



Warum die Sozialisierung von Kosten auch der Umwelt schadet

TIMO RAGER

Willkürliche Privilegien und Verzerrungen des Preissystems durch den Staat führen zu Missbrauch und Verschwendung knapper Ressourcen.

Eine grundsätzliche Ablehnung des Marktes als Funktionsprinzip der Wirtschaft ist eher selten geworden; zu offensichtlich ist seine Leistungsfähigkeit. Umso beliebter sind jedoch Einwände, dass der Markt nicht die richtigen Ziele anstrebe. Um dem zu begegnen müsse wohlweise die Politik oder auch die Wissenschaft dem Wirtschaftsmotor die gewünschte Richtung vorgeben.

Derlei Forderungen haben nicht zuletzt im Gefolge der Wirtschaftskrise neue Popularität erlangt. Der Schwerpunkt hat sich dabei unter dem Stichwort eines Green New Deal vom Sozialen zur Ökologie verlagert: der freie Markt neige von sich aus zur Verschwendung, weil Umweltbelastungen ungenügend in den Preisen berücksichtigt würden. Um dies zu verhindern, sei die Marktwirtschaft durch Staatseingriffe ökologisch umzubauen. Nicht zum ersten Mal wird dabei gleich eine doppelte Dividende versprochen: die Umwelt werde geschont und das Wirtschaftswachstum beschleunigt.

Gewiss — Marktpreise spiegeln nicht überall und zu jeder Zeit die wahren Kosten und die tatsächlichen Knappheitsverhältnisse wider. Allein schon aufgrund ständiger Veränderungen der Märkte sind sie meist nur eine Annäherung an die Realität. Dies ist allerdings noch kein Freibrief für staatliche Eingriffe, denn diese haben erst recht — und sehr viel dauerhafter — ihre unberücksichtigten Nebenwirkungen. Im Hinblick auf umweltschädliche Begleiterscheinungen menschlichen Handelns und ihrer kostenmässigen Erfassung gilt es insbesondere folgende Punkte zu bedenken:

- Allen gegenteiligen Behauptungen zum Trotz sind Umweltschäden noch immer vorwiegend lokaler Natur. Die Kosten der damit verbundenen Verletzung von Eigentumsrechten sind grundsätzlich quantifizierbar und können somit dem Verursacher in Rechnung gestellt werden. Eine marktwirtschaftliche Einigung ist bei entsprechenden Eigentumsrechten also möglich.
- Auch Umweltbelastungen, die keine unmittelbaren Kosten hervorrufen, zahlen sich in den seltensten Fällen aus, weil der Verursacher zugleich Ressourcen verschleudert, die er auch sinnvoller nutzen könnte. Viel Abfall kann nur bei entsprechend hohem Rohstoffeinsatz entstehen, und was als Abfall in die Umwelt gelangt, lässt sich nicht mehr verkaufen. Auch in dieser Hinsicht spielen die Gesetze des Marktes.
- Wenn es dem Markt schon nicht gelingt, für gewisse Umweltgüter Preise zu definieren, dann stellt sich die Frage, nach welchen Kriterien die Politik dies tun sollte. Sie wird ebenso ratlos sein wie der Markt.

Ungeachtet dieser Überlegungen greift die Umweltpolitik schon heute grosszügig in die Preisbildung ein. Sie tut dies durch Abgaben, Mengenbegrenzungen oder Subventionen. Die Grundlage solcher Massnahmen sind zumeist die persönlichen Präferenzen der zuständigen Politiker oder entsprechend einflussreicher Interessengruppen. Diese Höhergewichtung der Überzeugungen eines Teils der Bevölkerung wirft zunächst einmal schwerwiegende Fragen zur Gerechtigkeit auf — selbst dann, wenn sie sich im Einzelfall auf einen Mehrheitsentscheid stützen sollte. Es kommt hinzu, dass sich derartige Massnahmen nur am Bekannten und Absehbaren orientieren können. Sie sind daher tendenziell konservativ und blind gerade für jene unerwarteten Entwicklungen, die das grösste Potential zur Lösung heutiger und künftiger Probleme bieten.

Am schwersten dürfte allerdings wiegen, dass derlei politische Eingriffe nichts anderes bedeuten als die künstliche Trennung zwischen jenen Personen, die Entscheidungen treffen oder davon profitieren, und jenen, die die finanziellen Konsequenzen tragen müssen. Im Gegensatz zu gängigen Versprechen wird also nicht die Internalisierung, sondern die Externalisierung von Kosten betrieben. Auch in der Umweltpolitik findet so das allgemeine Sozialstaatsprinzip Anwendung: was ich gut finde, sollen andere bezahlen. Die zwangsläufige Folge davon ist ein verschwenderischer Umgang mit Ressourcen, was gleichbedeutend ist mit zusätzlicher Umweltbelastung ohne Wohlstandsgewinn.

Illustrieren lassen sich diese Zusammenhänge am Beispiel des öffentlichen Verkehrs (ÖV): insbesondere die Bahn gilt gemeinhin als umweltfreundlich, und man könnte mitunter meinen, je mehr Kilometer wir auf Schienen zurücklegen, um so besser geht es der Umwelt. Dieser Eindruck entsteht etwa, wenn Ex-Bundesrat Leuenberger behauptet: «Wir wissen, dass eine gut ausgebaute Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs [...] ökologisch von grossem Vorteil ist» [1].

Das stimmt so natürlich nicht, denn auch die Eisenbahn benötigt Energie, auch sie verbraucht Land, verursacht Lärm und emittiert Schadstoffe. Wirklich ökologisch wäre nur die Immobilität. Nichtsdestotrotz wird die Förderung des ÖV von vielen als erstrebenswertes politisches Ziel angesehen: der über Steuergelder finanzierte Ausbau des Angebotes und subventionierte Preise sollen Anreize schaffen für eine Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene.

Dabei ist offensichtlich, dass Bus- und Bahnfahrten durch die Förderung ganz allgemein gegenüber anderen Handlungsoptionen begünstigt werden. Häufigere und weitere Wochenendausflüge mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erscheinen leichter bezahlbar, und die Kosten eines langen Arbeitsweges fallen weniger ins Gewicht als die finanziellen Vorteile einer Wohnung auf dem Land. Neben einer Verkehrsverlagerung ruft die Förderung des ÖV also auch neuen Verkehr hervor.

Eine Studie, die im Rahmen des Projektes Bahn 2000 vom Bundesamt für Verkehr in Auftrag gegeben wurde (und somit als unverdächtig gelten darf), kommt zum Schluss, dass in diesem konkreten Fall zwei Drittel des angebotsbedingten zusätzlichen Bahnverkehrs als Neuverkehr einzustufen sind und nur ein Drittel vormaligen Autofahrern zuzuschreiben ist. Hinzu kommt ein längerfristiger «struktureller» Mehrverkehr, den die Studie als gegeben annimmt, der aber vermutlich ebenfalls durch die Angebotserweiterung mitverursacht ist. Der Nutzen von Bahn 2000 für die Umwelt, gemessen an den CO₂-Emissionen, erweist sich so als bestenfalls vernachlässigbar, und für die Autoren der Studie «stellt sich angesichts des Angebotseffekts [...] die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Investitionen in den ÖV» [2].

Die finanziellen Vorteile des Pendelns bei subventionierten Preisen werden auch durch eine aktuelle Studie der Credit Suisse bestätigt,

die das frei verfügbare Einkommen in Abhängigkeit von der Wohnortgemeinde untersucht hat [3].

Die Kosten für die Förderung des ÖV werden zwangsweise und unabhängig von der individuellen Nutzungsintensität der Gesamtheit der Steuerzahler angelastet. Die Kosten sind dadurch natürlich nicht verschwunden. Vielmehr liegen sie sogar höher, als wenn kein angebotsbedingter Neuverkehr entstanden wäre. Im Umkehrschluss hat die Summe der Konsumenten einen Wohlstandsverlust hinzunehmen im Vergleich zu einem Zustand, in dem sämtliche Kosten von den Nutzern getragen würden und die Steuern entsprechend tiefer lägen. Es zeigt sich: selbst wenn in diesem Fall allen Beteiligten unterstellt wird, in bester Absicht zu handeln, so sind die Konsequenzen des Staatseingriffs und der damit verbundenen Umverteilung für Umwelt und Wohlstand dennoch unerfreulich. Statt einer doppelten Dividende resultiert ein doppelter Verlust.

Noch problematischer wird die Situation in Wirklichkeit dadurch, dass die Spanne zwischen dem natürlichen und dem künstlich angehobenen oder abgesenkten Preis eines Gutes zwangsläufig Anreize zum Missbrauch schafft. Industrieunternehmen, Umweltverbände oder Forschungseinrichtungen werden versuchen, die Umweltgesetzgebung in ihrem Sinne zu beeinflussen, Subventionen werden erschlichen oder Abgaben umgangen und in zusätzliche Gewinne umgemünzt. Gerade diejenigen, die den Marktprozessen ausgeprägtes Misstrauen entgegenbringen, sollten diese Gefahren ernst nehmen und nicht darauf vertrauen, dass sie sich durch Kontrollen vollständig verhindern lassen.

Zweierlei gilt es also im Interesse eines realistischen und damit wirkungsvollen Umweltschutzes anzuerkennen:

- Menschliches Handeln wird immer Auswirkungen auf die Umwelt haben. Solange wir vernünftigerweise die Existenz von Menschen befürworten, kann unser Bemühen also nur darauf ausgerichtet sein, deren Bedürfnisse möglichst effizient zu befriedigen. Genau dies geschieht tagtäglich in einer freien Wirtschaft, wenn Unternehmen ihre Prozesse optimieren, um Kosten zu sparen, und Konsumenten die für sie vorteilhaftesten Produkte auswählen.
- Der unverzichtbare Kompass für den wirtschaftlichen Optimierungsprozess sind Preise, die die realen Knappheitsverhältnisse und die tatsächlichen Präferenzen aller Marktteilnehmer widerspiegeln. Jede Preismanipulation wird uns unweigerlich vom Kurs abbringen. Statt Preise willkürlich festzulegen, muss unser Ziel daher sein, die wirklichen Marktpreise immer wieder neu zu entdecken.

Es ist keineswegs so, dass uns diese Erkenntnis in unseren Handlungsmöglichkeiten einschränkt oder gar zur Passivität verdammt. Ganz im Gegenteil. Das Verständnis von Gesetzmässigkeiten in den Naturwissenschaften hat uns ungeahnte technische und erfinderische Möglichkeiten eröffnet. Diese erlauben uns nicht zuletzt einen schonenderen Umgang mit natürlichen Ressourcen und eine wirkungsvollere Schadensbekämpfung. Ähnliche — durchaus kreativ gestaltbare — Entwicklungschancen bieten sich uns, wenn wir lernen, die Gesetze des Marktes zu nutzen und nicht gegen sie zu arbeiten. Entscheide auf Grund persönlicher Werturteile sind dadurch nicht verboten, sie müssen — und können — sich jedoch an den realen Kosten orientieren.

Dies alles sollte Anlass zur Hoffnung sein: vieles spricht für die Annahme, dass sich unsere Umweltprobleme auf ein erträgliches Mass reduzieren liessen, wenn wir den ökonomischen Realitäten dieser Welt mehr Beachtung schenken. Es wäre einen Versuch wert, dies auszuprobieren!

1. Interview mit Moritz Leuenberger im SBB-Magazin via, Nr. 8, Oktober 2009, S. 36ff.
2. Bundesamt für Verkehr (BAV): Infrac-Studie Evaluation Bahn 2000 1. Etappe, Bern 2006, S. 124.
3. Credit Suisse Economic Research: Wohnen und Pendeln: Wo lebt sich's am günstigsten?, besprochen in der NZZ vom 25.5.2011.

August 2011

