

Reduktion des Pendlerabzugs als falscher Ansatz

Der Vorschlag, den Fahrkostenabzug für Pendler zu reduzieren, liegt ökonomisch quer in der Landschaft. Stattdessen wäre es redlich, die Tarife von Bahn und Bus anzuheben und dadurch deren Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Von Peter Kneubühler

Im Konzept zur künftigen Finanzierung der Bahninfrastruktur schlagen Verkehrs- und Finanzdepartement vor, durch eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer auf dem Niveau eines Abonnements für die Kernzone eines Tarifverbands (etwa 800 Franken pro Jahr) zusätzlich jährliche Einnahmen von rund 250 Millionen Franken zu generieren. Mit diesem Ansatz soll eine Lenkungswirkung gegen die Zersiedlung erreicht werden. Dies sei innerhalb des Verkehrssystems verursachergerecht, da Langstreckenpendler auf Schiene und Strasse stärker belastet würden. Eine Umsetzung dieser Massnahme könnte Signal für die Kantone sein, die Abzugsmöglichkeiten auch bei der kantonalen Einkommensteuer zu reduzieren. Eine Reduktion des Fahrkostenabzugs auf das Niveau der Kosten des öffentlichen Verkehrs dürfte für Kantone und Gemeinden zu Mehreinnahmen von rund 800 bis 1000 Millionen führen.

Autopendler stärker zur Kasse gebeten

Der Vorschlag, die Pendlerabzüge zu reduzieren, ist ein politischer Ladenhüter. Der Forderung liegen zwei in die Jahre gekommene parlamentarische Vorstösse zugrunde, wie aus einem Bericht des Bundesamts für Verkehr hervorgeht: Im Dezember 1990 war ein entsprechendes Postulat des ehemaligen SP-Nationalrats und langjährigen Direktors des Verbands öffentlicher Verkehr Peter Vollmer überwiesen worden. 2004 doppelte die damalige SP-Ständerätin Simonetta Sommaruga mit einer Interpellation nach. Dem BAV-Bericht kann auch entnommen werden, dass die mittleren Einkommensklassen (brutto zwischen 45 000 und 140 000 Franken pro Jahr) am meisten von Pendlerabzügen profitieren. Dabei zieht für die Benützung des Autos über ein Drittel der unselbständig Erwerbstätigen im Schnitt 3100 Franken ab. Für die Benützung des öV bringen 31 Prozent der un-

selbständig Erwerbstätigen durchschnittlich rund 900 Franken in Abzug. 21,5 Prozent machen den Abzug fürs Velo geltend (700 Franken). Würde der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf pauschal 800 Franken reduziert, ginge das zulasten der Abzüge für Autopendler, die künftig von ihrem Einkommen durchschnittlich 2300 Franken weniger abziehen könnten, während für ÖV-Pendler ein Minus von 100 Franken resultierte.

Ferner hält der Bericht fest, dass Fahrkosten aus Optik des Steuersystems Gewinnungskosten darstellen, Kosten also, die unmittelbar aufgewendet werden müssen, um steuerbare Einkünfte zu erzielen. Die Fahrkosten stehen also mit dem Erwerbseinkommen in enger Verbindung. Aufgrund der restriktiven Regelung punkto Fahrkostenabzüge ist allerdings davon auszugehen, dass schon heute zahlreiche Autopendler lediglich die Kosten für den öffentlichen Verkehr und nicht die bei ihnen effektiv anfallenden (höheren) Kosten von der Einkommenssteuer abziehen können. Umfassend zu erörtern wäre dabei die Thematik der Gewinnungskosten zur Abbildung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bei der Besteuerung sowie zur rechtsgleichen Behandlung des wirtschaftlichen Erwerbs, und zwar sowohl von unselbständig Erwerbenden unter sich als auch verglichen mit selbständig Erwerbenden, die alle Aufwendungen als geschäfts- oder berufsmässig begründete Kosten in Abzug bringen können.

Auch aus weiteren Gründen liegt der Vorschlag eines reduzierten und pauschalierten Fahrkostenabzugs ökonomisch quer in der Landschaft: Erstens weist der Strassenverkehr gemäss aktueller Strassenrechnung der Schweiz einen Kostendeckungsgrad von 120 sowie einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 117 Prozent aus. Öffentliche Busse erzielen mit einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur 12 Prozent ein sehr bescheidenes Ergebnis. Mit einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von knapp 47 Prozent schneidet laut der jüngsten

volkswirtschaftlichen Eisenbahnrechnung der Schienenverkehr ab. Jeder Bahnreisende wird also zu über 50 Prozent subventioniert.

Zweitens betragen die durchschnittlichen Kosten für eine Person, die einen Kilometer mit dem Auto zurücklegt, rund das Sechsfache der mittleren Kosten, die sie für einen Kilometer mit der Eisenbahn bezahlt. Trotz diesen beachtlichen Mehrkosten wird mit dem Auto aufgrund seiner vielfältigen Vorteile im inländischen Personenverkehr der Löwenanteil der Verkehrsleistung erbracht.

Drittens haben eigene, eher konservative Berechnungen ergeben, dass ein «Durchschnittsauto» während seiner rund 14-jährigen Betriebsdauer in der Schweiz – rechnet man das Total der anfallenden Steuern, Abgaben (inkl. CO₂-Abgabe auf Treibstoffen von 25 Rappen pro Liter), Gebühren und Taxen mit ein – mehr als das Doppelte seines Anschaffungspreises kostet. Es müssen also nicht «nur» 32 000 Franken, sondern effektiv total rund 66 750 Franken (Benzin) bzw. 64 250 Franken (Diesel) aufgewendet werden.

Höhere Tarife und Abzüge für ÖV-Pendler

Das Fazit aus alledem lautet: Nicht der kostendeckende und trotzdem massiv besteuerte Strassen-Personenverkehr ist via eine Reduktion und Pauschalierung des Fahrkostenabzugs erneut zur Kasse zu bitten, um den staatlich bereits erheblich geförderten öffentlichen Verkehr zusätzlich zu subventionieren. Vielmehr sind die Tarife von Bahn und Bus verursachergerechter auszugestalten, also markant anzuheben. Konsequenterweise wäre in der Folge die Diskussion über höhere Fahrkostenabzüge für ÖV-Pendler zu führen.

Peter Kneubühler ist stellvertretender Generalsekretär von Strasse Schweiz, dem Dachverband des privaten Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft.

«Aufrichte» im Gotthard

Die Neat ist auf Kurs, nicht aber die Verlagerung. Von Paul Schneeberger

Während am 15. Oktober 2010 mit der grossen Kelle angerichtet wurde, muss am kommenden Mittwoch ein Kaffeelöffel genügen. Damals wurde der finale Durchschlag in der Oströhre des Gotthardbasistunnels als Bezwingung des Berges durch den Ausbruch des längsten Tunnels der Welt inszeniert. Zeremonienmeister war der scheidende Bundesrat Moritz Leuenberger, und der Event 2500 Meter unter Tag wurde live übertragen – zum Rat der europäischen Verkehrsminister in Brüssel ebenso wie zu den Zuschauern des Schweizer Fernsehens. Nun wird mit dem letzten Durchschlag zwischen den Baulosen Faïdo und Sedrun auch in der Weströhre das erreicht, was «Aufrichte» heissen würde, handelte es sich hier nicht um einen Tunnel, sondern um ein Haus. Höchste präsent politische Würdenträger werden dabei die Baudirektoren der Kantone Uri, Tessin und Graubünden sein.

Inbetriebnahme ein Jahr früher möglich

Gleichentags wird in derselben Tunnelröhre nach etwas weniger als einem Jahr Bauzeit der Einbau der definitiven Fahrbahn auf den ersten 15 Kilometern von Biasca her abgeschlossen. Auf diesem Abschnitt soll 2013 ein Testbetrieb aufgenommen werden. Die Übergabe des neuen Gotthardtunnels an die SBB lässt sich sogar um ein Jahr vorziehen – auf den Mai 2016. Der Klärung bedarf freilich immer noch, welche bautechnischen und kostenmässigen Folgen daraus resultieren, dass ein Teil der Drainageröhren aus rezykliertem statt neuwertigem Material gefertigt wurde. Entsprechende Tests finden laut der Alptransit Gotthard AG derzeit statt. Resultate sollen bis im Sommer vorliegen. Am Ceneri ist knapp ein Drittel der Tunneln und Stollen ausgebrochen, und bis Ende Jahr sollen die ersten Ziele des Vortriebs von Norden und Süden her erreicht werden. Im Frühling 2012 steht dort noch die letzte grosse Ausschreibung an: jene für die bahntechnischen Anlagen. Die Bauarbeiten an den beiden Grossbauwerken auf der Gotthardachse sind also grundsätzlich auf Kurs.

Dasselbe lässt sich leider in Bezug auf das Ziel nicht feststellen, dem die beiden langen Tunneln als Mittel primär dienen sollen: der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Der Anteil der Eisenbahn im Nord-Süd-Verkehr ist zwar massiv höher als in den Nachbarländern. Er verharrt aber bei einem Anteil von etwas weniger als zwei Dritteln, und die Zahl der jährlichen Lastwagenfahrten beträgt mit rund 1,3 Millionen etwa das Doppelte des politisch anvisierten Ziels von 650 000 Passagen. Zudem verzögert sich der sogenannte «Suivi-de-Zurich»-Prozess, in dem gemeinsam mit den anderen Alpenländern Modelle für ein Verkehrsmanagement mit dosierender Wirkung für den Schwerverkehr durch die Alpen studiert werden – unter anderem die Alpentransitbörse. Seine ursprünglich für das laufende Jahr angekündigten, äusserst ungewissen Ergebnisse werden nun für 2012 in Aussicht gestellt. Ebenfalls im kommenden Jahr will das Bundesamt für Verkehr einen Bericht vorlegen, der aufzeigen soll, wie sich das Verlagerungsziel erreichen lässt.

Offene Prioritäten im Tunnel

Weitgehend offen ist auch, was der Gotthardbasistunnel dereinst effektiv zum Güter-Verlagerungsziel beitragen soll: Wird das 10-Milliarden-Bauwerk – wie das beim Lötschbergbasistunnel der Fall ist – über das ursprünglich vorgesehene Mass hinaus zur Rennstrecke von Personenzügen? Güterzüge müssten dann weiterhin über die Bergstrecke verkehren, und der für sie in Aussicht gestellte Effizienzgewinn würde zur Makulatur. Zudem blieben trotz dem beabsichtigten Korridor für eine Eckhöhe von vier Metern auf den Zulaufstrecken Beschränkungen des Profils erhalten. Oder verkommt der längste Tunnel der Welt zu einer «Lastwagen-Fähre» zwischen Erstfeld und Biasca, wie der Verein Alpeninitiative das nicht nur für die Zeit der Sanierung des Gotthardstrassentunnels vorschlägt, sondern auch darüber hinaus? So würden transitierende Lastwagen weiterhin zur Überlastung der Autobahnen in den Agglomerationen Basel, Luzern und Lugano beitragen.

Soll der Gotthardbasistunnel einen maximalen Nutzen entfalten, ist eine optimale, auf welche Weise auch immer zu erreichende Harmonisierung der zwischen 250 km/h und 80 km/h variierenden Geschwindigkeiten von schnellen Personenzügen und schweren Güterzügen anzustreben. Dieses Ziel ist als Kernbestandteil eines Programms zu verstehen, das eine nachhaltige Verlagerung im alpenquerenden Verkehr abzielt, die auf Anreizen und nicht auf Restriktionen basiert.

Politische Basteleien lösen die Euro-Krise nicht

Die Mitglieder der Euro-Zone haben sich auf neue administrative Regeln verständigt, um die Folgen der Währungskrise einzudämmen und Defizitsünder besser zu überwachen. Notwendig wäre aber eine Kontrolle durch den Markt. Von Karl Meessen

In Solidargemeinschaften wie der Europäischen Union kann zwischenstaatlicher Systemwettbewerb um Kapitalinvestitionen, also letztlich um Arbeitsplätze und Einkommen, mit Wettbewerb um Transferzahlungen einhergehen. Dies zeigt die Euro-Krise. Systemwettbewerb ist ein Leistungswettbewerb, in dem jeder Staat versucht, die inländischen Standortbedingungen für die Zukunft nachhaltig zu verbessern. Transferleistungen hingegen werden sofort, aber oft nicht dauerhaft wirksam. Auch wird der den Systemwettbewerb begleitende Transfer-Wettbewerb nicht durch parallele staatliche Bemühungen um Haushalt, Infrastruktur und Wirtschaftswachstum, sondern durch ein mit allen Mitteln der Politik und Diplomatie geführtes Ringen derzeitiger und künftiger Nehmerländer mit den jeweils ins Visier genommenen Geberländern betrieben. Über die in der Euro-Krise aufgetretenen Spannungen sollte man sich daher nicht wundern.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen aber bekanntlich nicht nur untereinander im Wettbewerb, sondern stets zugleich mit den übrigen annähernd 170 Staaten der Welt. Schon um in diesem – ohne viel Sinn für Solidarität ausgetragenen – reinen Systemwettbewerb mithalten zu können, müsste Europa bei der Bewältigung der Euro-Krise als Ganzes auf die Verbesserung der hiesigen Standortbedingungen achten und nicht allein auf die interne Umverteilung der bereits erbrachten Leistungen. Die Akteure an der Spitze der EU und der Euro-Zone betonen jedoch den Transfer-Wettbewerb unter Berufung auf die inereuropäische Solidarität. Sie setzen sich für die vielen Mitgliedstaaten ein, die sich auf der Nehmerseite finanzieller Transfers befinden.

So liefern im Einklang mit der Transferkomponente des mitgliedstaatlichen Wettbewerbs die bisherigen Massnahmen zur Bewältigung der Euro-Krise auf Versuche hinaus, die Euro-Märkte politisch direkt zu steuern. Nach kurzentschlossenem

Beiseiteschieben des europarechtlichen Bail-out-Verbots geschieht dies durch die Übernahme eines gigantischen Bürgschaftsvolumens, durch Anleihenkäufe der Europäischen Zentralbank und neuerdings durch Kredite der Europäischen Finanzstabilisierungsfazilität, die von den Mitgliedstaaten refinanziert wird. Der hierdurch immer wieder bewirkte Aufschub drohender Zahlungsunfähigkeit trüge aber nur dann zum Abbau der Schulden bei, wenn die Schuldnerstaaten ihre vorübergehend wiedergewonnene Liquidität zur Haushaltskonsolidierung und Wachstumsförderung und nicht regelmässig im Vertrauen auf die sie schützende Allianz gegenwärtiger und künftiger Nehmerländer zur Bedienung dieser oder jener Wählergruppe einsetzten.

Um einen zielstrebigsten Schuldenabbau politisch durchsetzen zu können, bemüht man sich, die Überwachung der Schuldnerstaaten durch Europäisierung zu automatisieren. Zu diesem Zweck soll die Kontrolle der potenziellen Defizitsünder vom Rat auf die Kommission verlagert werden. Durch die geplante Reduzierung der Ratsbeteiligung auf eine Art Vetorecht würde der Transfer-Wettbewerb freilich nur in die höchst intransparente kommissionsinterne Willensbildung verlagert werden. Allerdings haben die 27 Mitglieder der Kommission bei Antritt ihres Amtes nicht aufgehört, 27 verschiedenen Mitgliedstaaten anzuhören, und der bei dem Gipfeltreffen der Staaten der Euro-Zone vor einer Woche stolz aus der Taufe gehobene «Pakt für den Euro» verspricht auch keine Abhilfe. Er besteht nur aus unverbindlichen Prinzipien, die die Finanzhoheit der Mitgliedstaaten unangetastet lassen.

Politische Kontrolle, in welcher Form sie auch stattfinden mag, verdient, jedenfalls solange die Verhängung von Sanktionen in der Hand der betroffenen Geber- und Nehmerländer liegt, kein Vertrauen. Eine wirkliche Automatisierung der Überwachung der Schuldnerstaaten träte erst

dann ein, wenn man sie in der Weise dem Markt überliesse, dass man klare Vereinbarungen über teilweisen Schuldenerlass gegen Übernahme von Sanierungspflichten träfe. Nachbesserungen dürften nur in den auch sonst in der Transferpolitik üblichen Abständen von mehreren Jahren – statt Monaten oder Wochen – zulässig sein, und zwar auch nur dann, wenn die von dem jeweiligen Schuldnerstaat zugesagten Zielwerte erreicht wurden.

Wenn man so verführe, würden Notierungen von Staatsanleihen nicht mehr hauptsächlich Halbwertszeiten politischer Transfer-Zusagen widerspiegeln, sondern einen objektiven, von transferpolitischen und auch parteipolitischen Bewertungen unabhängigen Vergleich realwirtschaftlicher Leistungen auch unter den Schuldnerstaaten anbieten. Die sich aus dem Steigen oder Fallen von Anleihezinsen ergebenden Erschwerungen oder Erleichterungen des Zugangs zum Kapitalmarkt könnten sowohl für die Schuldnerstaaten als auch für ihre staatlichen und privaten Gläubiger einen wirksamen Anreiz bieten, Vereinbarungen über massgeschneiderte Umschuldungen nicht nur zu treffen, sondern auch einzuhalten. Die Politik könnte die Marktdaten wieder nutzen, anstatt sie zu verzerrern.

Europa ist sowohl Währungsunion als auch Transferunion. Beide Politikbereiche lassen sich nicht streng voneinander trennen. Es wäre jedoch besser, die Transferpolitik mit Elementen des Leistungswettbewerbs zu versehen, als zu versuchen, die Währung unter transferpolitischem Druck zu retten. Erstens sind die Erfolgsaussichten zu gering, und zweitens, wenn man nicht acht gibt, kann sich eine Euro-Krise auch zu einer Europa-Krise entwickeln.

Karl Meessen ist Rechtsanwalt in Düsseldorf. Er war Jean-Monnet-Professor für öffentliches Recht, Europarecht, Völkerrecht und internationales Wirtschaftsrecht in Jena.