

Kratzer im gelben Lack

Autor(en): **Debrunner, Yvonne**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **45 (2018)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909651>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kratzer im gelben Lack

Die Postauto AG war ein Vorzeigunternehmen. Doch dann flog ein Subventionsskandal auf, wie ihn die Schweiz zuvor noch nie gesehen hatte. Noch ist die Sache nicht ausgestanden. Wie konnte es so weit kommen?

YVONNE DEBRUNNER

Das Postauto fährt über Bergpässe, in die hintersten Täler und abgelegenen Dörfer. Es fährt da hin, wo Bäcker, Metzger, Dorfläden und, ja, auch die Post schon längst ihre Tore geschlossenen haben. Ein Bus, wenn auch nur alle paar Stunden, gehört in der Schweiz zur Grundversorgung. Das gelbe Postauto ist Sinnbild des Service public. Es verbindet Dorf und Stadt, es hält gewissermassen das Land zusammen.

Doch der gelbe Lack hat Kratzer bekommen. Die Chauffeure in den hellgelben Hemden müssen den Passagieren nicht mehr nur erklären, wo sie aus- oder umsteigen müssen. Sie müssen ihnen erklären, weshalb ihr Arbeitgeber während Jahren Subventionen erschlichen hat. Durch Buchungstricks hat die Postauto AG systematisch Gelder verschoben, sodass die subventionierten Buslinien unrentabler erschienen, als sie es in Wirklichkeit waren.

Die Folge: Bund und Kantone zahlten fast zehn Jahre lang, von 2007 bis 2015, überhöhte Subventionen. 92 Millionen Franken lieferten sie zu viel ab, wie das Bundesamt für Verkehr berechnet hat. Einen Teil davon, 13,7 Millionen, hat das Bundesamt bereits bei einer früheren Korrektur zurückgefordert. Auch das restliche Geld will Postauto zurückzahlen.

Doch der Betrag könnte noch anwachsen. Laut dem Bundesamt für Verkehr bezog Postauto auch in den Jahren nach 2015, im Grunde bis heute, überhöhte Subventionen.

Geändert hat lediglich das Vorgehen. 2016 gab sich die Post eine Holdingstruktur. Deren Einheiten würden sich gegenseitig Leistungen zu überhöhten Preisen verrechnen,



Der Skandal ist ein Knick in der glänzenden Geschichte des Postautos und Post-Chefin Susanne Ruoff zog im Juni die Konsequenzen und quittierte ihren Job.
Bilder Keystone



kritisiert das Bundesamt. Ging es lediglich darum, die Subventionen mit einem subtileren Trick zu erschleichen?

Das sollen die laufenden Untersuchungen zeigen. Diesen Satz wiederholt die Post derzeit beinahe täglich. Die laufenden Untersuchungen sollen zeigen, ob die im Juni zurückgetretene Post-Chefin Susanne Ruoff und ihre Vorgänger untätig zusahen, während Millionen an Subventionen erschlichen wurden. Ob der entlassene Postauto-Chef ein Bauernopfer war. Und schliesslich: Weshalb all dies überhaupt geschah. Denn das Motiv ist bei diesem Fall das grösste Rätsel. Postauto betrog letztlich den eigenen Besitzer. Die erschlichenen Gelder blieben im Unternehmen. Wozu also das alles? Denkbar ist, dass die besseren Ergebnisse einigen Postauto-Kaderleuten etwas höhere Boni bescherten.

Doch der eigentliche Grund dürfte in der bizarren Doppelrolle des Unternehmens liegen. Postauto fährt von Dorf zu Dorf und erhält dafür Subventionen. Doch Postauto fährt auch mit Reisegruppen ins Burgund oder Pie-

mont, unterhält Busnetze in Frankreich oder investiert in das Veloleihsystem Publibike. Dafür erhält das Unternehmen keine Subventionen. Das Ziel ist nicht die Erschliessung von Dörfern, das Ziel sind da Gewinne.

Der entlassene Postauto-Chef sprach denn auch von «Zielkonflikten». Soll man so billig wie möglich von einem Dorf zum anderen fahren, um dem Steuerzahler nicht unnötig auf der Tasche zu sitzen? Oder soll man dort, wo es keinem richtig wehtut, bei den öffentlichen Geldern, zulangen, um expandieren und investieren zu können, um die internen Gewinnziele zu erreichen? Eigentlich ist die Antwort klar. Bevor Gewinne maximiert werden, müssen Subventionsbezüge minimiert werden. Doch die Existenz zwischen staatlichem Leistungsauftrag und Marktorientierung, die organisatorische Nähe dieser komplett gegensätzlichen Einheiten, dürfte diesbezüglich zu Verwirrung geführt haben.

YVONNE DEBRUNNER IST WIRTSCHAFTS-REDAKTORIN DER TAMEDIA-REDAKTION