

FREIE SICHT

Die SBB werden zur SSB

REINER EICHENBERGER

Die heiligsten Kühe der Schweiz heissen ÖV und MIV – Öffentlicher Verkehr und Motorisierter Individualverkehr.



Obwohl es kaum einen Grund gibt, den Verkehr zu subventionieren, unterstützt die Allgemeinheit den ÖV jährlich mit rund 8 Milliarden Franken Budgetzuschüssen und trägt Umwelt-, Unfall- und Lärmkosten des MIV und ÖV von etwa 8 und 2 Milliarden. Statt endlich die Verkehrskosten den Benutzern aufzuerlegen, wird der ÖV schnell weiter ausgebaut. Das ist absurd, denn im Verkehr naht eine Zeitwende.

Der ÖV ist richtig gut von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof. Für reale Punkt-zu-Punkt-Verbindungen aber ist er dem MIV zumeist hoffnungslos unterlegen: Da ÖV und MIV für die Allgemeinheit ähnlich hohe Kosten verursachen, aber der ÖV nur einen Bruchteil der Transportleistung des MIV erbringt, betragen seine gesellschaftlichen Kosten pro Personenkilometer ein Vielfaches des MIV. Noch düsterer wird es, wenn der Zeitverbrauch der Passagiere berücksichtigt wird. Zudem nehmen im ÖV die Systemrisiken bei zunehmendem Verkehr exponentiell zu, und der Flächenverbrauch für die Schienenanlagen insbesondere in Städten ist gigantisch.

«Die SBB werden ihre Schienen zu modernen Strassen umnutzen.»

Innerhalb der nächsten 20 Jahre wird die Unterlegenheit des ÖV durch drei technische Entwicklungen noch dramatisch gesteigert: Durch wenigstens auf geeigneten Strassenabschnitten automatisch fahrende Autos verliert der ÖV den Vorteil, dass man als Passagier seine Aufmerksamkeit nicht dauernd auf das Verkehrsgeschehen richten muss; im MIV der Zukunft kann man besser arbeiten und ausruhen. Infolge app- und chatbasierter Fahrgelangenheiten-Vermittlungssysteme brauchen viele keinen ÖV mehr. Heute fahren Busse und Züge oft fast leer herum. Die Überkapazität wird damit gerechtfertigt, es brauche sie zu Stosszeiten. Aber gerade dann hat es auch sehr viele halbleere Autos, die die ÖV-Passagiere aufnehmen könnten. Und dank Elektrifizierung werden Autos zwar ökologisch nicht heilig, aber überholen den ÖV, weil sie direkt von Punkt zu Punkt fahren können und auch besser ausgelastet sein werden. So wird der MIV dem ÖV rundum überlegen sein: Billiger, ökologischer, bequemer, zeitsparender.

Es gibt nur ein Problem: Weil der MIV infolge Umsteiger vom ÖV sowie Bevölkerungswachstum stark zunehmen wird, wird die Strassenkapazität trotz automatischer Steuerung und elektronischem Verkehrsmanagement knapp. Die Lösung dafür haben die SBB. Die heutigen Schienentrassen sind die ideale Basis für Strassen für selbstgesteuerte Autos, weil sie relativ gerade und kreuzungsfrei sind. Die SBB werden deshalb ihre Schienen zu modernen Strassen umnutzen und sie gegen Entgelt dem neuen MIV zur Verfügung stellen. So werden sie zur SSB, der Schweizerischen Strassen-Betreiberin. Die riesigen Gleiswüsten in den Städten werden zu Bauland oder renaturiert. Beim neuen MIV werden alle externen Kosten durch Roadpricing abgegolten, und es wird ein freier Markt für Fahr- und Mitfahrgelegenheiten in den unterschiedlichsten Arten von Individual- und Kollektivfahrzeugen geschaffen. So gibt es nur noch ein Problem: Was soll der Bund mit den riesigen Gewinnen der SSB tun?

In dieser Kolumne schreiben im Wechsel
«Handelszeitung»-Chefökonom Simon Schmid,
«Handelszeitung»-Autor Urs Paul Engeler sowie
Reiner Eichenberger, Professor für Finanz- und
Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg.