheiten mit sich bringt, stellt sich bei der zweiten Variante die Frage der Erfolgsaussicht. Vieles deutet darauf hin, dass es eben gerade die nicht-betriebswirtschaftlichen Aspekte eines staatlichen Unternehmens sind, welche das Interesse der Politik auf sich ziehen. Die SBB kann somit davon ausgehen, dass gewisse Anliegen der Politik bei der Beurteilung und Steuerung der SBB immer eine grosse Rolle spielen werden. Dazu gehören sicherlich regionale Aspekte, insbesondere auch Arbeitsplätze.

Politische Einflussnahme erfolgt unabhängig von der Steuerungslogik der einzelnen Geschäftsbereiche

Gemäss den Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB wird in den nicht abgeltungsberechtigten Geschäftsbereichen ein eigenwirtschaftliches Angebot bzw. ein angemessener Gewinn angestrebt. In Ausnahmefällen sollen spezifische Leistungen im Güterverkehr von der öffentlichen Hand bestellt und abgegolten werden (Schweiz. Bundesrat, 2002a, 2006b). Um dies zu erreichen, hat die SBB im Personenfernverkehr, im Güterverkehr und im Geschäftsbereich Immobilien ein marktorientiertes Angebot nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu erbringen. Andere Anliegen, wie die Berücksichtigung der Regionen, sollen im Rahmen der «betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten» der SBB verfolgt werden (vgl. Schweiz. Bundesrat 2002b, 2007, 2010). Damit werden in diesen Geschäftsbereichen betriebswirtschaftliche vor politische Argumente gestellt.

Wie gezeigt werden konnte, wurden jedoch in allen Geschäftsbereichen politische Forderungen aufgestellt, welche den betriebswirtschaftlichen Entscheidungsspielraum einschränken, und es ist zu erwarten, dass ihre Erfüllung oftmals zu betriebswirtschaftlich nicht optimalen Lösungen führen würde. Somit stellt sich die Frage, wer die Kosten für diese betriebswirtschaftlich suboptimalen Lösungen trägt.

Nach dem Verursacherprinzip müsste die Politik, und damit die öffentliche Hand, die Kosten der politischen Einflussnahme tragen. Was die SBB nicht aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen macht, bestellt die Politik und zahlt dementsprechend dafür. Die Politik könnte selber entscheiden, ob sie Forderungen in primär nach betriebswirtschaftlichen Kriterien geführten Geschäftsbereichen einbringen und für deren Erfüllung bezahlen möchte. Die Erfüllung der Forderung, Arbeitsplätze im Güter- oder Personenfernverkehr an einem bestimmten Standort zu erhalten, wäre damit direkt mit Kosten für die öffentliche Hand verbunden.

Ein anderer Ansatz bestünde darin, sich einzugestehen, dass die Politik über verschiedene Wege, u.a. über den Trassenpreis oder die Abschöpfung des Immobiliengewinns, die Ergebnisse aller SBB-Geschäftsbereiche massgeblich beeinflusst. Faktisch werden dadurch Gewinne bzw. Verluste der SBB oder einzelner Geschäftsbereiche politisch mitbestimmt. Mit den heutigen Mitteln der öffentlichen Hand erkauft sich die Politik in dieser Logik bereits heute das Mitspracherecht in allen Geschäftsbereichen. Ob der Preis stimmt, ist eine andere Frage.

In der Praxis wird wohl auch in Zukunft eine Mischung der beiden obigen Ansätze vorzufinden sein. Es wird weiter vorgegeben, die Geschäftsergebnisse im Personenfernverkehr, Güterverkehr und Immobilienbereich seien nicht politisch bestimmt, man ist sich aber bewusst, dass sich die Politik dennoch nicht aus diesen Geschäftsbereichen verabschieden wird. Für die SBB stellt sich damit die Frage, inwiefern die Erfüllung politischer Forderungen in diesen Geschäftsbereichen durch die öffentliche Hand abgegolten wird. Gelingt es ihr aufzuzeigen, welche Zusatzkosten mit einem Anliegen verbunden sind, und gelingt es ihr, für diese Zusatzkosten auch Zusatzmittel von der Politik zu erhalten?

4.3 Weiterer Forschungsbedarf

Die vorliegende Studie zeigt die Anliegen und Forderungen von Parlamentarierinnen und Parlamentariern gegenüber der SBB. Aus wissenschaftlicher Sicht stellt sich die Frage, inwiefern diese Ergebnisse und Erkenntnisse auf andere Unternehmen im Besitz der öffentlichen Hand übertragen werden können. Sind die politischen Anliegen gegenüber Post, Swisscom, RUAG oder Skyguide in ihrer Vielfalt und Richtung vergleichbar? Wie lassen sich allfällige Gemeinsamkeiten oder Unterschiede erklären? Können Unterschiede durch entsprechende Management-Entscheidungen in den Unternehmen erklärt werden oder sind sie Ergebnis des Marktumfeldes? Untersuchungen wie die vorliegende zu anderen öffentlichen Unternehmen und vergleichende Studien können wichtige Hinweise zur Beantwortung dieser Fragen liefern.

Diese Untersuchung schaffte einen Überblick über die Anliegen im politischen Umfeld der SBB. Dabei stützte sie sich auf parlamentarische Vorstösse und Initiativen und analysierte die darin vorgebrachten Anliegen. Nicht im Fokus der Studie waren Fragen nach der Wirkung der Politik auf die SBB. Es wurde weder analysiert, ob die Vorstösse und Initiativen überhaupt überwiesen wurden, wie der Bundesrat darauf reagierte, oder welche Aktivitäten sie auslösen, noch wurde die Bedeutung der parlamentarischen Vorstösse und Initiativen im Vergleich mit anderen Wegen der politischen Steuerung der SBB untersucht.

Auch zur Schliessung dieser Lücken sind weitere Forschungsarbeiten notwendig. Der in dieser Arbeit betrachtete Zeitraum beinhaltet mehrere institutionelle Veränderungen. Insbesondere wurde die Beziehung zwischen Politik und SBB neu geregelt und der Politik wurden neue Instrumente (Leistungsauftrag, Zahlungsrahmen, strategische Ziele) zur politischen Steuerung zur Verfügung gestellt. Die Auswirkungen dieser Veränderungen sind nicht untersucht worden. Es ist zu erwarten, dass gewisse Anliegen nicht mehr in Vorstössen und Initiativen, sondern beispielsweise im Rahmen der Debatte um den Leistungsauftrag vorgebracht werden. Damit hätte sich auch die Bedeutung der Vorstösse und Initiativen zur politischen Beeinflussung der SBB durch die neuen Instrumente verändert. Beides sind Vermutungen, die es in weiteren Studien zu prüfen gilt.

5 Verzeichnisse /Anhang

Quellen

- Bogumil, J. (2003). Politische Rationalität im Modernisierungsprozess. In K. Schedler & D. Kettiger (Hrsg.), *Modernisieren mit der Politik: Ansätze und Erfahrungen aus Staatsreformen* (S. 15–42). Bern: Haupt.
- Brämer, P., Gischer, H., Pfungsten, A., & Richter, T. (2010). Der öffentliche Auftrag der deutschen Sparkassen aus der Perspektive des Stakeholder-Managements. *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, 33(4), 311–332.
- Brunsson, N. (1994). *The Organization of Hypocrisy: Talk, Decisions, and Actions in Organizations*. Chichester: Wiley.
- Bundesgesetz über die Bundesversammlung (Parlamentsgesetz, ParlG) vom 13. Dezember 2002, SR 171.10.
- Bundesministerium für Finanzen. (2009). Grundsätze guter Unternehmens- und Beteiligungsführung im Bereich des Bundes. Berlin.
- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101 (Stand am 7. März 2010).
- Edeling, T. (2002). Stadtwerke zwischen Markt und Politik. *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, 25(2), 127–139.
- Edeling, T., Stölting, E., & Wagner, D. (2004). *Öffentliche Unternehmen zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Verwaltung: eine empirische Studie im Feld kommunaler Versorgungsunternehmen*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Boston: Pitman.
- Geschäftsreglement des Nationalrates (GRN) vom 3. Oktober 2003, SR 171.13.
- Geschäftsreglement des Ständerates (GRS) vom 20. Juni 2003, SR 171.14.
- Gordon, C. (2005). Transportation Policy in the European and American Unions compared Lessons in Transportation Federalism. *Public Works Management & Policy*, 9(4), 292–304.
- Huntington, S. P. (1952). The Marasmus of the ICC: The Commission, the Railroads, and the Public Interest. *The Yale Law Journal*, 61(4), 467–509.
- Lenk, T., & Rottmann, O. (2007). Public Corporate Governance in öffentlichen Unternehmen - Transparenz unter divergierenden Interessen. *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, 30(3), 344–356.
- Lodge, M. (2003). Institutional Choice and Policy Transfer: Reforming British and German Railway Regulation. *Governance: An International Journal of Policy and Administration*, 16(2), 159–178.
- Mayring, P. (2000). Qualitative Inhaltsanalyse. *Forum Qualitative Sozialforschung*, 1(2).
- Mayring, P. (2007). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken* (9. Aufl.). Weinheim: Deutscher Studien Verlag.
- Olsen, S. (2007). Fragmentation and coordination in the Scandinavian railway sector. *International Review of Administrative Sciences*, 73(3), 349–364.
- SBB AG. (2011). Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2010. Bern: Schweizerische Bundesbahnen AG.
- Schedler, K., Müller, R., & Sonderegger, R. (2011). *Public Corporate Governance – Handbuch für die Praxis*. Bern: Haupt.
- Schedler, K., & Proeller, I. (2010). *Outcome-Oriented Public Management: A Responsibility-Based Approach to the New Public Management*. Charlotte: Information Age Publishing.
- Schweiz. Bundesrat. (1997). Botschaft zur Bahnreform v. 13. November 1996. Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2002a). *Botschaft über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003–2006, den Zahlungsrahmen für die Jahre 2003–2006 und einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandssignalisierung (ETCS) sowie über den Rechenschaftsbericht der SBB AG für die laufende Leistungsvereinbarung*. (BBI 2002 3305). Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2002b). *Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB AG 2003–2006*. Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2005). Botschaft zur Bahnreform 2 v. 23. Februar 2005. Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2006a). *Bericht des Bundesrates zur Auslagerung und Steuerung von Bundesaufgaben (Corporate-Governance-Bericht)*. Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2006b). *Botschaft über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010 und den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Infrastruktur der SBB für die Jahre 2007–2010*. (BBI 2006 3817). Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2007). *Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB 2007–2010*. Bern.
- Schweiz. Bundesrat. (2010). *Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB 2011–2014*. Bern.
- Van Riesen, O. (2007). *Zur Leistungsfähigkeit des Regulierrungsstaates im Bahnsektor*. Berlin: LIT Verlag.
- Wilson, J. Q. (1989). *Bureaucracy: what government agencies do and why they do it*. New York: Basic Books.
- Yeung, R. L. K. (2005). Public enterprise governance – KCR corporation and its governance controversies. *Public Management Review*, 7(4), 565–587.

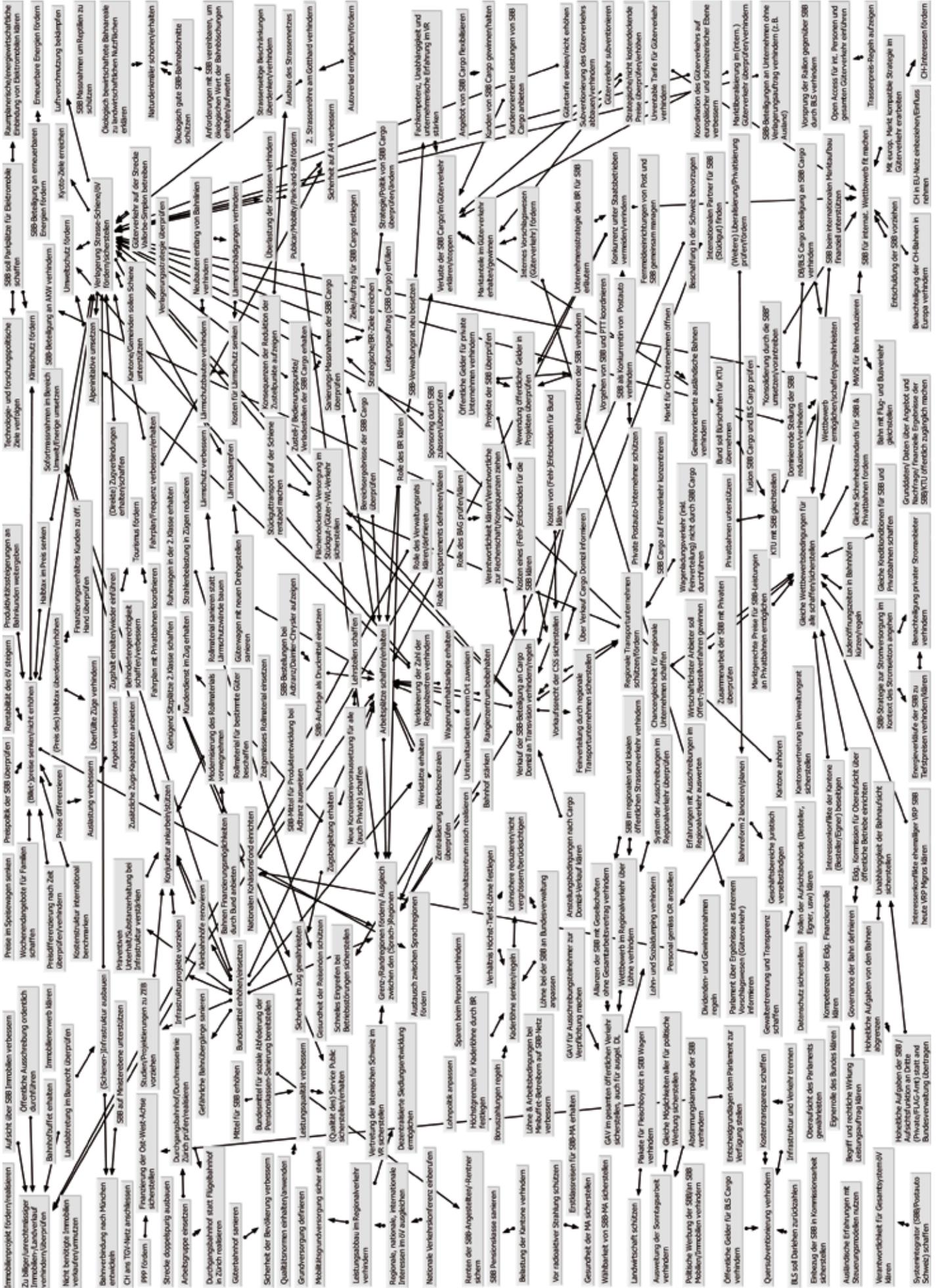
Anhang /Abbildungen

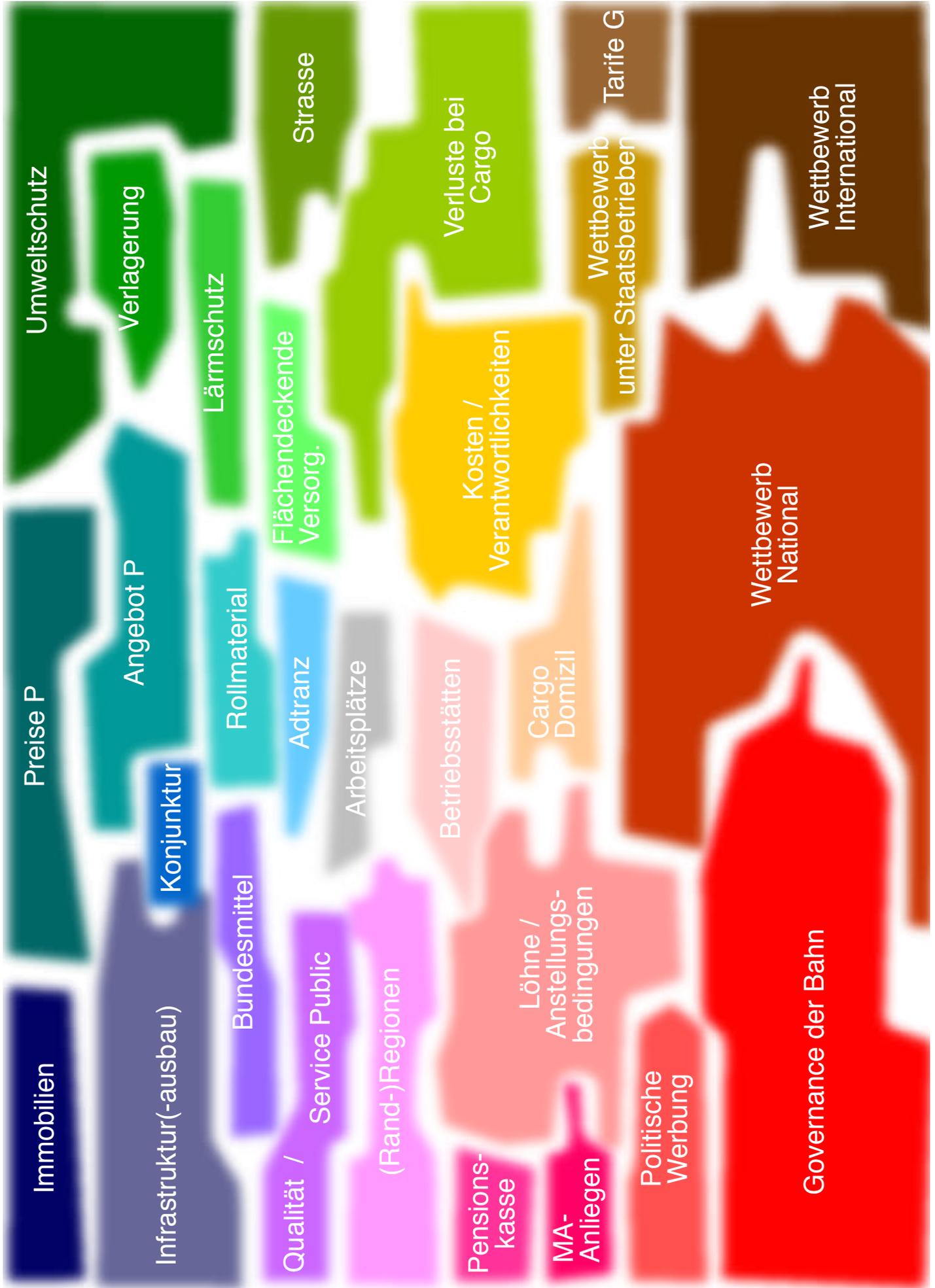
- Abbildung 1:
Übersicht über die Anliegen 23
- Abbildung 2:
Themenfelder 24
- Abbildung 3:
Anliegen in den Themenfeldern 25
- Abbildung 4:
Anliegen zwischen 1996–1998 26
- Abbildung 5:
Anliegen zwischen 1999–2005 27
- Abbildung 6:
Anliegen zwischen 2006–2009 28
- Abbildung 7:
Anliegen der Grünen ParlamentarierInnen 29
- Abbildung 8:
Anliegen der SP ParlamentarierInnen 30
- Abbildung 9:
Anliegen der CVP ParlamentarierInnen 31
- Abbildung 10:
Anliegen der FDP ParlamentarierInnen 32
- Abbildung 11:
Anliegen der SVP ParlamentarierInnen 33

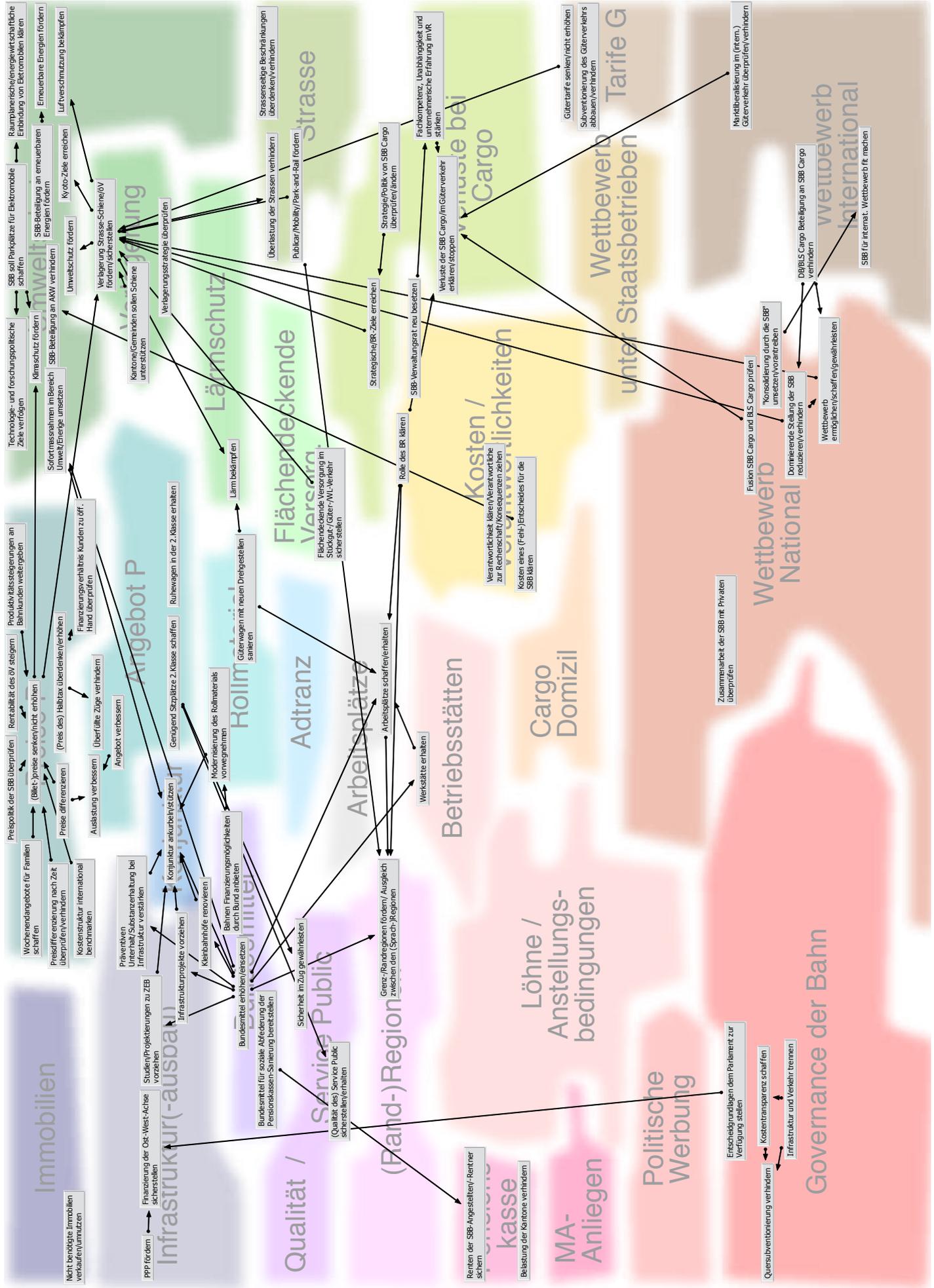
Tabellen

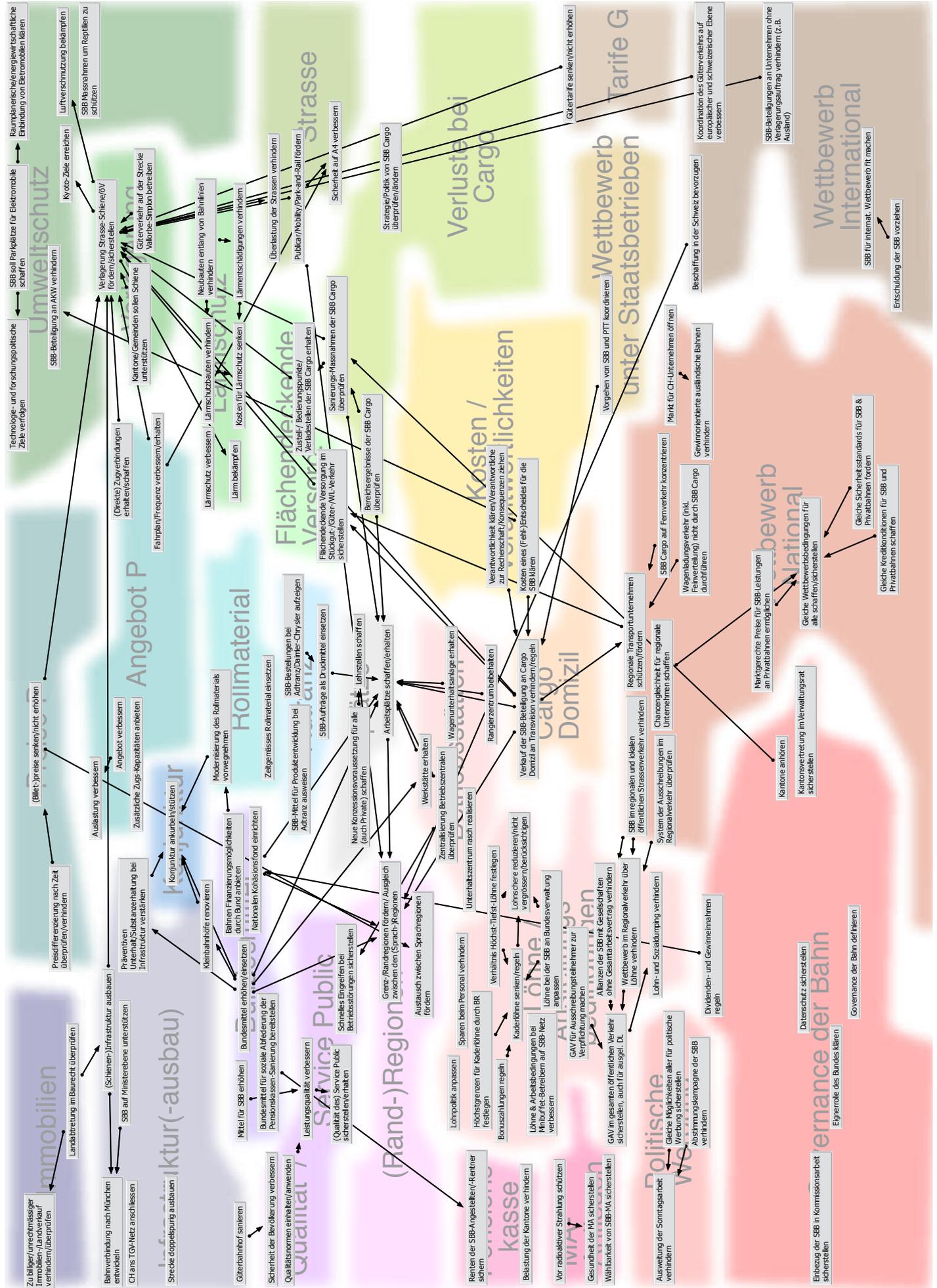
- Tabelle 1:
Zusammensetzung der ausgewerteten Vorstösse und Initiativen 8
- Tabelle 2:
Codierte Merkmale der Vorstösse und Initiativen 9
- Tabelle 3:
Anzahl Vorstösse in den Themenfeldern 12
- Tabelle 4:
Anzahl Vorstösse in den Themenfeldern nach Phase 13
- Tabelle 5:
Anzahl Vorstösse in den Themenfeldern nach Partei 16

Übersicht über die Anliegen © SBB Lab









SBB Lab



Universität St.Gallen

SBB Lab
an der Universität St.Gallen
Dufourstrasse 40a
9000 St.Gallen

Telefon +41 (0)71 224 25 25
Telefax +41 (0)71 224 25 36

www.sbb-lab.ch

