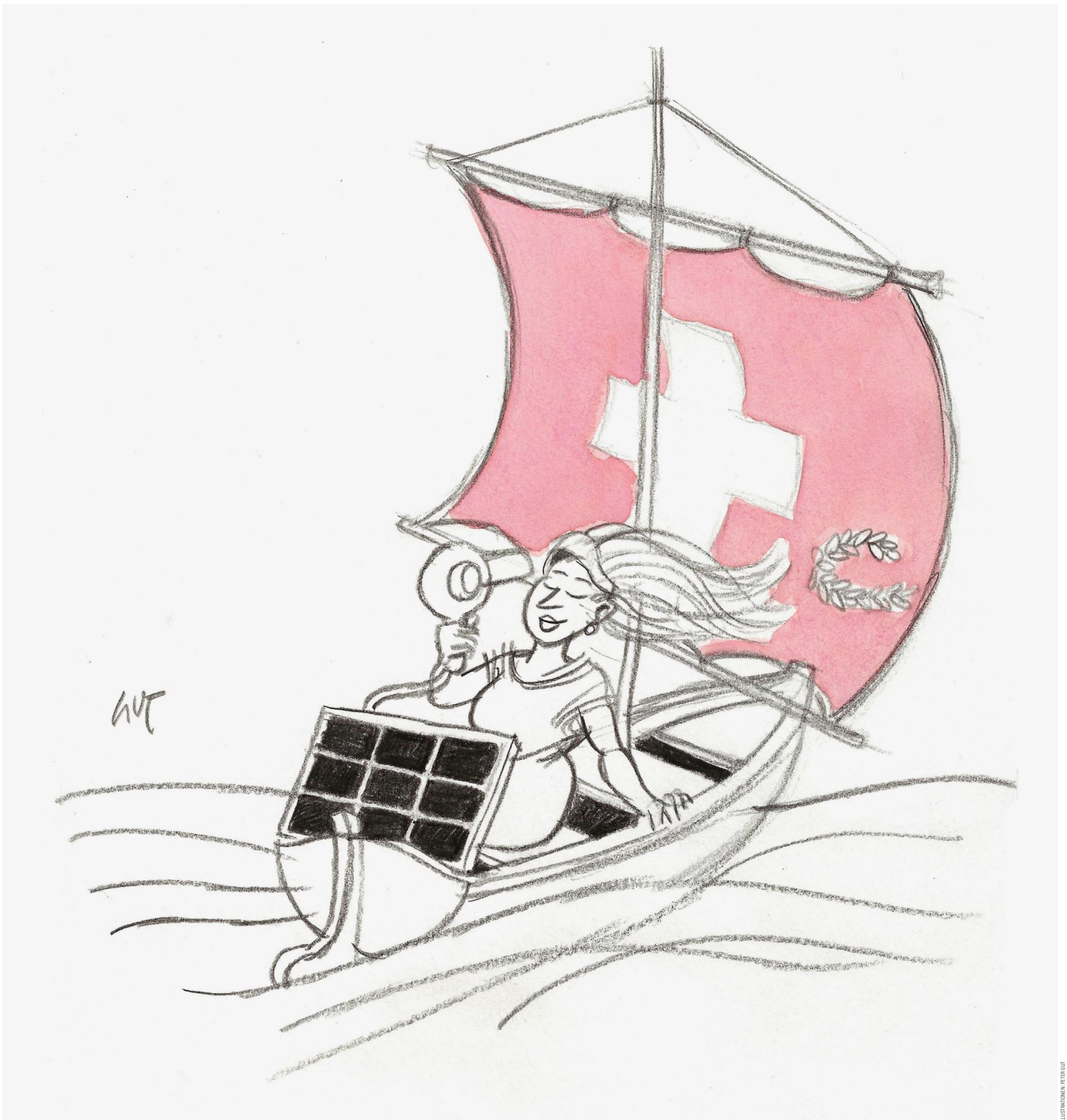


Verlagsbeilage

# Erfolgreich und liberal – Reformideen für die Schweiz

Impulse aus Wissenschaft und Wirtschaft, damit unser Land auch 2030 prosperiert



## INFRASTRUKTUR

# Ob Verkehr, Energie oder Daten: gefragt ist echte Kostenwahrheit

Infrastrukturvorhaben müssen mit einem klaren Preisschild versehen werden, das sämtliche Kosten- und Nutzenaspekte berücksichtigt. Reformen in der Schweiz sind überfällig. Von Reiner Eichenberger und Markus Saurer

Es gibt keinen Grund, Mobilität und Energie zu subventionieren und Nichtnutzern einen grossen Teil der Gesamtrechnung aufzubürden.

Der Beitrag der Schweiz zur technischen Lösung der Probleme könnte in vielen Bereichen weit grösser sein als ihr Anteil an den Ursachen dieser Probleme.

Hohe Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität bedingen gute, günstige, sichere und umweltschonende Mobilität, Energie und Datenaustausch. Dafür bedarf es einer höchst leistungsfähigen und effizienten Infrastruktur. Bisher hatten die schweizerischen politischen Entscheidungsträger dank föderalistischem Wettbewerb, direkter Demokratie und wirksamer Machtteilung durch Direktwahl der lokalen Regierungen wirksame Anreize zu guter Infrastrukturpolitik. Doch dieses Erfolgsmodell ist in Gefahr. Mit der fortschreitenden Binnenverflechtung werden die nationalen Infrastrukturen wichtiger, sie profitieren kaum von föderalistischen Wettbewerb und der Direktwahl der lokalen Regierungen. Die wachsende internationale Verflechtung bringt grenzüberschreitende Politikkoordination, dabei greifen die schweizerischen Institutionen noch weniger. Zugleich verdeckt der Erfolg der Schweiz viele Probleme. So wirkt der Staat gemessen an der Staatsquote – die Staatsausgaben relativ zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) – immer noch relativ schlank. Da aber das Schweizer BIP pro Kopf sehr hoch ist, sind die Staatsausgaben pro Kopf in der Schweiz weit höher als in den EU-Ländern. In vielen Bereichen ist deshalb nur das Leistungs-niveau hoch, aber das Preis-Leistungs-Verhältnis schlecht. Um die Effizienz zu erhalten und wieder zu steigern, braucht es Reformen.

In der Theorie ist effiziente Infrastrukturpolitik einfach: Man muss nur die Marktversagen infolge von Externalitäten, Wissensasymmetrien und natürlichen Monopolen identifizieren und heilen – also mit Lenkungsabgaben Kostenwahrheit schaffen. In der Praxis sind aber manche Infrastrukturen und ihre Probleme so neu, dass noch unklar ist, ob der Markt überhaupt versagen wird und was die theoretisch richtige Politik wäre. Beispiele dafür sind etwa Kryptowährungen, künstliche Intelligenz (KI) oder auch «nur» scheinbar simple Datensicherheit. Bei Verkehr, Energie und Klima ist hingegen längst klar, wo die Marktversagen liegen und was zu tun wäre. Gleichwohl ist die Politik in diesen Bereichen nicht besser.

Solange die Probleme noch Mutmassungen und die Märkte wenig entwickelt sind, agieren Behörden und Marktteilnehmer hinter einem Schleier der Ungewissheit, sodass sie sich nur auf allgemeine Prinzipien einigen können. Entsprechend ist die Politik der Schweiz zu Daten und Datensicherheit bisher im internationalen Vergleich liberal im Sinne von minimal-interventionistisch und erfolgreich. Je klarer aber die Problemlage und die Marktentwicklung werden, desto klarer wird auch, wem welche Politik nützt oder schadet, und desto gewichtiger werden organisierte Interessen und Verteilungskämpfe. So ist in den Bereichen Verkehr und Energie offensichtlich, wie Kostenwahrheit aussähe. Die Nutzer von Mobilität und Energie sollten nicht nur voll für die betrieblichen, sondern ebenso für die ex-

ternen Kosten aufkommen. Es gibt keinen Grund, Mobilität und Energie zu subventionieren und Nichtnutzern einen grossen Teil der Gesamtrechnung aufzubürden. Von der richtigen Lösung sind wir aber weit entfernt.

## Diagnose: Kostenscheinwahrheit

Alle rufen nach Kostenwahrheit für den motorisierten Individualverkehr. Die Autofahrer sollen nicht nur so wie heute die gesamten Infrastrukturkosten bezahlen, sondern alle von ihnen verursachten externen Kosten durch Umweltschäden, Unfälle, Lärm etc., sogenannte externe Umweltkosten. Gemäss den Schätzungen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) verursachen der motorisierte individuelle Personenverkehr externe Umweltkosten von 7,3 Milliarden Franken jährlich, der öffentliche Personenverkehr auf der Schiene hingegen nur 0,6 und der Tram- und Busverkehr nur 0,3 Milliarden Franken.

Eine gesamtheitliche, wirklich relevante Perspektive führt jedoch zu einem ganz anderen Bild: Die Allgemeinheit leidet nicht nur unter externen Umweltkosten, sondern auch unter der finanziellen Belastung der öffentlichen Haushalte. Und natürlich zählen für eine effizienzorientierte Betrachtung die Kosten pro Leistungseinheit. So bezogen auf Basis der ARE-Daten die totalen externen Kosten im motorisierten Individualverkehr 7,3 Rappen pro Personenkilometer, im Bahnverkehr hingegen 24,5 Rappen und für Tram und Bus sogar 50,1 Rappen.

Die Politik zur Eindämmung des Privatverkehrs und Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) hat also nicht die Kostenwahrheit gebracht, sondern nur Kostenscheinwahrheit. Dadurch wurde ein riesiges Effizienzpotenzial verspielt. Mit echter Kostenwahrheit ginge aller Verkehr auf ein optimales Mass zurück und fände in ressourcenschonender Weise statt; die Fest- und Offenlegung des expliziten Preises erzwingt den fundierten Diskurs über alle internen und externen Kosten; und Bürger wie Politiker stellen vernünftige Forderungen, wenn die Nutzer die Kosten des Verkehrs selbst voll tragen müssten.

Auch in der Klimapolitik müsste endlich Kostenwahrheit durch einen angemessenen Preis für alle Klimagasemissionen geschaffen werden. Gemäss den Analysen von William Nordhaus, der 2018 dafür mit dem Nobelpreis für Wirtschaftswissenschaften ausgezeichnet wurde, wäre ein allgemeiner (ausnahmsloser) Preis für CO<sub>2</sub>-Emissionen optimal, der zunächst um die 40 Dollar pro Tonne CO<sub>2</sub> liegt und im nächsten Jahrzehnt auf 70 Dollar steigt. Dies würde Preisreize zur Reduktion der Emissionen und zur Entwicklung emissionsarmer Technologien und Energiequellen setzen. Dadurch würden viele der heutigen marktverzerrenden Subventionen und Regulierungen überflüssig. Das CO<sub>2</sub>-Steueraufkommen sollte für die Reduktion bisheriger,

leistungshemmender Steuern eingesetzt werden.

So weit die Theorie. Und was liefert uns die politische Praxis? Illustrativ ist das vom Parlament ausgearbeitete und vom Volk abgelehnte CO<sub>2</sub>-Gesetz: Es wollte eine CO<sub>2</sub>-Abgabe mit vielen Ausnahmen insbesondere für Gross-emittenten, zusätzliche Subventionen und Regulierungen sowie nur eine teilweise Rückerstattung der Erträge an die Bevölkerung durch Kopfpfahlungen statt Steuersatzsenkungen – also nur Kostenscheinwahrheit.

Politiker entschuldigen ihre überladenen Vorlagen zumeist damit, dass nur fein austarierte Politikpakete mehrheitsfähig seien. Daran ist zu zweifeln: So würde eine effiziente Klimapolitik à la Nordhaus mit einer einheitlichen CO<sub>2</sub>-Steuer von 40 Franken pro Tonne für die Schweizer Bürger und Wirtschaft bei den heutigen Emissionen von 37 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eine Belastung von nur 1,5 Milliarden Franken jährlich bedeuten. Dank kompensierenden Steuersenkungen (der Wert entspricht rund 0,5 Mehrwertsteuer- Prozenten) und dem Abbau von Regulierungen und Subventionen, was noch weitere Steuersenkungen ermöglichen würde, wäre diese Politik höchst attraktiv. Das Problem ist nur, dass sie den Bürgern nicht angeboten wird.

Offenbar wollen manche Politiker und Verwaltungsabteilungen mit der Klimapolitik lieber ihren Einfluss via Budget, Subventionen und Regulierungen mehr. Dabei unterstützen sie viele gut organisierte Subventionsprofiteure sowie Firmen, denen die Regulierungen ökonomische Renten verschaffen.

Angesichts der skizzierten Situation ist es für die Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität der Schweiz entscheidend, die Schweizer Entscheidungsstrukturen so zu entwickeln, dass die Wahrscheinlichkeit effizienter, am Allgemeinwohl statt an Partikularinteressen orientierter Politik steigt. Dafür sind Reformen auf vier Ebenen notwendig.

## Grundsätze für den Diskurs

Alle Seiten müssen sich um einen rationalen, öffentlichen Diskurs bemühen. Dabei helfen insbesondere folgende Leitlinien:

■ Ganzheitliche Sicht: Nachhaltigkeit darf nicht eng auf ökologische Aspekte reduziert werden. Nach den gängigen Definitionen hat sie drei Dimensionen: Gesellschaft, Wirtschaft und Ökologie. So sollten Kosten für die Allgemeinheit durch Belastungen der Umwelt, Subventionen und preistreibende Marktverzerrungen gleich behandelt werden. Genauso sollten in der Klimapolitik Kipp-effekte nicht nur im Klima, sondern auch in den von (ineffizienter) Klimapolitik belasteten Volkswirtschaften thematisiert werden.

■ Kalkül statt Gefühl: In der Infrastrukturpolitik liegen oft nicht nur die Nutzen, sondern auch die Kosten in fer-

ner Zukunft und damit ausserhalb des Zeithorizonts der wichtigsten Entscheidungsträger. Trotzdem wird regelmässig grösste Dringlichkeit von Massnahmen angemahnt, etwa wegen einer drohenden Krise oder internationalen Drucks. Unter diesen Umständen ist Politik besonders anfällig für gefühlgetriebene Entscheidungen. Es ist deshalb zentral, dass die Antragsteller klar darlegen, welche Aspekte ihrer Vorschläge als Kosten und Nutzen berechnet werden können und wo es nur um Vermutung oder bare Spekulation geht. Nur wenn Politik mit einem klaren Preisschild versehen werden muss, kann eine vernünftige Diskussion über die richtige Bezeichnung sowie ein problemorientierter und abwägender statt gefühlgetriebener und moralisierender öffentlicher Diskurs entstehen.

■ Gleichbehandlung: Die aktuellen und potenziellen Leistungserbringer müssen gemäss dem Grundsatz der Technologie-neutralität gleichbehandelt werden. Kosten-Nutzen-Wahrheit muss für alle gelten, also sowohl für den öffentlichen als auch den privaten Verkehr oder für fossile wie alternative Energien. Genauso müssen die negativen externen Effekte aller Energiequellen identifiziert, beziffert und internalisiert werden.

■ Nachfrage und Angebot: Markt- und Politikergebnisse werden durch Nachfrage und Angebot bestimmt. Ein Beispiel ist «das Grüne Paradox» (Hans Werner Sinn): Die meisten klimapolitischen Massnahmen mindern nur die Nachfrage nach fossilen Energieträgern. Das bleibt aber ohne Wirkung, solange das Angebot an fossiler Energie nicht ebenfalls sinkt. Doch dieses droht sogar noch zu steigen, wenn die Eigentümer der Lagerstätten infolge der Klimapolitik mit zukünftig fallenden Erlösen rechnen müssen.

■ Qualität statt Quantität: In vielen Bereichen bezieht sich der öffentliche Diskurs auf Mengenaggregate. Vernachlässigt wird dabei, dass die einzelnen Elemente höchst unterschiedlicher Qualität sind. Ein Beispiel ist die Energiepolitik, wo die Bedeutung der Alternativenergien zumeist an ihrem Anteil an den Kilowattstunden gemessen wird statt an ihrem Wertanteil. Da ihre Kilowattstunden aber oft nicht am richtigen Ort und nicht zur richtigen Zeit anfallen, ist ihr Wertanteil weit kleiner als ihr Mengenanteil.

■ Pro Kopf statt total: Unter den grösseren europäischen Ländern hat die Schweiz das höchste Bevölkerungswachstum. Die Kosten und Nutzen der Infrastrukturentwicklung haben stark mit der Kopffzahl zu tun. Nicht nur die Energie- und die Verkehrsinfrastruktur müssen mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten. Ein schneller Ausbau ist oft nur zu stark steigenden Grenzkosten möglich. Genauso steigen die CO<sub>2</sub>-Reduktionskosten mit dem Bevölkerungswachstum überproportional an. Eine rationale Politik muss solche Zusammenhänge berücksichtigen.

## QUINTESSENZ

### Reformvorschläge für eine international herausragende Infrastruktur

■ Infrastrukturvorhaben müssen mit einem eindeutigen Preisschild versehen werden, das die direkten sowie die externen Kosten und Nutzen einbezieht. Externe Kosten sind über optimierte Lenkungsmaßnahmen zu internalisieren. Subventionen, die nicht durch externe Nutzen gerechtfertigt sind, führen zu einer Übernutzung der Ressourcen und müssen gestrichen werden. Wo die Umsetzung von Kostenwahrheit zu Mehreinnahmen oder Minderausgaben führt, müssen die Mittel durch Steuersenkungen an die Bürger und die Wirtschaft zurückerstattet werden.

■ Jede natürliche oder juristische Person sollte das Recht haben, über die Verwendung ihrer Daten zu bestimmen und von den Nutzern dafür angemessen entschädigt zu werden.

■ Die im internationalen Vergleich überaus strengen Grenzwerte im Mobilfunk könnten durch eine

Abgabe auf Strahlung ersetzt werden. Bei ihrer Bemessung sollte den Kantonen ein erheblicher Spielraum eingeräumt werden.

■ Die Schweiz sollte einen «Grossen Preis» stiften, der weltweit Interventionen zur Lösung gesellschaftlicher Probleme honoriert. Mit einer «Stiftung Schweiz für die Welt» könnte sie zudem als höchste potente Mäzenin für die Erforschung globaler Probleme auftreten.

■ Eine landesweit vom Volk gewählte Gegenvorschlagskommission sollte von der Politik vorgebrachte Projekte und Gesetze evaluieren und alternative Vorschläge machen können, über die das Volk abzustimmen hätte. Die hier für den Infrastrukturbereich vorgeschlagene Kommission könnte auch mit dem Bürgerrat des Beitrags zu institutionellen Reformen zusammengelegt werden.

■ Fehlertoleranz: Angesichts der vielfältigen Unsicherheiten über die technische, ökonomische und ökologische Zukunft sowie der Fehleranfälligkeit des politischen Prozesses werden sich immer wieder Pläne als falsch erweisen. Das wird dann zum Problem, wenn sie trotzdem weiterverfolgt werden. Es braucht einen offeneren Umgang mit Fehlern: Eigene Fehler sollten schneller eingestanden werden, anderen sollen ihre Fehler leichter verziehen werden, und in unseren Strategien müssen wir das Scheitern als realistische Möglichkeit mitberücksichtigen und frühzeitig Politikalternativen entwickeln.

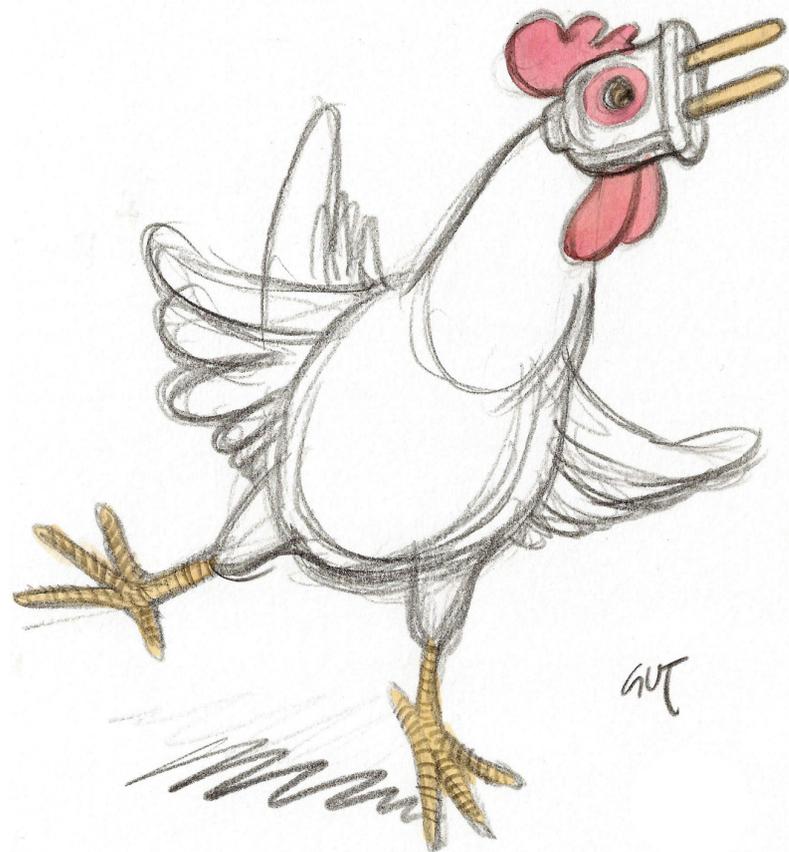
## Garantierte Kostenwahrheit

Für echte Kostenwahrheit braucht es dreierlei: Erstens müssen die negativen externen Effekte in Produktion und Konsum identifiziert, beziffert und den Verursachern angerechnet werden. Allgemeine Subventionen, die nicht durch positive Externalitäten gerechtfertigt sind, müssen gestrichen werden. Die Anbieter von Leistungen dürfen nur für die wahren Nutzen ihrer Leistungen entschädigt werden. So können auch bisher nicht erfasste Leistungen abgegolten werden. Ein Beispiel sind Daten. Im Sinne der «self sovereign identity» müsste jede Person ein Recht haben, über die Verwendung ihrer Daten zu entscheiden und von den Datennutzern angemessen entschädigt zu werden (was steuerlich zu erfassen wäre).

Abweichungen vom Grundsatz der Kostenwahrheit führen zu hohen gesellschaftlichen Kosten. Wenn beispielsweise Elektrizität aus alternativen Quellen subventioniert wird, werden Strommangeln wahrscheinlicher. Denn sie lassen das Stromangebot in Normalzeiten wachsen und die Preise sinken, wodurch mehr verbrauchsintensive Geräte installiert werden, was dann in Zeiten niedriger Stromangebots zu einer Verschärfung der Mangellage führt. Eine auf Kosten-Nutzen-Wahrheit bauende Energiepolitik hingegen ist strikt technologieunabhängig und bedingt eine rationale, unideologische und offene Diskussion über alle Alternativen, also auch über die Verlängerung der Laufzeiten oder den modernen Ersatz von Kernkraftwerken, den Aus- und Neubau von Stauseen und den Bau von Erdgaskraftwerken. Dabei wären alle negativen Externalitäten von traditionellen und alternativen Energieträgern abzugelten.

Zweitens muss bei jeder Belastung der Bürger durch Kostenwahrheit, zum Beispiel durch höhere Kosten für Verkehr und Energie, festgelegt werden, wie sie durch die Senkung anderer Steuern und Abgaben entlastet werden. So ist Kostenwahrheit im ÖV für die Bürger inakzeptabel, wenn Zugfahrten verteuert, das Geld aber für sie uninteressante Zwecke verwendet wird. Wird hingegen festgelegt, dass der ÖV seine Kosten selbst decken muss, aber dafür für die Mehrwertsteuern um 3 Prozentpunkte gesenkt werden, kann die Vorlage durchaus mehrheitsfähig sein.

Drittens muss Kostenwahrheit institutionell so umgesetzt werden, dass ungewollte politische Anreizwirkungen ausbleiben. Ein Beispiel ist Kostenwahrheit im Verkehr mittels Road Pricing und Mobility Pricing. Zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist die Einführung von Road Pricing unabdingbar, da Elektroautos keine Treibstoffabgaben leisten, mit welchen die Finanzierung der Strassen heute schwergewichtig noch erfolgt. Ein Road Pricing, das neben den Strassenkosten auch Umweltexternalitäten und Stautekosten internalisiert, droht aber Fehlanreize zu schaffen: Manche Regierungen wären versucht, die Strassenkapazität zu verknappen, um die Einnahmen aus den Staubehalten zu mehren. Falls die Gebühreneinnahmen in den Gemeinden und Städten verblieben, hätten diese Anreize, den Durchgangsverkehr möglichst hoch zu belasten. Wenn aber die Gebühreneinnahmen zum Bund fliessen, wäre dieser versucht, die Gebühren in den grossen Städten überhöht anzusetzen. Road Pricing droht deshalb an der Angst der Bevölkerung vor Ausbeutung zu scheitern. Es ist nur dann attraktiv für die Bürger, wenn völlig klar ist, wer über die Gebührenerhöhe entscheidet und wohin die Einnahmen fliessen. Die Regeln sind so auszugestalten, dass keine gegenseitige Ausbeutung droht – etwa indem die Einnahmen an die Wohngegend der Fahrzeughalter fliessen. Entschei-



dend ist, dass die Regierungen nun endlich diese institutionellen Fragen klären.

## Neue Swissness

Auch zur Bewältigung neuer Herausforderungen muss die Schweiz auf ihre bewährten Erfolgsrezepte und relativen Stärken setzen. Dazu gehören insbesondere folgende:

■ Dezentralität und Vielfalt: Viele Infrastrukturen sind natürliche Monopole und anfällig für Systemversagen etwa

infolge Überkomplexität, Inflexibilität, Terrorismus oder Cyberkriminalität. Die schweizerische Lösung war schon immer: Dezentralisierung. Ein Beispiel könnte der Telekommunikationsbereich werden. Da wird die Entwicklung des 5G-Netzwerks durch einen extremen Strahlenschutz abgebremst, dessen Einhaltung den teuren Zubau von (zu) vielen Antennen erfordern würde, derseits aber durch Bewilligungsprobleme fast gänzlich ausgebremst wird. Um diese institutionelle Paralyse zu überwinden und die Kosten einzudäm-

men, sollte statt strikter Grenzwerte eine Abgabe auf Strahlungsmissionen eingeführt und so Kostenwahrheit geschaffen werden. Dabei sollte den Kantonen ein gewisser Spielraum in der Bepreisung zugestanden werden.

■ Technologischer Fortschritt: Die meisten Probleme der Menschheit wurden und werden auch weiterhin durch technologische Innovation gelöst. Der Beitrag der Schweiz zur technischen Lösung der Probleme könnte in vielen Bereichen weit grösser sein als ihr An-

## Sounding Board

Folgende fünf Sparringspartner aus der Praxis sowie Persönlichkeiten aus Wissenschaft oder Zivilgesellschaft haben die Fachautoren thematisch und inhaltlich herausgefordert sowie unterstützt:

■ Marcel Dobler, Unternehmer, Rapperswil

■ Prof. Dr. Lino Guzzella, Maschineningenieur, Zürich

■ Dr. Konrad Hummler, Unternehmer und Publizist, St. Gallen

■ Jeannine Pilloud, Verwaltungsrätin und CEO, Zürich

■ Prof. Dr. Cornelia Stengel, Rechtsanwältin, Zürich

teil an den Ursachen dieser Probleme. Neben die traditionellen Forschungs-konäle ETH, Universitäten, Nationalfonds und Innosuisse sollte ein «Grosser Preis der Schweiz» für Lösungen gesellschaftlicher Probleme treten. So könnte mit bisherigen Subventionsmitteln ein wirksames und weltweit besser sichtbares Zeichen gesetzt werden. Nahe-liegend wäre auch die Gründung einer «Stiftung Schweiz für die Welt», mit der die Schweiz als grosszügige Mäzenin für die Erforschung von Lösungen globaler Probleme auftreten würde.

■ Offenheit: Angesichts von Globalisierung und Digitalisierung verändern sich nicht nur die Probleme rund um die Infrastruktur, sondern auch die Möglichkeiten, diese zu nutzen. So wie die einheimische Infrastruktur zunehmend durch äussere Einflüsse bedroht wird, kann sie auch über die Landesgrenzen ausstrahlen, etwa indem ausländische Akteure die schweizerische Dateninfrastruktur und -sicherheit oder elektronische Identitäten gegen Entgelt nutzen könnten.

## Effiziente Rezepte

Wettbewerb in Markt und Politik, also ein liberales Umfeld, bringt in der Regel effiziente Lösungen hervor – gerade auch betreffend Infrastruktur und deren Regulierung. Effiziente Infrastrukturen nützen der ganz grossen Mehrheit der Bürger. Damit haben sie den Charakter eines öffentlichen Guts und können zumeist nur auf eine schwache Lobby zählen. Auf Partikularinteressen ausgerichtete Politiker hingegen werden ihre Vorschläge weiterhin als gemeinnützig und alternativlos darstellen. Demokratie beruht jedoch darauf, dass die Entscheidungsträger bis hin zu den Stimmbürgern stets zwischen realistischen Alternativen wählen können. Diese Anforderung wird in einem Fall schon wirksam erfüllt: Zu Volksinitiativen kann das Parlament einen Gegenvorschlag machen.

Das Rezept des Gegenvorschlags sollte auf parlamentarische Entscheide übertragen werden: Bei Volksabstimmungen sollte dem Volk ein Gegenvorschlag gegen die Vorlage des Parlaments vorgelegt werden können. Doch wer soll diesen Gegenvorschlag ausarbeiten? Die ideale Institution dafür wäre eine volks-gewählte Gegenvorschlagskommission. Die Kommissionsmitglieder sollten im Majorverfahren in einem gesamtschweizerischen Wahlkreis gewählt werden. Sie hätten die Aufgabe, Kritik an den Vorlagen des Parlaments zu äussern und konkrete Gegenvorschläge zu entwickeln. Die Bürger stimmen dann über die Vorschläge des Parlaments und der Gegenvorschlagskommission sowie den Status quo ab. In gewisser Weise wäre diese Kommission eine Weiterentwicklung der kommunalen Rechnungsprüfungskommissionen, deren sehr positive Wirkung der Restaurator gemeinsam mit Mark Schelker erforscht hat. Die hier postulierte Gegenvorschlagskommission für Infrastrukturvorhaben und der im institutionellen Beitrag von Christoph A. Schaltegger und Mark Schelker vorgeschlagenen Bürgerrat (siehe Seite 14) sind eng verwandt und könnten zusammengelegt werden.

Das skizzierte Wahlverfahren garantiert, dass die Kommission sich effektiv um die Gesamtinteressen kümmern würde, partiell breit zusammengesetzt wäre und stets konstruktiv bliebe. Sie würde eine bürgernähere Position als die meisten Parlamentarier vertreten, denn für Lobbyisten lohnte es sich weit weniger, Kommissionsmitglieder als Parlamentarier zu beeinflussen, da erstere ja nichts selbst entscheiden könnten. Die Gegenvorschlagskommission hätte auch einen über Volksinitiativen hinausgehenden Einfluss, weil sie sofort auf schlechte Vorlagen des Parlaments reagieren könnte. Natürlich müsste sie über leistungsfähige Mitarbeiter verfügen und würde durchaus etwas kosten. Wenn sie aber die Politik auch nur ein klein wenig in eine bessere Richtung lenken würde, würde sich der Einsatz schon mehr als lohnen. Damit ist der Erfolg der Gegenvorschlagskommission garantiert: Denn nur schon die Möglichkeit, dass sie gute Gegenvorschläge macht, würde das Parlament zu besseren Leistungen antreiben – gerade in der Infrastrukturpolitik.