

FREIE SICHT

Stadt–Land:
Graben füllen

REINER EICHENBERGER

Nun streiten die Städter und Ländler, wer wen subventioniert – und begreifen nicht, dass sie alle subventioniert sind: Land zahlt Stadt und umgekehrt. Dumm nur, dass sich die Zahlungen nicht gegenseitig aufheben. Das «Toll, ein anderer zahlt» bringt den Zerfall der Eigenverantwortung, schlechte Politik und Mittelverschwendung.



Vorsicht, das heisst nicht, dass unsere Städte und Landgegenden im internationalen Vergleich nicht top sein können – schliesslich ist es im Ausland oft noch schlimmer. Aber es heisst, dass sie zu wenig gut sind und ihr Potenzial zu wenig nutzen. Die Umverteilung von Stadt zu Land ist heute so vielfältig, dass kaum jemand durchblickt. Wichtige Umverteilungsmaschinen sind die Finanzausgleiche, die Bildungs-, Landwirtschafts- und Verkehrssubventionen sowie die riesige Mobilität zwischen Kantonen und Gemeinden. Und immer gilt: Es geht nicht einfach um Stadt gegen Land, sondern um manche Gruppen in Stadt und auf dem Land gegen andere Gruppen in Stadt und auf dem Land. Was tun? Drei Themen sind besonders wichtig:

Finanzausgleich. Wenn Empfängerkantone und -gemeinden heute ihre finanzielle Situation verbessern oder verschlechtern, werden die Ausgleichszahlungen schnell so angepasst, dass sie praktisch auf dem gleichen Leidensniveau bleiben. Gute Standortpolitik lohnt

«Die Umverteilung
ist so vielfältig, dass
kaum noch jemand
durchblickt.»

sich deshalb kaum mehr. Deshalb sollten Kantone und Gemeinden, die sich positiv entwickeln, die Ausgleichszahlungen erst nach einer mehrjährigen Karenzfrist gekürzt oder sogar ein Bonus bezahlt werden. Das gäbe ihnen wirksame Anreize zu besserer Politik.

Mobilität. Mit der Elektrifizierung der Autos bricht die heutige Strassenfinanzierung zusammen. Denn nur die Fossilien zahlen die Strassen über Treibstoffzölle selbst. Deshalb geht es in Zukunft nur mit Mobility Pricing und Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger, auch ÖV und Velo. Dank den zusätzlichen Abgaben von Auto und Velo und den Einsparungen beim ÖV können dann die anderen Steuern massiv gesenkt werden. Die grosse offene Frage bleibt: Wer soll über die Höhe der Verkehrsabgaben entscheiden und wohin sollen die Mittel aus zusätzlichen Einnahmen fliessen? Zum Bund, in die Städte oder in die Gemeinden, wo die Verkehrsteilnehmer herkommen?

Politische Institutionen. Die zunehmende Mobilität führt nicht nur zu Umverteilung, sondern höhlt zunehmend die Demokratie aus. Die Bürger haben am Wohnort Steuerpflicht und Stimmrecht, aber viele staatliche Leistungen konsumieren sie am Arbeitsort. Da zahlen sie zwar via Firmensteuern auch mit, haben aber kein Stimmrecht. Mögliche Lösungen: Pendler sollten einen Teil ihrer Steuern am Arbeitsort zahlen, dort aber auch ein Teil-Stimmrecht erhalten. Oder: Pendler sollten am Arbeitsort wenigstens Referenden und Initiativen lancieren und unterschreiben können. So könnten sie dort wenigstens Lösungen vorschlagen und die öffentliche Diskussion mitprägen.

In dieser Kolumne schreiben Isabel Martínez, Ökonomin an der Konjunkturforschungsstelle (KOF) der ETH Zürich, Reiner Eichenberger, Professor für Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg, Peter Grünenfelder, Direktor Avenir Suisse, sowie «Handelszeitung»-Chefökonom Ralph Pöhner.