

Freie Fahrt, weniger Steuern

Reiner Eichenberger und Mark Schelker

Das grösste Hindernis im Schweizer Verkehr sind die Milliarden vom Staat. Zwei Ökonomen weisen den Weg aus der Subventionsfalle.

Verkehrsstaus und Umweltbelastung einerseits – wachsende Steuerlast, kaum Wirtschaftswachstum und weit überhöhte Preise andererseits. Diese verkehrs- und wirtschaftspolitischen Misserfolge der Schweiz sind das Ergebnis der langjährigen Subventionspolitik, die den Verkehrsbereich mit gut 14 Mrd Franken zu einem der grössten staatlichen Budgetposten gemacht hat.



Verursacherprinzip für alle: Road-Pricing-Schranke in London.

Wirksame Reformen müssen dem engen Zusammenhang von Verkehrs- und Wirtschaftsproblemen gerecht werden: Es gilt, endlich das Verursacherprinzip durchzusetzen – und zwar für alle Verkehrsteilnehmer. Die Benutzer privater und öffentlicher Verkehrsmittel müssen die Kosten tragen, die sie verursachen. Mit den so gewonnenen Budgetmitteln können die Steuern massiv gesenkt und die Wirtschaft in Schwung gebracht werden.

Autofahrer verursachen bekanntlich grosse Umwelt-, Unfall-, und Staukosten, die nicht sie selbst, sondern andere tragen. Diese externen Kosten sind nichts anderes als eine implizite Subvention des privaten Verkehrs von jährlich je nach Schätzung 5 bis 8 Mrd Franken. Sie geben jedem einzelnen Autofahrer Anreize, mehr zu fahren und damit die Gesellschaft mehr zu belasten, als wenn er seine Kosten selbst tragen müsste. Zudem fördern sie den Pendelverkehr und so die Zersiedelung unserer Landschaft.

Zwar will schon die heutige Politik den privaten Verkehr stärker belasten, etwa mit der Autobahnvignette oder höheren Motorfahrzeugsteuern. Doch diese Massnahmen sind wirkungslos. Da sie nur die Fixkosten erhöhen, aber nicht die Kosten für jeden zusätzlichen Kilometer, senken sie die Fahrleistung nicht.

Schädliche Übermobilität

Noch schlimmer ist, dass die Verkehrssteuererträge kontraproduktiv eingesetzt werden. Fast alle Politiker wollen damit den öffentlichen Verkehr zusätzlich fördern, obwohl dieser schon heute rund 7 Mrd Franken aus öffentlichen Mitteln erhält. Dies ist jedoch aus drei Gründen schädlich:

- 1 - Die Subventionen für den ÖV rechtfertigen sich mit dem Versagen der Politik im Motorfahrzeugbereich. Hauptargument ist, der private Verkehr verursache noch grössere externe Kosten, und der ÖV brauche gleich lange Spiesse. Damit wird aber nicht eine sinnvolle Mobilität gefördert, sondern alleine eine hoch subventionierte Übermobilität mit all ihren negativen Folgen.
- 2 - Der Ausbau des ÖV führt langfristig oft nicht zu weniger, sondern zu mehr privatem Verkehr. Beispielsweise ziehen viele Familien in Agglomerationsgemeinden mit gutem ÖV-Anschluss, damit die Kinder mit dem ÖV leicht zur Schule können. Die Eltern fahren dann aber mit dem Auto zu Arbeit und Einkauf.
- 3 - Auch der ÖV verursacht grosse Externalitäten. Laut Daten des Bundes schneiden z.B. Regionalzüge im Vergleich mit Autos schlecht ab. Pro Personenkilometer verbrauchen sie ähnlich viel Energie und zweieinhalbmal so viel Land und verursachen über fünfmal so viel Lärm. Da hilft auch der Einwand nicht, die Bahnen brauchten «saubere Elektrizität» aus eigenen Wasserkraftwerken und nützten ihr eigenes Land. Denn wenn nicht die Bahn den Strom und das Land verbrauchen würde, könnte er für andere Aufgaben verwendet werden, so dass weniger «dreckiger Strom» produziert werden müsste. Und auch das Land könnte alternativ verwendet werden. So verbrauchen allein die

SBB für ihre Anlagen rund 100 km² Land, ohne dass die Kosten in der Erfolgsrechnung erscheinen, obwohl die volkswirtschaftlichen Kosten für so viel bebauten Land wenigstens 1 Mrd Franken betragen.

Aus der Subventionsfalle hilft ein dreistufiges Reformprogramm:

1 - Schritt: Internalisierung der Kosten des Privatverkehrs

Jedem Motorfahrzeuglenker müssen seine Infrastruktur-, Umwelt-, Unfall- und Staukosten möglichst genau angelastet werden. Weil die externen Kosten je nach Fahrzeugtyp, Strasse, Zeit und Verkehrssituation völlig unterschiedlich sind, braucht es ein elektronisches Road-Pricing-System, das jedem Verkehrsteilnehmer seine Kosten situationsgerecht zurechnet. Bei voller Abgeltung der externen Kosten fallen so jährlich 5 bis 8 Mrd Franken an. Die grossen Erfolge des Road-Pricing in London und Singapur belegen, wie stark seine Steuerungswirkung ist. Dass die vollautomatisierten Systeme technisch einwandfrei funktionieren, zeigen auch die weltweit unzähligen elektronischen Autobahnzahlstellen sowie die schweizerische LSVA. Der Einwand, die Umsetzung von flächendeckendem Road-Pricing beanspruche mehrere Jahre, ist hinfällig. Die anderen Verkehrsbewältigungsmassnahmen wie Auto- und Eisenbahnbau brauchen wesentlich länger und kosten ein Vielfaches.

2 - Schritt: Streichen der Subventionen für den öffentlichen Verkehr

Der private und der öffentliche Verkehr müssen gleichgestellt werden. Entgegen einem weitverbreiteten Irrtum bedeutet das aber gerade nicht, dass die Strassengebühren in den ÖV gesteckt werden sollten. Im Gegenteil: Die ÖV-Subventionen müssen gestrichen werden. Wenn die Nutzer privater Verkehrsmittel dank Road Pricing für ihre Umwelt-, Unfall- und Staukosten voll aufkommen, gibt es keinen Grund mehr, den ÖV zu subventionieren. Vielmehr sollten dann auch dem ÖV seine beträchtlichen externen Kosten angelastet werden.

Dagegen wird zuweilen eingewandt, der private Verkehr belaste die Umwelt auch dann noch, wenn er Steuern zahle. Das stimmt zwar, ist aber irrelevant. Entscheidend für das gesellschaftliche Wohl ist, dass nur Verkehr stattfindet, der den Verkehrsteilnehmern mehr nützt, als er Dritten schadet. Das ist garantiert, sobald jeder Verkehrsteilnehmer die vollen Kosten seines Handelns trägt. Deshalb gibt es dann auch keinen Grund, den Privatverkehr noch zusätzlich einzuschränken.

Ein anderer Einwand besagt, der öffentliche Verkehr wäre ohne Subventionen so teuer, dass die Nachfrage völlig zusammenbrechen würde. Dieses Argument verkennt das grosse Effizienzsteigerungspotenzial, das dank Subventionsabbau und freiem Wettbewerb zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsträgern viel besser genutzt würde. Zudem zeigt es, wie unsinnig die heutigen Subventionen sind. Denn wenn die ÖV-Nutzer nicht bereit sind, die wahren Kosten zu tragen, ist es höchste Zeit, die Leistungen abzubauen.

Das «Verursacherprinzip für alle» würde die Übermobilität unserer Gesellschaft mit all ihren negativen Auswirkungen aufheben. Die eingesparten Mittel könnten zum Nutzen der Bürger und der Wirtschaft eingesetzt werden. Durch die richtige Internalisierung der externen Kosten des Privatverkehrs nehmen die Staatseinnahmen zwischen 5 bis 8 Mrd Franken zu, durch die Streichung der Subventionen für den öffentlichen Verkehr nehmen die Ausgaben um rund 7 Mrd Franken ab. Schon alleine dadurch entsteht ein neuer Finanzspielraum von 12 bis 15 Mrd Franken. Weitere Mittel würden durch die Internalisierung der externen Kosten des öffentlichen Verkehrs sowie dadurch anfallen, dass die Verkehrsnachfrage zurückginge und damit manch teure Strassenbauprojekte überflüssig würden. Insgesamt würden so die öffentlichen Budgets um 13 bis 17 Mrd Franken entlastet.

3 - Schritt: Mehrwertsteuer aufheben.

Diese Mittel müssen den Bürgern über Steuersenkungen zurückgeschüttet werden. Sie würden ausreichen, um die gesamte direkte Bundessteuer abzuschaffen oder die AHV-Beiträge der Arbeitgeber und -nehmer zu halbieren.

Am vorteilhaftesten für die gewöhnlichen Bürger und die Wirtschaft wäre es jedoch, die Mehrwertsteuer abzuschaffen. Ihr Ertrag ist zwar heute mit rund 17 Mrd Franken am oberen Ende der

geschätzten Einsparungen. Ihre Abschaffung würde aber das Wirtschaftswachstum und damit die anderen Steuereinnahmen so steigern, dass eine allfällige Lücke schnell kompensiert würde. Folgende sind die wichtigsten Vorteile:

- 1 - Die Abschaffung der Mehrwertsteuer entlastet alle Steuerzahler, vor allem auch die Bezüger niedriger Einkommen.
- 2 - Die Mehrwertsteuer verursacht riesige volkswirtschaftliche Kosten, indem sie die Wirtschaftstätigkeit vermindert. Eine Seco-Studie des Basler Ökonomen Frank Bodmer schätzt, dass jeder mit der Mehrwertsteuer erhobene Franken zusätzlich zur Steuerbelastung volkswirtschaftliche Kosten von 45 bis 70 Rappen bewirkt.
- 3 - Die Mehrwertsteuer stellt insbesondere für arbeitsintensive Dienstleistungsunternehmen praktisch eine Lohnsteuer dar. Mit ihrer Abschaffung würde die Nachfrage nach einfacheren Arbeiten stark anwachsen. Damit wäre sie ein wirksames Mittel gegen Arbeitslosigkeit und die fortschreitende Verarmung wenig qualifizierter Arbeitstätiger.
- 4 - Der administrative Aufwand der Mehrwertsteuererhebung ist für die Bundesverwaltung und die Wirtschaft sehr gross. Ganz besonders belastet er kleine und mittlere Betriebe sowie junge Firmen und damit die Innovations-, Wachstums- und Beschäftigungsmotoren der Schweiz.
- 5 - Die Mehrwertsteuer dient dem Parlament als einfaches Vehikel für Steuererhöhungen. Für alles und jedes soll die Mehrwertsteuer erhöht werden. Mit ihrer Aufhebung würde solch wohlfeilen Steuererhöhungen ein wirksamer Riegel geschoben.

Milliardengewinne nach Marktöffnung

Die Aufhebung der Mehrwertsteuer würde es erlauben, den Schweizer Markt effektiv zu öffnen. Da die Grenzkontrollen heute hauptsächlich der Erhebung der Mehrwertsteuer dienen, könnten sie stark reduziert und auf wirkliche Probleme ausgerichtet werden. Da die Mehrwertsteuer eines der wichtigsten Hemmnisse für den einfachen Parallelimport von Gütern und Dienstleistungen durch Konsumenten und Wiederverkäufer darstellt, würde ihre Aufhebung den Preisdruck auf die Importeure und ausländischen Produzenten stark erhöhen, so dass die Preise von Importgütern sinken und damit der reale Wert der Schweizer Einkommen stark steigen würde. Angesichts der riesigen Preisdifferenzen zwischen der Schweiz und dem EU-Umland von je nach Warenkorb 30 bis 60 Prozent und gar bis zu 100 Prozent für die besonders günstigen Grosshandelsketten dürften die Gewinne aus einer wirksamen Marktöffnung für die Schweiz bei mehrstelligen Milliardenbeträgen liegen.

Die dem «Verursacherprinzip für alle» nachgesagten Nachteile gibt es nicht.

- 1 - Die Internalisierung der externen Kosten des Privatverkehrs würde zwar zu einer Verteuerung des Verkehrs insbesondere in Städten und Agglomerationen führen, weil dort die externen Kosten besonders hoch sind. Genau entgegen den Aussagen vieler Politiker wäre dies aber kein Standortnachteil, sondern ein gewaltiger Vorteil. Da die Internalisierung der Kosten die Verkehrsprobleme der Städte auf besonders effiziente Weise löst, die Umweltqualität verbessert, die Staus verkürzt und die Pendlerzahlen senkt, würden die Städte als Lebens- und Wirtschaftsraum attraktiver.
- 2 - Das Beispiel Londons zeigt, dass auch die Autofahrer von der Internalisierung der Kosten profitieren. Jede andere Verkehrspolitik belastet sie stärker, sei es durch die ungelösten Verkehrsprobleme wie Stau und Unfälle oder durch andere einschneidende Eingriffe, z.B. Fahrverbote.
- 3 - Zuweilen wird argumentiert, der private Verkehr verursache neben grossen externen Kosten viel grösseren externe Nutzen, ja eine moderne Volkswirtschaft sei ohne Privatverkehr nicht überlebensfähig. Das stimmt zwar, ist aber kein Grund, die negativen Externalitäten nicht zu besteuern. Denn entscheidend sind die Kosten und Nutzen pro zusätzlich gefahrenen Kilometer, nicht die Nutzen des Verkehrssystems insgesamt. Während die externen Kosten mit zunehmender Nutzung stark anwachsen, resultieren die gesellschaftlichen Nutzen nicht aus der zusätzlichen Fahrleistung,

sondern aus der Existenz der Verkehrsinfrastruktur und ihrer Erschliessungsleistung. Deshalb müssen die externen Kosten besteuert, nicht aber die (Existenz-)Nutzen belohnt werden.

Nach dem Scheitern des Gegenvorschlags des Parlaments zur Avanti-Initiative ist der Zeitpunkt für die effizienzorientierte Neuausrichtung der Verkehrspolitik ideal. Falls sich eine Partei auf der Suche nach neuen Politikinhalt und einem klareren Programm für das für die Bürger, die Wirtschaft und die Umwelt besonders fruchtbare Reformprogramm «Verursacherprinzip für alle» entscheiden sollte, kann es – natürlich gegen Benutzergebühr – gerne übernommen werden.

Prof. Reiner Eichenberger ist u.a. Leiter des Seminars für Finanzwissenschaft der Universität Freiburg und Mitglied des Center for Studies in Public Sector Economics der Universitäten Bern, Neuenburg und Fribourg.

Mark Schelker ist Assistent am Seminar für Finanzwissenschaft der Universität Fribourg.

Kommentare

Beitrag	Autor	Datum
Avanti-GV, Zollschutz	Bernhard Schürch	12.02.2004

Wenn die gesellschaftlichen Nutzen aus der Existenz der Verkehrsinfrastruktur und ihrer Erschliessungsleistung resultieren, dann wäre der Avanti-Gegenvorschlag also gerechtfertigt gewesen, denn es ging ja vor allem um den Bau von Strassen.

Die Grenzkontrollen würden mit einer Aufhebung der MWSt weiter bestehen, denn sie dienen eben nicht "hauptsächlich der Erhebung", sondern der Zurückerstattung der - ausländischen - MWSt. Und damit wären wir beim Kernproblem dieses Vorschlags: die EU-(In-)Kompatibilität. Die einzig wirklich wirksame Massnahme gegen die Abschottung des Schweizer Markts ist der EU-Vollbeitritt. In diesem Fall würde es gar keine Grenzkontrollen mehr geben und jeglicher Schutz entfiel. Die Abschaffung der MWSt geht jedoch in die entgegengesetzte Richtung, da die EU-Mitgliedschaft einen MWSt-Satz von min. 15% erfordert.

.....**Lieber Bernhard,** Geissepeter 12.02.2004

Du hast in diesen Foren schon viel Mist geschrieben, aber obiger Beitrag ist so blöd, dass ich doch etwas richtigstellen muss. Die Rückerstattung der - ausländischen - MWSt hat nichts mit den schweizerischen Grenzkontrollen zu tun. Dieses Geld musst Du vom Land fordern, dem Du die Steuer abgeliefert hast.

..... **Welcher Mist?** Bernhard Schürch 12.02.2004

Das Geld muss ich an der Grenze beim EU-Zoll einfordern. Das Resultat ist das gleiche. Solange ein Zoll und entsprechende Kontrolle bestehen wird der Markt nicht wirklich offen sein.

..... **Nein !** Geissepeter 12.02.2004

Das Resultat ist nicht das Gleiche ! Eine Schweiz ohne MWSt wäre ein Magnet, das weiss jeder Ökonom. Aber vermutlich hast Du den Artikel gar nicht gelesen, zu dem Du Dich äusserst. Deine Erzeuger gaben Dir ein Bisschen zuviel Automobilgene auf den Weg, das ist Alles.

..... **MWSt** Bernhard Schürch 12.02.2004

Natürlich habe ich den Artikel gelesen, nehme von der Kritik an die MWSt auch mit Interesse Kenntnis. Ich weiss jedoch, dass die MWSt unter Ökonomen auch Befürworter hat. Sie hat zum Vorteil, dass sie wenig verzerrend wirkt, weil alle Güter gleich besteuert werden (voraus gesetzt freilich, dass es nur einen Satz gibt, was leider nicht zutrifft - aber das ist ein anderes Problem). Zudem hat jede Steuer Nachteile und jede Steuer vermindert die Wirtschaftstätigkeit.

Was verstehen Sie unter Magnet? Die CH ist bereits ein Magnet (für Einwanderer, für Holdings, für internationale Organisationen und Verbände). Das Problem ist jedoch anderswo, nämlich auf dem Absatzmarkt, der abgeschottet ist. Und dies lässt sich nicht einfach mit der Aufhebung der MWSt beheben, wie im Artikel behauptet wird. Denn sonst wäre die CH vor der Einführung der MWSt in den 90er Jahren nie das Kartellparadies gewesen, das es zum Teil immer noch ist (vgl. letzter OECD-Bericht).

..... **weniger MwSt heisst mehr Wachstum**

MwSt- 21.02.2004
Abschaffer

Die MwSt vermindert den Konsum - das ist wirtschaftlich schlecht. Steuern auf dem Verkehr vermindern den Verkehr - das ist wirtschaftlich gut und hilft der Lebensqualität. Ausser für die Autoanbieter.

Road-Pricing

Rico

12.02.2004

Der angesprochenen Problematik des öffentlichen Verkehrs und den Richtungsweisungen der Autoren ist höchste Aufmerksamkeit zu schenken.

Dass die MwSt und die Marktoeffnung in Verbindung gebracht wird, finde ich jedoch weit hergeholt. Dennoch stimme ich den Autoren in Bezug auf die Direktbelastung des Verkehrs und die Reduktion der MwSt zu. Andere Lösungen sind jedoch auch gut möglich (angesprochene AHV).

Die Agglomeration Zuerich leidet stark unter dem Transitverkehr durch das Stadtzentrum. Einige Ansätze zur weitraumigen Umfahrungen werden bereits diskutiert, bzw. realisiert (Uetlibergtunnel, West-Umfahrung). Dem soll aber noch nicht genug sein. Der Bau eines See-Tunnels ist zwar nicht essentiell, jedoch sollten die Stadt Zuerich weiter von Durchfahrten entlastet werden. Ein Road-Pricing-System wurde bereits vom BFS geprüft. Ein schweizweit flächendeckendes System ist jedoch ungeeignet. Lokale Systeme, wie sie auch in London angewandt werden scheinen durchaus ausreichend, vorallem, wenn die in Kombination mit Umfahrungsloesungen von Ballungszentren genutzt werden.

Ein solches System waere aeusserst effektiv fuer die Stadt und fuer dessen Wirtschaft. Die Direktbelastung der Nutzer ist meines Erachtens aber nicht auf die ganze Schweiz auszudehnen, sondern auf die vier grossen Staedte und die Autobahnen zu fokussieren.

... **GPS hilft**

GPS-user

21.02.2004

<< Ein schweizweit flächendeckendes System ist jedoch ungeeignet. >>

Weshalb? Mittels GPS kann flächendeckend Road Pricing eingeführt werden, und zwar so dass zu Stosszeiten mehr bezahlt werden muss als zu Randzeiten, was sinnvoll wäre. Man könnte sogar für Kurzfahrten in der Stadt, bei denen sich der Kat nicht aufwärmen kann, die der Preis an die realen Kosten anpassen.

Klasse Beitrag!!!

illusion

12.02.2004

Grosses Kompliment an die Autoren, welche hier die ersten wirklich vernünftigen, knallharten, aber vollkommen realistischen Vorschläge zur Diskussion stellen.

Die Frage ist nur, ob unsere inzwischen stark ÖV-vernarrte Gesellschaft (welche eigentlich geradezu durch massgebliche Politiker und Medien dahingehend gehirngewaschen wurde) es irgendwann doch noch mal schaffen wird, die schonungslose Realität um die katastrophale Ineffizienz (und den damit einhergehenden, noch grösseren Umweltproblematiken, als jene vom Privatverkehr verursachten!) des subventionierten ÖV zu erkennen.

Blind

CAF

12.02.2004

Gerade beim Auflisten der Vorteile (und dem Ignorieren der Nachteile) weisen die Autoren indirekt (und wohl etwas ungewollt) auf den Hauptnachteil ihres Vorschlags hin. Werden nämlich die Kosten des Privatverkehrs vollständig externalisiert und so der Privatverkehr verteuert, so wird dies nicht ohne negativen Einfluss auf die Wirtschaft sein. Auch sie profitiert von den Vorteilen der fast uneingeschränkten und günstigen Mobilität, und gerade ein ressourcenarmes Land wie die Schweiz kann wohl kaum darauf verzichten.

Dies nur ein Gedanke unter vielen - es bleibt zu hoffen, dass die Autoren die Vernunft besitzen, das

"big picture" zu analysieren und nicht unter dem Vorwand einer angeblich vollständigen Analyse durch Oekonomen die vorhandene Illusion durch eine Neue zu ersetzen.

... **Falsch**

Rico

17.02.2004

Lieber CAF,
Ihr Beitrag wirft den Autoren vor, die Wirtschaft mit zusätzlichen Kosten zu belasten. Dies ist nicht richtig. Jährlich kostet der Stau die Schweizer Wirtschaft 8 Mia. Schweizerfranken. Von "uneingeschränkter Mobilität" kann also keinesfalls die Rede sein. Ein Roadpricing-System würde der Wirtschaft mehr Nutzen bringen, als Kosten.

Oben erwähnte Kosten abzumessen ist in jeder Hinsicht heikel. Dennoch dürfen Sie nicht partout die Direktbesteuerung als Hauptfehler der Autoren betrachten.

..... **Das Roadpricing...**

Bernhard Schürch

17.02.2004

...müsste die Benzinsteuern ersetzen, sonst steigt die Fiskalquote und die Mobilität würde steuerlich bestraft.

..... **Natürlich**

Geissepeter

17.02.2004

Mit den Abgaben auf den Treibstoffen zahlen wir in Zukunft die Krankenkassen, alles klar Berni !!!

..... **das Auto die heilige Kuh**

Slobi Subentiovic

18.02.2004

"...müsste die Benzinsteuern ersetzen, sonst steigt die Fiskalquote und die Mobilität würde steuerlich bestraft."

nein, die Mobilität würde nur weniger stark subventioniert.

..... **Nicht das Auto, die Mobilität**

Bernhard Schürch

18.02.2004

Kommt auf die Höhe des Road Pricing an. Zudem müssen die Externalitäten berücksichtigt werden.

..... **Road Pricing**

Subventionsabschaffer

21.02.2004

Das Road Pricing müsste schon irrsinnig hoch sein um die Subventionierung aufzuwiegen – insbesondere wenn man die „Schulden“ der letzten Jahre einbezieht. Und positive externe Effekte gibt es kaum.

Fakt ist: der Verkehr ist subventioniert und das ist dumm.

Mobilitätsfeindlicher Beitrag

Bernhard Schürch

12.02.2004

Die Autoren haben den externen Nutzen des Strassenverkehrs falsch definiert. Dieser ergibt sich nicht nur aus der Verkehrsinfrastruktur (Strassen), sondern auch aus der Verkehrsleistung (erhöhte Mobilität des Faktors Arbeit). Anders formuliert: Eine Strasse nützt nur, wenn sie auch tatsächlich genutzt wird.

"Mobilität von Menschen und Gütern führt zu Wachstums- und Produktivitätssteigerungen der Volkswirtschaft durch vertiefte Arbeitsteilung, Markterweiterungen, Beschleunigung des Strukturwandels, Erschließung neuer Rohstoffe und Materialien, Innovationen, größere Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Handel, u.a.m. Mobilitätseinschränkungen verringern die Arbeitsteilung und schmälern das Sozialprodukt."

Quelle: BAUM, Herbert; KURTE Judith (2000): Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Straßenverkehrs in der Schweiz. http://www.strassenverkehrsverband.ch/Studie_Baum.PDF

Die externen Kosten des Privatverkehrs werden zudem heute bereits zu einem guten Teil durch die Benzinststeuer internalisiert (wenn auch etwas weniger effizient bzw. gerecht als durch das Road-Pricing). Da die Studie von Baum/Kurte zum Ergebnis kommt, dass der Externe Nettonutzen (externe Nutzen abzüglich der externen Kosten) 20 Mia CHF beträgt, müsste der Strassenverkehr um diese Summe subventioniert werden. Es darf also angenommen werden, dass der Strassenverkehr gegenwertig viel zu wenig subventioniert wird.

Positiv ist hingegen die Kritik an die ÖV-Subventionen. Die Studie von Baum/Kurte zeigt auf, dass der Nutzen des ÖV wesentlich tiefer ist als derjenige des Strassenverkehrs (1,04 Fr. je Arbeitsstunde gegenüber 4,65 Fr).

... **Externe Nutzen des Verkehrs**

Baumabschneider

18.02.2004

Alle ernsthaften Experten sind sich einig dass es (fast) keine externen Nutzen vom Verkehr gibt. Die Studie von Baum ist eines seiner üblichen Gefälligkeitgutachten (Papier ist geduldig). In Deutschland wird Baum wissenschaftlich schon lange nicht mehr ernst genommen, deshalb geht er jetzt wohl in die Schweiz seine Ideologie predigen.

Klar bringt Arbeitsteilung Nutzen, aber dieser Nutzen nützt den betroffenen Unternehmen und deren Angestellten. Der Nutzen ist somit internalisiert, und nicht extern.

..... **Berechnung der Externalität**

Bernhard Schürch

18.02.2004

"Um den internen Nutzenanteil zu bestimmen, wird davon ausgegangen, daß der interne Nutzen eines Gutes für einen Verbraucher der Zahlungsbereitschaft für dieses Gut entspricht. Es muß also zunächst die Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr ermittelt werden (Nachfragefunktion). Die Nachfragefunktionen werden auf der Basis von Kostensätzen und Elastizitäten geschätzt. Die empirische Datenbasis zur Ermittlung der Nachfragefunktion bilden neuere schweizerische Publikationen zum Thema 'faire und effiziente Preise im Verkehr'." (S.38)

Wer sind Sie, dass sie ein solches Urteil über den Autor fällen können? Anonyme Diffamierung hat für mich nicht den geringsten Wert.

..... **Subventionitis schadet nur**

Subventionsabschaffer

21.02.2004

Herr Baum ist ein "nützlicher Idiot" der Autolobby – das weiss jeder der sein Arbeiten in den letzten 10 Jahren etwas mitverfolgt hat. Er ist ja auch von der Autolobby finanziert. Deshalb kann man ihn auch nicht ernst nehmen.

Wegen Lobbyisten wie Baum geht Deutschland vor lauter Subventionitis vor die Hunde, und jetzt macht er dasselbe in der Schweiz. Bitte helfen Sie solchen Leuten nicht noch.

..... **Nachtrag**

Bernhard Schürch

18.02.2004

Eichenberger und Schelker, die nicht im Ruf stehen, Gefälligkeitgutachten zu schreiben und auch nicht besonders "strassenfreundlich" sind, streiten den externen Nutzen übrigens auch nicht ab.

Es gibt keinen Staat auf der Welt, wo die Strassen rein privat finanziert werden oder auf Strassen verzichtet wird. In manchen Entwicklungsländern sieht man sehr deutlich den unterschiedlichen Entwicklungsgrad zwischen denjenigen Regionen, die mit geteerten Strassen verbunden sind und denjenigen, die nicht dieses Glück haben.

..... **keine externen Nutzen weit und breit**

Subventionsabschaffer

21.02.2004

"Eichenberger und Schelker, die nicht im Ruf stehen, Gefälligkeitsgutachten zu schreiben und auch nicht besonders "strassenfreundlich" sind, streiten den externen Nutzen übrigens auch nicht ab."

Ich auch nicht - ich sag nur der externe Nutzen ist sehr sehr klein. Und das meinen wohl auch Eichenberger und Schelker - sonst hätten sie den Artikel nicht geschrieben.

Herr Schürch, Sie schaden hier nur der Schweiz wenn Sie den Subventionen das Wort reden.

... **immer noch externe Kosten**

Internalisierer

18.02.2004

<< Die externen Kosten des Privatverkehrs werden zudem heute bereits zu einem guten Teil durch die Benzinsteuern internalisiert ...>>

Die externen Kosten werden heute eben gerade nicht durch Benzinsteuern internalisiert, weil diese Steuern eben (unlogischerweise) für den Strassenbau zweckgebunden sind und somit eben gerade nicht zur Deckung der externen Kosten (z.B. Gesundheitskosten) verwendet werden darf. Ökonomisch ist das natürlich falsch und schadet der Volkswirtschaft, (es kommt einer Subvention gleich) aber die Strassenlobby ist eben sehr stark in der Schweiz.

..... **Subvention?**

Bernhard Schürch

18.02.2004

Die Zweckgebundenheit spielt überhaupt keine Rolle. Eine Steuer ist eine Steuer ist eine Steuer, das schleckt keine Geisse weg! Wenn nicht die Benzinsteuern zur Verfügung stehen würde, müssten die Strassen mit anderen Mitteln bezahlt werden, die heute für die Gesundheitskosten benutzt werden. Im Allgemeinen ist die Zweckgebundenheit finanzpolitisch unklug, weil unflexibel. In diesem spezifischen Fall ist sie jedoch klug, weil es den Staat zwingt, nicht bei den Investitionen zu sparen, also nicht zulasten der Zukunft, was dem Nachhaltigkeitsprinzip entspricht.

Wenn die Strassenlobby so stark wäre, wäre der Avanti-GV sicher nicht abgelehnt worden, schon gar nicht in dieser Deutlichkeit.

..... **es gibt Steuern und Steuern**

Steuerzahler

21.02.2004

>>Eine Steuer ist eine Steuer ist eine Steuer, das schleckt keine Geisse weg! <<

Stimmt eben gerade nicht! Die LSVAs und die Benzinsteuern sind im Grunde genommen keine Steuern, sondern das Bezahlen von einem Service (der Benutzung der Strasse). Wenn Sie in's Kino gehen bezahlen Sie ja auch, und das nennen Sie nicht Steuern. Genau so muss man das Benutzen der Strassen bezahlen. Das passiert mittels Abgaben die fälschlicherweise als Steuern bezeichnet werden. Das, Herr Sch., leckt keine Geiss weg.

Und die Wahrheit ist: diese Abgaben sind immer noch zu tief um die wahren Kosten zu decken. Deshalb ist der Verkehr subventioniert .

Und noch was: Zweckbindung da hab ich nichts dagegen - aber Zweckbindung zur Kostendeckung und nicht Zweckbindung nur zum Nationalstrassenbau. Das ist echt dumm. Das ist als ob man Kinoeintrittsgeld nur zur Deckung von Kinobauten und nicht zum mieten von guten Filmen gebrauchen dürfte.

super Beitrag

Verkehrender

18.02.2004

Der Beitrag ist das Beste zum Thema Verkehr das ich seit langem in der Weltwoche gelesen habe, und stellt das übliche ideologische Geschreibsel böse in den Schatten. Es wäre schön wenn die Weltwoche dieses Thema noch öfter den externen Spezialisten überlassen würde. Die sind einfach um längen kompetenter.