

NZZ am Sonntag

Katar

Es geht um viel – aber nicht um den Kampf gegen Terror

Wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen. Doch genau das hat Saudiarabien, das seine extremistische Lesart des Islams in alle Welt exportiert, diese Woche getan. Sekundiert von den Vereinigten Arabischen Emiraten, Ägypten, Bahrain und Jemen kappten die Saudis die Beziehungen zum Nachbarstaat Katar. Die Begründung: Dieser fördere den Terrorismus. Welch ausgemachte Heuchelei! Beim Boykott Katars geht es nicht um Eindämmung des Jihadismus, sonst müsste sich Saudiarabien zunächst einmal selber boykottieren. Vielmehr wird der kleine Golfstaat dafür bestraft, dass er eine eigenständige Nahostpolitik betreibt. Und, entscheidend: Katar unterhält Beziehungen zu Iran, dem schiitischen Gegenspieler der sunnitischen Saudis. Das können diese nicht ertragen. Riad will Teheran als regionale Macht schwächen und isolieren. Mit der Ausgrenzung Katars ist das aber nicht zu erreichen. Richtig beunruhigend ist, dass sich US-Präsident Donald Trump mit all seinem Gewicht hinter die Saudis stellt, augenscheinlich in Unkenntnis der Tatsache, dass auch Katar ein Verbündeter der USA ist und dort sogar US-Truppen stationiert sind. So wird das Blockdenken – Sunniten gegen Schiiten, Saudiarabien gegen Iran – gefährlich gefördert. Das hat der Region bisher nie Gutes gebracht. Und schon gar nicht den Terrorismus eingedämmt. (at.)

Vaterschaftsurlaub

Für eine nette Geste nicht nur zu teuer, sondern auch nutzlos

Die Unterschriften sind im Nu zusammengekommen, wie die Initianten eines vierwöchigen Vaterschaftsurlaubs stolz meldeten. Kein Wunder: Sie verkauften diesen Urlaub als sozialpolitisches Geschenk – über Lohnnebenkosten anscheinend schmerzlos finanziert –, das wahre Wunder bewirken soll: Die Bindungen zwischen Vater und Kind würden gestärkt, die Startchancen der Kinder massiv verbessert und neue Familiengründungen angeregt. Alles Unsinn. Der Urlaub ist eine teure Geste, die an der realen Situation junger Familien nichts ändern würde. Interessiert sich ein junger Vater für sein neugeborenes Kind und das zusätzliche Engagement in der Familie nur, wenn ihm die Allgemeinheit dafür vier Wochen freie Zeit finanziert, läuft etwas falsch. Eine viel sinnvollere und kostenneutrale Lösung wäre es, den Mutterschaftsurlaub anders auszugestalten. Die über den medizinisch gebotenen Mutterschutz hinausgehenden 6 Wochen des 14-wöchigen Mutterschaftsurlaubs sollten neu zum Elternurlaub werden, den Mutter oder Vater beziehen können. Was Familien aber ohnehin mehr helfen würde, wäre die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, für Frauen und Männer – weit über das erste Kinderjahr hinaus. (tis.)

Nationalbank-Reserven

Staatsfonds ist eine gute Idee

Die Nationalbank sitzt auf einem gigantischen Berg ausländischer Wertschriften. Die 700 Milliarden Franken Devisenreserven in ihrer Bilanz übersteigen die jährliche Wirtschaftsleistung der Schweiz. Obwohl die europäische Konjunktur immer besser auf Touren kommt, gibt es keinerlei Anzeichen einer Entspannung an der Währungsfront: Der Aufwärtsdruck auf den Franken hält an und zwingt die Nationalbank immer wieder zu Interventionen. So rückt auch der Tag, an dem sie ihre Devisenreserven wieder abstossen kann, in weite Ferne. Der Ständerat wird sich Ende August noch einmal vertieft mit der Schaffung eines Staatsfonds auseinandersetzen, in den man diese Wertschriften auslagern könnte. Das ist eine sehr gute Idee. (stä.)

Chappatte



Der externe Standpunkt

Der öffentliche Verkehr wird bald verschwinden

Technologie und ein striktes Mobility Pricing bedeuten das Aus für die Schienen und machen die SBB zur SSB, zur Schweizerischen Strassenbetreiberin. Wie das gehen soll, erklärt Reiner Eichenberger

Die Ansprüche an den Staat steigen permanent. Aber um Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, müssen die Steuern sinken, nicht steigen. Wie soll das gehen? Wir müssen heilige Kühe opfern. Die grössten heissen ÖV und MIV, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr.

Das Bundesamt für Statistik hat die nicht von den Benutzern des Personen- und Güterverkehrs gedeckten Infrastruktur-, Betriebs-, Unfall- und Umweltkosten, also die Belastungen für die Allgemeinheit, ermittelt. Beim MIV sind das jährlich gut 6,2 Milliarden Franken, grösstenteils Umweltkosten, beim ÖV sind es gut 7,4 Milliarden Franken, grösstenteils ungedeckte Geldkosten. Insgesamt betragen die expliziten und impliziten Subventionen der Mobilität also über 13,6 Milliarden Franken jährlich. Das bringt Umweltbelastung, Zersiedelung, hohe Steuerlasten und so weiter. Dabei gibt es für eine allgemeine Subventionierung der Mobilität keinerlei vernünftigen Grund. Die Verursacher sollten die Kosten per modernem Mobility Pricing endlich selbst tragen. Dann würde die Mobilität optimiert, die Umwelt geschont, und die öffentlichen Mittel könnten klüger eingesetzt werden.

Geht es um die Verkehrszukunft, predigen viele stereotyp, sie gehöre dem ÖV. Das ist falsch. Die Zukunft gehört aus sechs Gründen der Strasse und dem MIV.

1. Schon heute ist der MIV dem ÖV weit überlegen, wenn man seine Kosten ins Verhältnis zu seiner viel höheren Verkehrsleistung setzt. Pro Personenkilometer belastet der MIV die Gesellschaft mit 5,7 Rappen, der ÖV hingegen mit 27,4 Rappen (ÖV auf Schienen: 23,3 Rappen; ÖV auf Strassen: 48,5 Rappen). Pro Gütertonnenkilometer belastet der MIV die Gesellschaft mit 1,6 Rappen, der ÖV hingegen mit 7,5. Durch die Brille umfassender Kostenwahrheit gesehen, ist der ÖV also eine Katastrophe.

2. Das Effizienzpotenzial des MIV ist riesig. Sobald man die externen Kosten den Ver-

kehrsteilnehmern per Mobility Pricing anlastet, werden sich Fahrverhalten, Fahrzeugwahl und Fahrzeugtechnologie so ändern, dass die Nachteile des MIV weiter sinken und die Kostenvorteile gegenüber dem ÖV noch zunehmen.

3. Der Anteil der Elektroautos wird schnell steigen. Dadurch wird der ÖV seinen Öko-Nimbus 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 Mobility Pricing garantiert bald. Dann aber kann das Verursacherprinzip im MIV leicht durchgesetzt werden, und dann gibt es endgültig keinerlei Grund mehr, den ÖV zu subventionieren.

4. Viele Autos können demnächst ganz- oder teilautonom fahren. Ihre Nutzer können dann ausruhen, lesen und arbeiten. Der Schienenverkehr ist bestenfalls noch zwi-

schen Hauptbahnhöfen konkurrenzfähig. Die allermeisten Verkehrsnutzer wollen aber nicht von HB zu HB reisen, sondern von Haus zu Haus, direkt und ohne Umsteigen.

5. Internetbasierte Märkte fürs Mitfahren und für Parkplätze werden den MIV optimieren und die ÖV-Nachfrage sinken lassen.

6. Im ÖV steigen die System- und Sicherheitsrisiken mit der Fahrplandichte und der Terrorisierungsgefahr. Schienenfahrzeuge können Hindernissen kaum ausweichen. Weil Defekte an Signalen, Weichen, Fahrleitungen sowie Fahrzeugen sich auf die nachfolgenden Fahrzeuge auswirken, kommt es im ÖV immer öfter zu Verspätungen.

Aus all diesen Gründen und wegen des Bevölkerungswachstums wird die MIV-Nachfrage stark wachsen. Wo aber sollen die vielen Fahrzeuge fahren? Die Lösung haben die SBB. Die heutigen Schienentrassen bilden die ideale Basis für Strassen für autonom fahrende Fahrzeuge. Die SBB haben sich in den letzten zwanzig Jahren von einer Transportfirma zu einer Bahnhofs- und Strassenbetreiberin entwickelt. Sie werden bald auch ihre Schienentrassen und Tunneln bewirtschaften, indem sie sie zu modernen Strassen umnutzen, also die Trassen asphaltieren oder betonieren und gegen Entgelt dem neuen MIV zur Verfügung stellen. So werden die SBB zur SSB, zur Schweizerischen Strassenbetreiberin. Je etwa ein Viertel der riesigen Gleisanlagen in den Städten werden zu Bauland, Grünfläche, Strassen und Parkplätzen. 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.

Bleibt nur noch eine Frage: Was tun mit den Budgetüberschüssen des Staates dank Einnahmen aus Mobility Pricing, Gewinnen der SSB und Subventionskürzungen? Ein kleiner Teil für staatliche Investitionen brauchen, der grosse Rest zurück an die Bürger durch Steuersenkungen!

Reiner Eichenberger



Reiner Eichenberger, 55, lehrt als Professor für Theorie der Wirtschafts- und Finanzpolitik an der Universität Freiburg. Daneben ist er Forschungsdirektor des Center for Research in Economics, Management and the Arts (Crema) in Zürich und Mitherausgeber der internationalen sozialwissenschaftlichen Zeitschrift «Kyklos».