

FREIE SICHT

Wahrheit statt
Kostenlüge

REINER EICHENBERGER

Angesichts des Klimawandels fordern alle: Kostenwahrheit! Die Nutzer des Auto- und Flugverkehrs sollen endlich die von ihnen verursachten Schäden bezahlen. Das ist gut. Doch manche rufen nur Kostenwahrheit, wollen aber das Gegenteil: mehr Subventionen für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Dafür instrumentalisieren sie alles, sogar die Krise der SBB.



Für echte Kostenwahrheit müssen die Verkehrsteilnehmer alle Kosten selbst tragen: Umwelt-, Unfall- und Lärmkosten wie Infrastruktur- und Betriebskosten. Subventionen braucht es nur für Verkehr, der über die Teilnehmer und ihre Kunden hinaus Dritten nützt, also positive Externalitäten verursacht. Das tun weder Privatverkehr noch ÖV. Der Einwand, Verkehr sei regional oder gesamtwirtschaftlich nützlich, zieht nicht. Das sind auch Detailhandel, Mobiltelefon, Bankensystem, Bekleidungsindustrie und so weiter. Gleichwohl werden sie nicht allgemein subventioniert.

Genauso gibt es auch keinen Grund, den Verkehr zu subventionieren. Das einzige vernünftige Argument für ÖV-Subventionen wäre, dass seine Leistungen möglichst gleich hoch wie die des Privatverkehrs subventioniert würden, falls Letzterer für seine Schäden nicht angemessen besteuert werden könnte. Das trifft aber nicht zu.

«Die Ökobilanz des
ÖV sieht für viele
Strecken schlecht
bis verheerend aus.»

Erstens fließen jährlich etwa 7 Milliarden Franken öffentliche Gelder in den ÖV und der Privatverkehr verursacht unabgegoltene Umwelt-, Unfall- und Lärmkosten von etwa 9 Milliarden. Aber der ÖV erbringt nur etwa einen Fünftel von dessen Verkehrsleistung. Deshalb wird heute der ÖV unter Einbezug aller amtlichen Kosten pro Personen- und Tonnenkilometer rund fünfmal so hoch subventioniert wie der Privatverkehr.

Zweitens weisen Bund und SBB die Umweltbelastung des ÖV viel zu tief aus. Sie behaupten, der ÖV sei CO₂-neutral, denn er brauche erneuerbaren Strom aus eigenen Kraftwerken. Das verstösst gegen jede vernünftige Ökobilanzierungsregel. Der ÖV braucht sehr viel Energie. Diese könnte auch anders verwendet werden. Wenn sie aufs Netz gegeben würde, würden im europäischen Verbund überflüssige Kraftwerke abgestellt und die Umwelt viel weniger belastet. Deshalb müsste die Ökobilanz des ÖV mit dem europäischen Durchschnittstrommix berechnet werden oder gar mit den unrentabelsten europäischen Kraftwerken. So gerechnet sieht die ÖV-Ökobilanz für viele Strecken schlecht bis verheerend aus.

Drittens stirbt mit dem Trend zur Kostenwahrheit beim Privatverkehr das letzte dünne Argument für die Subventionierung des ÖV. Deshalb ist es höchste Zeit, dass die Politik das Konzept der Kostenwahrheit auf den Privatverkehr und den ÖV anwendet und die ÖV-Subventionen stoppt. Dadurch würde der Verkehr schrumpfen und umweltfreundlicher werden. Die allgemeinen Steuern könnten massiv gesenkt werden, dafür liesse sich die Grundlagenforschung für erneuerbare Energien und Anpassung an den Klimawandel fördern. Dann würden wirklich alle profitieren.

In dieser Kolumne schreiben «Handelszeitung»-Chefökonom Ralph Pöhner sowie Monika Roth, Professorin und Rechtsanwältin, Peter Grünenfelder, Direktor Avenir Suisse, und Reiner Eichenberger, Professor für Finanz- und Wirtschaftspolitik Universität Freiburg.