

Eichenberger

Strasse frei für die SBB



Wie können wir jede Steuerreform finanzieren?

Wir müssen die zwei heiligsten Kühe der Schweiz enthören: den öffentlichen Verkehr ÖV und den motorisierten Individualverkehr MIV. Heute unterstützt die Allgemeinheit den ÖV jährlich mit rund 7,5 Milliarden Franken und trägt die Umwelt- und Unfallkosten von ÖV und MIV von etwa 2 und 7 Milliarden. Dabei gibt es für die Subventionitis im Verkehr keinen vernünftigen Grund. Die Verursacher sollten die Kosten per elektronischem Mobility Pricing endlich selbst tragen. Dann würde die Mobilität optimiert, die Umwelt geschont, und die Steuern könnten ganz massiv gesenkt werden.

Dieser Traum kann bald wahr werden, denn es naht aus fünf Gründen eine Zeitwende – zugunsten des MIV.

– Das Effizienzpotenzial des MIV ist riesig. Sobald seine wahren Kosten den Verkehrsteilnehmern per Mobility Pricing angelastet werden, werden sich das Fahrverhalten und die Fahrzeugtechnologie so ändern, dass die bisherigen Nachteile des MIV stark abnehmen.

– Der Anteil der Elektroautos wird schnell zunehmen. Dadurch wird der ÖV seinen Nimbus der ökologischen Überlegenheit verlieren. Zugleich werden die Einnahmen aus den Treibstoffsteuern, die heute der Finanzierung der Strassen- und Schieneninfrastruktur dienen, einbrechen. Nur Mobility Pricing erlaubt es dann noch, dem MIV

die Strassenkosten anzulasten; deshalb kommt es bald. Dann aber kann das Verursacherprinzip im MIV allgemein durchgesetzt werden, und dann gibt es keinerlei Grund mehr, den ÖV zu subventionieren.

– Viele Autos können demnächst ganz- oder teilautonom fahren. Ihre «Fahrer» können dann ausruhen, lesen und

«Viele Autos können demnächst ganz- oder teilautonom fahren»

arbeiten. Der Schienenverkehr ist bestenfalls noch zwischen Hauptbahnhöfen konkurrenzfähig. Die allermeisten aber wollen nicht von HB zu HB, sondern beispielsweise von ihrer Wohnung direkt ins Büro.

– Internetbasierte Fahrgelegenheitsmärkte werden zu einer besseren Auslastung des MIV und einem Rückgang der ÖV-Nachfrage führen.

– Im ÖV steigen die System- und Sicherheitsrisiken mit der Fahrplandichte und der Terroris- musgefahr.

Deshalb wird der MIV stark wachsen, und der Strassenraum wird trotz elektronischem Verkehrsmanagement knapp. Was also tun?

Die Lösung haben die SBB. Ihre heutigen Schienentrassen und Tunnel bilden die ideale Basis für Strassen für autonom fahrende Fahrzeuge. Die SBB werden sie deshalb umnutzen, also asphaltieren oder betonieren und gegen Entgelt dem neuen MIV zur Verfügung stellen. Die SBB werden zur SSB, der schweizerischen Strassen-Betreiberin. Ein Teil der riesigen Gleiswüsten in den Städten wird zu Bauland oder renaturiert. Bei diesem neuen MIV werden alle externen Kosten durch Mobility Pricing abgegolten, und es wird ein freier Markt für Fahr- und Mitfahrgelegenheiten in Individual- und Kollektivfahrzeugen geschaffen.

Was bedeutet das für die heutige Verkehrs-

politik? Wir müssen nicht neue Infrastruktur bauen, sondern alte ÖV-Infrastruktur für modernen MIV umnutzen und die dank Kostenwahrheit eingesparten öffentlichen Mittel sinnvoll einsetzen, insbesondere für Steuersenkungen.

Prof. Dr. Reiner Eichenberger ist Ordinarius für Theorie der Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg (Schweiz) und Forschungsdirektor von Crema, Center for Research in Economics, Management and the Arts.