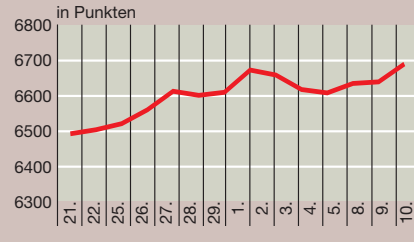


SWISS MARKET INDEX (SMI)



ZÜRICH. Die Schweizer Aktien haben am Mittwoch – unterstützt von erfreulichen Unternehmenszahlen und dem positiv aufgenommenen US-Zinsentscheid vom Vortag – zugelegt. Der SMI notierte am Abend um 0,76% höher bei 6689,16 Punkten.

BÖRSEN-INDIZES

▲ SMI	6689,16	+0,76%
▲ SPI	5090,99	+0,69%
▲ DJ EuroStoxx50	3370,84	+1,19%
▼ Dow Jones	10594,41	-0,20%
▼ Nasdaq	2157,81	-0,75%

DEISEN, GOLD, ÖL

Euro	1.5562 Fr.	(1.5574 Fr.)
\$ Dollar	1.2552 Fr.	(1.2614 Fr.)
£ Pfund	2.2550 Fr.	(2.2511 Fr.)
1 kg Gold	17500 Fr.	(17584 Fr.)
Brent Öl	64.03 \$	(61.98 \$)

Schwarz

GEWINN. Das Basler Software-Unternehmen Day hat den Sprung in die schwarzen Zahlen geschafft und für die ersten sechs Monate einen Gewinn von 0,16 Mio. Fr. realisiert. Das konnte CEO Michael Moppert am Mittwoch verkünden. Im Vorjahr schrieb Day einen Verlust von 1,46 Mio. Fr. Die Lizenz- und Maintenanceumsätze stiegen um 14% auf 5,48 Mio. Fr., die Bruttomarge erhöhte sich auf 5,79 Mio. Fr. nach 5,32 Mio. Fr. in der Vorjahresperiode. Die Aktie sprang um 8,8% auf 25.40 Fr. Day sei auf dem richtigen Weg, sagte Moppert. Es sei eine gute Basis für das laufende Jahr gelegt worden. ssch



Foto: Michael Württemberg

189

STREIKFREUDIGE KANADIER. In einer OECD-Rangliste über die Häufigkeit von Streiks liegt Kanada vorn: Dort fielen pro Jahr im Schnitt 189 Streiktage an. Dänemark folgt mit 169,2 Tagen auf Platz 2, gefolgt von Finnland mit 135,8 Tagen. Deutschland liegt mit 9,3 Tagen hinter Österreich mit 3,8, Japan mit 2 und der Schweiz mit 1,5 Tagen. SDA

spezial.
home > 23

Road Pricing: «Basel würde es nicht bereuen»

Das von Guy Morin vorgeschlagene Konzept ist wirtschaftlich sinnvoll, meint der Ökonom Marius Brühlhart



Mit Gebühren für die Strassenbenutzung Staus verhindern. Road Pricing hat sich bereits in verschiedenen Städten bewährt. Foto Peter Armbruster

INTERVIEW: ROBERTO BALMER

Der Vorschlag von Regierungsrat Guy Morin, in Basel eine Form von «Road Pricing» einzuführen, hat für heisse Köpfe gesorgt. Road Pricing würde bedeuten, dass in Basel in Zukunft Strassengebühren erhoben würden. Der Lausanner Ökonomeprofessor Marius Brühlhart äussert sich über wirtschaftlichen Sinn und Unsinn dieses Vorhabens.

baz: Herr Brühlhart, ist Road Pricing auf kleine Städte wie Basel überhaupt anwendbar? Bisher existiert das Konzept doch nur in Grossstädten.

MARIUS BRÜLHART: Das ist falsch. Ein gutes Beispiel ist die norwegische Stadt Trondheim. Mit 150 000 Einwohnern ist die Stadt noch kleiner als Basel. Trondheim hat bereits vor 14 Jahren Road Pricing eingeführt. Die Kontrolle wird dabei von Mautstationen übernommen – d.h. man zahlt und man passiert. In Trondheim wird sogar zeitlich differenziert. Das ist sehr sinnvoll. Wer ausserhalb der Stosszeit in die Stadt will, bezahlt weniger. Das durch Road Pricing gesammelte Geld wird für die Finanzierung einer neuen Umfahrungsstrasse für die Stadt verwendet und kommt so den Autofahrern auch wieder zugute.

Sind denn die Kosten für den Betrieb eines Überwachungssystems nicht so hoch, dass sich die Anwendung auf eine Kleinstadt nicht lohnt?

Nein. In Trondheim war das ja perfekt machbar. Sogar mit der Technologie von damals. Heute sind wir viel weiter. Ich erwarte, dass der volkswirtschaftliche Gewinn eines Road-Pricing-Systems in Basel die Planungs-, Anschaffungs- und Betriebskosten bei weitem übertrifft.

Basel ist eine Grenzstadt. Erschwert das die Umsetzung von Road Pricing?

Ja. Bei der Londoner Variante mit Kontrollkameras an Einfahrtsstrassen in die Stadt würden in Basel viele deutsche und französische Nummern-

schilder registriert. Die Regierung müsste sicherstellen, dass auch von diesen Fahrzeughaltern die Gebühren eingetrieben werden können. Das geht nur über eine Vereinbarung mit den Nachbarländern. Es handelt sich aber beim Road Pricing um eine vernünftige regionalpolitische Entscheidung. Wenn die ganze Region davon profitiert, sähe ich keinen Grund, weshalb eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommen könnte. Erreicht man dies dennoch nicht, gibt es immer noch andere Road-Pricing-Varianten, wie z.B. jene in Trondheim.

Wie meinen Sie das, «wenn die ganze Region profitiert»?

Für die politische Umsetzung wird wichtig sein, was mit dem Geld aus dem Road Pricing passiert. Es muss den Leuten in einer sichtbaren Form wieder zugute kommen. Das Wertvolle am Road Pricing ist, dass es den Verkehr richtig «lenkt», nicht die Einnahmen daraus. Man könnte sich also

Marius Brühlhart



FORSCHER. Der Lausanner Ökonomeprofessor Marius Brühlhart (38) hat eine steile akademische Karriere hinter sich. Nach dem Lizentiat an der Universität

Freiburg doktorierte er am Trinity College in Dublin. Er war dann zwei Jahre lang Dozent an der Universität Manchester. Heute ist Brühlhart Professor für Mikroökonomie an der Universität Lausanne und dort Abteilungsleiter des renommierten DEEP (Abteilung für Volkswirtschaft und Ökonometrie). Seit einem Jahr ist er Vizedekan der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät (HEC) und Mitglied der Kommission für Konjunkturfragen. rba

vorstellen, dass das Geld z.B. über Steuersenkungen zurück an die Bevölkerung geht. Damit würde man allerdings die Baselbieter und die Grenzgänger dazu zwingen, eine Steuersenkung in Basel zu finanzieren. Solche Ungerechtigkeiten im Strassenverkehr existieren aber auch bereits. Ein Deutscher, der die Schweizer Autobahn für einen Tag benutzt, muss gleich viel für die Vignette bezahlen wie ein Schweizer, der die Autobahn ein ganzes Jahr benützt.

Guy Morin möchte, dass die kassierten Strassengebühren in den öffentlichen Verkehr fliessen (auch nach Baselland). Man wolle sich nicht an den Pendlern bereichern.

Um Road Pricing politisch durchzubringen, muss man den Vorschlag wahrscheinlich als reine Lenkungsabgabe ausgestalten. Das heisst, dass die Einnahmen möglichst direkt wieder an die Betroffenen zurückfliessen, statt die allgemeine Staatskasse zu füllen. Nun stellt sich die Frage, wer die «Betroffenen» sind. Versteht man darunter die Einwohner der Stadt Basel, dann würde man die Einnahmen in Form einer Senkung des kantonalen Steuerfusses weitergeben. Versteht man darunter aber alle Teilnehmer im Basler Nahverkehr, dann kommen auch Preisvergünstigungen und Verbesserungen im ganzen regionalen öffentlichen Verkehr als Verwendung der eingenommenen Gelder in Frage – wie Morin es vorschlägt. Natürlich könnte man auch Investitionen finanzieren, die den Autofahrern direkt zugute kommen, wie städtische Tunnels. Ein ausgewogener Vorschlag würde all diese Elemente enthalten. Die Idee einer Lenkungsabgabe ist, dass am Schluss alle profitieren. Die Pendler von weniger Stau und verbessertem öffentlichem Verkehr und die anderen von weniger Verkehr und allfälligen Steuersenkungen.

Die SP-Politikerin Gabi Mächler meinte zur Idee einer Schnellspur zwischen Basel und Augst: «Die Armen stehen bald im

Stau und die Reichen fahren.» Ist Road Pricing auch ungerecht?

Nun ja, die Schnellspur finde ich auch ungerecht. Im Moment ist die Situation zynisch gesagt aber eher so, dass Reiche im Stau stehen und Arme mit dem Bus fahren. Wenn Road Pricing kommen sollte, würden Reiche weniger im Stau stehen und eine Gebühr

«Ein gutes Beispiel für Road Pricing ist die norwegische Stadt Trondheim.»

bezahlen. Wenn die Einnahmen nun auch in den öffentlichen Verkehr oder in Steuersenkungen fliessen würden, würden auch die «Armen» profitieren.

Braucht Basel für die Umsetzung von Road Pricing die Unterstützung anderer Städte oder des Bundes?

Nein. Sollten andere Städte ähnliche Ideen haben, könnte man sicherlich bei den Plankosten sparen. Eine solche Zusammenarbeit scheint mir aber kein entscheidender Faktor für den Erfolg von Road Pricing in Basel zu sein.

Wenn Road Pricing so gut ist – warum ist es nicht weiter verbreitet?

Die Leute haben sich daran gewöhnt, dass die Strasse gratis ist. Politisch hat man da einen schweren Stand. Die Leute haben das Gefühl, sie hätten ein Recht auf die Strasse wie auf Luft. Die Luft muss aber niemand bezahlen und wer sie einatmet hindert niemand anderen daran, dasselbe zu tun. Praktisch alle Ökonomen stehen hinter Road Pricing. Einmal eingeführt, hat das System überall schnell an Akzeptanz gewonnen. In Trondheim beispielsweise waren bei der Einführung des Systems 72% der Trondheimer dagegen. Fünf Jahre später waren es nur noch 36%. Basel darf die Einführung ruhigen Gewissens wagen. Man würde es nicht bereuen. Es ist

«Road Pricing»

BESSER STEuern. Road Pricing, das heisst Abgaben für Strassenbenutzung, existiert im Prinzip bereits heute, auch hierzulande: Mineralölsteuer, Treibstoffzuschlag, Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe und kantonale Motorfahrzeugsteuern etc. Diese Abgaben finanzieren den Strassenbau, den Strassenunterhalt und Umweltschutzmassnahmen, sie steuern das Verkehrsvolumen aber nicht oder kaum. Dies sollte besser über einen Preismechanismus geschehen. Dabei sollen diejenigen, die das stärkste Bedürfnis haben, auf einer belasteten Strasse zu fahren, am meisten beitragen, sagt der Ökonom Marius Brühlhart. Die grössten Kosten im Strassenverkehr entstehen durch Stau und Fahrten in dicht besiedelten Zonen. Verschiedene Städte kennen bereits ein Road Pricing, so etwa London, San Diego, Singapur, Trondheim und Stavanger.

jetzt Aufgabe der Politik, die richtigen Schlüsse zu ziehen und das Konzept zu erklären.

Road Pricing tönt kompliziert. In London heisst das z.B. bezahlen am Kiosk und Überwachung per Kamera.

In London weiss inzwischen jeder, dass wer mit dem Auto in die Innenstadt will, ein Ticket bezahlen muss. Das geht per Internet, per SMS, am Postschalter, am Kiosk oder an der Tankstelle. Das ist eine Gewohnheitssache und nicht komplizierter als das Bedienen eines Parkhauses. In London ist Road Pricing ein voller Erfolg. Sogar frühere Gegner sind jetzt von dem System begeistert. Es ist es den Leuten wert, Gebühren zu zahlen und sich dafür besser bewegen zu können. Selten in der Geschichte hat eine wirtschaftspolitische Neuerung im Nachhinein soviel Zustimmung erfahren.

ANZEIGE



chococino
mode+schuhe

eeachenvoretadt 48
www.chococino.ch