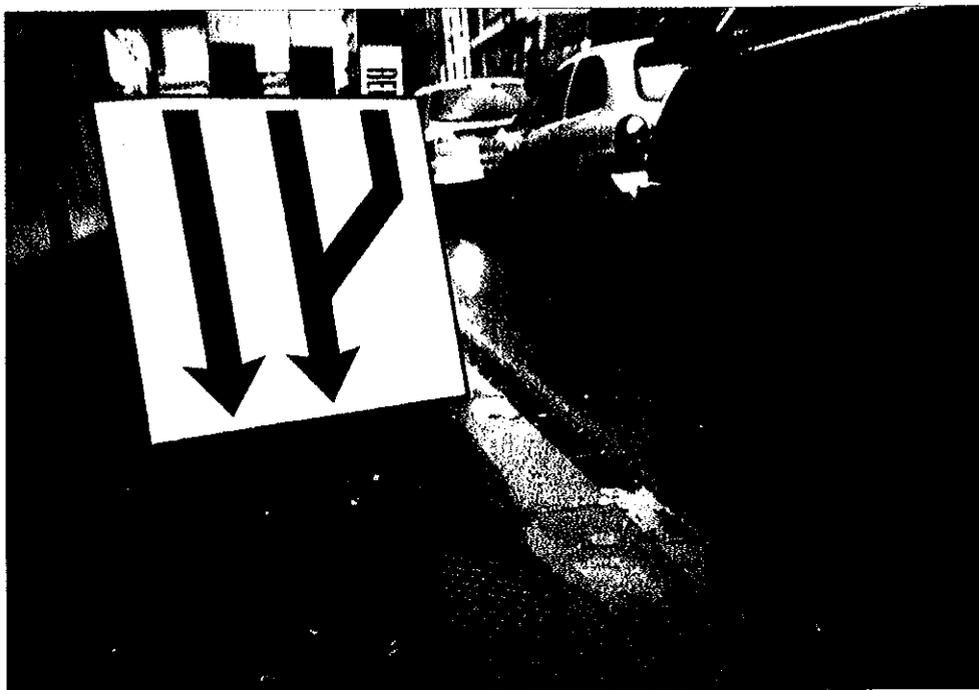


Wege aus dem Chaos

Eine effiziente Verkehrspolitik kann nur mit Road-Pricing und einer Strassenregierung erreicht werden. *Reiner Eichenberger und Mark Schelker* antworten den Kritikern ihres Konzepts.



Verkehrte Politik: Staus und Umweltbelastung verursachen Kosten in Milliardenhöhe.

Der private Verkehr verursacht externe Umwelt-, Unfall- und Staukosten von fünf bis acht Milliarden Franken. Der öffentliche Verkehr verschlingt rund sieben Milliarden Franken öffentliche Mittel und verursacht ebenfalls Umweltschäden. Diese Kosten können ihren Verursachern – den Verkehrsteilnehmern – mittels Road-Pricing und der Streichung der Subventionen angelastet werden. Dadurch wird der Staatshaushalt so stark entlastet, dass die Mehrwertsteuer ganz aufgehoben oder die AHV-Beiträge der Arbeitgeber und -nehmer halbiert werden können. Dieses kürzlich hier präsentierte Reformprogramm «Verursacherprinzip für alle» nützt den Bürgern, der Wirtschaft und der Umwelt. Im Folgenden wird auf zwei von vielen Lesern gehegte Vorbehalte eingegangen.

Stimmen die Zahlen? Sie entsprechen dem heutigen Kenntnisstand. Die Unterschiede zu manchen Kommentaren wie etwa von Hans Peter Faganini beruhen darauf, dass diese nur einen Teil, wir aber möglichst alle externen Kosten und Subventionen berücksichtigen, insbesondere die Staukosten sowie die kantonalen und kommunalen Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr. Hat das «Verursacherprinzip für alle» politische Chancen? Eine grössere Hürde als der Widerstand der Profiteure der heutigen Subventionen ist die Meinung der «norma-

len» Wähler. Das Problem dabei ist aber nicht, dass sie die vorteilhaften und komplexen Wirkungen solcher mehrstufiger Vorschläge nicht verstehen, sondern, ganz im Gegenteil, dass sie die politischen Mechanismen bewusst oder unbewusst nur zu gut durchschauen und dem Parlament und der Regierung misstrauen.

Keine mittelalterlichen Strassenzölle

Deshalb denken sie bei Road-Pricing nicht wie Verkehrstheoretiker an effiziente Strassenbewirtschaftung, sondern an mittelalterliche Strassenzölle oder Raubritter, und fürchten drei Dinge: dass Strassengebühren nicht durch andere Steuersenkungen kompensiert werden; dass Staugebühren zwar den Verkehr reduzieren, aber gleichzeitig den Regierungen Anreize geben, den Verkehrsraum zu verknappen, um die Einnahmen zu steigern; und dass Kantone und Städte gezielt Verkehrsteilnehmer ohne Stimmrecht zu besteuern versuchen, insbesondere den Pendler- und Durchgangsverkehr.

Tatsächlich besteht die Gefahr, dass unter den heutigen politischen Bedingungen das Verursacherprinzip so missbraucht wird. Wenn die Kantone oder gar Gemeinden für die Erhebung der Strassengebühren zuständig wären, drohte die Überbesteuerung des Durchgangsverkehrs. Zudem dürften in den Kantonen und Gemein-

den, wo die Parlamente den Steuerfuss festlegen, die Steuern nicht entsprechend gesenkt werden. Aber auch eine Zentralisierung der Verkehrspolitik und -gebühren beim Bund verspricht wenig Gutes. Denn die Bundesverwaltung hat kaum Anreize, die Strassen unter Abwägung aller Nutzen und Kosten, insbesondere der Zeitkosten der Autofahrer, zu planen und zu betreiben.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik mit echtem Verursacherprinzip hat deshalb vor allem dann gute Chancen, wenn die politische Verantwortung im Verkehrsbereich so geordnet wird, dass die Entscheidungsträger stärkere Anreize haben, die Präferenzen der Bürger zu berücksichtigen und das Verursacherprinzip nicht zu missbrauchen. Eine besonders vorteilhafte Anreizstruktur kann geschaffen werden, wenn die Verkehrspolitik aus den heutigen, territorial orientierten politischen Strukturen herausgelöst und funktional im Rahmen eines gesamtschweizerischen Verkehrs-Focus organisiert wird (Focus ist die Einzähl von Focj, der Abkürzung für Functional, Overlapping, and Competing Jurisdictions). Das ist eine auf Strassenverkehr spezialisierte demokratische Körperschaft, die kantonübergreifend für Projektierung, Bau, Betrieb und Finanzierung der Durchgangsstrassen zuständig ist und auf Bestellung der Kantone und Gemeinden die Bewirtschaftung der kleineren Strassen übernimmt. Ein Verkehrs-Focus finanziert sich aus eigenen Steuern. Seine Einwohner-

können die Politik direkt demokratisch bestimmen und wählen seine Regierung.

Eine solche «Verkehrs-Regierung» hat viel stärkere Anreize für eine effiziente Verkehrspolitik als die Bundes- und Kantonsregierungen. In einem Verkehrs-Focus sind die Bürger Verkehrsproblemen nicht mehr ausgeliefert, sondern können die zuständigen Politiker direkt zur Verantwortung ziehen. Denn Staus, Sicherheit, vernünftige Verkehrsregeln, durchgängige Verbindungen und kürzere Bauzeiten sind die zentralen Wahlkampfthemen, und eine gute Verkehrspolitik ist für die Wiederwahl der Regierung entscheidend. Gleichzeitig würde die kostentreibende Mischfinanzierung durch Bund und Kantone durch Planung und Finanzierung aus einer Hand ersetzt. Weil so kaum mehr Missbrauch der Strassengebühren und künstliche Verknappung des Strassenraums droht, würde Road-Pricing bald mehrheitsfähig. Die Bürger und die Focus-Regierung könnten dafür einstehen, dass der dank Umwelt- und Stuaabgaben grosse Budgetüberschuss des Focus nur an den Bund und die Kantone weitergegeben wird, wenn sie damit ihre Steuern senken.

Reiner Eichenberger ist Professor für Finanzwissenschaft an der Universität Fribourg. *Mark Schelker* ist Assistent am Seminar für Finanzwissenschaft der Universität Fribourg.