

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 Subventionen 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»

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

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 Fahrgemeinschaften 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.

Die andere Sicht von Peter Schneider



Die Schweizer Maturitätsquote beträgt 20%. 59% aller Schweizer und Schweizerinnen wollen sie senken, weil 63% aller Maturandinnen und Maturanden ein...

...nutzloses Mädchenfach wie Romanistik, Philosophie oder Kunstgeschichte studieren und anschliessend dem Steuerzahler und der...

...Steuerzahlerin auf der Tasche liegen. Wie tief müsste die Maturitätsquote sein, damit die Berufslehre der Berufslehre wiederhergestellt werden kann? Rechne!

Foto: Keystone

Wenn die Altersreform am Freisinn scheitert, steht die FDP-Führung zur Diskussion

Damit die Altersreform beim Volk durchkommt, muss das Parlament sich für 70 Franken mehr AHV aussprechen, findet **Pascal Tischhauser**

Der Rausch nach dem Sieg in den Parlamentswahlen vom 18. Oktober 2015 und der Kater nach dem wuchtigen Nein zur Unternehmenssteuerreform von vor zwei Wochen sollten inzwischen bei den Bürgerlichen verarbeitet sein. Es ist nun an der Zeit, nüchtern zu analysieren, in welcher Form die Altersreform bei einem Urnengang im Herbst eine Mehrheit erhält. Nicht alle tun das bislang.

Damit Schweizerinnen und Schweizer die Senkung ihrer Pensionskassenrente und die Erhöhung des Rentenalters für Frauen akzeptieren, braucht es eine Gegenleistung. Das sind die 70 Franken mehr AHV für Neurentner, also die Lö-

Pascal Tischhauser,
Bundeshausredaktor



sung des Ständerats. Das Nationalratsmodell kommt beim Volk nie durch. Spätestens nach dem Scheitern der Unternehmenssteuerreform III müsste das auch dem Freisinn klar sein. Die Angst vor dem Loch im eigenen Portemonnaie wird auch bei der Altersreform bei den Bürgern den Ausschlag geben. Die Kunst ist es, eine Vorlage zu bringen, die die Bevölkerung nicht als «Rentenklaue» verwirft – sondern als Kröte schluckt, weil es vernünftig ist, unsere Sozialwerke zu sanieren.

Die Grünliberalen haben das verstanden. Zusammen mit den Bauernvertretern dürften sie im Parlament den Ausschlag für die

Ständeratslösung geben. Und verstanden hat die CVP schon länger, dass eine grosse Sozialreform nicht gegen den Widerstand der Linken zu gewinnen ist. Selbst aus der SVP sind einzelne Stimmen zu hören, sich letztlich nicht gegen die AHV-Lösung zu wehren.

Stur geblieben ist bislang nur die FDP. Scheitert nach der USR III auch die Altersreform, kann sich der Freisinn nicht mehr länger hinter der Kritik an der Economiesuisse verstecken. Dann werden die Personaldiskussionen nicht mehr über einzelne Köpfe des Wirtschaftsdachverbands, sondern über Figuren in der FDP-Spitze geführt werden.

Nur gegen Trump zu sein, ist noch kein Parteiprogramm

Die Demokraten befinden sich im freien Fall und verschwenden ihre Energie für Nebensächliches. Dabei müssten sie, so **Martin Suter**, jetzt dringend die weissen Arbeiter zurück ins Boot holen

Der Fluch von Amerikas demokratischer Partei ist das, worauf sie am meisten stolz ist: Hillary Clintons Stimmenzahl. Ihre Kandidatin vereinigte in den Präsidentschaftswahlen fast drei Millionen mehr Stimmen auf sich als der Republikaner. Das verleitet die Demokraten zum Glauben, Donald Trumps Sieg sei bloss widrigen Umständen verschuldet.

Tatsächlich befindet sich die Partei in der Totalkrise. Sie hat nicht nur den Kampf um die Präsidentschaft verloren, sondern in acht Jahren auch 13 Senatssitze, 63 Sitze im Repräsentantenhaus, neun Gouverneure und über 1000 gewählte Positionen in den

Martin Suter,
US-Korrespondent



Gliedstaaten. Ausserhalb Kaliforniens, New Yorks, Massachusetts' und der grossen Städte sind die Demokraten nicht mehr wettbewerbsfähig. Ein so katastrophaler Niedergang müsste eine Partei auf-rütteln. Sie müsste darüber nachdenken, wie sie ihre frühere, an die Republikaner verlorene Kernwählerschaft, die weissen Arbeiter, zurückgewinnen kann. Doch davon ist nichts zu spüren.

Stattdessen geht der Kampf zwischen den Anhängern von Bernie Sanders und dem Establishment weiter. Die Wahl des Parteivorsitzenden gestern drehte sich primär um diese Ausmarchung. Das macht die Partei für die «ver-

gessenen Leute» im Mittleren Westen aber nicht attraktiver. Solange politische Korrektheit, Identitätspolitik und der Kampf gegen den Klimawandel wichtiger sind als die Erhaltung und Schaffung von Industrie-Arbeitsplätzen, bleibt sie minoritär.

Führende Figuren der Demokraten hoffen jetzt, die Energie der Anti-Trump-Bewegung auf ihre Mühlen zu lenken. Viele Empörte werden bei den Demokraten eine politische Heimat suchen. Doch das reicht nicht. Die Gegnerschaft zu einer Person macht noch lange kein erfolgreiches Parteiprogramm.

International — 10