

Medienkonferenz

Präsentation Studie „Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren“

Dienstag, 29. Juni 2010

Es gilt das gesprochene Wort

„Mobility Pricing“ als langfristige Lösung

Dr. Hanspeter Rentsch, Präsident der Infrastrukturkommission von economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie Infrastrukturen im Bereich Energie oder Telekommunikation sind auch hochwertige und effiziente Transportinfrastrukturen wichtige Grundlagen für erfolgreiche Volkswirtschaften. Die Schweiz besitzt ausgezeichnete Schieneninfrastrukturen. Wie die vom World Economic Forum (WEF) erhobenen Ranglisten zeigen, liegt die Schweiz hinsichtlich Qualität der Schieneninfrastruktur im internationalen Vergleich über mehrere Jahre an der Spitze. Sie liegt vor Japan, Frankreich, Deutschland und weiteren Staaten wie Hongkong und Dänemark.

Auch im Bereich der Strasseninfrastruktur steht die Schweiz gut da. Die durch das WEF befragten Unternehmensführer schätzen die Qualität der Strasseninfrastruktur mehrheitlich als gut bis sehr gut ein, was der Schweiz Platzierungen um die Plätze 3 und 4 einbringt. Frankreich, Singapur und Deutschland liegen jedoch vor der Schweiz. Bemerkenswert ist zudem, dass mit Singapur und Hongkong zwei asiatische Kleinstaaten im internationalen Standortwettbewerb vorne mitspielen. Aufstrebende Länder holen hinsichtlich moderner Infrastruktur stark auf. Gleichzeitig können solche Länder Erfahrungsstufen bei technologischen Entwicklungen überspringen, was die etablierten Industrieländer besonders unter Zugzwang setzt.

Für Länder, deren Infrastrukturen erneuert werden müssen, stellt der durch die Politik geprägte Finanzierungsprozess eine zusätzliche Herausforderung dar. Während die Mittel heute bereitgestellt werden müssen, ist der anfallende Nutzen für die Bevölkerung erst in Zukunft offensichtlich. Für die Politik sind solche Unterhaltsfinanzierungen deshalb wenig attraktiv. In der Schweiz ist die Verkehrsfinanzierung zudem durch ein sehr komplexes System charakterisiert. Einerseits werden Infrastrukturausgaben durch zweckgebundene Einnahmen wie Mineralölsteuer, LSVA, Verkauf der Autobahnvignette sowie Mehrwertsteuerpromille gedeckt. Andererseits werden allgemeine (Bundes-)Mittel verwendet. Insbesondere die konkrete Mittelverwendung der Einnahmen ist verworren, wobei ein betragsmässig hoher Transfer (rund 2 Milliarden Franken pro Jahr) von Strassenabgabeträgern zu anderen Verkehrsträgern auffällt.

Der Eigenfinanzierungsgrad der Schiene beträgt rund zwei Drittel. Dieser Mangel ist insofern beachtlich, da die Strasse rund 80 Prozent der Personenverkehrsleistung und knapp 60 Prozent der Güterverkehrsleistung erbringt. Für den Binnenverkehr ist die Bedeutung der Strasse noch grösser. Diese Querfinanzierung bzw. das fehlende Verursacherprinzip bei der Benützung offenbart ein fundamentales Problem. Eine angebotene Dienstleistung wird dann übernutzt, wenn deren Preise die entsprechenden Kosten nicht ausreichend wiedergeben.

Dies ist einerseits bei der Benützung der Strassen, vor allem aber im Schienenverkehr der Fall. Benutzer bezahlen die Kosten, die sie verursachen, nicht vollumfänglich. Beispiele sind neben der Übernutzung von Strassenabschnitten auch die zu starke Nutzung von Bahnstrecken zur Hauptverkehrszeit oder die zunehmenden Ertragschwierigkeiten, die die SBB mit den ansteigenden zurückgelegten Bahnkilometern pro Generalabonnement verzeichnen.

economiesuisse bekräftigt ihre ebenfalls seit langer Zeit erhobene Forderung, das Prinzip der verursachergerechten Finanzierung stärker zu berücksichtigen. Das bestehende, unüberschaubare und verzerrende Finanzierungssystem muss dringend korrigiert werden. Kapazitätsengpässe hätten demnach höhere Benützungskosten zur Folge und Verkehrsflüsse könnten zeitlich und örtlich optimiert werden.

Eine mögliche Lösung wäre die Umstellung von der heute höchst komplexen Finanzierung hin zu einem „Mobility Pricing“, das in keiner Weise mit einem „Road Pricing“ zu verwechseln ist. „Mobility Pricing“ zeichnet sich durch eine verkehrsmittelübergreifende Anwendung aus und ersetzt bestehende Abgaben. Benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr machen ein „Mobility Pricing“ aus. Wer mehr fährt, bezahlt mehr – wer weniger fährt, weniger. Auf keinen Fall darf ein „Mobility Pricing“ als verstecktes „Road Pricing“ wie in den Niederlanden eingeführt werden. Nur auf einen Verkehrsträger ausgerichtete Bepreisungssysteme tragen nicht nachhaltig zur Lösung der Kapazitätsprobleme bei und sind für die Effizienz im Verkehr unvorteilhaft.

Ein integrativer Ansatz wie das „Mobility Pricing“ ist jedoch langfristig für die Verkehrspolitik zielführend. Schiene *und* Strasse erbringen wichtige Dienste für die Mobilität. Die Strasse leistet ihren Beitrag an flexiblen Transporten von kleinräumigen Gütern und die Schiene unterstützt sinnvoll das Bewegen von schweren Massen- oder Gefahrgütern bzw. den Güterverkehr auf längeren Strecken.

Durch eine verursacherorientierte Finanzierung werden knappe Kapazitäten optimal genutzt. Ebenso zentral ist, dass im Falle der Einführung eines „Mobility Pricing“ andere (steuerliche) Belastungen der Mobilität abgeschafft werden und der Aufwand für die Erhebung berücksichtigt wird. Dieser sollte nicht höher als der entsprechend generierte Nutzen sein. Hohe Erhebungskosten entstehen gerade dann, wenn die Zahl der abgabepflichtigen Fahrzeuge/Akteure gering oder die Systemkosten sehr hoch sind. Negative Beispiele dafür sind Strassenprojekte in Norwegen und London.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden:

- Die Schweiz steht hinsichtlich Schieneninfrastrukturen sehr gut, hinsichtlich Strasse gut da, bei der Strasse besteht ein gewisser Nachholbedarf.
- Die Verkehrsfinanzierung sollte vereinfacht werden und verursacherorientiert erfolgen; „Mobility Pricing“ wäre eine Lösung als Ersatz bestehender Systeme, wobei ein verkehrsträgerübergreifendes Modell gewählt werden muss. Ein verstecktes „Road Pricing“ oder „Mobility Pricing“ nur für die Strasse sind abzulehnen, da sie eine zusätzliche Verteuerung und Verkomplizierung zur Folge hätten.