

Verlieren Sie Ihre Haare wegen des Strassenverkehrs?

Die Schlacht um die 2. Röhre am Gotthard ist geschlagen, und bereits werden wieder die Messer gewetzt. Am 5. Juni 2016 kommt die «Milchkuh-Initiative» zur Abstimmung, welche die Einnahmen aus der Mineralölsteuer vollumfänglich der Strassenkasse zuleiten will. Und dieser Vorstoss kommt all jenen in die Quere, die sich hinter den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) stellen. Dem NAF haftet der Mangel an, dass er den ÖV wiederum über Gebühr berücksichtigt. Ich frage mich ernsthaft, an wie vielen fremdfinanzierten Töpfen sich SBB & Co. noch bedienen wollen, und welchem Sinn für Ausgewogenheit und Vertretbarkeit es entspricht, wenn die Strassenkasse für eben diese Belange laufend geplündert wird – und dies seit Jahren. Laut der aktuellen Rechnung liefert die Strasse dem Bund pro Jahr 9,5 Mrd. Franken ab, nur gerade ein Drittel davon kommt ihr wieder zugute. Der ganze Rest verschwindet in der Bundeskasse und zu einem ganz wesentlichen Teil in der Schatulle des öffentlichen Verkehrs. Nicht auszurechnen, wieviele Milliarden der Strasse auf diese Weise in den letzten Jahren entzogen wurden. Eigentlich möchte man bei dieser Faktenlage erwarten: Diskussion überflüssig! Doch erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt... Der Schlagabtausch zwischen den Interessenlagern der NAF und der «Milchkuh» jedenfalls ist lanciert. Und jetzt bringen die Gegner einer «Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung», wie sich die «Milchkuh-Initiative» neuerdings etwas weniger animalisch nennt, ein Argument ein, das bei mir die Alarmglocken schrillen lässt. Sie bringen die externen Kosten ins Spiel. Das ist nicht neu. Unter diesem Sammelbegriff lassen sich der Strasse geradezu willkürlich Kosten anbürden, die sie angeblich verursachen soll und welche sie nicht deckt.

Ich gebe Ihnen dazu ein konkretes Beispiel: Als der Bund im Jahre 2008 die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöhen wollte, liefen die Schweizer Transporter dagegen Sturm. Warum? – Laut Schwerverkehrsabgabeverordnung (*holen Sie Luft!*) darf die LSVA nur im dem Masse angehoben werden, so weit der Schwerverkehr die von ihm verursachten Kosten nicht mehr deckt. Zum gleichen Zeitpunkt gestanden aber höchst amtliche Erhebungen dem Schwerverkehr einen Kostendeckungsgrad von mehr als 100% zu, in anderen Berechnungen wurden sogar gegen 140% ausgewiesen.

Die Transportunternehmer reichten eine Klage ein. Am 21. Oktober 2010 hiess das Bundesverwaltungsgericht nach eingehender Prüfung der Sachlage die Beschwerde gut. Der Verlierer, die Oberzolldirektion, zog das Urteil hernach weiter ans Bundesgericht. Allen wissenschaftlichen Grundlagen zum Trotz zauberten die Staatsdiener einen neuen Kostenfaktor aus dem Hut, die Stauzeitkosten. Sie sollten fortan zu den externen Kosten hinzugerechnet werden. Der Güterverkehr folglich bekam nochmals rund 200 Mio. Franken aufgebremmt, die Rechnung des Staates ging auf, das Bundesgericht stützte diesen Winkelzug und segnete die LSVA-Erhöhung ab. Es lebe die Gewaltentrennung!

Ist Ihnen die Logik dieses Zahlenspiels bewusst? Lassen Sie mich einen Vergleich anstellen: Ein Industriebetrieb erleidet Produktionsausfälle, weil das Stromnetz von Zeit zu Zeit ausfällt. Die Maschinen stehen still, nichts läuft mehr. Und jetzt kommt der Staat und straft diesen Wirtschaftsbetrieb ab, mit der Begründung: «Wegen Ihnen, und nur wegen Ihnen, kommt es zu Überlastungen im Stromnetz, also haben Sie auch die Folgen zu tragen». Wer hat den Auftrag die Grundversorgung sicherzustellen und hat hierfür an Ideenreichtum kaum zu überbietende Einnahmequellen geschaffen? Richtig, der Bund! Er aber setzt den Kosten des Produktionsausfalls als Folge einer unzureichenden Grundversorgung zusätzlich noch eine Busse auf.

Wir tun gut daran, die Massgaben rund um die «Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung» höchst aufmerksam abzuwägen. Spielereien rund um die externen Kosten des Strassenverkehrs sind höchst kritisch zu hinterfragen. Wenn nämlich am Schluss die «IG gegen brüchige Zehennägel», die «Allianz vibrationsgeschädigter Hauseigentümer mit Fassadenrissen» und die «Vereinigung verkehrsbedingten Haarausfalls» (*ich überzeichne, ich gebe es ja zu*) ihre Wehwechen dem Strassenverkehr anlasten wollen, stecken wir mitten in einer Verkehrspolitik, die effektiv zum Haare raufen ist. Und dann müssen wir ganz böse Haare lassen...

