

Infrastrukturpolitik Wirtschaftsdachverband fordert Einführung von «Mobility Pricing»

Wer mehr fährt, bezahlt mehr

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur steckt in der Schweiz in einer Sackgasse. Ein Mobility-Pricing-Modell könnte den Ausweg weisen.

Florian Riesen

Die Infrastruktur der Schweiz scheidet im internationalen Vergleich sehr gut ab. Gemäss einer Rangliste des World Economic Forum (WEF) liegt das Land über alle Infrastrukturbereiche gesehen in der Periode von 2001 bis 2009 vor Singapur an der Spitze. Die Schweiz darf sich jedoch nicht auf ihren Lorbeer ausruhen, will sie diesen wichtigen Standortvorteil behalten, warnte der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse gestern in Zürich bei der Präsentation seines Infrastrukturberichts (siehe Kasten).

Denn aufstrebende Länder, neue Technologien und das fehlende Geld für die Erneuerung veralteter Netze stellen die Schweiz vor grosse Herausforderungen. Ein Infrastrukturbereich, der Economiesuisse besonders Kopfschmerzen bereitet, ist der Verkehr. Das Schweizer Schienennetz ist im internationalen Vergleich zwar top, und auch die Strasseninfrastruktur steht gut da. Beim Ausbau und Unterhalt der Netze gibt es jedoch Probleme. Erst am Montag hatten das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB beispielsweise bekannt gegeben, dass der jährliche Bedarf für den Unterhalt von Schienen, Bahnhöfen und Tunnels rund 500 Millionen Franken pro Jahr zusätzlich verschlingen wird. Zudem beträgt der Eigenfinanzierungsgrad der Schiene lediglich rund zwei Drittel. Auf der Strasse hingegen werden rund 80 Prozent des Personenverkehrs und knapp 60 Prozent des Güterverkehrs abgewickelt. «Diese Querfinanzierung bei der Benützung offenbart ein fundamentales Problem», erklärte Dominique Reber, Mitglied der Geschäftsleitung von Economiesuisse. «Eine angebotene Dienstleistung wird dann übernutzt, wenn deren Preise die entsprechenden Kosten nicht ausreichend wiedergeben.»

Andere Steuern abschaffen

Der Wirtschaftsdachverband fordert darum eine radikale Änderung des Finanzierungsmodells. «Mobility Pricing» heisst das Zauberwort, mit dem die Ver-

kehrsinfrastruktur in Zukunft verursachergerecht finanziert werden soll und sämtliche bestehenden Finanzierungselemente wie Mineralölsteuer, LSWA oder Autobahnvignette ablösen soll. Wer mehr fährt, bezahlt mehr – wer weniger fährt, weniger. So einfach soll «Mobility Pricing» funktionieren. Das Modell soll sämtliche Verkehrsteilnehmer betreffen und darf nicht mit «Road Pricing» verwechselt werden, wie es in Holland für die Strasse eingeführt worden ist. «Nur auf einen Verkehrsträger ausgerichtete Preissysteme tragen nicht nachhaltig zur Lösung der Kapazitätsprobleme bei und sind für die Effizienz im Verkehr unvorteilhaft», betonte Reber.

Kritik an Leuenberger

Völlig neu ist die Idee eines «Mobility Pricing» indes nicht. Bundesrat Moritz Leuenberger hatte bereits im vergangenen November bei der Präsentation eines Berichts des Bundes zu den nationalen Infrastrukturen laut über die Einführung eines solchen Modells nachgedacht. Auch der Vorsteher des Eidgenössischen Bundesamtes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) ist nämlich zum Schluss gekommen, dass es für den Unterhalt von Strassen und Schienen ein neues Finanzierungsmodell braucht. Economiesuisse kritisierte am Uvek-Bericht jedoch, dass er vor allem das Ziel verfolge, die Einführung neuer Finanzierungsquellen für den öffentlichen Verkehr zu rechtfertigen.

Wie ein Mobility-Pricing-Modell in der Praxis umgesetzt werden könnte, ist derzeit noch unklar. Ein Patentrezept gibt es nicht, da ein solch verkehrsmittelübergreifendes Finanzierungsmodell weltweit nicht existiert. Klar ist bis jetzt lediglich, dass das Modell im Bahnverkehr viel einfacher anzuwenden wäre als im Strassenverkehr. Zugpassagieren kann man je nach Strecke oder Reisezeit einen Zuschlag mit dem Ticket verrechnen. Im Strassenverkehr ist es schwieriger. In Holland beispielsweise mussten mit der Einführung von Road Pricing sämtliche Autos mit einem GPS-Modul ausgestattet werden, womit die zurückgelegten Fahrten aufgezeichnet werden. Auf der Basis dieser Daten kann den Automobilisten schliesslich eine individuelle Rechnung für den Gebrauch der Strassen ausgestellt werden. Der Nachteil eines solchen Systems ist, dass es sowohl im Aufbau als auch im Unterhalt recht teuer sein dürfte.

Schweiz - China

Calmy-Rey lobt die Gespräche mit Yang

In hohen Tönen lobt das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) das Ergebnis der China-Reise von Bundesrätin Micheline Calmy-Rey. In einem Communiqué ist von einer «markanten Vertiefung» der bilateralen Beziehungen die Rede. Das Gespräch mit Chinas Aussenminister Yang Jiechi sei «sehr, sehr gut» gewesen, kommentierte Calmy-Rey im Anschluss. Beide werteten das Treffen als Erfolg und vielversprechend für die Entwicklung der bilateralen Beziehungen, wie die Bundesrätin weiter sagte. Calmy-Rey und Yang hätten im Rahmen des politischen Dialogs eine Reihe von Treffen zwischen hochrangigen Beamten beider Länder lanciert. Eine erste Zusammenkunft dauert noch bis Donnerstag und ist einer breiten Auswahl von Themen gewidmet.

Menschenrechte thematisiert

Bei dem Treffen mit ihrem Amtskollegen Yang erörterte Calmy-Rey auch die Menschenrechte. Nähere Angaben zu diesem stets heiklen Thema bei Gesprächen mit China wollte sie nicht machen. Menschenrechtsorganisationen sprechen nach wie vor von anhaltend schweren Verstössen Chinas gegen die Menschenrechte, darunter Folter. (sda)

Boni-Regelung Beide Parlamentskommissionen sind sich einig

Hohe Boni sollen besteuert werden

Boni, die den Betrag von drei Millionen Franken übersteigen, sollen künftig nicht mehr als Lohn, sondern als Gewinnbeteiligung gelten.

David Angst

Bei der Frage, ob hohe Boni besteuert werden sollen, scheint sich eine Idee aus dem Ständerat durchzusetzen. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats (WAK) unterstützt nämlich eine parlamentarische Initiative aus ihrer Schwesterkommission, ursprünglich ein Vorschlag des Luzerner CVP-Ständerats Konrad Graber. Wie die WAK gestern bekanntgab, fiel der Entscheid mit 14 zu 12 Stimmen relativ knapp aus.

Die Initiative sieht vor, dass Bezüge ab drei Millionen Franken steuerlich nicht als geschäftsmässiger Aufwand verrechnet werden dürfen, sondern als Unternehmensgewinn. Diese Regelung gilt bereits heute für Tantiemen – also für Gewinnbeteiligungen, die an Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung ausgeschüttet werden.



Vom «Mobility Pricing» wären auch Bahnpassagiere betroffen. (key)

Keine Wunschkonzerte mehr

Unter dem Titel «Netzinfrastrukturen – effiziente Investitionen» präsentierte Economiesuisse einen 90-seitigen Bericht, der ihre Sicht in den Sektoren Strom, Gas, Luftfahrt, Strassenverkehr, Eisenbahn, Post und Telekommunikation darlegt. Mit der Gesamtsicht gehe es Economiesuisse darum, Transparenz zu schaffen und eine Orientierung nach einheitlichen Kriterien zu geben, sagte Pascal Gentinetta, Vorsitzender der Geschäftsleitung bei der Präsentation des Berichts gestern Dienstag. Für alle Netzinfra-

strukturen stellten sich ähnliche Fragen bezüglich Versorgung, Finanzierbarkeit und der Bewältigung von Interessenkonflikten. Laut Gentinetta ist für die Attraktivität des Standortes nicht die Quantität, sondern die Qualität der Infrastrukturen entscheidend. Die Schweiz müsse deshalb den weiteren Ausbau auf möglichst rentable und effiziente Investitionen fokussieren. «Wir können uns keine Wunschkonzerte der Kantone zulasten der Bundeskasse mehr leisten, auch wenn viele regionale Anliegen legitim sind.» (sda)

Martin Baltisser: «Aktionäre sollen auf die Entlohnung der Manager mehr Einfluss nehmen können.»



Was die Besteuerung angeht, entspricht der Vorschlag zwei Motionen, die der Ständerat in der Sommersession angenommen hatte. Diese lehnte die Wirtschaftskommission des Nationalrates aber mit 18 zu 8 Stimmen ab. Die Frage der Boni-Besteuerung ist insofern brisant, als sie bei der Behandlung des UBS-Staatsvertrags mit den USA eine Rolle spielte. Die SVP hatte nämlich ihre Zustimmung zum Vertrag von der Bedingung abhängig gemacht, dass das Parlament keine Boni-Steuer beschliesse.

SVP gegen neue Steuern

Die SVP lehnt jede Form von Bonus-Besteuerung ab. Sie bezeichnet diese als zusätzliche Unternehmens-Steuer.

SVP-Generalsekretär Martin Baltisser sagt auf Anfrage: «Unser Modell, um überrissene Boni zu verhindern, sieht die Einrichtung von Sperrkonti vor, auf die Boni einzuzahlen sind. Aus diesen würden die Boni nach fünf oder zehn Jahren bei gutem Geschäftsgang ausbezahlt, und bei schlechtem Geschäft Verluste gedeckt. Ausserdem wollen wir die Kompetenzen der Aktionäre stärken. Sie sollen künftig auf die Entlohnung der Manager mehr Einfluss nehmen können.»

Linke bevorzugte Motionen

Die Linke hätte dagegen die beiden ständerätlichen Motionen bevorzugt. SP-Präsident Christian Levrat befürchtet, dass die bürgerlichen Parteien die Boni-Regelung an eine Senkung der Gewinnsteuer koppeln möchten, wie er jüngst vor den Medien sagte. In den Räten dürfte die exakte Ausgestaltung also noch zu reden geben. Vorerst ist nun aber die Wirtschaftskommission des Ständerates am Zug: Nach dem Ja der Nationalratskommission kann sie einen Entwurf ausarbeiten. Gleichzeitig prüft die Rechtskommission, die Boni-Regelung in der indirekten Gewinnvorsorge zur Abzocker-Initiative einfließen zu lassen.

Doppelbesteuerung

Frist läuft für Referendum

Wer die Aufweichung des Bankgeheimnisses verhindern will, hat bis 7. Oktober Zeit, gegen eines der vom Parlament gutgeheissenen Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) das Referendum zu ergreifen. Dies geht aus dem Bundesblatt von gestern hervor. Die Referendumsfrist gilt für die DBA mit den USA, Frankreich, Grossbritannien, Mexiko, Dänemark, Österreich, Norwegen, Finnland, Luxemburg und Katar. In diesen Verträgen weitet die Schweiz die Amtshilfe in Steuerfragen auf Steuerhinterziehung aus. Im Parlament hatten sich vor allem rechtsbürgerliche Politiker gegen diese Lockerung des Bankgeheimnisses ausgesprochen.

SVP hat noch nicht entschieden

Trotz dieser Opposition hat bislang keine Partei angekündigt, ein Referendum anzustreben. SVP-Generalsekretär Martin Baltisser sagte gestern auf Anfrage, bei der SVP sei es noch offen, es sei noch nichts beschlossen. Die Parteileitung werde sich jedoch voraussichtlich nächste Woche mit dem Thema befassen. Die Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz (Auns) denkt nicht an ein eigenes Referendum. «Das ist nicht unser Kerngebiet», sagte der Auns-Geschäftsführer und Zürcher SVP-Nationalrat Hans Fehr auf Anfrage. «Wir prüfen aber, ob wir ein allfälliges Referendum unterstützen würden.» (sda)

In Kürze

Balkenende bei Leuthard

Bern. Bundespräsidentin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidg. Volkswirtschaftsdepartements (EVD), hat gestern in Bern den Premierminister der Niederlande, Jan-Peter Balkenende, empfangen. Im Zentrum der Gespräche standen die bilateralen Beziehungen. Ferner hätten sich Leuthard und Balkenende über die Auswirkungen der Finanzkrise sowie die Europa-Politik unterhalten, teilte das EVD mit. Zudem seien auch die Arbeiten der G-20 zur Schaffung einer neuen internationalen Finanzarchitektur angesprochen worden. Die Schweiz und die Niederlande zählen beide nicht zur G-20.

Alfred Donath gestorben

Zürich. Alfred Donath, ehemaliger Präsident des Schweizerischen Israelitischen Gemeindebundes (SIG), ist in der Nacht auf gestern 78-jährig verstorben. Er leitete die Organisation von 2000 bis 2008. «Sein Wirken im SIG während insgesamt eines Vierteljahrhunderts sowie sein mutiger Einsatz für die Anliegen der jüdischen Gemeinschaft und für den interreligiösen Dialog bleiben unvergessen», teilte der SIG gestern mit. 1932 in Yverdon als Rabbiner-Sohn geboren, studierte Donath Medizin in den USA und in Bern. Er spezialisierte sich erst als Kinderarzt, dann auf Nuklearmedizin.

Generelles Transitverbot

Bern. Die Durchfuhr von Schlachttieren durch die Schweiz soll generell verboten werden. Die Wissenschaftskommission des Ständerats hat sich für strengere Regeln ausgesprochen. Sie erfüllt damit Forderungen aus dem Parlament und aus den Kantonen. Heute gilt das Transitverbot nur für Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine, nicht aber für Pferde und Geflügel. Ausserdem ist nur der Strassen- und Bahntransit, nicht aber die Durchfuhr per Flugzeug verboten. Die beratenden Kommissionen beider Räte sprachen sich für eine Verschärfung aus.

«Le Nouvelliste» verkauft

Sitten. Die Editions Suisses Holding SA (EHS), die Schweizer Holding des französischen Verlegers Philippe Hersant, hat von der Rhône Média die Aktienmehrheit der französischsprachigen Walliser Tageszeitung «Le Nouvelliste» übernommen. Dies teilte die neue Besitzerin gestern mit. Laut dem zwischen Rhône Média und dem französischen Verlag geschlossenen Vertrag soll die aktuelle publizistische Ausrichtung weitergeführt werden. (sda)