

Schweizerische Straßenrechnung

Compte routier suisse

Die Straßenkosten und ihre Deckung

Montant et financement des dépenses occasionnées par les routes

1959 - 1965

Eidgenössisches Statistisches Amt
Bureau fédéral de statistique

Bern - Berne 1968

Statistische Quellenwerke der Schweiz/Heft 424, Reihe Mm 2
Statistiques de la Suisse/424^e fascicule, série Mm 2

Schweizerische Straßenrechnung

Compte routier suisse

Die Straßenkosten und ihre Deckung

Montant et financement des dépenses occasionnées par les routes

1959 - 1965

Eidgenössisches Statistisches Amt

Bureau fédéral de statistique

Bern - Berne 1968

Statistische Quellenwerke der Schweiz/Heft 424, Reihe Mm 2

Statistiques de la Suisse/424^e fascicule, série Mm 2

INHALTSVERZEICHNIS

TABLE DES MATIERES

	Seite Pages	
Vorwort	7	Avant-propos
A. Rechtsgrundlagen der Strassenrechnung	9	A. Bases légales du compte routier
B. Grundsätzliche Bedeutung der Strassenrechnung	9	B. Importance fondamentale du compte routier
1. Die Strassenkosten	9	1. Frais occasionnés par les routes
2. Zweck und Ziel der Strassenrechnung	10	2. Utilité et objectif du compte routier
3. Die Stellung der Strassenrechnung im öffentlichen Rechnungswesen	11	3. Place du compte routier dans les comptes publics
4. Die Aussagekraft der Rechnungsergebnisse	12	4. Valeur documentaire des résultats comptables
C. Untersuchungen über die Strassenrechnung	13	C. Recherches sur le compte routier
D. Das Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit	15	D. Le principe de l'équilibre financier
1. Die globale Eigenwirtschaftlichkeit	15	1. Equilibre financier global
2. Die Eigenwirtschaftlichkeit nach Motorfahrzeugkategorien	16	2. Equilibre financier par catégories de véhicules à moteur
E. Methodenfragen der Strassenrechnung	17	E. Questions de méthode soulevées par le compte routier
1. Kapital- und Ausgabenrechnung	17	1. Compte de capital et compte de dépenses
2. Spezielle Probleme der Kapitalrechnung	17	2. Problèmes particuliers du compte de capital
a. Der Uebernahmewert	17	a. Valeur d'établissement
b. Der Wiederbeschaffungswert	18	b. Valeur de remplacement
c. Der Abschreibungssatz	18	c. Taux d'amortissement
d. Die Zinssätze	19	d. Taux d'intérêt
3. Die Abgrenzung der motorfahrzeugbedingten Kosten	19	3. Détermination des frais dus aux véhicules à moteur
4. Dem Motorfahrzeugverkehr anrechenbare öffentliche Einnahmen	23	4. Recettes publiques dues au trafic motorisé et portées dans le compte routier
F. Ergebnisse der Strassenrechnung	24	F. Résultats du compte routier
I. Allgemeines	24	I. Généralités
II. Die Strassenaufwendungen	25	II. Dépenses pour les routes
III. Die zurechenbaren Strassenkosten und anrechenbaren öffentlichen Einnahmen	26	III. Dépenses routières imputables et recettes publiques à porter en compte
1. Strassenrechnung	26	1. Compte routier
2. Finanzpolitische Rechnung	27	2. Compte de politique financière
IV. Die Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgrade	27	IV. Degré d'équilibre financier et de couverture
1. Strassenrechnung	27	1. Compte routier
a. Ergebnisse für 1913 - 1958	28	a. Résultats de 1913 à 1958
b. Ergebnisse für 1959 - 1965	28	b. Résultats de 1959 à 1965
2. Finanzpolitische Rechnung	29	2. Compte de politique financière
V. Wesentliche Aspekte der Rechnungsergebnisse	29	V. Aspects essentiels des résultats comptables

TABELLENTEIL

A. Tabellen mit Angaben für die ganze Schweiz

a. Strassenlänge, Ausgaben und Einnahmen für Strassenzwecke

Tab. 1	Länge des schweizerischen Strassen-netzes 1959 - 1965
Tab. 2	Strassenaufwendungen nach Strassen-kategorien 1959 - 1965
Tab. 3	Bau- und Unterhaltskosten für die dem Mo-torfahrzeugverkehr geöffneten Strassen 1959 - 1965
Tab. 4	Für den Strassenbau bestimmte Anteile am Treibstoffzollertrag; Zollzuschläge und zusätzliche Beiträge für National-strassen 1959 - 1965
Tab. 5	Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen und kantonale Bei-träge für das Strassenwesen 1959 - 1965
Tab. 6	Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1959 - 1965
Tab. 7	Bau- und Unterhaltskosten für Gemeinde-strassen 1959 - 1965
Tab. 8	Geldwerte Leistungen für Gemeinde-strassen 1959 - 1965
Tab. 9	Beiträge der Gemeinden für das Strassen-wesen 1959 - 1965
Tab. 10	Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen 1959 - 1965
Tab. 11	Bau- und Unterhaltskosten für Strassen der Städte 1959 - 1965
Tab. 12	Einnahmen der Städte aus Gebühren und Beiträgen von Privaten für das Strassen-wesen 1959 - 1965

b. Ergebnisse der Strassenrechnung

Tab. 13	Dem Motorfahrzeugverkehr an-rechenbare öffentliche Einnahmen 1913 - 1945
Tab. 14	Dem Motorfahrzeugverkehr an-rechenbare öffentliche Einnahmen 1946 - 1965
Tab. 15	Strassenkosten und Eigenwirtschaftlich-keitsgrade in der Kapitalrechnung 1913 - 1945
Tab. 16	Strassenkosten und Eigenwirtschaftlich-keitsgrade in der Kapitalrechnung 1946 - 1965
Tab. 17	Strassenausgaben und Deckungsgrade in der Ausgabenrechnung 1913 - 1945
Tab. 18	Strassenausgaben und Deckungsgrade in der Ausgabenrechnung 1946 - 1965

LISTE DES TABLEAUX

Seite
Pages

A. Tableaux contenant des données pour l'ensemble de la Suisse

a. Longueur des routes, dépenses et recettes pour les routes

32	Tabl. 1	Longueur des routes suisses, de 1959 à 1965
33	Tabl. 2	Dépenses routières, par catégories de routes, de 1959 à 1965
33	Tabl. 3	Frais de construction et d'entretien des routes ouvertes au trafic motorisé, de 1959 à 1965
34	Tabl. 4	Part des droits d'entrée sur les carburants destinée à la construction de routes; taxes et contributions supplémentaires pour routes nationales, de 1959 à 1965
35	Tabl. 5	Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions canto-nales pour les routes, de 1959 à 1965
35	Tabl. 6	Recettes des cantons pour les routes, de 1959 à 1965
36	Tabl. 7	Frais de construction et d'entretien des routes communales, de 1959 à 1965
36	Tabl. 8	Prestations appréciables en argent pour les routes communales, de 1959 à 1965
37	Tabl. 9	Contributions communales pour les routes, de 1959 à 1965
37	Tabl. 10	Récettes des communes pour les routes, de 1959 à 1965
38	Tabl. 11	Frais de construction et d'entretien des routes dans les villes, de 1959 à 1965
38	Tabl. 12	Recettes des villes provenant d'émoluments et de contributions de particuliers pour les routes, de 1959 à 1965

b. Résultats du compte routier

40	Tabl. 13	Recettes publiques pouvant être mises au compte de la circulation des véhicules à moteur, de 1913 à 1945
41	Tabl. 14	Recettes publiques pouvant être mises au compte de la circulation des véhicules à moteur, de 1946 à 1965
42	Tabl. 15	Frais occasionnés par les routes et degré d'équilibre financier dans le compte capital, de 1913 à 1945
43	Tabl. 16	Frais occasionnés par les routes et degré d'équilibre financier dans le compte capital, de 1946 à 1965
44	Tabl. 17	Frais occasionnés par les routes et degré de couverture au compte dépenses, de 1913 à 1945
45	Tabl. 18	Frais occasionnés par les routes et degré de couverture au compte dépenses, de 1946 à 1965

	Seite Pages		
c. Ergebnisse der Finanzpolitischen Rechnung		c. Résultats du compte de politique financière	
Tab. 19a Strassenkosten und Eigenwirtschaftlichkeitsgrade in der Kapitalrechnung 1959 - 1965	48	Tabl. 19a Frais occasionnés par les routes et degré d'équilibre financier dans le compte capital, de 1959 à 1965	
Tab. 19b Strassenausgaben und Deckungsgrade in der Ausgabenrechnung 1959 - 1965	48	Tabl. 19b Frais occasionnés par les routes et degré de couverture au compte dépenses, de 1959 à 1965	
d. Graphik	49	d. Graphique	
<u>B. Tabellen mit Angaben für Kantone sowie für nach Kantonen und Einwohnerzahl gruppierte Gemeinden</u>		<u>B. Tableaux contenant des données pour les cantons, ainsi que pour les communes groupées par cantons et selon le nombre d'habitants</u>	
a. Einzelne Kantone		a. Cantons	
Tab. 20 Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen; kantonale Beiträge für das Strassenwesen 1959 ... 52 1962 ... 76 1964 ... 92 1960 ... 60 1963 ... 84 1965 ... 102 1961 ... 68		Tabl. 20 Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales pour les routes 1959 ... 52 1962 ... 76 1964 ... 92 1960 ... 60 1963 ... 84 1965 ... 102 1961 ... 68	
Tab. 20a Baukosten für Nationalstrassen 1964 und 1965	101	Tabl. 20a Frais de construction des routes nationales, en 1964 et 1965	101
Tab. 21 Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1959 ... 53 1962 ... 77 1964 ... 93 1960 ... 61 1963 ... 85 1965 ... 103 1961 ... 69		Tabl. 21 Recettes des cantons pour les routes 1959 ... 53 1962 ... 77 1964 ... 93 1960 ... 61 1963 ... 85 1965 ... 103 1961 ... 69	
b. Gemeinden der einzelnen Kantone		b. Communes des différents cantons	
Tab. 22 Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1959 ... 54 1962 ... 78 1964 ... 94 1960 ... 62 1963 ... 86 1965 ... 104 1961 ... 70		Tabl. 22 Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons 1959 ... 54 1962 ... 78 1964 ... 94 1960 ... 62 1963 ... 86 1965 ... 104 1961 ... 70	
Tab. 23 Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1959 ... 55 1962 ... 79 1964 ... 95 1960 ... 63 1963 ... 87 1965 ... 105 1961 ... 71		Tabl. 23 Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons 1959 ... 55 1962 ... 79 1964 ... 95 1960 ... 63 1963 ... 87 1965 ... 105 1961 ... 71	
Tab. 24 Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1959 ... 56 1962 ... 80 1964 ... 96 1960 ... 64 1963 ... 88 1965 ... 106 1961 ... 72		Tabl. 24 Contributions communales pour les routes, par cantons 1959 ... 56 1962 ... 80 1964 ... 96 1960 ... 64 1963 ... 88 1965 ... 106 1961 ... 72	
Tab. 25 Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1959 ... 57 1962 ... 81 1964 ... 97 1960 ... 65 1963 ... 89 1965 ... 107 1961 ... 73		Tabl. 25 Recettes des communes pour les routes, par cantons 1959 ... 57 1962 ... 81 1964 ... 97 1960 ... 65 1963 ... 89 1965 ... 107 1961 ... 73	
c. Gemeindegruppen nach Einwohnerzahl		c. Communes groupées selon le nombre d'habitants	
Tab. 26 Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1959 ... 58 1962 ... 82 1964 ... 98 1960 ... 66 1963 ... 90 1965 ... 108 1961 ... 74		Tabl. 26 Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes 1959 ... 58 1962 ... 82 1964 ... 98 1960 ... 66 1963 ... 90 1965 ... 108 1961 ... 74	

Unveröffentlichte Tabellen über die Strassenausgaben der Städte und der übrigen Gemeinden liegen im Eidgenössischen Statistischen Amt zur Einsicht auf.

On peut consulter au Bureau fédéral de statistique des tableaux non publiés concernant les dépenses routières des villes et des autres communes.

VORWORT

Strasseninvestitionen und Unterhaltskosten der Strassen beanspruchen einen zunehmenden Teil der Ausgaben des öffentlichen Haushalts. Ausmass und Deckung solcher Aufwendungen sind daher in den Vordergrund der finanzpolitischen Diskussionen getreten. Diesem Sachverhalt Rechnung tragend, haben die eidgenössischen Räte nach gründlichen Abklärungen durch verschiedene Expertenkommissionen beschlossen, eine Strassenrechnung führen zu lassen. Das mit dieser Aufgabe betraute Eidgenössische Statistische Amt legt im folgenden die Rechnungsergebnisse für die Jahre 1959 bis 1965 dar. Sie sind gemäss den vom Bundesrat genehmigten Methoden ermittelt worden. Vorangegangen waren Vernehmlassungen der Kantone und des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes.

Der Text behandelt zunächst Wesen und Bedeutung der Strassenrechnung, dann die Methodenfragen und bespricht schliesslich das Rechnungsergebnis. Die ausführliche Darstellung der Rechnungsmethoden schien für die objektive Beurteilung der Daten unerlässlich.

Die Durchführung der Strassenrechnung stand unter der Leitung von Dr. P. Meyer, Sektionschef I unseres Amtes, der auch den Text verfasste.

Allen amtlichen und privaten Stellen, die durch ihre sachkundige Mitarbeit die Rechnungsführung wesentlich gefördert haben, danken wir verbindlich.

Bern, Februar 1968

EIDGENÖSSISCHES STATISTISCHES AMT

Dr. h.c. A. Meli

AVANT - PROPOS

Les frais de construction et d'entretien des routes forment une part toujours plus grande des dépenses publiques. C'est pourquoi la question de leur financement est passée au premier plan des discussions de politique financière. Aussi, après un examen approfondi du problème par différentes commissions d'experts, les Chambres fédérales ont-elles décidé de faire établir un compte routier. Le Bureau fédéral de statistique, chargé de cette tâche, présente ci-après les résultats de 1959 à 1965. Ils ont été obtenus suivant les méthodes approuvées par le Conseil fédéral, et sur lesquelles les cantons et la Fédération routière suisse avaient au préalable donné leur avis.

Dans la présente publication, on expose d'abord la nature et l'importance du compte routier, puis les méthodes appliquées et l'on commente enfin les résultats. Un exposé détaillé des méthodes de calcul a paru indispensable pour que les résultats puissent être appréciés d'une manière objective.

Le compte routier est établi sous la direction de Monsieur P. Meyer, chef de section en notre bureau. C'est également lui qui a rédigé les présents commentaires.

Nous exprimons ici notre plus vive gratitude à tous les organismes officiels ou privés, dont l'experte collaboration nous a été si précieuse.

Berne, février 1968

BUREAU FEDERAL DE STATISTIQUE

A. Meli

A. Rechtsgrundlagen der Strassenrechnung

In der gleichzeitig mit der Vorlage über den Nationalstrassenbau veröffentlichten Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag (vom 3. Juli 1959)¹⁾ wurde die Einführung einer allgemeinen Strassenrechnung mit der Notwendigkeit begründet, zuverlässige und vergleichbare Rechnungsunterlagen der Verkehrsträger zu beschaffen.

Art. 18 des am 23. Dezember 1959 von den eidgenössischen Räten angenommenen Bundesbeschlusses über den Treibstoffzollanteil erhielt denn auch den folgenden Wortlaut:

"Der Bundesrat wird eine Strassenrechnung führen lassen, in welcher die anrechenbaren Erträge der öffentlichen Hand aus dem Motorfahrzeugverkehr dessen anteiligen Strassenkosten gegenüberzustellen sind.

Die Kantone sind verpflichtet, dem Bundesrat die für die Führung dieser Rechnung erforderlichen Unterlagen auf Aufforderung hin zur Verfügung zu stellen." ²⁾

Am 9. Dezember 1960 beschloss hierauf der Bundesrat, das Eidgenössische Statistische Amt sei mit der Durchführung der Strassenrechnung zu beauftragen. Es wurde ermächtigt, den Kantonen und dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband die Fragen des geeigneten Verfahrens zur Vernehmlassung zu unterbreiten. Den endgültigen Entscheid über die Rechnungsverfahren behielt sich der Bundesrat vor.

Nachdem das Statistische Amt die erwähnten Vernehmlassungen eingeholt und auch mit den interessierten Bundesämtern Kontakt aufgenommen hatte, wurden die in der Rechnung anzuwendenden Methoden durch den Bundesrat genehmigt (BRB vom 28. Februar 1968).

B. Grundsätzliche Bedeutung der Strassenrechnung

1. Die Strassenkosten

Massgebend für die Strassenkosten ist der Aufschwung des Motorfahrzeugverkehrs in den letzten Jahrzehnten, der eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung und der Bevölkerungszunahme zusammenhängt. Der Motorfahrzeugbestand stieg von 57 000 im Jahre 1925 auf 153 000 im Jahre 1947 und erreichte achtzehn Jahre später schon die Zahl von 151 000 (1965). Während 1925 auf 1000 Einwohner erst 14 Motorfahrzeuge entfielen, stieg die Verhältniszahl im Jahre 1965 – dem letzten Jahr mit Strassenrechnungsergebnissen – auf 254. Heute trifft es somit schon auf 4 Einwohner ein Motorfahrzeug, vor 40 Jahren erst auf 70.

¹⁾ BBl 1959, II, 155

²⁾ AS 1960, 373

A. Bases légales du compte routier

Le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 3 juillet 1959, ¹⁾ concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières, a été publié en même temps que le projet de loi sur les routes nationales. Ce message justifie l'introduction d'un compte routier par la nécessité de disposer de documents sûrs et permettant des comparaisons quant aux charges à supporter par les différents modes de transport.

L'article 18 de l'arrêté fédéral (du 23 décembre 1959) concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières prévoit en conséquence:

"Le Conseil fédéral fait établir un compte routier dans lequel les recettes que les pouvoirs publics retirent du trafic des véhicules à moteur figureront à côté des frais routiers à imputer à ce trafic.

Le Conseil fédéral peut exiger des cantons qu'ils lui fournissent les justificatifs nécessaires à l'établissement du compte." ²⁾

Le 9 décembre 1960, le Conseil fédéral décidait de confier l'établissement du compte routier au Bureau fédéral de statistique. Il le chargeait en outre de soumettre à l'avis des cantons et de la Fédération routière suisse les questions relatives au procédé le plus adéquat. Le Conseil fédéral se réservait toutefois la décision définitive concernant le choix de la méthode comptable.

Lorsque le Bureau fédéral de statistique eut obtenu l'avis des cantons et de la Fédération routière et pris contact avec les offices fédéraux intéressés, le Conseil fédéral approuva les méthodes proposées pour l'établissement du compte routier (ACF du 28 février 1968).

B. Importance fondamentale du compte routier

1. Frais occasionnés par les routes

Le montant des dépenses exigées par les routes dépend dans une très large mesure de l'essor du trafic motorisé au cours des dernières décennies, essor en relation étroite avec l'expansion économique et l'accroissement de la population. De 57 000 en 1925, le nombre des véhicules à moteur s'élevait à 153 000 en 1947 et à 151 000 en 1965, c'est-à-dire dix-huit ans plus tard. Pour 1000 habitants, notre pays comptait ainsi 14 véhicules à moteur en 1925 et 254 en 1965, la dernière année pour laquelle les résultats du compte routier sont disponibles. Il existe aujourd'hui un véhicule à moteur pour 4 habitants, au lieu d'un pour 70 habitants il y a quarante ans.

¹⁾ FF 1959, II, 145

²⁾ RO 1960, 396

Die Bereitstellung und der Unterhalt eines Strassen-netzes, das den intensiven Verkehr eines so stark wachsenden Motorfahrzeugbestandes sowie den breiten Zustrom der ausländischen Fahrzeuge aufzunehmen vermag, trat daher immer mehr in den Vordergrund. Die technische Entwicklung im Strassenbau und neue Strassenkonzeptionen ermöglichen es, die gestellte Aufgabe in befriedigender Weise zu lösen, allerdings nur mit einem, den bisherigen Rahmen sprengenden finanziellen Aufwand. Schon die aus dem Nationalstrassenbau erwachsenden Kosten charakterisieren diese Leistungen als solche, die sich an die Spitze der öffentlichen Werke stellen, abgesehen von den immer stärker hervortretenden Ausgaben für Kantons- und Gemeindestrassen.

Unter diesen Umständen überrascht es nicht, dass die öffentlichen Ausgaben für Strassenzwecke von 93 Millionen Franken im Jahre 1925 auf nicht weniger als 2,02 Milliarden im Jahre 1965 gestiegen sind (ohne Doppelzählungen und Anleihenkosten). Ihr Anteil am gesamten Ausgabenbetrag der öffentlichen Hand machte in diesem Jahr für die ganze Schweiz 16,3 Prozent aus, gegenüber 6,5 Prozent im Jahre 1925.

2. Zweck und Ziel der Strassenrechnung

Zeigt der Einsatz der für Strassenzwecke erforderlichen Produktionsmittel angesichts der raschen wirtschaftlichen Entwicklung in der Regel keine nennenswerten Schwierigkeiten, so trifft dies nicht auf die Deckung der hierfür notwendigen öffentlichen Ausgaben zu. Mit diesem Problemkreis befasst sich die Strassenrechnung.

Primär ergibt sich aus ihr ein nach Arten und Kostenstellen gegliederter Ueberblick über die gesamten Aufwendungen im Strassenwesen der öffentlichen Hand. Damit wird insbesondere für die Gemeinden Neuland betreten.

Das Grundproblem der Strassenrechnung bezieht sich jedoch darauf, in welchem Umfang die Strassenlasten durch besondere Abgaben des Motorfahrzeugverkehrs getragen werden. Andererseits wird festgestellt, welchen Kostenteil die öffentliche Hand durch unabhängig von der Strassenbenützung auferlegte Steuern, allgemeine Abgaben oder auf andere Weise deckt.

Die Ermittlung des "Selbsterhaltungsgrades" ist wertvoll für den Vergleich mit anderen Verkehrsträgern. Von Bedeutung ist die Aussage auch für die Prüfung der Konkurrenzverhältnisse und der Kostengestaltung. Wird aber der Strassenverkehr, wie in der Rechnung, nur für sich allein in Betracht gezogen, so zeigt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad, ob der Motorfahrzeugverkehr in einem vertretbaren Mass durch besondere Steuerleistungen auf den zugehörigen Steuerobjekten (Fahrzeuge, Treibstoffe usw.) zur Kostendeckung herangezogen wird.

Nicht zuletzt sind aus der Strassenrechnung aber auch Anhaltspunkte zu gewinnen für die Auswirkungen der öffentlichen Finanzhaushalte auf die verkehrswirtschaftliche Struktur und Entwicklung. Dieser Einfluss bezweckt eine optimale Zusammenarbeit der Verkehrszweige, womit einem nicht angemessenen Produktionsaufwand im

Il est donc devenu toujours plus urgent de construire et d'entretenir un réseau routier capable d'absorber le trafic intense dû à l'accroissement considérable de notre parc de véhicules à moteur, ainsi qu'à l'afflux des très nombreux véhicules de touristes étrangers. Le développement technique et de nouvelles conceptions en matière de construction de routes permettent de résoudre le problème d'une manière satisfaisante, mais les dépenses nécessaires dépassent les normes habituelles. Par son coût, la construction des routes nationales occupe déjà la première place des travaux publics; à cela s'ajoutent les dépenses toujours plus importantes pour les routes cantonales et communales.

Dans ces conditions, on ne saurait s'étonner que le montant des dépenses publiques pour les routes ait passé de 93 millions de francs en 1925 à 2,02 milliards en 1965 (doubles emplois éliminés et coût des emprunts non compris). Dans l'ensemble du pays, cela représente actuellement 16,3 pour cent du total des dépenses publiques, contre 6,5 pour cent en 1925.

2. Utilité et objectif du compte routier

En règle générale, grâce à la rapidité du développement économique, on obtient sans grande difficulté les facteurs de production nécessaires pour les routes; il n'en va malheureusement pas de même de la couverture des dépenses. Le compte routier doit servir à l'examen de ce problème.

Il donne d'abord une vue générale, par genres et articles, de toutes les dépenses routières des pouvoirs publics. On s'engage ainsi sur un terrain nouveau, surtout pour les communes.

L'objectif essentiel du compte routier consiste toutefois à déterminer la mesure dans laquelle les charges routières sont compensées par des taxes particulières frappant le trafic des véhicules à moteur. On fixe en outre la part des frais que les pouvoirs publics couvrent au moyen d'impôts indépendants de l'utilisation des routes, grâce à leurs ressources générales ou d'une autre manière.

La détermination du degré "d'autonomie financière" est précieuse pour la comparaison avec les autres modes de transport. Cette indication est également intéressante pour l'examen des conditions de concurrence et de la formation des frais. Lorsque le trafic routier est considéré à lui seul, comme dans le compte, le degré d'équilibre financier montre si les détenteurs de véhicules à moteur participent au financement des routes dans une mesure équitable, par les taxes spéciales sur les véhicules, les carburants, etc.

Le compte routier peut aussi fournir des points de repère quant aux répercussions des finances publiques sur la structure et le développement des voies de communication. Cette influence tend vers une coordination optimum entre les divers modes de transport, tout en évitant un engagement excessif d'agents de production

Verkehrssektor vorgebeugt werden soll. Um diese Zielsetzung, nämlich den möglichst rationell gestalteten Verkehr zu charakterisieren, bedient sich die Verkehrswissenschaft einer Grundthese, die postuliert, "dass jeder Verkehrszweig, also auch der motorisierte Strassenverkehr, seine Kosten selbst decken sollte." ¹⁾ In diesem Fall wird von Eigenwirtschaftlichkeit gesprochen. Die Rechnung ermittelt den Grad dieser Eigenwirtschaftlichkeit, der auch 100 Prozent übersteigen kann. Sofern dies zutrifft, stellt der nicht mehr für die Kostendeckung benötigte Teil der vom Motorfahrzeugverkehr erbrachten Abgaben eine auf die Tragbarkeit abgestellte Finanzleistung ohne Entschädigungscharakter dar. Von einer echten fiskalischen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs kann demnach erst dann gesprochen werden, wenn dieser mehr als nur die ihm anrechenbaren Kosten deckt. Erst auf Grund einer Strassenrechnung kann beurteilt werden, wie hoch der Selbsterhaltungsgrad des Strassenverkehrs bzw. wie hoch die fiskalische Belastung ist.

3. Die Stellung der Strassenrechnung im öffentlichen Rechnungswesen

Um die Ergebnisse der Strassenrechnung würdigen zu können, sei ihre Stellung im Rahmen des finanzwirtschaftlichen Rechnungswesens genauer umrissen. In Übereinstimmung mit dem gesetzlichen Auftrag bezieht sich die Strassenrechnung auf die mit dem Strassenwesen und dem Motorfahrzeugverkehr verbundenen Geldströme zwischen dem privatwirtschaftlichen und finanzwirtschaftlichen Sektor. Es handelt sich insofern um betriebswirtschaftliche Vorgänge, als sie die dem Motorfahrzeugverkehr aus dem Strassenwesen zufließenden Vorteile sowie die von ihm geleistete Kostendeckung der öffentlichen Strassenaufwendungen betreffen. Den Resultaten der Strassenrechnung liegen somit technische, wirtschaftliche und fiskalische Sachverhalte zu Grunde, die der Phase der politischen Entscheidung über die Verwendung der Fiskalerträge vorangehen.

In der Stellungnahme zu den Rechnungsergebnissen sind die betriebswirtschaftlichen und finanzpolitischen Gesichtspunkte klar auseinanderzuhalten. Die Resultate der Strassenrechnung wurden nicht durch finanzpolitische Abgrenzungen von Kosten und Einnahmen beeinflusst, welche dem Erkenntnisziel der Rechnung zuwiderlaufen. Sie soll ja eine Grundlage für finanzpolitische Entscheide bilden und darf daher nicht einfach zu einem Spiegelbild bereits gefällter Entscheide gemacht werden. Dies bedeutet jedoch in keiner Weise, dass die finanzpolitischen Bedürfnisse und Zielsetzungen nicht zum Zuge kommen sollen. Diese sind gewissermassen in einer zweiten Phase, d.h. in Kenntnis der erarbeiteten betriebswirtschaftlichen Grundlagen geltend zu machen. So ist es eindeutig Aufgabe der politischen Instanzen, darüber zu entscheiden, welcher Eigenwirtschaftlichkeitsgrad als finanzpolitisch angemessen zu betrachten ist; es bleibt ihnen selbstverständlich vorbehalten, über die Verwendung von Steuererträgen zu entscheiden und diese gesetzlich zu verankern.

1) Kommission für die Untersuchung der finanzwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Motorfahrzeugverkehr und Staat: Eigenwirtschaftlichkeit des Motorfahrzeugverkehrs und Strassenrechnung (Bericht Jöhr), St. Gallen, Mai 1957, S. 9

dans le secteur des transports. Pour caractériser l'objectif visé, à savoir un appareil aussi rationnel que possible, la science des transports pose en principe que "chaque secteur des transports, le trafic routier motorisé aussi, devrait couvrir lui-même ses frais" ¹⁾. On parle alors d'équilibre financier. Le compte détermine le degré de cet autofinancement, qui peut être supérieur à 100 pour cent. Lorsque cela se présente, la partie des taxes dont on n'a plus besoin pour couvrir les dépenses constitue une prestation financière jugée supportable mais dépourvue du caractère de rémunération. En conséquence, on ne peut parler d'une véritable charge fiscale du trafic routier motorisé que s'il verse une somme supérieure à celle des frais qui lui sont imputables. Seul le compte routier permet de déterminer le degré d'autonomie financière du trafic routier ou, le cas échéant, sa charge fiscale.

3. Place du compte routier dans les comptes publics

Pour que l'on puisse apprécier convenablement les résultats du compte routier, il faut d'abord préciser la place qu'il occupe dans l'ensemble des comptes financiers publics. Comme le prévoit la loi, le compte routier s'étend aux flux d'argent que les routes et le trafic motorisé créent entre l'économie privée et les finances publiques. Il s'agit de phénomènes touchant l'économie d'entreprise, dans la mesure où ils concernent les avantages que les routes présentent pour les transports par véhicules à moteur et, d'autre part, les contributions de ce trafic à la couverture des dépenses publiques pour les routes. Les résultats du compte routier sont donc fondés sur des données techniques, économiques et fiscales qui précèdent la phase de la décision politique quant à l'utilisation du produit des taxes.

Dans l'examen des résultats comptables, les points de vue de l'économie d'entreprise restent bien distincts de ceux de la politique financière. Ces résultats n'ont pas subi l'influence de délimitations de politique financière entre frais et recettes, qui seraient en contradiction avec ce que le compte doit nous apprendre. Le compte routier doit constituer un document de base en vue des décisions de politique financière et non pas refléter simplement les décisions déjà prises. Cela ne signifie toutefois aucunement que les exigences de la politique financière et les objectifs visés ne doivent pas être également considérés. Il faut dans une certaine mesure les faire valoir au cours d'une seconde phase, c'est-à-dire lorsque l'on connaît les données de base concernant l'économie d'entreprise. Il incombe sans aucun doute aux pouvoirs publics de fixer le degré d'équilibre financier souhaitable du point de vue de la politique financière. Le droit leur est évidemment réservé de légiférer sur l'utilisation du produit des impôts.

1) Commission chargée d'étudier les rapports financiers entre les transports automobiles et l'Etat: Equilibre financier du trafic des véhicules à moteur et compte routier (Rapport Jöhr), Saint-Gall, mai 1957, p. 8

Für die betriebswirtschaftlich konzipierte Strassenrechnung ist es aber unerheblich, dass nach Art. 36ter der Bundesverfassung nur 60 Prozent der vom Motorfahrzeugverkehr geleisteten Treibstoffzollerträge für Strassenzwecke zu verwenden sind oder dass für die Motorfahrzeugzölle überhaupt keine Zweckbindung gilt. Hier handelt es sich nicht um ein finanzrechtliches, sondern um ein finanzwirtschaftliches Problem. Genau so, wie in der Rechnung der Bundesbahnen eine Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben auf betriebswirtschaftlicher Grundlage erfolgt, soll die Strassenrechnung den kostenmässigen Umfang der Investitionen und des Unterhaltes einerseits, die Grösse der nur vom Automobilverkehr getragenen Abgaben anderseits zeigen. Die gesetzliche Zweckbestimmung der Abgaben fällt dagegen eindeutig in den Sektor der finanzpolitischen Zielsetzungen und Entscheide und berührt die Strassenrechnung um so weniger, als es sich seit 1925 um stark veränderte Ansätze des für Strassenzwecke bestimmten Zollanteils handelt (von 18 bis 60 Prozent). In der Tat könnte nicht von einem nach betriebswirtschaftlichen Kriterien festzustellenden Eigenwirtschaftlichkeitsgrad gesprochen werden, wenn dieser vom politischen Ermessensentscheid über die Verwendung der geleisteten Abgaben abhängig wäre.

Wesentlich ist ferner, dass sich die Strassenrechnung auf die Einnahmen und Ausgaben für das gesamte Strassennetz der Schweiz (einschliesslich Gemeindestrassen) bezieht. Den in der eidgenössischen Staatsrechnung verbuchten Treibstoffzollerträgen stehen jedoch nur Kostenbeiträge für Nationalstrassen und Strassenbeiträge an die Kantone, nicht aber einheitlich geregelte Leistungen für Gemeindestrassen gegenüber.

Um die Auswirkungen der gesetzlichen Zweckbestimmung von Abgabebeträgen auf die öffentlichen Haushalte zu ermitteln, wurde neben der eigentlichen Strassenrechnung noch eine finanzpolitische Rechnung des Strassensektors aufgestellt. Sie unterscheidet sich von der Strassenrechnung nur durch die erwähnte, auf Art. 36ter der Bundesverfassung abstellende Begrenzung der zweckgebundenen Treibstoffzolleinnahmen (siehe Abschnitt über die Rechnungsergebnisse).

4. Die Aussagekraft der Rechnungsergebnisse

Den für die Strassenrechnung nötigen Ermessensentscheidungen liegen keineswegs bloss Meinungen zugrunde; sie wurden vielmehr in Würdigung aller erhältlichen Unterlagen getroffen und können daher nicht als "zufällig" bezeichnet werden. In jeder betriebswirtschaftlichen und öffentlichen Buchhaltung ist bekanntlich das Ermessen unvermeidlich (Bewertung der Anlagen, Abschreibungen usw.). Immerhin sei betont, dass der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad als Annäherungswert aufzufassen ist. Von wesentlicher Aussagekraft sind aber nicht nur die einzelnen Jahresergebnisse für sich, sondern auch der Vergleich über kürzere oder längere Zeiträume. Da den ermittelten Daten gleichbleibende Berechnungsverfahren zu Grunde liegen, lassen sich diese Zeitreihen ohne weiteres miteinander vergleichen.

Pour le compte routier conçu selon les principes de l'économie d'entreprise, il importe peu que, d'après l'article 36ter de la constitution, la Confédération affecte aux routes les trois cinquièmes seulement du produit net des droits d'entrée sur les carburants, ou qu'il n'existe aucune prescription stricte quant à l'emploi des droits d'entrée sur les véhicules à moteur. Il s'agit ici d'une question non pas de droit mais de finances publiques. De même que le compte des chemins de fer fédéraux met en regard les recettes et les dépenses selon les principes de l'économie d'entreprise, le compte routier doit indiquer, d'une part, les frais d'investissement et d'entretien et, d'autre part, le montant des contributions versées par le trafic automobile, à lui seul. En revanche, l'affectation légale des recettes entre manifestement dans le domaine des objectifs et décisions de politique financière; elle touche d'autant moins le compte routier que la part des droits d'entrée destinée aux routes a beaucoup changé depuis 1925 (passant de 18 à 60 pour cent). En fait, on ne pourrait parler d'un équilibre financier établi selon les critères de l'économie d'entreprise, si ce degré d'autofinancement dépendait d'appréciations politiques quant à l'emploi des taxes perçues.

Un autre point essentiel est que le compte routier s'étende aux recettes et dépenses pour la totalité du réseau routier suisse (donc y compris les routes communales). Toutefois, dans le compte d'Etat de la Confédération, en regard du produit des droits d'entrée sur les carburants, on trouve bien les contributions aux frais des routes nationales et celles qui sont versées aux cantons, mais pas de subventions octroyées selon des règles uniformes pour les routes communales.

Pour mesurer les répercussions sur les finances publiques des prescriptions légales quant à l'emploi du produit des taxes, on a établi en plus du compte routier proprement dit un compte de politique financière concernant le secteur des routes. Ce dernier ne se distingue du compte routier que par la délimitation (selon l'art. 36ter de la constitution) de la part des droits d'entrée sur les carburants destinée aux routes. (Voir le chapitre sur les résultats du compte routier).

4. Valeur documentaire des résultats comptables

Les décisions nécessaires pour le compte routier ne se fondent pas sur de simples hypothèses; elles ont été prises après l'examen de toute la documentation disponible, et on ne peut donc pas les qualifier d'aléatoires. Certaines appréciations sont inévitables en comptabilité, qu'il s'agisse d'économie d'entreprise ou de finances publiques (estimation des placements, des amortissements, etc.). Il ne faut toutefois pas oublier que le degré d'équilibre financier reste une approximation. Il est instructif non seulement d'examiner les résultats des différentes années, mais aussi d'effectuer des comparaisons sur des périodes plus ou moins longues. Les données étant obtenues selon un mode de calcul identique, elles sont directement comparables dans le temps.

Um die Einsicht in das Wesen der Strassenrechnung zu vertiefen, sei ihre Entwicklungsgeschichte, vor allem was die Schweiz betrifft, kurz dargestellt.

Die schweizerischen Vorarbeiten erstreckten sich über mehr als zwei Jahrzehnte. Nachdem schon im Jahre 1939 die Studienkommission für Automobil- und Transportwesen die Deckung der Strassenkosten durch den Motorfahrzeugverkehr ausführlich untersucht hatte, behandelte eine im Jahre 1948 vom damaligen Post- und Eisenbahndepartement einberufene Konferenz die finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel durch den Staat und zugleich die Frage der Strassenrechnung. Die Mehrheit der Kommission stellte sich auf den Standpunkt, dass eine solche Rechnung durch eine eidgenössische Amtsstelle zu führen sei. Weil die Konferenz aber in den umstrittenen Punkten zu keiner Einigung gelangte, wurde beschlossen, die Probleme durch eine aus vier Professoren und einem Kantonsingenieur zusammengesetzte Kommission untersuchen zu lassen.

Die unter dem Vorsitz von Professor Saitzew in den Jahren 1949 und 1950 tagende Kommission ¹⁾ stellte fest, dass die Ermittlung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades des Motorfahrzeugverkehrs verkehrspolitisch äusserst wertvoll sei, und zwar im Hinblick auf die "Entwicklung eines optimal leistungsfähigen und möglichst billig arbeitenden Verkehrssystems."

Nach den Berechnungen der Kommission hatte der Motorfahrzeugverkehr für die Jahre 1925-1948 bei einem gesamten Strassenaufwand von 2817 Millionen Franken nur 1866 Millionen oder 66 Prozent durch Steuern und Zölle gedeckt. Sofern bei den zurechenbaren Einnahmen die Motorfahrzeugzölle und Warenumsatzsteuer weggelassen werden, waren die Strassenkosten lediglich zu 48 Prozent durch spezielle Leistungen des Motorfahrzeugverkehrs getragen worden. Ausdrücklich wies aber die Kommission noch darauf hin, dass die Besteuerung des Motorfahrzeugverkehrs nicht nur als Entgelt für die Nutzung der öffentlichen Strassen zu gelten habe, sondern auch eine voraussetzungslos geschuldete Besteuerung eines gehobenen Aufwandes darstellen könne.

Während die Kommission Saitzew für die Zurechnung der motorfahrzeugbedingten Kosten auf den Grad der Benützung abstellte, versuchte der am 20. Januar 1951 von der Kommission für die Koordinierung des Verkehrs ²⁾ eingesetzte Sonderausschuss für die Einnahmen und Ausgaben im Strassenverkehr die Lösung auf einem anderen Wege, nämlich nach dem sogenannten Kausalitätsprinzip. Gemäss diesem Prinzip soll das Motorfahrzeug nur jene Kosten tragen, die von ihm ganz oder teilweise direkt und zusätzlich verursacht werden. Eine solche Analyse wurde denn auch bei den einzelnen Kostenstellen (Verwaltung, Unterhalt, Verbesserungen, Neubauten usw.) vorgenommen. Im Mittel der Jahre 1925/1949 waren nach diesem Verfahren rund 45 bis 50 Prozent der Strassenaufwendungen von Kantonen und Gemeinden dem Motorfahrzeugver-

Un bref historique des travaux accomplis en Suisse permettra d'avoir une notion plus précise de la nature du compte routier.

En Suisse, les travaux préparatoires se sont échelonnés sur plus de vingt ans. Une commission d'étude pour les automobiles et les transports avait déjà examiné de manière détaillée, en 1939, la question de la couverture des dépenses routières par les véhicules à moteur. En 1948, une conférence réunie par le Département des postes et des chemins de fer s'occupa du principe selon lequel l'Etat doit appliquer à tous les modes de transport le même traitement financier, ainsi que de la question du compte routier. La majorité de la commission était d'avis qu'un tel compte devait être établi par un office fédéral. Puisque l'accord ne pouvait être réalisé sur les points débattus, le Conseil fédéral décida de faire examiner les questions pendantes par une commission formée de quatre professeurs et d'un ingénieur cantonal.

La commission ¹⁾, siégeant en 1949 et 1950 sous la présidence du professeur Saitzew, constatait que la détermination du degré d'autonomie financière du trafic routier motorisé serait extrêmement précieuse du point de vue de la politique des transports, notamment pour développer un système de transports répondant parfaitement aux besoins et aussi avantageux que possible.

D'après les calculs de la commission, de 1925 à 1948, le trafic motorisé n'aurait versé - sous forme d'impôts et de droits d'entrée - que 1866 millions de francs ou 66 pour cent des 2817 millions dépensés en tout pour les routes. Si l'on fait abstraction des droits d'entrée sur les véhicules à moteur et de l'impôt sur le chiffre d'affaires, les prestations spéciales du trafic motorisé ne compensent que 48 pour cent des frais occasionnés par les routes. La commission insiste en outre sur le fait que l'imposition du trafic motorisé constitue une indemnité pour l'utilisation des routes publiques, mais qu'elle pourrait aussi être une contribution inconditionnelle justifiée par un train de vie élevé.

La Commission Saitzew calculait les frais occasionnés par le trafic motorisé d'après le degré d'utilisation des routes. En revanche, la Sous-commission des recettes et dépenses dans le trafic routier, formée le 20 janvier 1951 par la Commission fédérale pour la coordination des transports ²⁾, tenta de trouver la solution selon le principe de causalité. D'après ce principe, le véhicule à moteur doit supporter uniquement les frais qu'il cause entièrement ou partiellement, d'une manière directe ou en supplément. On a effectué aussi une telle analyse pour les différents articles des dépenses (administration, entretien, améliorations, constructions nouvelles, etc.). Suivant ce procédé, de 1925 à 1949, il faut imputer en moyenne au trafic motorisé de 45 à 50 pour cent des dépenses cantonales et communales pour les routes. Les quatre

1) Gutachten vom 7. September 1950 über die finanzielle Gleichbehandlung der Verkehrsmittel durch den Staat (Professorengutachten)

2) Bericht der Eidg. Kommission für die Koordinierung des Verkehrs an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement vom 30. April 1954; Bericht des Ausschusses an die Kommission vom 14./15. Oktober 1952

1) Rapport (dit "des professeurs") du 7 septembre 1950 sur "la financière Gleichbehandlung der Verkehrsmittel durch den Staat"

2) Rapport de la Commission fédérale pour la coordination des transports au Département fédéral des postes et des chemins de fer, du 30 avril 1954. Rapport de la sous-commission à la commission, du 14/15 octobre 1952

kehr zuzuschreiben. Die vier von dieser Kommission ermittelten Strassenrechnungsvarianten unterscheiden sich nach den anrechenbaren Einnahmen und zeigen je nach deren Abgrenzung einen beträchtlichen Ertrags- oder Aufwandüberschuss.

Im Jahre 1950 hat sich der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins ebenfalls eingehend mit den Verkehrsfinanzproblemen befasst, wobei seine Sektionen um Stellungnahme ersucht wurden ¹⁾. Die Vernehmlassungen betonten einhellig, dass der Verkehrsapparat der Wirtschaft möglichst wenig Kosten verursachen sollte. Doch habe die Eigenwirtschaftlichkeit des Motorfahrzeugverkehrs als Grundprinzip der schweizerischen Verkehrspolitik zu gelten.

Im weiteren verfasste im Jahre 1953 der Delegierte für Wirtschaftsfragen im damaligen Post- und Eisenbahndepartement eine amtsinterne Studie ²⁾ über die finanzwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Motorfahrzeugverkehr und Staat, die neue Berechnungen des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades enthält. Dabei wurde für die Abgrenzung der zurechenbaren Kosten neben den zwei bisher erwähnten Methoden auch ein kombiniertes Verfahren angewendet. Nach den Berechnungen des Gutachtens entsprach in der Kapitalrechnung der Aufwandüberschuss zu Lasten des Motorfahrzeugverkehrs für die Jahre 1925 bis 1951 einem Selbsterhaltungsgrad von 63 - 70 Prozent. In sehr eingehender Weise wird in dieser Studie ferner die Frage untersucht, inwieweit die einzelnen Motorfahrzeugkategorien der Forderung nach voller Deckung der von ihnen verursachten Strassenkosten nachkommen.

Auf Antrag des Delegierten für Wirtschaftsfragen wurden die Schlussfolgerungen dieses Gutachtens einem weiteren Kreis von Sachverständigen zur Prüfung vorgelegt. Diese Kommission, die unter dem Vorsitz von Professor Jöhr zusammengetreten war, lieferte im Mai 1957 ihren Bericht ab ³⁾. Er befasst sich besonders ausführlich mit der Rechtfertigung des Eigenwirtschaftlichkeits-Postulats, enthält aber keine eigene Rechnung, sondern behandelt vor allem die Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Methoden. Befürwortet wird eine Kapitalrechnung ⁴⁾. Die Kommission Jöhr weist nachdrücklich darauf hin, dass in der Strassenrechnung zahlreiche Entscheide mit erheblichem Ermessensspielraum nötig seien. Durch Detaillierungen und -untersuchungen könnten jedoch ihrer Meinung nach die bestehenden Unsicherheitsfaktoren vermindert werden. Gegenüber dem Gutachten der Kommission Jöhr unterscheidet sich die in diesem Heft publizierte Strassenrechnung durch den Beginn der Rechnung, die Ausschaltung des Wiederbeschaffungswertes, das Quotenprinzip für die Berechnung der motorfahrzeugbedingten Kosten, die Ausgestaltung der Einnahmenseite und die Führung der Ausgabenrechnung.

1) Herold Hans, "Zur Organisation des schweizerischen Verkehrswesens", Zürich 1952

2) Delegierter für Wirtschaftsfragen des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements: Die finanzwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Motorfahrzeugverkehr und Staat, Bern 1953

3) Der Kommission sind vom Schweiz. Strassenverkehrsverband zum Bericht des Delegierten für Wirtschaftsfragen des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements über "Die finanzwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Motorfahrzeugverkehr und Staat" folgende zwei Dokumente vorgelegt worden:
- Stellungnahme von Prof. Dr. Alfred Amonn zuhanden des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes, April 1955
- Observations sur le rapport du Délégué, avril 1955

4) a.a.O., S. 22

variantes du compte routier établies par cette commission diffèrent selon les recettes considérées; suivant leur délimitation, on obtient un notable excédent de recettes ou de dépenses.

En 1950, le Vorort de l'Union suisse du commerce et de l'industrie a également approfondi les problèmes financiers du trafic et demandé l'avis de ses sections ¹⁾. Les observations soulignaient clairement que l'appareil de transport devait occasionner à l'économie aussi peu de frais que possible. L'autonomie financière doit néanmoins rester le principe fondamental de la politique suisse en matière de transports.

En outre, le Délégué aux questions économiques du Département fédéral des postes et des chemins de fer entreprit en 1953 une étude ²⁾ interne sur les relations économiques et financières entre le trafic routier motorisé et l'Etat. Cette étude contient notamment de nouveaux calculs sur le degré d'autonomie financière. Pour déterminer les frais imputables, on y applique les deux méthodes citées jusqu'ici et un procédé combiné. Selon les calculs dont fait état le rapport, l'excédent de dépenses mis à la charge du trafic motorisé dans le compte de capital correspond, pour les années 1925 à 1951, à un degré d'autofinancement de 63 à 70 pour cent. Dans cette étude, on examine aussi très en détail la mesure dans laquelle les différentes catégories de véhicules à moteur couvrent les dépenses routières qu'elles provoquent.

A la demande du Délégué aux questions économiques, les conclusions de ce rapport furent soumises à l'examen de nombreux experts. Cette commission, réunie sous la présidence du professeur Jöhr, présenta son rapport ³⁾ en mai 1957. Il analyse d'une manière particulièrement détaillée la justification du principe de l'équilibre financier; bien qu'il ne contienne aucun calcul original, il traite avant tout de l'opportunité des méthodes proposées. On recommande un compte de capital ⁴⁾. La Commission Jöhr insiste sur le fait que, pour le compte routier, on a besoin de nombreuses décisions laissant une large place à l'appréciation. Elle estime toutefois que l'on pourrait restreindre les facteurs d'incertitude par des recherches et des enquêtes détaillées. Le compte routier contenu dans la présente publication diffère de ceux que proposait la Commission Jöhr par: son début, l'élimination de la valeur de remplacement, le système de ventilation pour le calcul des frais imputables aux véhicules à moteur, la composition des recettes et la tenue du compte des dépenses.

1) Herold Hans, "Zur Organisation des schweizerischen Verkehrswesens", Zürich 1952

2) Le Délégué aux questions économiques du Département fédéral des postes et des chemins de fer: "Die finanzwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Motorfahrzeugverkehr und Staat", Berne 1953

3) Concernant le rapport du Délégué aux questions économiques du Département fédéral des postes et des chemins de fer sur les relations financières entre le trafic motorisé et l'Etat, la Fédération routière suisse soumit à la commission les deux documents suivants:
- "Stellungnahme von Prof. Dr. Alfred Amonn zuhanden des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes", avril 1955
- Observations sur le rapport du Délégué, avril 1955

4) Rapport Jöhr, p. 20

Was die zahlreichen ausländischen Veröffentlichungen über die Probleme der Strassenrechnung betrifft, so sei nur auf die Vernehmlassungen amtlicher Kommissionen in England, Holland und Deutschland verwiesen, welche diese Fragen ausführlich behandelt haben. Diese Arbeiten, die nicht nur rein theoretischer Natur sind, sondern teilweise auch konkrete Angaben über die in Frage kommenden Kosten und Erträge umfassen, zeigen, dass die Abklärung des Wegekostenproblems auch im Ausland weit gediehen ist ¹⁾.

Hervorgehoben sei ferner eine Entscheidung des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Durchführung einer Enquête über die Wegekosten des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs ²⁾. Darin wird festgestellt, dass die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik die Harmonisierung der einzelstaatlichen Bestimmungen über die Nutzung der Verkehrswege erfordert. Bei dieser Harmonisierung sei zu berücksichtigen, dass die Disparitäten, die den Wettbewerb im Verkehr verfälschen können, beseitigt werden müssen. Um dieses Ziel zu erreichen, sei u.a. eine möglichst vollständige Kenntnis der Wegekosten erforderlich. Zu diesem Zwecke müsse für die Gesamtheit der Mitgliedstaaten und für alle Verkehrsträger eine Enquête nach einheitlichen Grundsätzen und für einen gleichen Zeitraum durchgeführt werden. Die Kommission wird dem Rat auch eine Untersuchung über die Bedingungen für die Deckung der Wegekosten vorlegen.

D. Das Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit

Da das Ziel der Strassenrechnung weitgehend durch den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit gekennzeichnet ist, sei er nachstehend noch etwas eingehender behandelt.

1. Die globale Eigenwirtschaftlichkeit

Selbstverständlich stellt die Eigenwirtschaftlichkeit des Motorfahrzeugverkehrs kein Ziel dar, das um seiner selbst willen gilt. Es dient vielmehr der zweckmäßigen Eingliederung des Verkehrsträgers Strasse in den Rahmen der gesamten Volkswirtschaft, d.h. der technisch einwandfreien Bewältigung der Verkehrsbedürfnisse mit möglichst geringen Kosten. Für die Volkswirtschaft ist der Verkehr eine der Voraussetzungen und treibenden Kräfte ihrer gedeihlichen Entwicklung. Dies trifft insbesondere auf die verkehrsabhängige Steigerung der Produktivität zu, die allen Betrieben, nicht nur jenen, welche von den Verkehrsmöglichkeiten Gebrauch machen, zugute kommt. Im weiteren findet die staatliche Gemeinschaft durch den Einfluss, den der rationell gestaltete Verkehr auf das wirtschaftliche Leben ausübt, eine wirkungsvolle Unterstützung ihrer Wohlfahrtsförderung. Diese lässt sich allerdings kaum in zahlenmässigen Grössen ausdrücken.

1) Ueber die angelsächsischen Wegekostentheorien im europäischen Blickpunkt wurde in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (34. Jg., Heft 2, 1963) eine ausführliche Darstellung von Karl Kühne, Brüssel, veröffentlicht.

2) Vgl. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 29.6.64, 1598-1601

Parmi les nombreuses publications étrangères sur les problèmes du compte routier, il convient de signaler les rapports des commissions officielles d'Angleterre, de Hollande et d'Allemagne, qui ont traité ces questions en détail. Ces travaux ne sont pas purement théoriques, mais ils contiennent aussi certaines données concrètes sur les frais et les produits à considérer. Ils montrent qu'à l'étranger on s'occupe aussi beaucoup d'élucider la question des frais routiers ¹⁾.

A mentionner en outre une décision du Conseil des Communautés Européennes concernant l'exécution d'une enquête sur les frais des voies de communication dus aux chemins de fer, au trafic routier et à la navigation intérieure ²⁾. On y remarque que le développement d'une politique commune des transports exige l'harmonisation des prescriptions des différents Etats quant à l'utilisation des voies de communication. Lors de cette harmonisation, il importe de supprimer les disparités capables de fausser les conditions de concurrence en matière de transports. Pour atteindre ce but, il est indispensable de connaître d'une manière aussi complète que possible les frais dus aux différentes voies de communication. A cette fin, une enquête devrait être faite dans tous les Etats membres et pour tous les modes de transport, selon des principes uniformes et pour la même période. La commission présentera également au Conseil une étude sur les conditions relatives à la couverture des frais occasionnés par les voies de communication.

D. Le principe de l'équilibre financier

Le but du compte routier étant largement caractérisé par la notion d'autonomie financière, il convient d'examiner cette thèse d'un peu plus près.

1. Equilibre financier global

L'autonomie financière du trafic routier motorisé ne constitue naturellement pas une fin en soi. Elle doit servir bien plus à incorporer judicieusement le trafic routier dans l'ensemble de l'économie publique, c'est-à-dire à trouver aux problèmes du trafic une solution technique irréprochable et aussi peu coûteuse que possible. Les transports sont une des conditions indispensables à l'essor économique, mais aussi une des forces d'impulsion qui le favorisent. Ils peuvent notamment permettre un accroissement de la productivité, profitable à toute une région et non seulement aux exploitations qui utilisent les possibilités de transport. En outre, l'influence que des transports rationnels exercent sur la vie économique contribue efficacement à l'aisance de la communauté. Il est vrai que cet apport ne peut guère s'exprimer en chiffres.

1) Karl Kühne, Bruxelles, a publié un exposé détaillé sur les théories anglo-saxonnes quant aux frais des routes du point de vue européen dans la "Zeitschrift für Verkehrswissenschaft" (34e année, fasc. 2, 1963)

2) Journal officiel des Communautés Européennes, 29.6.64, 1598-1601

Zur Begründung der Wünschbarkeit einer vollen Eigenwirtschaftlichkeit können neben den erwähnten Vorteilen allgemeiner Art - angelehnt an den Bericht der Kommission Jöhr ¹⁾ - noch folgende Wirkungen hervorgehoben werden.

Der Wohlstand wird durch den Eigenwirtschaftlichkeitsgrad in besonderer Weise dadurch berührt, dass eine zu geringe Quote auf einen verhältnismässig zu grossen Einsatz öffentlicher Mittel im Strassenwesen hindeutet. Es dürften im gesamten Verkehrswesen oder in jedem seiner Zweige nicht mehr Produktionsfaktoren verwendet werden, als mit Rücksicht auf die optimale wirtschaftliche Struktur vertretbar ist.

Im übrigen würde die zu ausgedehnte Finanzierung der motorfahrzeugbedingten Strassenkosten aus motorfahrzeugfremden Abgaben der Steuergerechtigkeit widersprechen, da die Motorfahrzeugbesitzer keineswegs den diesen Abgaben entsprechenden Gebrauch vom Strassennetz machen. Auch der Strassentransport von Konsum- und Investitionsgütern erfolgt nicht im Gleichschritt mit ihnen. Abgesehen davon könnte ein zu kleiner Deckungsgrad die Konkurrenzbedingungen der anderen Verkehrsträger gegenüber jenen des gewerblichen Strassenverkehrs benachteiligen.

Im Hinblick auf die vielseitige Verflechtung des Strassenverkehrswesens wird aber auch die Berechtigung gewisser Abweichungen von der vollen Kostendeckung anerkannt, ohne ihnen jedoch so viel Gewicht zuzumessen, dass dadurch die Ermittlung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades entwertet würde. Solche Abweichungen lassen sich etwa mit der Erschliessung abgelegener Gebiete und mit militärischen Vorteilen einer Strassenanlage begründen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die nicht motorisierten Strassenbenützer (Fuhrwerke, Fahrräder, Fussgänger usw.) für die Inanspruchnahme der Strassen keine besonderen Leistungen zu erbringen haben, was ebenfalls dem Motorfahrzeug zugute gehalten werden kann. Allgemein ist in diesem Zusammenhang zu betonen, dass neben betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten auch solche "metaökonomischer" Art in die Waagschale fallen, deren Gewichte nicht quantifizierbar und daher der politischen Beurteilung überlassen sind.

2. Die Eigenwirtschaftlichkeit nach Motorfahrzeugkategorien

Erwägungen solcher Art treffen auf die Eigenwirtschaftlichkeit des gesamten Motorfahrzeugverkehrs zu. Ihr Grad kann aber nicht nur global, sondern auch für die einzelnen Motorfahrzeugkategorien errechnet werden. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad gibt in diesem Falle darüber Auskunft, ob die auf den Fahrzeugen eines bestimmten Typs lastenden, der Strassenrechnung anrechenbaren Abgaben den zurechenbaren Strassenkosten und dem Einsatz der Fahrzeuge im Dienste wirtschaftlicher Zwecke entsprechen.

Die Methoden der Kategorienrechnung bilden Gegenstand weiterer Untersuchungen, die in einer späteren Publikation behandelt werden sollen.

1) a. a. O., S. 10 ff.

Suivant le rapport Jöhr ¹⁾, une autonomie financière complète serait souhaitable non seulement à cause des avantages généraux mentionnés, mais encore du fait des répercussions suivantes.

Le degré d'autonomie financière influe particulièrement sur la prospérité de l'Etat, car un degré trop faible dénote un engagement excessif des ressources publiques dans le réseau routier. L'ensemble des voies de communication et chaque mode de transport ne devraient pas absorber plus de facteurs de production que ne le tolère une structure économique optimum.

Il serait du reste contraire à l'équité fiscale que les frais routiers imputables au trafic motorisé soient couverts dans une trop large mesure par des taxes étrangères aux véhicules à moteur, car les détenteurs de tels véhicules n'utilisent pas le réseau routier dans une proportion correspondante à ces taxes. Les transports routiers de biens de consommation et de biens d'investissement ne se développent pas non plus au même rythme que ces taxes. D'autre part, un degré de couverture trop faible risquerait de modifier les conditions de concurrence et de placer les autres modes de transport dans une situation défavorable par rapport aux transports routiers professionnels.

Vu les multiples interdépendances du trafic routier, on admet cependant que certaines dérogations au principe de la couverture complète des frais se justifient; mais on ne leur attache pas une importance telle qu'elle puisse restreindre la valeur de la détermination du degré d'autonomie financière. De telles dérogations sont motivées notamment lorsque l'on ouvre au trafic des régions isolées ou lorsqu'une route présente des avantages militaires. Il faut considérer en outre que l'on n'exige aucune contribution particulière des autres usagers de la route (attelages, cyclistes, piétons, etc.), ce qui peut aussi être mis au crédit du trafic motorisé. A ce propos, il faut rappeler que, sur le plateau de la balance, les points de vue de l'économie d'entreprise sont généralement accompagnés de considérations "méta-économiques" dont on ne peut déterminer la valeur quantitative, et que l'on doit par conséquent laisser à l'appréciation politique.

2. Equilibre financier par catégories de véhicules à moteur

Les considérations qui précèdent s'appliquent à l'autonomie financière de l'ensemble du trafic motorisé. Le degré d'équilibre financier peut toutefois être calculé non seulement d'une manière globale, mais aussi pour les différentes catégories de véhicules à moteur. Il indique alors si les taxes douanières et fiscales supportées par les véhicules d'un type donné correspondent, d'une part, aux dépenses routières qui leur sont imputables et, d'autre part, à l'utilisation de ces véhicules à des fins économiques.

Les méthodes suivies pour la ventilation par catégories sont l'objet de plus amples recherches que l'on exposera dans une publication ultérieure.

1) Déjà cité, p. 9 et suivantes

1. Kapital- und Ausgabenrechnung

Bei der Führung der Strassenrechnung stellt sich in erster Linie die Frage, ob in der Aufwandrechnung einer Periode sämtliche in diesem Zeitraum erfassten Kosten (für Neu- und Ausbau, Unterhalt, Verwaltung, Personalfürsorge, Verkehrssignalisation und -regelung) sofort abgeschrieben werden sollen. Ist dies der Fall, so handelt es sich um eine Ausgabenrechnung, die auf mehr kameralistische Art, ähnlich wie die öffentliche Finanzrechnung geführt wird. Für sie spielen weniger betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte eine Rolle als der Ueberblick über die gesamten zurechenbaren und nicht kapitalisierten Kosten sowie deren Verhältnis zu den anrechenbaren Einnahmen. Verzinst wird in ihr nur das Defizit oder der Ertragsüberschuss.

Werden aber die Kosten für Strasseninvestitionen (Ausgaben für den Neu- und Ausbau der Strassen) nur mit Abschreibungsbeträgen und kalkulatorischen Zinsen auf den noch nicht abgeschriebenen Vermögenswerten (neben den übrigen Kosten der Ausgabenrechnung) erfasst, so wird von einer Kapitalrechnung gesprochen. In ihr haben die Strassenanlagen den Charakter von nutzbarem öffentlichem Vermögen, was der volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise und der Rechnungsführung bei den übrigen Verkehrsträgern entspricht. Die Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Bundesbahnen werden z.B. auch nicht vollständig im Erstellungs- oder Anschaffungsjahr abgeschrieben. Ein wesentlicher Vorzug der Kapitalrechnung besteht jedenfalls darin, dass nur sie eine auf die Investitionen einer längeren Zeitspanne abgestimmte Aussage über die Eigenwirtschaftlichkeit eines Rechnungsjahres ermöglicht, ähnlich wie dies in einer Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt.

Sowohl die Kapitalrechnung wie die Ausgabenrechnung haben ihren spezifischen Aussagegehalt und ihre Berechtigung. Ueber den Kapitalcharakter der Strassenrechnung zu geben, ist auch dann unerlässlich, wenn die finanzpolitischen und konjunkturellen Verhältnisse eine Kostendeckung nahelegen, welche die Beträge für Abschreibung, kalkulatorische Verzinsung und Unterhaltskosten übersteigt.

Um die Schlussergebnisse der Ausgabenrechnung ebenfalls in ihrer Bezeichnung von jenen der Kapitalrechnung zu unterscheiden, werden sie Deckungsgrade benannt.

2. Spezielle Probleme der Kapitalrechnung

a. Der Uebernahmewert

Um eine möglichst zutreffende Ausgangslage für die ab 1959 zu führende eigentliche Strassenrechnung zu gewinnen, wurde sie nach übereinstimmenden Methoden schon von 1913 an aufgestellt. Dadurch liessen sich alle Faktoren, die auf die heutige Strassenrechnung einwirken, ausreichend genau erfassen. Für die Kapitalrechnung musste aber zu diesem Zweck die Frage

1. Compte de capital et compte de dépenses

Lorsqu'on établit le compte routier, la question qui se pose en premier lieu est de savoir si, dans le compte des charges d'une période, il faut amortir immédiatement tous les frais assumés pendant ce temps pour les constructions nouvelles, les améliorations, l'entretien, l'administration, les mesures de prévoyance en faveur du personnel, la signalisation et la police de la circulation. Si tel est le cas, il s'agit d'un compte de dépenses dressé à la manière du compte financier public. On se soucie alors moins d'économie d'entreprise que d'obtenir un tableau synoptique de tous les frais imputables et non capitalisés, ou d'établir le rapport entre ces frais et les recettes à considérer. Dans ce compte, un intérêt n'apparaît que pour le déficit ou l'excédent de recettes.

Lorsque, pour les frais d'investissement (dépenses de construction et d'amélioration des routes), on retient uniquement les amortissements et les intérêts comptables sur les valeurs de patrimoine pas encore amorties (à côté des autres frais apparaissant dans le compte des dépenses), on parle d'un compte de capital. Dans ce compte, les routes ont le caractère d'un capital mis à la disposition des usagers, ce qui correspond à la manière de voir de l'économie publique et aussi aux principes comptables des autres secteurs des transports. Les installations et les véhicules des chemins de fer fédéraux, par exemple, ne sont pas non plus entièrement amortis l'année de la construction ou de l'acquisition. Un avantage essentiel du compte de capital consiste en ce qu'il est le seul à même de donner, quant à l'autonomie financière d'un exercice, des renseignements fondés sur les investissements d'une période prolongée, comme le fait un compte de profits et pertes.

Le compte de capital et le compte de dépenses ont chacun sa valeur documentaire et sa justification spécifiques. Il est indispensable de rendre compte de l'aspect "capital" des routes, même lorsque les conditions de politique financière et la conjoncture incitent à une couverture qui excède le montant des amortissements, les intérêts comptables et les frais d'entretien.

Pour distinguer les résultats finals du compte des dépenses de ceux du compte de capital, on les nomme degrés de couverture.

2. Problèmes particuliers du compte de capital

a. Valeur d'établissement

Afin d'obtenir une situation de départ aussi juste que possible pour le compte routier proprement dit, à établir dès 1959, on l'a dressé depuis 1913 déjà selon des méthodes concordantes. Il fut ainsi possible de considérer d'une manière suffisamment exacte tous les facteurs qui influent sur le compte routier actuel. Pour le compte de capital, il fallait toutefois déterminer si le réseau

entschieden werden, ob das 1913 vorhandene Strassennetz als Aktivposten in die Bilanz einzutragen ist und mit welchem Betrag. Dies ist zu bejahen, denn die vor dem Ersten Weltkrieg vorhandenen Strassenanlagen sind dem Strassenverkehr der späteren Jahre in gleicher Weise nützlich, wie beispielsweise die Bahnanlagen der Bauzeit dem heutigen Bahnverkehr. Für den einzusetzenden Bilanzwert, der zum üblichen Satz abzuschreiben war, ging das Amt von den Berechnungen der Kommission Saitzew (Professorengutachten) ¹⁾ aus, wobei es annahm, dass von dem für 1913 auf 750 Millionen Franken geschätzten Investitionswert ein Drittel zu diesem Zeitpunkt als abgeschrieben betrachtet werden kann. Ein etwas höherer oder niedrigerer Betrag hätte zweifellos ebenfalls vertreten werden können. Auf den Stand zu Beginn der eigentlichen Strassenrechnung (1959) wäre dies aber von sehr kleinem Einfluss.

b. Der Wiederbeschaffungswert

Nach dem Gutachten Jöhr ²⁾ sollte in der Kapitalrechnung nicht der Anschaffungswert, sondern der Wiederbeschaffungswert als Grundlage für die Abschreibungen dienen. In der vorliegenden Strassenrechnung wurde jedoch darauf verzichtet, von diesem Wert auszugehen. Der Motorfahrzeugverkehr hat nämlich durch seine Kostenbeiträge nicht für den jeweiligen Neuwert der Strassenanlagen aufzukommen, weil die öffentliche Hand durch die Aufwendungen für den Strassenbau im Zeitpunkt der Investitionen und des Anfalles von Unterhaltskosten nur eine Belastung im Ausmass des Nominalbetrages der eingesetzten Gelder erfahren hat. Die Kosten des Ersatzes veralteter Strassen werden zum Nominalbetrag der Aufwendungen vom Abgabepflichtigen getragen, gleichgültig, wie lange das Bauwerk den neuesten Erfordernissen entspricht. Uebrigens wäre es sehr schwierig, den Wiederbeschaffungswert festzustellen, da hierfür nicht nur technische Gesichtspunkte, sondern auch solche der Kostenentwicklung und der Verkehrsdichte massgebend sind. Eine Berücksichtigung der Geldwertveränderungen kommt aus den gleichen Gründen nicht in Frage. Wegen der Gleichbehandlung mit den Investitionen anderer Verkehrsträger müsste der Anschaffungswert ebenfalls vorgezogen werden.

c. Der Abschreibungssatz

Die in der Kapitalrechnung berücksichtigten Investitionen sollen zu einem für längere Zeit unveränderten Satz abgeschrieben werden. Normalerweise hätte dieser Abschreibungssatz der Nutzungsdauer der Strassen zu entsprechen. Diese ist aber sehr schwierig zu beurteilen, da sie verschieden ist für den Unterbau, den Oberbau und den Belag. Ferner beeinflussen die Konstruktionsart der Strasse, die Verkehrsdichte und die Beschaffenheit der Fahrzeuge den Zeitraum der Nutzung. Er ändert, je nachdem es sich um Schotterstrassen, Betonstrassen oder Strassen mit bituminösen Tragschichten handelt, und wechselt möglicherweise auch durch die künftigen Verbesserungen im Strassen- und Fahrzeugbau.

roulier de 1913 devait figurer à l'actif du bilan et pour quelle somme. On doit répondre affirmativement, car les routes qui existaient avant la Première Guerre mondiale ont été aussi utiles pour le trafic routier des années ultérieures que le sont, par exemple, les premières voies ferrées pour le trafic ferroviaire d'aujourd'hui. Pour la valeur à inscrire dans le bilan, et qui devait être amortie au taux habituel, le Bureau de statistique s'est fondé sur les calculs de la Commission Saitzew (rapport dit "des professeurs") ¹⁾, tout en admettant que la valeur d'établissement - évaluée à 750 millions de francs pour 1913 - pouvait alors être considérée comme amortie dans une proportion d'un tiers. On aurait sans aucun doute pu fixer tout aussi bien une proportion légèrement plus élevée ou plus basse. Cela n'aurait exercé toutefois qu'une très faible influence sur l'état au début du compte routier proprement dit (1959).

b. Valeur de remplacement

Suivant le rapport Jöhr ²⁾, dans le compte de capital, les amortissements devraient être calculés non pas d'après la valeur d'établissement, mais d'après la valeur de remplacement. On ne l'a cependant pas fait dans l'actuel compte routier. Par ses contributions aux frais, le trafic motorisé n'est en effet pas tenu d'acquitter la valeur actuelle des routes à l'état neuf, puisque les dépenses de construction au moment de l'investissement et les frais d'entretien n'ont imposé aux pouvoirs publics qu'une charge proportionnée au montant nominal des sommes engagées. Lors du remplacement de vieilles routes, les usagers astreints aux taxes doivent supporter le montant nominal des dépenses, indépendamment de la durée pendant laquelle l'ouvrage répondra aux exigences actuelles. Il serait du reste très difficile de déterminer la valeur de remplacement, car elle dépend non seulement des exigences techniques, mais aussi de l'évolution des prix et de la densité du trafic. C'est pour les mêmes raisons que l'on ne peut tenir compte des modifications de la valeur du franc. On devrait également donner la préférence à la valeur d'établissement par souci d'équité par rapport aux investissements d'autres secteurs des transports.

c. Taux d'amortissement

Les investissements qui apparaissent dans le compte de capital doivent être amortis à un taux longtemps invariable. Il faudrait normalement que ce taux corresponde à la durée d'usage des routes. Cette durée est cependant très difficile à déterminer, car elle n'est pas identique pour l'infrastructure, la superstructure et le revêtement. En outre, le mode de construction de la route, la densité du trafic et le type des véhicules influent sur la durée d'usage. Elle varie aussi selon qu'il s'agit de routes de cailloutis, de béton ou recouvertes d'une couche bitumeuse; il se peut enfin qu'elle soit prolongée par les améliorations futures dans la construction des routes et des véhicules.

1) a.a.O., S. 66 f.

2) a.a.O., S. 24

1) Déjà cité, p. 66 et suivantes

2) Déjà cité, p. 22

Um trotz dieser Schwierigkeiten einen einheitlichen Satz anwenden zu können, empfahl es sich, neben technischen auch finanzwirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die Stellungnahmen der Kantone, die mehrheitlich Abschreibungssätze von 2, 3 und 4 Prozent vorschlugen, und angelehnt an die Rechnungsvorschriften der Bahnen wurde ein Abschreibungssatz von 3 Prozent gewählt. Dies liess sich auch deshalb rechtfertigen, weil die Ergebnisse von probeweise mit Quoten von 2, 3, 4 und 5 Prozent berechneten Varianten bis zu Beginn der Sechzigerjahre nicht sehr stark voneinander abweichen, da kleineren Abschreibungen grössere kalkulatorische Zinsen entsprechen und umgekehrt.

Obschon Landerwerbskosten, betriebswirtschaftlich betrachtet, eigentlich nicht Gegenstand von Abschreibungen bilden sollten, sind sie in die Berechnungen einbezogen worden, und zwar deswegen, weil sie bei den Kantons- und Gemeindestrassenkosten nicht zuverlässig ausgedrückt werden konnten und weil die vollständige Abschreibung des Strassenkapitals vom finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus angebracht scheint. Ausserdem drängt sich in diesem besonderen Fall eine Abschreibung des Bodenwertes auf, weil der für Strassen zur Verfügung gestellte Boden kaum mehr anderweitig verwendbar ist. Ferner kann in dieser Hinsicht darauf hingewiesen werden, dass es sich beim angewendeten Abschreibungssatz nur um eine Durchschnittsquote handelt, in der minime wie hohe Sätze für Investitionsbestandteile verschiedener Art berücksichtigt sind.

d. Die Zinssätze

In der Kapitalrechnung sind wie in der Ausgabenrechnung die Fehlbeträge oder Ertragsüberschüsse zu verzinsen. Darüber hinaus werden der Kapitalrechnung - wie erwähnt - aber auch kalkulatorische Zinsen für das noch nicht abgeschriebene Strassenkapital belastet, da für den Aufwandbetrag dieser Rechnung nicht der Anschaffungswert der Investitionen, sondern die Kosten ihrer Nutzung (neben den kalkulatorischen Zinsen auch Abschreibungen) massgebend sind. Der dabei verwendete Zinssatz ist auf eine längere Zeitspanne abgestimmt. Die Quote des betreffenden Rechnungsjahres kann nicht massgebend sein, weil seine Aufwendungen und Defizite nur einen verhältnismässig kleinen Teil der gesamten zu verzinsenden Summe darstellen. Den Zinsberechnungen wurde der mittlere Selbstkostenzins der Bundesanleihen zugrunde gelegt, da der Bund einen Teil seiner Anleihenschuld hätte abtragen können, wenn keine Strassensubventionen und Kostenbeiträge an Nationalstrassen geleistet worden wären.

3. Die Abgrenzung der motorfahrzeugbedingten Kosten

Für die Berechnung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades ist nur jener Teil der Strassenaufwendungen massgebend, der dem Motorfahrzeugverkehr nach anerkannten Massstäben belastet werden darf. Dieser Abgrenzung haben allgemeine Kriterien zu dienen, die - aus Voraussetzungen technischer und wirtschaftlicher Art abgeleitet - dem Zusammenhang der Strassenbenützung mit den Strassenkosten so weit als möglich Rechnung tragen. Dabei sind Ermessensentscheide unvermeidlich.

Afin de pouvoir appliquer un taux uniforme malgré ces difficultés, il convenait de tenir compte non seulement de facteurs techniques mais aussi de points de vue d'économie financière. Etant donné l'avis des cantons, qui proposaient pour la plupart des taux d'amortissement de 2, 3 ou 4 pour cent, et vu les prescriptions concernant le compte des chemins de fer, on a choisi un taux d'amortissement de 3 pour cent. Cela se justifiait aussi du fait que les résultats des comptes établis à titre d'essai jusqu'au début des années soixante, avec des taux de 2, 3, 4 et 5 pour cent, ne différaient pas beaucoup les uns les autres, puisque des amortissements restreints s'accompagnent d'intérêts comptables importants et vice versa.

Selon l'économie d'entreprise, les frais d'acquisition de terrains ne devraient au fond pas être l'objet d'un amortissement. On les a néanmoins retenus dans les calculs, car on ne pouvait pas les éliminer exactement des frais routiers des cantons et des communes, et aussi parce que l'amortissement complet des sommes engagées dans les routes paraît indiqué du point de vue de l'économie financière. En outre, dans ces cas particuliers, il importe d'amortir la valeur du terrain, parce que le sol mis à disposition pour une route ne peut plus guère être utilisé d'une autre manière. A ce propos, il convient de rappeler enfin que le taux d'amortissement appliqué est une moyenne englobant aussi bien des taux très bas que des taux assez élevés pour des éléments de différente nature.

d. Taux d'intérêt

Dans le compte de capital, comme dans celui des dépenses, il faut servir des intérêts sur les déficits ou les excédents de produit. En plus de cela, le compte de capital est encore grevé, comme on l'a déjà signalé, d'intérêts comptables sur les sommes engagées dans les routes et pas encore amorties. En effet, dans ce compte, le montant des dépenses est déterminé non par la valeur d'acquisition des routes mais par les frais de leur utilisation (intérêts comptables plus amortissements). Le taux d'intérêt appliqué ici est fixé à longue échéance. Le taux d'une seule année ne peut être déterminant, puisque les dépenses et les déficits d'un exercice ne représentent qu'une assez faible partie de la somme globale pour laquelle il faut servir des intérêts. Les intérêts sont calculés au taux de revient moyen des emprunts fédéraux, parce que la Confédération aurait pu rembourser une partie de ses emprunts, si elle n'avait versé aucune subvention pour les routes et aucune contribution aux frais des routes nationales.

3. Détermination des frais dus aux véhicules à moteur

Pour le calcul du degré d'autonomie financière, seule est décisive la partie des dépenses routières qui, selon les normes reconnues, peut être attribuée au trafic motorisé. Cette détermination doit se faire selon des critères généraux déduits de données économiques et techniques et tenant compte, autant que possible, du rapport entre l'usage de la route et les frais occasionnés par les routes. Dans ce domaine, on ne peut éviter que certaines décisions laissent une large part à l'appréciation.

Bei diesen Kriterien stehen zwei Methoden im Vordergrund, nämlich die Anwendung des Kausalitätsprinzips und jene des Benützungsprinzips. Beim ersteren handelt es sich um eine mehr auf technischen, beim letzteren um eine überwiegend auf wirtschaftlichen Gesichtspunkten fussende Lösung. Im folgenden seien diese Prinzipien kurz dargestellt.

Nach dem Kausalitätsprinzip hat das Motorfahrzeug nur jene Kosten zu tragen, die von ihm beim Strassenbau, bei der Strassenverbesserung und beim Unterhalt ganz oder teilweise direkt und zusätzlich verursacht wurden. Kostenelemente, für die ein technischer Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr nicht erkennbar ist, werden nicht angerechnet. Begründet wird dies damit, dass das Strassennetz im Gemeingebrauch stehe, zu einem grossen Teil schon vor dem Aufkommen des Automobils bestanden habe und auch ohne Motorfahrzeugverkehr unterhalten werden müsste.

Somit fallen nach diesem Prinzip die beträchtlichen Gemeinkosten für die Zurechnung der motorfahrzeugbedingten Kosten ausser acht, obwohl sie mit der Strassenbenützung jeder Art notwendig verbunden sind. Im weiteren sind solche automobilbedingte Zusatzkosten überaus schwierig zu berechnen, weil sehr viele technische Faktoren auf die mit der Strassenbenützung verbundene Kostengestaltung einwirken: Fahrleistung, Geschwindigkeit, Fahrtechnik, Gewicht und Bauart der Fahrzeuge, Strassenuntergrund, Baumaterialien, Bautechnik, Bauausführung, Witterung usw. Diese Zusammenhänge lassen sich aber zu wenig genau bestimmen, als dass sie in ein Zurechnungsprinzip eingebaut werden könnten. Das Benützungsprinzip trägt solchen Einwänden Rechnung. Nach ihm sind die Strassenkosten dem Motorfahrzeugverkehr nach Massgabe der Intensität der Strassenbenützung sowie nach dem Gewicht und der Fläche des Fahrzeuges zuzurechnen. Masszahlen für dieses Prinzip sind die Bruttotonnenkilometer (Bruttogewicht in Tonnen multipliziert mit der jährlichen Laufleistung) und die bestrichenen Flächen (Breitenbedarf des Strassenbenützers multipliziert mit der jährlichen Laufleistung). Als Rechtfertigung für die Zurechnung nach den Bruttotonnenkilometern kann einerseits der dem Strassenbenützer erwachsene und vom transportierten Gewicht abhängige wirtschaftliche Vorteil, der Nutzen, andererseits der Einfluss des bewegten Gewichtes auf die Strassenabnutzung betrachtet werden. Der Massstab der bestrichenen Flächen stellt im weiteren darauf ab, dass dem Strassenbenützer eine bestimmte, aus der Fahrzeugbreite und der jährlichen Fahrleistung errechnete Strassenfläche zur Verfügung gestellt wird, und dass daher die Strassenkosten billigerweise nach dem Verhältnis der beanspruchten Fläche zu tragen sind. Bei diesem Massstab tritt somit die Präsenz des Fahrzeuges auf der Strasse in den Vordergrund.

Auch beim Benützungsprinzip fragt es sich, ob seine Masszahlen dem Kausalzusammenhang zwischen Strassenbenützung und Strassenkosten in technischer und wirtschaftlicher Beziehung genügend Rechnung tragen. Vollständig befriedigt dieses Zurechnungskriterium hauptsächlich deshalb nicht, weil es nicht auf die bei jeder Strassenkategorie (National-, Kantons- und Gemeindestrassen) verschiedenartige Zusammensetzung der Strassenbenützer Rücksicht nimmt, sind doch gewisse Fahrbahnen bei den Nationalstrassen dem Motorfahrzeug-

Ces critères sont établis essentiellement selon deux méthodes, à savoir par l'application du principe de causalité et par celle du principe de l'utilisation. La première solution se fonde plutôt sur des points de vue techniques, la seconde principalement sur des considérations économiques. Voici un bref exposé de ces principes.

D'après le principe de causalité, le véhicule à moteur doit supporter uniquement les frais qu'il cause directement ou en supplément lors de la construction, de l'amélioration et de l'entretien des routes. On ne compte pas les éléments de frais, pour lesquels on ne peut déceler un rapport technique avec le trafic motorisé. On motive cela par le fait que le réseau routier est à la disposition de la collectivité, qu'il existait déjà avant l'apparition de l'automobile et qu'on devrait l'entretenir même s'il n'y avait pas de trafic motorisé.

Selon ce principe, en calculant les frais dus aux véhicules à moteur, on néglige les importantes dépenses générales inévitables, mais qui ne peuvent être imputées à une catégorie déterminée d'usagers de la route. En outre, il est extrêmement difficile de calculer les frais supplémentaires occasionnés par l'automobile, parce que de très nombreux facteurs techniques influent sur les frais liés à l'utilisation des routes: distance parcourue, vitesse, manière de conduire, poids et mode de construction des véhicules, sous-sol de la route, matériaux de construction, technique et exécution des travaux, conditions atmosphériques, etc. Il est cependant impossible de déterminer ces rapports avec une exactitude suffisante pour les incorporer à un système d'attribution.

Le principe de l'utilisation tient compte de ces objections. Les frais des routes doivent en ce cas être imputés au trafic motorisé dans la mesure où il utilise les routes, ainsi que d'après le poids et la surface des véhicules. Les données permettant d'appliquer ce principe sont: le nombre de tonnes kilométriques (poids brut en tonnes multiplié par le nombre de kilomètres parcourus en une année) et la "surface couverte" (largeur du véhicule multipliée par la distance parcourue en un an). La répartition des frais d'après le nombre de tonnes kilométriques se justifie par le profit économique dont bénéficie l'usager (ce qui dépend du poids transporté) et, aussi, par l'usure de la route due au poids en mouvement. La mesure de la "surface couverte" se fonde en outre sur le fait que l'usager dispose d'une certaine étendue de route, variable selon la largeur du véhicule et le nombre de kilomètres parcourus en une année, et que l'on peut donc à bon droit faire supporter les frais routiers proportionnellement à la surface utilisée. Cette mesure place au premier plan la présence du véhicule sur la route.

Même avec le principe de l'utilisation, on peut se demander si les mesures tiennent suffisamment compte, au point de vue économique et technique, du rapport de causalité entre l'usage de la route et les frais routiers. Ce critère de répartition ne satisfait pas pleinement, surtout parce qu'il ne considère pas le fait que la structure du trafic diffère d'une catégorie de routes à l'autre; en effet, les véhicules à moteur sont seuls autorisés à circuler sur certaines routes nationales, et ils participent très inégalement à l'ensemble du trafic

verkehr ausschliesslich vorbehalten, und bei den Kantons- und Gemeindestrassen ist der Anteil der Motorfahrzeuge am Gesamtverkehr ebenfalls deutlich voneinander verschieden.

Aus diesen und anderen Gründen empfahl es sich, für jede Strassenkategorie globale Zurechnungsquoten festzulegen, die nur für grössere Zeiträume der Entwicklung des Strassenverkehrs anzupassen waren. Eine solche langfristige Regelung drängte sich auch auf, weil es sich zum grossen Teil um Bereitschaftskosten handelt, die nicht von einer in kurzen Abständen wechselnden Benützungsdichte abhängen. Dieses sogenannte Quotenprinzip, das in der vorliegenden Strassenrechnung angewendet wurde, stützt sich auf Kontrollrechnungen nach dem Benützungsprinzip und lehnt sich an das Zurechnungsverfahren des "Professorengutachtens" sowie an ausländische Methoden an. Die Quoten sind wie folgt festgelegt worden:

Jahre Années	Nationalstrassen in Prozent Routes nationales Pourcentage	Kantonsstrassen in Prozent Routes cantonales Pourcentage	Gemeindestrassen in Prozent Routes communales Pourcentage
1913 - 1917	.	30	10
1918 - 1925	.	50	20
1926 - 1945	.	70	40
1946 - 1950	.	80	50
1951 - 1958	.	90	60
1959 - 1965	100	90	60

Bei den in der Strassenrechnung der Jahre 1913-1925 angewendeten Quoten konnte es sich weniger um die Festlegung eines möglichst genauen Prozentsatzes als um einen Zurechnungstrend handeln. In der Tat wäre es kaum möglich gewesen, nachträglich auf so viele Jahre zurück genauere Zurechnungssätze zu ermitteln, da die den Zurechnungskriterien zugrunde liegenden technischen und wirtschaftlichen Tatbestände nur noch in unscharfen Umrissen erkennbar sind.

Die Nationalstrassenkosten für die Jahre 1959 bis 1965 wurden gestützt auf die Stellungnahme von Strassenfachleuten voll angerechnet. Ob die Benützung der Nationalstrassen 3. Klasse durch Fussgänger, Fahrräder und Fuhrwerke für die folgenden Jahre eine Herabsetzung der Nationalstrassenquote rechtfertigt, werden spätere Ermittlungen zeigen.

Der Ermessensbereich kann beim Quotenprinzip in Kauf genommen werden, weil neben den Zurechnungsquoten noch andere Bestimmungsgrössen des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades eine erhebliche Rolle spielen. Um aber dieses Ermessen abzugrenzen, sind die Ergebnisse der Quotenvariante ebenfalls mit den Resultaten der Rechnung nach dem Benützungsprinzip verglichen worden, wobei sich eine bemerkenswerte Annäherung ergab.

War die Zurechnungsquote aller Strassenkategorien im Durchschnitt der Jahre 1913-1958 in der Kapitalrechnung 58,7 Prozent, so liess sich in der Benützungsvariante (mit Zurechnung nach Bruttotonnenkilometer und bestrichener Fläche der Strassenbenützer) für das Mittel dieser Jahre ein Satz von 53,6 Prozent errechnen. Ferner betrug die mittlere Zurechnungsquote der ge-

selon qu'il s'agit de routes cantonales ou de routes communales.

Pour cette raison et pour d'autres, il a paru bon de fixer pour chaque catégorie de routes une quote-part d'imputation, qui ne devrait être adaptée à l'évolution du trafic qu'à longs intervalles. Une solution à longue échéance s'imposait aussi, parce qu'il s'agit en grande partie de frais d'établissement qui ne dépendent pas des variations rapides de l'intensité de l'utilisation. Ce principe de la quote-part, appliqué dans le présent compte routier, s'appuie sur des comptes de contrôle suivant le principe de l'utilisation, sur le mode d'attribution proposé par le "rapport dit des professeurs" et sur les méthodes adoptées à l'étranger. Les parts ont été fixées de la manière suivante:

Pour les comptes routiers de 1913 à 1925, il s'agissait moins de taux précis que d'une tendance générale de l'imputation. En fait, il n'aurait guère été possible de déterminer après tant d'années les pourcentages exacts d'attribution, car les conditions économiques et techniques sur lesquelles se fondait l'imputation n'apparaissent plus que vaguement ébauchées.

Suivant l'avis des spécialistes en matière de routes, on a porté en compte tous les frais des routes nationales pour les années 1959 à 1965. Des recherches ultérieures montreront s'il se justifie d'abaisser pour les années suivantes la part concernant les routes nationales de 3e classe, lesquelles sont utilisées également par les piétons, les cyclistes et les attelages.

Dans le principe de la quote-part, on peut tolérer un champ d'appréciation car, à côté du taux d'imputation, d'autres facteurs de détermination du degré d'équilibre financier jouent un rôle notable. Pour délimiter la portée de l'appréciation, on a comparé les résultats établis selon la méthode de la quote-part avec ceux du calcul d'après le principe de l'utilisation; on a constaté qu'ils diffèrent assez peu.

Pour l'ensemble des routes, la part moyenne imputée au trafic motorisé, de 1913 à 1958, se monte à 58,7 pour cent dans le compte de capital et à 53,6 pour cent selon le principe de l'utilisation (attribution d'après le nombre brut de tonnes kilométriques et la "surface couverte"). Pour 1958, cette part est de 74,9 pour cent dans le compte de capital et de 77,3 pour cent d'après

fürten Kapitalrechnung für das Jahr 1958 74,9 Prozent, in der Benützungsvariante aber 77,3 Prozent. Die entsprechenden Zahlen der Ausgabenrechnung stellen sich wie folgt: Mittel für 1913-1958 in der Rechnung nach dem Quotenprinzip 62,7 Prozent, in der Rechnung nach dem Benützungsprinzip 57,6 Prozent. Durchschnittliche Quote für 1958 in der hier vorliegenden Rechnung 76,8 Prozent, in der Benützungsvariante 77,3 Prozent.

Auf zwei ganz verschiedenen Wegen ist somit die rechnungsführende Stelle zu sehr ähnlichen Zurechnungssätzen gekommen, was zeigt, dass in dieser Frage dem Ermessen verhältnismässig enge Grenzen gesetzt waren.

Ausländische Berechnungen über diesen Sachverhalt weisen in die gleiche Richtung. So können nach dem Gutachten des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsministerium (Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, Bielefeld 1953) 70 Prozent der Strassenaufwendungen dem Motorfahrzeugverkehr zugerechnet werden (Angabe für 1953; für das gleiche Jahr in der Kapitalrechnung: 74,2 und in der Ausgabenrechnung: 75 Prozent; für 1963 in der Kapitalrechnung: 78,7 und in der Ausgabenrechnung: 85,2 Prozent). Das Oesterreichische Institut für Wirtschaftsforschung rechnet in seiner Publikation über die Wegekosten mit einem Zurechnungssatz von 65 Prozent für Gemeindestrassen, während sich eine private deutsche Schätzung für diese Strassenkategorie auf 50 Prozent stellt.

Für die Festsetzung der Quoten waren jedoch noch einige allgemeine Ueberlegungen massgebend, die besonders für die Gemeindestrassen ins Gewicht fallen. Grundsätzlich können dem Motorfahrzeug jene Kosten zugerechnet werden, die dem Benützungsgrad auf den Strassen der betreffenden Kategorie entsprechen. Nun ist aber die Herstellung und der Unterhalt eines engen Verbindungsnetzes in den Gemeinden nicht nur vom Motorfahrzeugverkehr her erwünscht. Jedenfalls muss von der Tatsache ausgegangen werden, dass die Strassen ein allgemeines Gebrauchsgut darstellen. Das Interesse am Bau und Unterhalt dieser Strassen liegt bei jedem Einwohner und bei den durch den Verkehr begünstigten wirtschaftlichen Betrieben. Auch der Bau von Erschliessungsstrassen, der bei den Gemeinden eine so grosse Rolle spielt, kann nicht primär den Automobilisten angelastet werden. Er kommt denn auch in weit höherem Masse den Anstössern zugute.

In technischer Hinsicht fassen die Gemeindequoten sodann auf der Ueberlegung, dass es sich bei den grösseren Gemeinden doch weitgehend um solche mit relativ breiten Trottoirflächen handelt und dass in den meisten Gemeinden einem intensiven Fussgängerverkehr (teilweise auch Fahrrädern, Fuhrwerken usw.) ein verhältnismässig grosser Platz eingeräumt ist.

Die Quoten späterer Jahre sind im Hinblick auf Aenderungen der Benützungsintensität immer wieder zu überprüfen und nötigenfalls nach neuen Ermittlungen festzusetzen. Solche Untersuchungen werden sich vor allem auf die Gemeindestrassenquoten zu beziehen haben.

la variante suivant l'utilisation. Dans le compte des dépenses, la moyenne de 1913 à 1958 atteint 62,7 pour cent selon le principe de la quote-part et 57,6 pour cent d'après le principe de l'utilisation. Quant à la part moyenne de 1958, elle s'élève à 76,8 pour cent dans le présent compte et à 77,3 pour cent dans la variante suivant l'utilisation.

L'office chargé des comptes est donc parvenu par deux voies tout à fait différentes à des taux d'imputation très voisins; cela prouve qu'ici la marge laissée à l'appréciation est assez restreinte.

Les calculs faits à l'étranger dans ce domaine donnent des résultats semblables. Ainsi, d'après le rapport du Conseil scientifique du Ministère fédéral allemand des transports ("Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, Bielefeld 1953"), on peut faire supporter par les véhicules à moteur 70 pour cent des dépenses routières (donnée pour 1953; pour la même année: 74,2 dans le compte de capital et 75 pour cent dans le compte des dépenses; pour 1963: 78,7 dans le compte de capital et 85,2 pour cent dans le compte des dépenses). Dans sa publication sur le coût des voies de communication, l'Institut autrichien de recherches scientifiques fixe, pour les routes communales, à 65 pour cent la part des frais imputable au trafic motorisé, alors qu'un bureau allemand privé l'estime à 50 pour cent.

Pour fixer la quote-part, il a cependant fallu tenir compte aussi de quelques considérations générales dont l'influence se fait sentir surtout pour les routes communales. En principe, on peut imputer aux véhicules à moteur les frais qui correspondent au degré d'utilisation des routes de la catégorie en question. Dans les communes, le trafic motorisé n'est toutefois pas le seul à rendre souhaitables la construction et l'entretien d'un vaste réseau de voies de communication. On doit en tout cas partir du point de vue que les routes servent à l'ensemble de la communauté. La construction et l'entretien de ces routes intéressent chaque habitant et toutes les exploitations économiques favorisées par le trafic. La construction de voies de raccourcement, qui joue un si grand rôle dans les communes, ne peut pas être mise principalement à la charge des automobilistes, car elle profite bien plus aux bordiers.

Au point de vue technique, quand on fixe la quote-part des communes, on tient compte que les grandes communes ont pour la plupart des trottoirs étendus et que, dans la majorité des localités, le trafic des piétons (parfois aussi des cyclistes, des attelages, etc.) prend passablement de place.

Pour les années ultérieures, il faudra examiner si des changements se sont produits dans le degré d'utilisation et, le cas échéant, adapter les parts aux nouvelles constatations. Ces examens devront s'étendre avant tout à la part des routes communales.

4. Dem Motorfahrzeugverkehr anrechenbare öffentliche Einnahmen

Die Frage, welche der vom Motorfahrzeugverkehr erbrachten öffentlichen Abgaben (oder gegebenenfalls welcher Teil davon) in der Strassenrechnung als Einnahmen berücksichtigt werden können, war Gegenstand eingehender Beratungen jener Kommissionen, die sich mit der Rechnung befassen haben. Die Kantone stimmten – soweit sie sich dazu geäußert haben – in dieser Hinsicht grösstenteils der Stellungnahme der Kommission Jöhr zu.

Nach ihrer Auffassung und nach den allgemein geltenden Prinzipien der Strassenrechnung hat die Beantwortung der Frage nach der Zurechenbarkeit der vom Motorfahrzeugverkehr erbrachten Steuerleistungen nicht von der effektiven Zweckbestimmung des Steuerertrages (z.B. 60 Prozent der Einnahmen), sondern vom Steuerobjekt (Treibstoff, Fahrzeug usw.) auszugehen¹⁾. Gewichtige Gründe sprechen jedoch für den Standpunkt, dass dem Motorfahrzeugverkehr wohl nicht alle von ihm geleisteten Zollabgaben gutgeschrieben werden dürfen, dass aber die notwendige Abgrenzung nach einem sich aus der allgemeinen Regelung des Steuerwesens ergebenden Massstab zu erfolgen habe. Dieser könne darin gefunden werden, dass es sich beim Grundzoll auf Treibstoffen und Motorfahrzeugen um Leistungen handelt, durch welche die Käufer in ähnlicher Weise an die allgemeinen Staatsausgaben beizutragen haben wie die Konsumenten anderer Güter. Zugunsten des allgemeinen Staatshaushaltes seien unter diesem Gesichtspunkt beispielsweise höchstens 5 Prozent des Treibstoffzollertrages abzuspalten (abgesehen von der Bezugsgebühr der Zollverwaltung), denn ein solcher Abzug dürfe nicht erheblich über der durchschnittlichen Zollbelastung des Wertes der übrigen Einfuhrgegenstände liegen.

In der vorliegenden Strassenrechnung wurden daher die Treibstoffzollerträge sowie die Einnahmen aus der Zollbelastung von Motorfahrzeugen und ihren Bestandteilen nur zum Teil den spezifischen (d.h. vom Motorfahrzeugverkehr allein erbrachten) und anrechenbaren öffentlichen Einnahmen zugerechnet, und zwar nach einem Verfahren, das dem Vorschlag der Kommission Jöhr weitgehend entspricht. In vollem Umfang zählen dagegen die für Nationalstrassen bestimmten Zollzuschläge auf Treibstoffen sowie die Motorfahrzeugsteuern und -gebühren zu den spezifischen Erträgen.

Für den Zurechnungsmodus war die Überlegung wegleitend, dass sich ein Vergleich der Zollsätze für Treibstoffe und Motorfahrzeuge mit dem Tarif verwandter Zollgüter zur Feststellung der spezifischen Zollerträge nicht besonders eignet, weil sich diese Ansätze auch nach der Eigenart der Rohstoffe, der aufgewendeten Arbeit und nach anderen finanzpolitischen Gesichtspunkten voneinander unterscheiden.

1) Für die Zurechnung der vom Motorfahrzeugverkehr erbrachten Abgaben in der Strassenrechnung gilt denn auch eine Feststellung, die von einem Vertreter der Deutschen Strassenliga wie folgt formuliert wurde: "Jede Abgabe des motorisierten Verkehrs, die über das hinausgeht, was unter Anwendung des Gleichheitsgrundsatzes von jedem Staatsbürger zur Alimentation des allgemeinen Haushaltes gefordert wird, ist eine Sonderabgabe und damit, auf den motorisierten Verkehr bezogen, sein Strassenbaubeitrag." (Vgl. W. Mackenroth, Das Modell der Strassenbaufinanzierung für hochentwickelte Länder, in "Strasse und Autobahn", Heft 9, 1966.)

4. Recettes publiques dues au trafic motorisé et portées dans le compte routier

Toutes les commissions qui se sont occupées du compte routier ont étudié la question de savoir quelles ressources publiques fournies par les véhicules à moteur (ou quelle partie d'entre elles) on pouvait inscrire comme recettes dans le compte routier. Les cantons qui se sont prononcés sur la question partageaient, pour la plupart, l'avis de la Commission Jöhr.

D'après cette conception et conformément aux principes généraux du compte routier, on doit répondre à la question en partant non pas de l'attribution effective du produit de l'impôt (60 % des rentrées, par exemple) mais de l'objet imposé (carburant, véhicules, etc.¹⁾). Des motifs importants font admettre que les droits d'entrée grevant le trafic des véhicules à moteur ne doivent pas être tous portés à son crédit, et que la délimitation nécessaire doit s'opérer d'après une norme découlant des règles fiscales générales. On pourrait trouver cette norme en considérant les droits d'entrée de base perçus sur les carburants et les véhicules à moteur comme des prestations, par lesquelles les acheteurs doivent contribuer aux dépenses générales de l'Etat de la même manière que les consommateurs d'autres biens. A ce point de vue, on pourrait par exemple déduire en faveur des finances générales de l'Etat tout au plus 5 pour cent du produit des droits d'entrée sur les carburants (abstraction faite des frais de perception de l'administration des douanes), car une telle déduction ne devrait pas être notablement supérieure à la charge douanière moyenne des autres marchandises importées.

C'est pourquoi, dans le présent compte routier, le produit des droits d'entrée sur les carburants, les véhicules à moteur et leurs accessoires n'apparaît que partiellement dans les recettes publiques spécifiques, c'est-à-dire fournies uniquement par le trafic routier motorisé. L'attribution se fait selon un procédé qui concorde dans une large mesure avec la proposition de la Commission Jöhr. En revanche, les droits supplémentaires perçus sur les carburants et destinés aux routes nationales, de même que les impôts et les taxes sur les véhicules à moteur, comptent entièrement comme recettes spécifiques.

Une constatation a été décisive pour le mode d'attribution, à savoir qu'une comparaison des droits d'entrée sur les carburants et les véhicules à moteur avec le tarif appliqué à d'autres biens similaires ne convient pas particulièrement pour déterminer les produits douaniers spécifiques, car ces taux diffèrent aussi suivant la nature des matières premières, selon le travail exigé et d'après d'autres considérations de politique financière.

1) Pour inscrire dans le compte routier les recettes provenant du trafic motorisé, on se fonde aussi sur une constatation formulée de la manière suivante par un représentant de la "Deutsche Strassenliga": "Jede Abgabe des motorisierten Verkehrs, die über das hinausgeht, was unter Anwendung des Gleichheitsgrundsatzes von jedem Staatsbürger zur Alimentation des allgemeinen Haushaltes gefordert wird, ist eine Sonderabgabe und damit, auf den motorisierten Verkehr bezogen, sein Strassenbaubeitrag" (cf. W. Mackenroth, "Das Modell der Strassenbaufinanzierung für hochentwickelte Länder" dans "Strasse und Autobahn", fasc. 9, 1966).

Dagegen liefert der Vergleich mit der durchschnittlichen Zollbelastung aller Waren (ohne Treibstoffe) offensichtlich einen genügenden Anhaltspunkt für die sogenannte "normale" Zollbelastung. Ein darnach bemessener Zollertrag auf den Treibstoff- und Motorfahrzeugzöllen kommt denn auch in der Strassenrechnung nicht als spezifische Einnahme in Betracht.

Um den Motorfahrzeugverkehr in der Einnahmenberechnung nicht durch die steuerliche Privilegierung von Militär-, Post- und Diplomatenwagen zu benachteiligen, sind ausserdem jene Abgabebeträge, mit denen die zollfrei eingeführten Treibstoffe normalerweise belastet würden, zu den effektiven Zolleinnahmen geschlagen worden.

Die Zollerträge (ohne jene aus Benzin und Dieselöl) stellten sich in den Jahren 1913/1958 auf durchschnittlich 7,6 Prozent der entsprechenden Einfuhrwerte, während diese Quote im Mittel der Jahre 1959/1965 7,3 Prozent betrug. Für 1965 war der Satz auf 6,9 Prozent gefallen. Die Treibstoffe wurden beim globalen Einfuhrwert nicht berücksichtigt, weil sie zum vornhereindurch eine sehr starke, für Strassenzwecke bestimmte Zollbelastung gekennzeichnet sind.

Die aus der durchschnittlichen Zollbelastung der gesamten Waren (ohne Treibstoffe) berechneten nicht anrechenbaren Zolleinnahmen aus der Treibstoffeinfuhr machten in den Jahren 1959-1965 durchschnittlich 3,9 Prozent aller Zollerträge für Benzin und 8,5 Prozent der Zolleinnahmen für Dieselöl aus. Für diese Zeitspanne umfassten die nach dem gleichen Verfahren bestimmten nicht anrechenbaren Zolleinnahmen aus Motorfahrzeugen und ihren Bestandteilen 46,2 Prozent solcher Zollerträge.

F. Ergebnisse der Strassenrechnung

I. Allgemeines

Die der Strassenrechnung zugrunde liegenden Aufwendungen sind unmittelbare Kosten der öffentlichen Hand für das Strassenwesen. Weder die indirekten oder sogenannten volkswirtschaftlichen Kosten (aus Unfällen, Lärmbekämpfung usw.) noch der gesamte volkswirtschaftliche Nutzen haben anerkannter Weise mit der Strassenrechnung etwas zu tun. Die verwendeten Angaben wurden den öffentlichen Rechnungen und den vom Eidgenössischen Statistischen Amt durchgeführten Erhebungen über die Gemeindestrassen-Ausgaben und -Einnahmen der Jahre 1959-1965 entnommen. Für die Jahre 1913-1958, auf deren Rechnungsergebnissen die eigentliche Strassenrechnung von 1959 an aufbaut, mussten allerdings auch Schätzungen vorgenommen werden, insbesondere über die Kosten der Gemeindestrassen.

Bei diesen finanzwirtschaftlichen Leistungen handelte es sich um Ausgaben für den Neubau, den Ausbau und die

Au contraire, la comparaison avec la charge douanière moyenne de l'ensemble des marchandises (carburants non compris) donne sans aucun doute un point de repère suffisant quant à la charge douanière que l'on pourrait appeler "normale". La part des droits d'entrée sur les carburants et les véhicules à moteur, qui correspond à cette charge normale, ne doit donc pas être inscrite comme recette spécifique dans le compte routier.

Afin que, dans le calcul des recettes, le trafic motorisé ne soit pas désavantagé par les privilèges fiscaux dont jouissent les véhicules de l'armée, des postes et du corps diplomatique, on ajoute aux recettes douanières effectives le montant des taxes qui devraient normalement être perçues sur les carburants importés en franchise.

Abstraction faite de l'essence et de l'huile Diesel, les droits d'entrée atteignaient en moyenne 7,6 pour cent de la valeur à l'importation durant la période de 1913 à 1958 et 7,3 pour cent de 1959 à 1965. Pour 1965, ce taux est même descendu à 6,9 pour cent. Les carburants ne sont pas compris dans ces calculs, parce qu'ils ont été dès le début grevés d'une charge douanière très lourde destinée aux routes.

Calculée d'après la charge douanière moyenne de l'ensemble des marchandises (carburants non compris), la part des recettes douanières fournies par les carburants, qui ne doit pas figurer dans le compte routier représente, de 1959 à 1965, en moyenne 3,9 pour cent du total des droits d'entrée grevant l'essence et 8,5 pour cent de ceux qui frappent l'huile Diesel. Pour ce laps de temps et selon le même principe, la part qui ne peut être portée en compte atteint 46,2 pour cent du produit des droits d'entrée sur les véhicules à moteur et leurs accessoires.

F. Résultats du compte routier

I. Généralités

Les dépenses considérées dans le compte routier sont les frais immédiats que les routes occasionnent aux pouvoirs publics. En revanche, ni les frais indirects (causés par des accidents, la lutte contre le bruit, etc.) ni l'utilité générale des routes pour l'économie publique n'ont quelque chose à voir avec le compte routier. Les données sont extraites des comptes publics ainsi que des enquêtes, effectuées de 1959 à 1965 par le Bureau fédéral de statistique, sur les dépenses et les recettes pour les routes communales. Pour la période de 1913 à 1958 (dont les résultats servent de base au compte routier proprement dit de 1959), il a également fallu procéder à des estimations, en particulier sur les frais des routes communales.

Il s'agit ici des dépenses pour la construction, l'amélioration et l'élargissement des routes, pour leur entretien,

Erweiterung der Verkehrswege, ferner für ihren Unterhalt sowie ihre Verwaltung, die Personalfürsorge der eingesetzten Arbeitskräfte, die Verkehrssignalisation und die Verkehrsregelung. Derartige Aufwendungen bezogen sich auf die dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen, Wege, Brücken und Plätze. Ausser Betracht fielen dagegen die Kosten für nicht vom Motorfahrzeug frequentierte Alp-, Wald-, Feld- und Allmendwege sowie für Quaianlagen.

Die in der Strassenrechnung ausgewiesenen Strassenkosten erwuchsen der öffentlichen Hand aus den durch eigene Arbeitskräfte oder durch beauftragte Bauunternehmer durchgeführten Arbeiten oder Aufgaben. Unter Vermeidung von Doppelzählungen wurden somit nur jene Ausgaben erfasst, die für Strassen unmittelbar in den wirtschaftlichen Kreislauf geflossen sind. Strassenbeiträge an andere öffentliche Körperschaften waren beispielsweise nicht zu den Strassenkosten zu zählen, da sie in den Aufwendungen jener Rechnungsstellen enthalten sind, die sie tatsächlich für ihr Strassenwesen ausgaben. Aus dieser Regelung geht auch hervor, dass Rückstellungen sowie Abschreibungen der in den einzelnen öffentlichen Rechnungen aktivierten Ausgaben des Strassensektors nicht in die Ausgabenbeträge einzubeziehen waren.

II. Die Strassenaufwendungen

In der Zeitspanne von 1913 - 1958 wurden durch die öffentliche Hand schätzungsweise 3,82 Milliarden Franken für Investitionen und 3,84 Milliarden für Verwaltung und Unterhalt ausgegeben. Somit stellten sich die ungekürzten Aufwendungen der Ausgabenrechnung für diese Zwecke auf insgesamt 7,66 Milliarden Franken; davon waren 3,86 Milliarden für Kantons- und 3,80 Milliarden für Gemeindestrassen bestimmt.

Andererseits betrugen für diese Jahre die gesamten Grundkosten (Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen, Unterhaltskosten) der Kapitalrechnung mit 3prozentiger Abschreibung rund 7,23 Milliarden Franken, wobei die Abschreibungen des Uebernahmewertes und der Neuinvestitionen etwa 2 Milliarden, die kalkulatorischen Zinsen rund 1,39 Milliarden und die Ausgaben für den Unterhalt 3,84 Milliarden ausmachten.

In den Jahren 1959 - 1965 erforderten die Investitionen für ein Strassennetz, das zu Ende dieser Periode 309 km Nationalstrassen, 17 441 km Kantonsstrassen und 40 146 km Gemeindestrassen umfasste, rund 6,75 Milliarden Franken ¹⁾ und die Unterhaltskosten (einschliesslich Verkehrssignalisation und Verkehrsregelung) 2,33 Milliarden. ²⁾ Von diesen Aufwendungen der Ausgabenrechnung im Betrage von insgesamt 9,08 Milliarden Franken entfielen 3,01 Milliarden auf Nationalstrassen, 3,12 Milliarden auf Kantonsstrassen und 2,95 Milliarden auf Gemeindestrassen.

1) Nach Abzug von Anstösser- und ähnlichen Beiträgen von Privaten und Bahnverwaltungen (208 Millionen Franken); geldwerte Leistungen inbegriffen (1 Million Franken)

2) Geldwerte Leistungen inbegriffen (12 Millionen Franken)

ainsi que des frais d'administration, de prévoyance sociale en faveur du personnel occupé, de signalisation routière et de réglementation du trafic. On ne retient toutefois que les dépenses concernant les routes, chemins, places et ponts ouverts au trafic motorisé en général. Celles qui sont occasionnées par les chemins de montagne, de forêt ou de campagne non ouverts aux véhicules à moteur et par les quais n'entrent donc pas en ligne de compte.

Les frais inscrits dans le compte routier proviennent des travaux et des tâches que les pouvoirs publics exécutent avec leur propre personnel ou confient à des entrepreneurs. Pour éviter des doubles emplois, on considère uniquement les dépenses routières entrées immédiatement dans le circuit économique. Ainsi, les subventions accordées pour les routes à d'autres collectivités de droit public ne doivent pas être inscrites comme frais routiers, puisque ces sommes apparaissent dans les comptes des offices qui les ont effectivement dépensées pour leurs routes. D'après cette règle, le montant des dépenses ne doit donc englober ni les réserves ni les amortissements sur les dépenses capitalisées dans les différents comptes publics.

II. Dépenses pour les routes

On estime que, de 1913 à 1958, les pouvoirs publics ont investi dans les routes 3,82 milliards de francs et dépensé en outre 3,84 milliards pour l'administration et l'entretien. Les frais routiers figurant au compte des dépenses se montent ainsi à 7,66 milliards de francs, dont 3,86 milliards pour les routes cantonales et 3,80 milliards pour les routes communales.

D'autre part, pour cette période, l'ensemble des frais de base (amortissement, intérêts comptables, frais d'entretien) du compte de capital atteignait 7,23 milliards de francs, pour un taux d'amortissement de 3 pour cent. Cette somme comprend environ 2 milliards pour l'amortissement de la valeur d'acquisition et de nouveaux investissements, 1,39 milliard d'intérêts comptables et 3,84 milliards de frais d'entretien.

De 1959 à 1965, les investissements se sont montés à 6,75 milliards de francs ¹⁾ et les frais d'entretien à 2,33 milliards ²⁾ (signalisation routière et réglementation du trafic comprises). A la fin de cette période, notre réseau routier comprenait 309 km de routes nationales, 17 441 km de routes cantonales et 40 146 km de routes communales. Sur le total de 9,08 milliards de francs inscrit au compte des dépenses, 3,01 milliards ont été absorbés par les routes nationales, 3,12 milliards par les routes cantonales et 2,95 milliards par les routes communales.

1) Déduction faite des contributions de bordiers et des contributions analogues de particuliers et d'administrations de chemins de fer (208 millions de francs) mais y compris les prestations appréciables en argent (1 million de francs)

2) Y compris les prestations appréciables en argent (12 millions de francs)

In der Kapitalrechnung dieser sieben Jahre werden 4,69 Milliarden Franken Grundkosten (Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen, Unterhaltskosten) ausgewiesen, ein Betrag, der sich aus 1,34 Milliarden Abschreibungen, 1,02 Milliarden kalkulatorischen Zinsen sowie aus 2,33 Milliarden Unterhaltskosten zusammensetzt.

Für das Jahr 1965 allein stellten sich die Investitionen auf 1510 Millionen Franken und die Unterhaltskosten (im weiteren Sinne) auf ungefähr 468 Millionen, d.h. insgesamt auf 1978 Millionen. Davon waren 760 Millionen den Nationalstrassen, 626 Millionen den Kantonsstrassen und 592 Millionen den Gemeindestrassen zuzuschreiben.

Die Kapitalrechnung des Jahres 1965 zeigt 298 Millionen Abschreibungen, 241 Millionen kalkulatorische Zinsen sowie 467 Millionen Unterhaltskosten, woraus sich Gesamtkosten von 1006 Millionen ergaben.

Allerdings ist für den Vergleich der Angaben aus längeren Zeiträumen zu betonen, dass sich diese Kosten selbstverständlich nicht auf durchwegs gleichartige Tatbestände beziehen. Die kostenmässigen Auswirkungen der technischen Entwicklung des Strassenbaus und -unterhalts sowie der Baukostensteigerungen konnten nicht in wünschenswerter Weise festgestellt und in die Periodenvergleiche einbezogen werden. Ausserdem sind die Aufwendungen für Verkehrssignalisation und -regelung erst von 1959 an genau erfasst worden.

III. Die zurechenbaren Strassenkosten und anrechenbaren öffentlichen Einnahmen

1. Strassenrechnung

Im Zeitraum von 1913 - 1958 beliefen sich die nach den Grundsätzen der Strassenrechnung dem Motorfahrzeugverkehr anrechenbaren Einnahmen auf 4,25 Milliarden Franken. Diesen Einnahmen stehen in der Kapitalrechnung 4,24 Milliarden Franken zurechenbare Kosten und 914 Millionen Fehlbetragszinsen gegenüber. In der Ausgabenrechnung waren 4,81 Milliarden Franken zurechenbare Aufwendungen und 684 Millionen Franken Fehlbetragszinsen festzustellen.

In den Rechnungsjahren 1959 - 1965 flossen der öffentlichen Hand nach den Grundsätzen der Strassenrechnung 5,01 Milliarden Franken dem Motorfahrzeug anrechenbare Erträge zu. Andererseits betrugen in der Kapitalrechnung die zurechenbaren Kosten dieser Zeitspanne 3,67 Milliarden Franken und in der Ausgabenrechnung 7,59 Milliarden. Zusätzlich stellte sich die Fehlbetragsverzinsung für diese sieben Jahre in der Kapitalrechnung auf 53 Millionen und in der Ausgabenrechnung auf 494 Millionen Franken.

Dans le compte de capital de ces sept ans, les frais de base s'élèvent à 4,69 milliards de francs, dont 1,34 milliard pour les amortissements, 1,02 milliard pour les intérêts comptables et 2,33 milliards de frais d'entretien.

Pour l'année 1965, à elle seule, les investissements atteignent 1510 millions de francs et les frais d'entretien (au sens large) quelque 468 millions. Sur le total de 1978 millions de francs, 760 millions sont allés aux routes nationales, 626 millions aux routes cantonales et 592 millions aux routes communales.

Le compte de capital de l'année 1965 indique 298 millions d'amortissements, 241 millions d'intérêts comptables et 467 millions de frais d'entretien. Cela donne un total de dépenses de 1006 millions.

Lorsque l'on compare les données de longues périodes, il importe de se rappeler que ces frais ne se rapportent évidemment pas toujours à des conditions semblables. Il n'a pas été possible de déterminer de la manière souhaitable les répercussions, sur les frais, des progrès techniques en matière de construction et d'entretien des routes, ainsi que du renchérissement de la construction, ni d'en tenir compte dans les comparaisons rétrospectives. En outre, c'est à partir de 1959 seulement que l'on connaît exactement les dépenses dues à la signalisation routière et à la réglementation du trafic.

III. Dépenses routières imputables et recettes publiques à porter en compte

1. Compte routier

Pour la période de 1913 à 1958, les recettes attribuables au trafic motorisé, selon les principes du compte routier, s'élèvent à 4,25 milliards de francs. Dans le compte de capital, on trouve en regard de ces recettes 4,24 milliards de francs pour les frais imputables aux véhicules à moteur et 914 millions de francs pour les intérêts sur les déficits. Dans le compte de dépenses, les frais imputables s'élèvent à 4,81 milliards et les intérêts sur les déficits à 684 millions de francs.

De 1959 à 1965, les détenteurs de véhicules à moteur ont fourni aux pouvoirs publics 5,01 milliards de francs qui peuvent être portés en compte, selon les principes admis. D'autre part, pour cette même période, les frais imputables au trafic motorisé se montent à 3,67 milliards dans le compte de capital et à 7,59 milliards dans celui des dépenses. De plus, pour ces sept ans, le service d'intérêts sur les déficits atteint 53 millions dans le compte de capital et 494 millions dans celui des dépenses.

2. Finanzpolitische Rechnung

Für diese Rechnung, in der dem Motorfahrzeugverkehr die Abgaben, soweit sie die Treibstoffzollerträge betreffen, gemäss den gesetzlichen Regelungen angerechnet werden (siehe S. 12.), ergaben sich erheblich tiefere, den Kosten gegenüberzustellende Erträge, da vom 1. Januar 1925 bis Ende 1949 nur die Hälfte des Zuschlagszoll (Fr. 10.-) auf Benzin und Dieselöl den Kantonen als Strassenbeiträge ausgerichtet wurden, während bis 2. Oktober 1958 die Hälfte des Nettozollertrages auf Treibstoffen und von diesem Zeitpunkt an drei Fünftel dieser Abgaben für Strassenzwecke bestimmt waren. Im folgenden seien die zurechenbaren Erträge der beiden Rechnungen einander gegenübergestellt.

Jahre Années	(1) Strassenrechnung Compte routier	(2) Finanzpolit. Rechnung Compte de politique financière	Prozentualer Anteil von (2) an (1) (2) en pour-cent de (1)
	Millionen Franken - Millions de francs		
1959	443	343	77,4
1960	518	402	77,6
1961	623	483	77,5
1962	651	528	81,1
1963	815	656	80,5
1964	935	753	80,5
1965	1024	841	82,1

Wie schon betont wurde, liegt der grundlegende Unterschied bei der Zurechnung der Abgabenerträge darin, dass in der Strassenrechnung auf die mit dem Motorfahrzeugverkehr verbundenen Steuerobjekte abgestellt wird, die ihrer Art nach einen Kostendeckungsbeitrag für Strassenzwecke zu liefern haben, während in der finanzpolitischen Rechnung für die Anrechnung der öffentlichen Einnahmen vom finanzpolitischen Ermessen ausgegangen wird. Die zurechenbaren Kosten der Strassenrechnung und der finanzpolitischen Rechnung unterscheiden sich nur durch die Fehlbetragsverzinsung.

2. Compte de politique financière

Ici, les droits d'entrée sur les carburants pour véhicules à moteur sont portés en compte suivant les prescriptions légales (voir p. 12). Les recettes disponibles pour couvrir les dépenses y sont bien plus restreintes que dans le compte routier. En effet, du 1er janvier 1925 à la fin de 1949, les cantons ne recevaient comme contributions pour les routes que la moitié des droits supplémentaires (10 fr. par quintal) sur l'essence et l'huile Diesel. Au contraire, par la suite, on a destiné aux routes d'abord la moitié (jusqu'au 2 octobre 1958) puis les trois cinquièmes du produit net des droits d'entrée sur les carburants. Voici les sommes inscrites à ce titre dans chacun des deux comptes.

Comme on l'a déjà signalé, la différence fondamentale concernant l'attribution du produit des droits d'entrée réside dans le fait que, pour le compte routier, on se fonde sur les objets imposables en rapport avec le trafic motorisé et qui, d'après leur nature, doivent contribuer à la couverture des frais routiers. Dans le compte de politique financière, au contraire, les recettes publiques à considérer dépendent d'appréciations de politique financière. Les frais imputables aux véhicules à moteur d'après le compte routier et suivant le compte de politique financière ne diffèrent que par le service d'intérêts sur les déficits.

IV. Die Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgrade

1. Strassenrechnung

Bei der Würdigung der Strassenrechnungsergebnisse darf der in Abschnitt III hervorgehobene wesentliche Unterschied zur finanzpolitischen Rechnung nicht ausser acht gelassen werden.

Um Missverständnissen vorzubeugen, wird - wie bereits erwähnt - das Verhältnis der anrechenbaren Einnahmen zu den dem Motorfahrzeugverkehr belasteten Kosten in der Kapitalrechnung als Eigenwirtschaftlichkeitsgrad bezeichnet, während diese Proportion in der Ausgabenrechnung mit dem Begriff "Deckungsgrad nach Ausgabenrechnung" umschrieben ist. Der Unterschied zwischen den beiden Angaben ergibt sich aus den dargelegten Rechnungsmethoden (vgl. S. 17).

IV. Degré d'équilibre financier et de couverture

1. Compte routier

Lorsqu'on examine les résultats du compte routier, il ne faut pas perdre de vue la différence essentielle (soulignée au chapitre III) comparativement au compte de politique financière.

Pour éviter des malentendus, rappelons que, dans le compte de capital, le rapport entre les recettes attribuées au trafic des véhicules à moteur et les frais qui lui sont imputés s'appelle degré d'équilibre financier. Dans le compte des dépenses, on utilise pour désigner cette proportion les termes "degré de couverture suivant le compte des dépenses". La différence entre ces deux données provient des méthodes de calcul exposées (cf. p. 17).

a. Ergebnisse für 1913 - 1958

Ueber die Veränderungen des Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgrades im Laufe der Jahrzehnte vermittelt die Graphik ein aufschlussreiches Bild. Sie zeigt, dass die zurechenbaren Strassenkosten erst Mitte der Dreissigerjahre durch die spezifischen Abgaben des Motorfahrzeugverkehrs voll gedeckt wurden, und zwar in der Kapital- wie in der Ausgabenrechnung. Der Deckungs- satz sank jedoch bald wieder unter diesen Stand. Der Zweite Weltkrieg, während welchem der Motorfahrzeug- verkehr sowie die Treibstoffeinfuhren eingeschränkt wa- ren, liess die Quote in der Kapitalrechnung sogar auf 14,6 Prozent und in der Ausgabenrechnung auf 20,7 Prozent zurückgehen. Die Nachkriegsjahre - mit der starken Belebung des Motorfahrzeugverkehrs sowie den damit zusammenhängenden Investitionen und öffentlichen Einnahmen - brachten dagegen für diese Prozentsätze eine steile Aufwärtsbewegung, die 1958 in der Kapital- rechnung bei 121 Prozent und in der Ausgabenrechnung bei 85 Prozent endete.

b. Ergebnisse für 1959 - 1965

Aus der Strassenrechnung der Jahre 1959 - 1965, die auf den Ergebnissen der Rechnung für die Jahre 1913-1958 aufbaut, liessen sich folgende Eigenwirt- schaftlichkeits- bzw. Deckungsgrade errechnen.

Rechnungsjahre	Kapitalrechnung Eigenwirtschaftlichkeitsgrad in Prozent	Ausgabenrechnung Deckungsgrad in Prozent
Années	Compte de capital Degré d'équilibre financier (Pourcentage)	Compte des dépenses Degré de couverture (Pourcentage)
1959	124,3	84,5
1960	137,9	86,4
1961	149,5	77,9
1962	133,0	56,8
1963	133,4	54,8
1964	136,5	54,2
1965	129,1	56,7

Wie dieser Zusammenstellung entnommen werden kann, sind die Eigenwirtschaftlichkeitsgrade der Kapitalrech- nung, die eine Ueberdeckung des Aufwandes anzeigen, von 1959 bis 1961 gestiegen, nachher aber wieder merk- lich zurückgegangen, was hauptsächlich mit den grösseren Aufwendungen zusammenhängt. Die als Indiz einer Fehl- deckung dienenden Quoten der Ausgabenrechnung sanken - als Folge des Nationalstrassenbaues - vor allem im Jahre 1962.

In den Bewegungen der Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgrade kommen auch die Bemühungen der öf- fentlichen Hand zum Ausdruck, die Erträge aus den Steuerobjekten des Motorfahrzeugverkehrs zu erhöhen. Im weiteren zeigen diese Ergebnisse, wie sich die starke Zunahme der Bauausgaben auswirkt, falls die Investi- tionen kapitalisiert werden. Aus den Deckungsgraden der Ausgabenrechnung lässt sich dagegen erkennen, inwie- weit die jährliche Deckung der gesamten Strassenauf- wendungen (inkl. ganzer Investitionsbetrag) noch nicht erreicht ist.

a. Résultats de 1913 à 1958

Le graphique illustre les modifications subies au cours des décennies par le degré d'équilibre financier et de couverture. Il montre que les frais routiers imputables aux véhicules à moteur n'ont été pleinement couverts par les prestations spécifiques du trafic motorisé qu'à partir du milieu des années trente. Cela vaut aussi bien pour le compte de capital que pour celui des dépenses. Le taux de couverture devait toutefois retomber bien vite au-dessous de ce niveau. Le trafic motorisé et les importations de carburants étant l'objet de restrictions assez sévères pendant la Seconde Guerre mondiale, ce taux descendit jusqu'à 14,6 pour cent dans le compte de capital et jusqu'à 20,7 pour cent dans celui des dépenses. L'essor considérable du trafic motorisé pendant les années d'après-guerre fit augmenter les investissements mais aussi les recettes publiques, et la courbe subit un très net redressement. En 1958, le taux de couverture atteignait ainsi 121 pour cent dans le compte de capital et 85 pour cent dans celui des dépenses.

b. Résultats de 1959 à 1965

Selon le compte routier des années 1959 à 1965, fondé sur les résultats de 1913 à 1958, on obtient les taux suivants d'équilibre financier et de couverture.

Comme le montre cette récapitulation, le degré d'équi- libre financier donne une couverture supérieure aux dépenses. Après avoir augmenté de 1959 à 1961, ce taux a de nouveau subi une baisse sensible du fait de l'accroissement des dépenses. Les pourcentages appa- raissant dans le compte des dépenses indiquent au con- traire une couverture insuffisante; ils ont diminué sur- tout en 1962, par suite de la construction de routes nationales.

L'évolution du degré d'équilibre financier et de couver- ture reflète également les efforts des pouvoirs publics pour accroître les recettes fiscales provenant du trafic des véhicules à moteur. Ces résultats montrent en outre l'influence de l'accroissement des dépenses de construc- tion, si les investissements sont capitalisés. Le degré de couverture calculé d'après le compte des dépenses indique, en revanche, la marge qui reste encore pour que soit assurée la couverture annuelle de l'ensemble des dépenses routières (total des investissements com- pris).

2. Finanzpolitische Rechnung

Für die finanzpolitische Rechnung ergeben sich die nachstehenden Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgrade. Aus ihnen ist ersichtlich, wie stark die Anrechnung der Treibstoffzollerträge nach Massgabe der gesetzlichen Zweckbestimmung (siehe S. 12 u. 27) die Quoten verändert.

Jahre	Eigenwirtschaftlichkeitsgrad nach Kapitalrechnung	Deckungsgrad nach Ausgabenrechnung
Années	Degré d'équilibre financier selon le compte de capital (Pourcentage)	Degré de couverture selon le compte des dépenses (Pourcentage)
1959	81,1	58,1
1960	89,7	59,8
1961	97,2	54,9
1962	91,9	42,9
1963	93,2	41,5
1964	95,8	41,2
1965	93,2	44,0

Während sich die Eigenwirtschaftlichkeitsgrade erheblich von jenen der Strassenrechnung unterscheiden, weichen die Deckungsgrade in weit kleinerem Masse von den Strassenrechnungsergebnissen ab, da die Ertragsdifferenzen in den Ausgabenrechnungen der Jahre 1959-1965 auf beträchtlich höhere Kostensummen bezogen werden als in den Kapitalrechnungen.

2. Compte de politique financière

D'après le compte de politique financière, on obtient les taux suivants d'équilibre financier et de couverture. Il en ressort que ces taux diminuent notablement lorsque le produit des droits d'entrée sur les carburants est porté en compte d'après les prescriptions légales (voir p. 12 et 27).

Les écarts comparativement au compte routier sont bien plus accusés pour le degré d'équilibre financier que pour les taux de couverture, parce que les différences de produit, dans les comptes des dépenses de 1959 à 1965, sont mises en rapport avec des sommes de frais notablement plus élevées que dans les comptes de capital.

V. Wesentliche Aspekte der Rechnungsergebnisse

Bei der Würdigung der ermittelten Prozentsätze empfiehlt es sich, die Ergebnisse der Kapital- und Ausgabenrechnungen beider Rechnungstypen nicht nur für sich allein zu berücksichtigen, sondern zueinander in Beziehung zu setzen. Die Abweichungen ergeben sich gewissermassen aus extremen Auffassungen über den Kapitalcharakter der Strassen. Jedenfalls ist die Rechenschaft darüber angezeigt, dass es sich bei den Kapitalrechnungen um die Abschreibung der Aufwendungen für Strassenneu- und -ausbau in einer verhältnismässig langen Zeitspanne (33 1/3 Jahre) handelt, bei den mehr nach kameralistischen Prinzipien geführten Ausgabenrechnungen aber um die Deckung sämtlicher Kosten für Strasseninvestitionen im Ausgabenjahr.

Wenn die Strassenrechnung und die finanzpolitische Rechnung des Strassensektors gezeigt haben, wie sich die Strassenkosten zu den vom Motorfahrzeugverkehr erbrachten öffentlichen Einnahmen unter ganz bestimmten Voraussetzungen verhalten, so erfüllen sie eine eng begrenzte Aufgabe. Welche Deckungsquoten aber den finanzpolitischen Erfordernissen angemessen wären, ist - wie schon hervorgehoben wurde - eine Frage, die nicht durch die Rechnungsergebnisse zu beantworten ist, sondern von den durch die Rechnungen dokumentierten politischen Instanzen entschieden wird.

V. Aspects essentiels des résultats comptables

Pour apprécier correctement les taux obtenus, il importe de considérer les résultats du compte de capital et de celui des dépenses (selon les deux modes de calcul) non pas indépendamment mais en les comparant les uns aux autres. Les écarts résultent dans une certaine mesure de conceptions extrêmes quant au capital représenté par les routes. Il ne faut en tout cas pas perdre de vue que, dans le compte de capital, l'amortissement des frais de construction et d'amélioration des routes s'étale sur une assez longue période (33 ans 1/3). Au contraire, dans le compte des dépenses, établi plutôt selon des principes administratifs, il s'agit de couvrir tous les frais routiers l'année même de la dépense.

En révélant le rapport qui existe entre les dépenses routières et les recettes publiques fournies par le trafic des véhicules à moteur, le compte routier et le compte de politique financière concernant les routes remplissent une tâche étroitement délimitée. Quant à la détermination du degré de couverture conforme aux exigences de la politique financière, c'est - comme on l'a déjà dit - une question à laquelle on ne peut répondre par les résultats comptables, mais qui sera tranchée par les autorités politiques grâce aux renseignements tirés des comptes.

Tabellenteil

Tableaux

- a. Strassenlänge, Ausgaben und Einnahmen für Strassenzwecke
Longueur des routes, dépenses et recettes pour les routes

Länge des schweizerischen Strassennetzes 1959 - 1965

Longueur des routes suisses, de 1959 à 1965

in km - en km

1 Kantone Jahre	National- strassen 1) Routes nationales 1)	Kantonsstrassen Routes cantonales	Gemeindestrassen Routes commu- nales	Total	Cantons Années
	Stand Ende 1965 - Etat à fin 1965				
Zürich	19	2 470	3 554	6 043	Zurich
Bern	30	2 309	8 700	11 039	Berne
Luzern	5	294	2 015	2 314	Lucerne
Uri	9	195	82	286	Uri
Schwyz	4	159	434	597	Schwyz
Obwalden	1	54	361	416	Obwald
Nidwalden	4	86	69	159	Nidwald
Glarus	11	109	276	396	Glaris
Zug	-	144	362	506	Zoug
Freiburg	-	603	2 248	2 851	Fribourg
Solothurn	-	624	1 598	2 222	Soleure
Basel-Stadt	-	298	60	358	Bâle-Ville
Basel-Landschaft	1	393	1 167	1 561	Bâle-Campagne
Schaffhausen	6	238	976	1 220	Schaffhouse
Appenzell A.Rh.	-	220	176	396	Appenzell Rh.-Ext.
Appenzell I.Rh.	-	48	72	120	Appenzell Rh.-Int.
St. Gallen	49	551	1 915	2 515	Saint-Gall
Graubünden	62	1 318	1 714	3 094	Grisons
Aargau	-	1 338	2 714	4 052	Argovie
Thurgau	-	810	1 948	2 758	Thurgovie
Tessin	-	1 095	1 399	2 494	Tessin
Waadt	63	2 375	4 522	6 960	Vaud
Wallis	22	1 085	1 815	2 922	Valais
Neuenburg	11	412	1 092	1 515	Neuchâtel
Genf	12	213	877	1 102	Genève
Total	309	17 441	40 146	57 896	Total
	Stand am Jahresende - Etat à la fin de l'année				
1959	40	17 415	38 377	55 832	1959
1960	112	17 378	38 444	55 934	1960
1961	125	17 368	38 802	56 295	1961
1962	167	17 347	38 976	56 490	1962
1963	235	17 347	39 365	56 947	1963
1964	294	17 397	39 698	57 389	1964
1965	309	17 441	40 146	57 896	1965
1) Fertiggestellte Strecken - Tronçons achevés					

Strassenaufwendungen nach Strassenkategorien 1959 – 1965¹⁾

Dépenses routières, par catégories de routes, de 1959 à 1965¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

2 Jahre Années	Nationalstrassen 2) Routes nationales 2)	Kantonsstrassen Routes cantonales	Gemeindestrassen Routes communales	Total
1959	61 623	291 384	294 324	647 331
1960	114 582	304 194	313 928	732 704
1961	258 092	331 952	364 363	954 407
1962	453 923	431 937	429 233	1 315 093
1963	631 071	551 742	491 430	1 674 243
1964	731 346	631 410	576 497	1 939 253
1965	760 206	636 813	619 016	2 016 035

1) Aufwendungen für die dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen: Neubauten, Verbesserungen, Ausbau, Unterhalt, Verwaltung, Personalfürsorge, Verkehrssignalisation, Verkehrsregelung. Ohne Beiträge
Dépenses pour les routes ouvertes au trafic motorisé: constructions nouvelles, améliorations, corrections, entretien, administration, sécurité sociale, signalisation routière, réglementation du trafic. Contributions non comprises

2) Gemäss den Buchungen in den kantonalen Rechnungen
Selon les inscriptions dans les comptes des cantons

Bau- und Unterhaltskosten für die dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen 1959 – 1965

Frais de construction et d'entretien des routes ouvertes au trafic motorisé, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

3	Neu- und Ausbau			Unterhalt 1)			Verkehrssignalisation und Verkehrsregelung			Gesamt- ausgaben Dépenses totales
	Constructions nouvelles et améliorations			Entretien 1)			Signalisation routière et réglementation du trafic			
Jahre Années	National- und Kantons- strassen Routes nationales et can- tonales	Gemeinde- strassen Routes com- munales	Total	National- und Kantons- strassen Routes nationales et can- tonales	Gemeinde- strassen Routes com- munales	Total	National- und Kantons- strassen Routes nationales et can- tonales	Gemeinde- strassen Routes com- munales	Total	
1959	244 476	166 535	411 011	92 714	112 365	205 079	15 817	15 424	31 241	647 331
1960	307 606	182 814	490 420	93 815	114 878	208 693	17 355	16 236	33 591	732 704
1961	465 538	221 957	687 495	105 693	124 883	230 576	18 813	17 523	36 336	954 407
1962	743 054	262 466	1 005 520	122 277	146 339	268 616	20 529	20 428	40 957	1 315 093
1963	987 348	293 186	1 280 534	172 041	174 334	346 375	23 424	23 910	47 334	1 674 243
1964	1 164 656	366 812	1 531 468	165 059	180 273	345 332	33 041	29 412	62 453	1 939 253
1965	1 171 149	378 425	1 549 574	187 914	206 161	394 075	37 956	34 430	72 386	2 016 035
1) Inbegriffen Verwaltung und Personalfürsorge - Administration et sécurité sociale comprises										

Für den Strassenbau bestimmte Anteile am Treibstoffzollertrag; Zollzuschläge und zusätzliche Beiträge für Nationalstrassen 1959 - 1965

Part des droits d'entrée sur les carburants destinée à la construction de routes; taxes et contributions supplémentaires pour routes nationales, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

4	Jahre Années	Treibstoffzollertrag Produit des droits d'entrée sur les carburants	60 % Zollanteil für den Strassenbau Part de 60 % pour la construction de routes	Nationalstrassen - Routes nationales					
				Grundanteil Part fondamentale		Zollzuschlag Taxe supplémentaire		Zusätzliche Beiträge 1) Contributions supplémentaires 1)	
				Jahresquote	Kumulierte Beträge 2)	Jahresquote	Kumulierte Beträge 2)	Jahresquote	Kumulierte Beträge 2)
				Cote annuelle	Montants cumulés 2)	Cote annuelle	Montants cumulés 2)	Cote annuelle	Montants cumulés 2)
	1959	262 658	157 595	66 956	66 956	-	-	-	-
	1960	312 634	187 581	73 896	140 852	-	-	-	-
	1961	377 760	226 656	89 886	230 738	-	-	-	-
	1962	322 279	193 367	76 171	306 909	51 836	51 836	-	-
	1963	412 193	247 316	98 130	405 039	111 936	163 772	-	-
	1964	461 735	277 041	110 000	515 039	152 442	316 214	-	-
	1965	466 954	280 173	111 070	626 109	228 499	544 713	26 700	26 700

Jahre Années	Nationalstrassen - Routes nationales							
	Zinsen Intérêts		Total verfügbar Total disponible		Auszahlungen Versements		Ungedeckte Ausgaben 3) Dépenses non couvertes 3)	Aktivierte Ausgaben Dépenses capitalisées
	Jahresquote	Kumulierte Beträge 2)	Jahresquote	Kumulierte Beträge 2)	Jahresquote	Kumulierte Beträge 2)		
	Cote annuelle	Montants cumulés 2)	Cote annuelle	Montants cumulés 2)	Cote annuelle	Montants cumulés 2)		
	-	-	66 956	66 956	-	-	-	-
	3 003	3 003	76 899	143 855	960	960	-	-
	1 229	4 232	91 115	234 970	237 180	238 140	146 065	3 170
	- 4 848	- 616	123 159	358 129	431 959	670 099	308 800	311 970
	- 16 284	- 16 900	193 782	551 911	628 333	1 298 432	434 551	746 521
	- 28 933	- 45 833	233 509	785 420	621 147	1 919 579	387 638	1 134 159
	- 41 330	- 87 163	324 939	1 110 359	641 333	2 560 912	316 394	1 450 553

Jahre Années	Treibstoffzollanteile der Kantone Part des droits d'entrée sur les carburants versée aux cantons							Zollanteile für Strassenbauauf- schung Part des droits d'entrée des- tinée aux re- cherches sur la construction de routes
	Allgemeine Strassenbeiträge Contributions générales pour les routes	Finanzaus- gleichsbeiträge Péréquation financière	Beiträge für		Beiträge für Ni- veaubergänge Contributions pour passages à niveau	Verfügbare Jahresquote Cote annuelle disponible	Auszahlungen Versements	
			Contributions pour					
			Hauptstrassen routes principales	Alpenstrassen 4) routes alpestres 4)				
1959	46 589	12 560	34 244	1 590	—	94 983	51 590	350
1960	55 423	14 779	40 643	1 590	—	112 435	86 286	1 250
1961	67 417	17 977	49 438	1 590	—	136 422	116 636	350
1962	57 128	15 234	41 894	1 590	—	115 846	91 982	1 350
1963	73 598	19 626	53 972	1 590	—	148 786	132 952	400
1964	82 501	22 000	52 250	1 590	8 250	166 591	156 814	450
1965	83 303	22 214	52 758	1 590	8 330	168 195	181 090	908

1) Aus allgemeinen Bundesmitteln, gemäss BB vom 19. März 1965 - Provenant des ressources générales de la Confédération, selon AF du 19 mars 1965

2) Seit 1959 - Depuis 1959

3) Inbegriffen Zinsen - Y compris les intérêts

4) Gemäss Art. 36ter BV - Selon l'art. 36ter de la Cst.

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen und kantonale Beiträge
für das Strassenwesen 1959 - 1965

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions
cantonales pour les routes, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

5									
Jahre	Neubauten	Verbesserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Personalfürsorge	Verkehrssignalisation	Verkehrsregelung	Total Strassenkosten	Kantonale Beiträge	Aufwendungen insgesamt
Années	Constructions nouvelles	Améliorations et corrections	Entretien	Administration et sécurité sociale	Signalisation routière	Réglementation du trafic	Total des frais	Contributions cantonales	Total général
1959	62 972	181 504	79 936	12 778	4 381	11 436	353 007	38 169	391 176
1960	114 916	192 689	81 865	11 951	4 998	12 357	418 776	40 205	458 981
1961	255 806	209 731	92 641	13 053	5 548	13 265	590 044	38 353	628 397
1962	492 011	251 043	106 054	16 223	5 995	14 534	885 860	48 688	934 548
1963	670 133	317 215	152 557	19 484	6 613	16 811	1182 813	53 125	1 235 938
1964	788 851	375 805	143 697	21 362	9 095	23 946	1362 756	64 818	1 427 574
1965	846 066	325 083	164 637	23 277	11 312	26 644	1397 019	65 319	1 462 338

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1959 - 1965

Recettes des cantons pour les routes, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

6		Verkehrsabgaben - Taxes de circulation								Einnahmen insgesamt
Jahre	Kostenbei- träge des Bundes für National- strassen	Bundesbei- träge für andere Stras- senzwecke	Beiträge von Gemeinden, Bahnverwal- tungen, Privaten	Total Beiträge	Motorfahrzeugsteuem und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere	Total	
Années	Particip. de la Conf. aux frais de constr. des routes nationales	Subventions fédérales pour les autres dé- penses occas. par les routes	Participa- tions de com- munes, de compagnies de chemins de fer, de particuliers	Total des contri- butions' reçues	Bruttoertrag	Bezugs- kosten	Nettoertrag	Autres		
					Recettes brutes	Frais de perception	Recettes nettes			Total des recettes
1959	28 136	95 737	22 685	146 558	140 044	13 136	126 908	3 992	130 900	277 458
1960	58 245	98 757	25 758	182 760	156 913	14 147	142 766	3 776	146 542	329 302
1961	173 456	133 164	35 782	342 402	180 215	16 932	163 283	3 908	167 191	509 593
1962	415 747	121 412	35 358	572 517	202 882	19 920	182 962	3 928	186 890	759 407
1963	596 808	170 946	35 722	803 476	223 298	22 952	200 346	4 193	204 539	1 008 015
1964	616 834	179 353	52 271	848 458	245 757	25 861	219 896	4 069	223 965	1 072 423
1965	639 192	189 116	61 259	889 567	261 870	28 232	233 638	4 112	237 750	1 127 317

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen 1959 - 1965

Frais de construction et d'entretien des routes communales, de 1959 à 1965

7	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Jahre	Neubauten	Verbesserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Personalfürsorge	Verkehrssignalisation	Verkehrsregelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohnbevölkerung 1)
Années	Constructions nouvelles	Améliorations et corrections	Entretien	Administration et sécurité sociale	Signalisation routière	Réglementation du trafic	Total	au km	par habitant 1)
1959	22 932	143 603	96 470	15 895	4 142	11 282	294 324	7 669	56
1960	31 017	151 797	98 324	16 553	4 359	11 878	313 928	8 166	59
1961	45 296	176 662	106 921	17 960	5 061	12 463	364 363	9 390	66
1962	57 831	204 635	124 381	21 958	5 511	14 917	429 233	11 013	76
1963	56 663	236 523	148 208	26 126	6 103	17 807	491 430	12 484	85
1964	69 890	296 922	151 974	28 299	8 671	20 741	576 497	14 522	98
1965	68 926	309 499	173 737	32 424	9 238	25 192	619 016	15 419	104
1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)									

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen 1959 - 1965

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

8	Leistungen nach Verwendungszwecken - Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch - Dont fournies par des	
Jahre	Neubauten	Verbesserungen und Ausbau	Unterhalt		Gemeinden und Korporationen	Private
Années	Constructions nouvelles	Améliorations et corrections	Entretien	Total	Communes et autres collectivités de droit public	Particuliers
1959	33	141	1 811	1 985	900	1 085
1960	-	93	1 798	1 891	954	937
1961	-	165	1 837	2 002	1 025	977
1962	-	139	1 651	1 790	883	907
1963	40	128	1 655	1 823	938	885
1964	-	75	1 637	1 712	961	751
1965	7	61	1 257	1 325	517	808

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen 1959 - 1965

Contributions communales pour les routes, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

9	Kosten der Gemeindestrassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwendungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone cantons	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
1959	294 324	19 357	55	870	807	38	21 127	315 451
1960	313 928	19 643	51	767	841	309	21 611	335 539
1961	364 363	27 334	51	538	1 072	1 112	30 107	394 470
1962	429 233	29 402	44	661	976	2	31 085	460 318
1963	491 430	29 919	79	727	812	2	31 539	522 969
1964	576 497	41 374	48	940	983	-	43 345	619 842
1965	619 016	49 720	57	791	1 443	-	52 011	671 027

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen 1959 - 1965

Recettes des communes pour les routes, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

10	Gebühren Emoluments	Beiträge von - Contributions de						Total Beiträge Total des contributions reçues	Andere Einnahmen Autres recettes	Einnahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Bahnverwaltungen administrations de chemins de fer	Privaten 1) particuliers 1)			
1959	3 152	36 059	53	870	893	427	22 018	60 320	698	64 170
1960	3 501	38 812	37	767	736	207	23 275	63 834	777	68 112
1961	4 040	37 362	25	538	872	700	23 961	63 458	702	68 200
1962	4 725	47 938	63	661	781	410	16 015	65 868	856	71 449
1963	5 002	52 729	60	727	987	1 794	16 987	73 284	1 184	79 470
1964	5 960	64 466	92	941	823	826	21 529	88 677	1 517	96 154
1965	6 187	64 640	49	791	752	1 884	26 232	94 348	1 460	101 995

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

Bau- und Unterhaltskosten für Strassen der Städte¹⁾1959 - 1965

Frais de construction et d'entretien des routes dans les villes¹⁾ de 1959 à 1965

11	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Jahre Années	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Personalfürsorge Administration et sécurité sociale	Verkehrssignalisation Signalisation routière	Verkehrsregelung Réglementation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbevölkerung 1) par habitant 1)
1959	10 034	59 215	48 482	8 860	3 323	10 525	140 439	29 597	68
1960	14 381	55 524	49 512	9 331	3 513	11 032	143 293	29 996	69
1961	23 585	57 480	52 240	9 923	4 056	11 456	158 740	33 030	77
1962	26 956	67 195	59 735	12 364	4 170	13 694	184 114	38 405	89
1963	22 448	81 565	69 343	14 577	4 648	16 255	208 836	43 041	101
1964	25 053	97 252	69 989	16 070	6 245	18 817	233 426	47 647	113
1965	26 473	98 949	78 104	18 087	6 870	22 549	251 032	50 723	121

1) Gemäss Volkszählung 1960, ohne Stadt Basel - Selon le recensement de la population de 1960, ville de Bâle non comprise

Einnahmen der Städte aus Gebühren und Beiträgen von Privaten für das Strassenwesen 1959 - 1965

Recettes des villes provenant d'émoluments et de contributions de particuliers pour les routes, de 1959 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

12	Gebühren Emoluments	Beiträge Contributions		Total
Jahre Années		von Bahnverwaltungen d'administrations de chemins de fer	von Privaten de particuliers	
1959	2 750	7	8 874	11 631
1960	3 004	7	9 972	12 983
1961	3 455	287	8 811	12 553
1962	3 931	214	5 579	9 724
1963	3 936	628	6 712	11 276
1964	4 846	597	7 956	13 399
1965	4 969	1 259	9 816	16 044

- b. Ergebnisse der Strassenrechnung
Résultats du compte routier

Dem Motorfahrzeugverkehr anrechenbare öffentliche Einnahmen 1913 - 1945

Recettes publiques pouvant être mises au compte de la circulation des véhicules à moteur, de 1913 à 1945

In 1000 Franken - En 1000 francs

13	Zollerträge aus Einfuhren von			Motorfahrzeugsteuern und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur, émoluments	Total anrechenbare Einnahmen Total des recettes portées en compte
Jahre Années	Droits d'entrée sur				
	Benzin l'essence	Dieselloil l'huile Diesel	Motorfahrzeuge und ihren Bestandteilen les véhicules à moteur et les pièces détachées		
1913–1920	–	–	4 279	8 116	12 395
1921	43	–	257	4 804	5 104
1922	3 093	–	666	4 650	8 409
1923	3 734	–	1 252	5 704	10 690
1924	5 301	–	1 832	7 760	14 893
1925	13 897	–	2 693	9 975	26 565
1926	15 114	–	3 093	12 075	30 282
1927	19 825	–	5 673	15 627	41 125
1928	24 602	–	12 483	16 524	53 609
1929	28 785	–	14 184	19 982	62 951
1930	32 463	–	12 132	22 064	66 659
1931	38 727	–	12 442	27 675	78 844
1932	42 715	–	9 221	29 048	80 984
1933	41 198	–	10 107	29 622	80 927
1934	46 152	–	11 103	30 412	87 667
1935	54 369	1 105	8 891	30 533	94 898
1936	58 409	1 857	7 660	28 678	96 604
1937	52 730	2 215	8 313	29 739	92 997
1938	55 857	3 049	7 751	29 871	96 528
1939	52 182	3 057	6 836	29 162	91 237
1940	28 351	3 417	3 530	28 030	63 328
1941	8 396	1 979	914	10 933	22 222
1942	6 279	1 874	500	10 121	18 774
1943	5 106	1 648	304	10 223	17 281
1944	6 357	2 195	113	10 057	18 722
1945	1 824	1 989	322	11 103	15 238

Dem Motorfahrzeugverkehr anrechenbare öffentliche Einnahmen 1946 - 1965

Recettes publiques pouvant être mises au compte de la circulation des véhicules à moteur, de 1946 à 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

14 Jahre Années	Zollerträge aus Einfuhren von Droits d'entrée sur			Motorfahrzeugsteuern und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur, émoluments	Total anrechenbare Einnahmen Total des recettes portées en compte
	Benzin	Dieselloil	Motorfahrzeugen und ihren Bestandteilen		
	l'essence	l'huile Diesel	les véhicules à mo- teur et les pièces dé- tachées		
1946	39 123	3 968	12 719	26 279	82 089
1947	58 615	11 885	30 953	33 974	135 427
1948	64 472	6 040	29 768	44 100	144 380
1949	72 187	6 656	24 092	49 924	152 859
1950	82 446	10 346	28 403	56 319	177 514
1951	88 409	9 735	36 148	63 318	197 610
1952	92 117	10 171	31 221	69 836	203 345
1953	105 042	12 067	30 530	76 958	224 597
1954	121 156	14 657	35 620	85 244	256 677
1955	141 527	17 649	46 537	94 417	300 130
1956	168 602	22 835	48 200	103 772	343 409
1957	171 785	20 040	48 359	114 402	354 586
1958	201 167	24 195	43 416	123 277	392 055
Strassenrechnung 1959 - 1965 - Compte routier de 1959 à 1965					
1959	227 861	28 851	52 629	133 252	442 593
1960	266 211	36 971	64 479	149 901	517 562
1961	314 016	53 392	84 517	171 446	623 371
1962	328 188	39 957	91 127	192 110	651 382
1963	433 118	85 106	86 064	210 363	814 651
1964	505 758	105 768	92 595	230 891	935 012
1965	592 845	98 236	87 226	245 320	1 023 627

Strassenrechnung - Compte routier

Strassenkosten und Eigenwirtschaftlichkeitsgrade in der Kapitalrechnung 1913 - 1945

Frais occasionnés par les routes et degré d'équilibre financier dans le compte capital, de 1913 à 1945

15	Kosten 1) für Frais 1) occasionnés par les routes			Dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbar	Verzinsung der Aufwandüber- schüsse	Anrechenbare Einnahmen	Eigenwirtschaft- lichkeitsgrade	
Jahre Années	Kantons- strassen cantonales	Gemeinde- strassen communales	Zusammen En tout	Part attribuable à la circula- tion des véhicules à moteur	Intérêts de l'excédent de dépenses	Recettes portées en compte	Degré d'équi- libre financier	
	1000 Franken - 1000 francs			%	1000 Franken - 1000 francs		%	
1913	33 500	40 786	74 286	19,0	14 129	609	588	4,0
1914	32 914	38 650	71 564	19,2	13 739	1 228	608	4,1
1915	32 408	37 726	70 134	19,2	13 495	1 864	579	3,8
1916	32 588	38 365	70 953	19,2	13 613	2 529	697	4,3
1917	32 803	38 737	71 540	19,2	13 715	3 221	881	5,2
1918	35 371	43 506	78 877	33,5	26 387	5 019	798	2,5
1919	41 253	50 263	91 516	33,5	30 680	6 667	2 728	7,3
1920	45 746	56 700	102 446	33,4	34 213	8 436	5 516	12,9
1921	48 054	58 711	106 765	33,5	35 769	10 391	5 104	11,1
1922	49 672	63 422	113 094	33,2	37 520	12 366	8 409	16,9
1923	50 712	61 347	112 059	33,6	37 625	14 331	10 690	20,6
1924	51 302	61 966	113 268	33,6	38 044	16 205	14 893	27,5
1925	44 068	65 192	109 260	32,1	35 072	17 441	26 565	50,6
1926	46 340	72 183	118 523	51,7	61 311	17 878	30 282	38,2
1927	49 164	68 371	117 535	52,5	61 763	19 611	41 125	50,5
1928	50 314	68 149	118 463	52,7	62 480	20 893	53 609	64,3
1929	53 191	70 828	124 019	52,9	65 565	21 950	62 951	71,9
1930	58 936	72 782	131 718	53,4	70 368	23 105	66 659	71,3
1931	61 851	69 538	131 389	54,1	71 111	21 153	78 844	85,5
1932	63 026	67 884	130 910	54,4	71 272	21 610	80 984	87,2
1933	65 710	67 551	133 261	54,8	73 017	22 158	80 927	85,0
1934	68 471	68 018	136 489	55,0	75 137	22 543	87 667	89,7
1935	59 831	57 630	117 461	55,3	64 934	19 466	94 898	112,4
1936	58 537	59 127	117 664	54,9	64 627	19 028	96 604	115,5
1937	60 656	59 904	120 560	55,1	66 421	18 764	92 997	109,2
1938	63 499	64 901	128 400	54,8	70 409	18 506	96 528	108,6
1939	66 050	65 237	131 287	55,1	72 330	18 492	91 237	100,5
1940	64 526	59 492	124 018	55,6	68 965	16 574	63 328	74,0
1941	64 873	62 708	127 581	55,3	70 494	18 520	22 222	25,0
1942	67 159	60 026	127 185	55,8	71 021	20 643	18 774	20,5
1943	69 268	59 429	128 697	56,1	72 260	22 911	17 281	18,2
1944	72 237	60 551	132 788	56,3	74 786	25 281	18 722	18,7
1945	72 869	63 842	136 711	56,0	76 545	27 878	15 238	14,6

1) Die Investitionen wurden nur im Ausmass der Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen berücksichtigt.
Les investissements sont comptabilisés sous forme d'amortissements et d'intérêts comptables.

Strassenrechnung - Compte routier

Strassenkosten und Eigenwirtschaftlichkeitsgrade in der Kapitalrechnung 1946 - 1965

Frais occasionnés par les routes et degré d'équilibre financier dans le compte capital, de 1946 à 1965

16 Jahre Années	Kosten ¹⁾ für Frais ¹⁾ occasionnés par les routes				Dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbar		Verzinsung der Aufwandüber- schüsse	Anrechenbare Einnahmen	Eigenwirt- schaftlich- keitsgrade
	National- strassen	Kantons- strassen	Gemeinde- strassen	Zusammen	Part attribuable à la circu- lation des véhicules à moteur		Intérêts de l'excédent de dépenses	Recettes portées en compte	Degré d'équi- libre finan- cier
	natio- nales	canto- nales	commu- nales	En tout					
	1000 Franken - 1000 francs				%	1000 Franken - 1000 francs			%
1946	.	82 170	78 390	160 560	65,4	104 931	29 400	82 089	61,1
1947	.	94 324	97 092	191 416	64,8	124 005	29 939	135 427	88,0
1948	.	100 560	106 423	206 983	64,6	133 660	30 516	144 380	87,9
1949	.	109 363	114 693	224 056	64,6	144 837	31 191	152 859	86,8
1950	.	105 824	119 914	225 738	64,1	144 616	31 139	177 514	101,0
1951	.	113 148	126 316	239 464	74,2	177 623	31 474	197 610	94,5
1952	.	124 685	139 502	264 187	74,2	195 918	32 195	203 345	89,1
1953	.	132 785	147 087	279 872	74,2	207 759	32 656	224 597	93,4
1954	.	139 352	151 864	291 216	74,4	216 535	32 432	256 677	103,1
1955	.	151 200	162 677	313 877	74,5	233 686	31 411	300 130	113,2
1956	.	160 896	169 781	330 677	74,6	246 675	29 451	343 409	124,4
1957	.	185 903	194 046	379 949	74,7	283 741	28 210	354 586	113,7
1958	.	197 698	200 101	397 799	74,9	297 989	26 234	392 055	120,9
Strassenrechnung - Compte routier 1959 - 1965									
Kapitalrechnung - Compte capital									
1959	4 202	225 918	207 912	438 032	75,9	332 275	23 711 ²⁾	442 593	124,3
1960	11 814	236 228	218 672	466 714	76,2	355 622	19 565	517 562	137,9
1961	27 223	258 472	239 462	525 157	76,8	403 525	13 556	623 371	149,5
1962	54 557	289 878	275 828	620 263	77,5	480 944	8 850	651 382	133,0
1963	92 334	358 927	321 023	772 284	78,7	607 982	2 915	814 651	133,4
1964	135 528	381 790	350 214	867 532	79,5	689 267	+ 4 370	935 012	136,5
1965	180 969	426 772	398 481	1006 222	79,9	804 153	+ 11 085	1023 627	129,1

1) Die Investitionen wurden nur im Ausmass der Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen berücksichtigt.

Les investissements sont comptabilisés sous forme d'amortissements et d'intérêts comptables.

2) Einschliesslich Verzinsung des kumulierten Aufwandüberschusses der Jahre 1913 - 1958

Y compris le service d'intérêts sur l'excédent de dépenses cumulé des années 1913 à 1958

Strassenrechnung - Compte routier

Strassenausgaben und Deckungsgrade in der Ausgabenrechnung 1913 - 1945

Frais occasionnés par les routes et degré de couverture au compte dépenses, de 1913 à 1945

17	Ausgaben für Frais occasionnés par les routes			Dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbar		Verzinsung der Ausgabenüber- schüsse	Anrechenbare Einnahmen	Deckungsgrade
Jahre Années	Kantons- strassen cantonales	Gemeinde- strassen communales	Zusammen En tout					
	1000 Franken - 1000 francs			%	1000 Franken - 1000 francs			%
1913	14 820	25 418	40 238	17,4	6 988	288	588	8,1
1914	14 034	22 519	36 553	17,7	6 462	564	608	8,7
1915	13 130	21 085	34 215	17,7	6 048	836	579	8,4
1916	13 779	22 003	35 782	17,7	6 334	1 127	697	9,3
1917	14 305	22 743	37 048	17,7	6 566	1 434	881	11,0
1918	17 526	27 579	45 105	31,7	14 279	2 339	798	4,8
1919	25 162	37 207	62 369	32,1	20 022	3 320	2 728	11,7
1920	30 899	45 228	76 127	32,2	24 496	4 435	5 516	19,1
1921	34 287	47 104	81 391	32,6	26 565	5 730	5 104	15,8
1922	35 809	51 024	86 833	32,4	28 110	7 002	8 409	23,9
1923	37 316	47 466	84 782	33,2	28 151	8 225	10 690	29,4
1924	37 347	48 271	85 618	33,1	28 328	9 308	14 893	39,6
1925	39 928	52 899	92 827	32,9	30 544	9 972	26 565	65,6
1926	44 340	66 420	110 760	52,0	57 606	10 653	30 282	44,4
1927	45 984	66 177	112 161	52,3	58 660	11 922	41 125	58,3
1928	48 666	69 519	118 185	52,4	61 874	12 830	53 609	71,8
1929	62 435	70 238	132 673	54,1	71 800	13 806	62 951	73,5
1930	74 303	70 239	144 542	55,4	80 108	15 032	66 659	70,1
1931	82 812	63 917	146 729	56,9	83 535	14 151	78 844	80,7
1932	85 018	67 000	152 018	56,8	86 313	14 930	80 984	80,0
1933	85 053	62 168	147 221	57,3	84 404	15 666	80 927	80,9
1934	80 458	64 472	144 930	56,7	82 110	16 071	87 667	89,3
1935	70 460	57 264	127 724	56,6	72 228	13 831	94 898	110,3
1936	70 809	57 905	128 714	56,5	72 728	13 479	96 604	112,1
1937	73 828	57 070	130 898	56,9	74 508	13 304	92 997	105,9
1938	84 226	64 708	148 934	57,0	84 841	13 361	96 528	98,3
1939	75 635	64 227	139 862	56,2	78 636	13 387	91 237	99,1
1940	55 595	51 485	107 080	55,6	59 511	11 762	63 328	88,9
1941	51 163	49 705	100 868	55,2	55 696	13 119	22 222	32,3
1942	47 762	45 803	93 565	55,3	51 754	14 502	18 774	28,3
1943	45 843	45 301	91 144	55,1	50 210	15 925	17 281	26,1
1944	47 904	46 741	94 645	55,2	52 229	17 408	18 722	26,9
1945	48 471	51 671	100 142	54,5	54 598	19 111	15 238	20,7

Strassenrechnung - Compte routier

Strassenausgaben und Deckungsgrade in der Ausgabenrechnung 1946 - 1965

Frais occasionnés par les routes et degré de couverture au compte dépenses, de 1946 à 1965

18 Jahre Années	Ausgaben für Frais occasionnés par les routes				Dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbar		Verzinsung der Ausgabenüber- schüsse	Anrechenbare Einnahmen	Deckungs- grade
	National- strassen	Kantons- strassen	Gemeinde- strassen	Zusammen	Part attribuable à la circu- lation des véhicules à moteur		Intérêts de l'excédent de dépenses	Recettes portées en compte	Degré de couverture
	natio- nales	canto- nales	commu- nales	En tout					
	1000 Franken - 1000 francs				%	1000 Franken - 1000 francs			%
1946	.	62 612	71 493	134 105	64,0	85 837	19 797	82 089	77,7
1947	.	84 929	108 012	192 941	63,2	121 949	19 986	135 427	95,4
1948	.	112 195	142 201	254 396	63,2	160 857	21 080	144 380	79,4
1949	.	124 485	134 615	259 100	64,4	166 896	22 134	152 859	80,9
1950	.	126 961	140 539	267 500	64,2	171 839	22 627	177 514	91,3
1951	.	143 182	143 594	286 776	75,0	215 020	23 828	197 610	82,7
1952	.	165 183	164 661	329 844	75,0	247 462	25 867	203 345	74,4
1953	.	174 506	175 310	349 816	75,0	262 241	27 772	224 597	77,4
1954	.	193 498	186 111	379 609	75,3	285 815	29 479	256 677	81,4
1955	.	214 120	197 396	411 516	75,6	311 146	30 694	300 130	87,8
1956	.	242 816	208 113	450 929	76,2	343 402	31 615	343 409	91,6
1957	.	302 614	222 178	524 792	77,3	405 660	34 096	354 586	80,6
1958	.	308 905	243 050	551 955	76,8	423 845	36 072	392 055	85,2
Strassenrechnung - Compte routier 1959 - 1965									
Ausgabenrechnung - Compte dépenses									
1959	61 623	288 055	273 863	623 541	77,8	485 191	38 432 ¹⁾	442 593	84,5
1960	114 582	298 079	292 337	704 998	79,2	558 255	40 806	517 562	86,4
1961	258 092	323 509	341 704	923 305	81,7	754 272	45 957	623 371	77,9
1962	453 923	425 982	414 599	1 294 504	83,9	1 086 066	60 376	651 382	56,8
1963	631 071	545 940	474 472	1 651 483	85,2	1 407 100	79 961	814 651	54,8
1964	731 346	620 512	555 854	1 907 712	85,1	1 623 319	103 009	935 012	54,2
1965	760 206	625 744	592 224	1 978 174	84,9	1 678 710	125 752	1 023 627	56,7

1) Einschiesslich Verzinsung des kumulierten Ausgabenüberschusses der Jahre 1913 - 1958.
Y compris le service d'intérêts sur l'excédent de dépenses cumulé des années 1913 à 1958.

c. Ergebnisse der Finanzpolitischen Rechnung
Résultats du compte de politique financière

Finanzpolitische Rechnung - Compte de politique financière

Strassenkosten und Eigenwirtschaftlichkeitsgrade in der Kapitalrechnung 1959 - 1965

Frais occasionnés par les routes et degré d'équilibre financier dans le compte capital, de 1959 à 1965

19a	Kosten 1) für Frais occasionnés par les routes 1)				Dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbar		Verzinsung der Aufwandüber- schüsse 2)	Anrechenbare Einnahmen	Eigenwirt- schaftlich- keitsgrade
	National- strassen	Kantons- strassen	Gemeinde- strassen	Zusammen	Part attribuable à la circu- lation des véhicules à moteur		Intérêts de l'excédent de dépenses 2)	Recettes portées en compte	Degré d'équi- libre financier
	natio- nales	canto- nales	commu- nales	En tout					
Jahre Années	1000 Franken - 1000 francs				%	1000 Franken - 1000 francs			%
1959	4 202	225 918	207 912	438 032	75,9	332 275	91 094	343 476	81,1
1960	11 814	236 228	218 672	466 714	76,2	355 622	92 436	401 961	89,7
1961	27 223	258 472	239 462	525 157	76,8	403 525	92 837	482 619	97,2
1962	54 557	289 878	275 828	620 263	77,5	480 944	94 197	528 440	91,9
1963	92 334	358 927	321 023	772 284	78,7	607 982	95 592	655 679	93,2
1964	135 528	381 790	350 214	867 532	79,5	689 267	96 549	752 969	95,8
1965	180 969	426 772	398 481	1 006 222	79,9	804 153	98 333	841 218	93,2

1) Die Investitionen wurden nur im Ausmass der Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen berücksichtigt.
Les investissements sont comptabilisés sous forme d'amortissements et d'intérêts comptables.

2) Einschliesslich Verzinsung des kumulierten Aufwandüberschusses der Jahre 1913 - 1958.
Y compris le service d'intérêts sur l'excédent de dépenses cumulé des années 1913 à 1958.

Finanzpolitische Rechnung - Compte de politique financière

Strassenausgaben und Deckungsgrade in der Ausgabenrechnung 1959 - 1965

Frais occasionnés par les routes et degré de couverture au compte dépenses, de 1959 à 1965

19b	Ausgaben für Frais occasionnés par les routes				Dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbar		Verzinsung der Ausgaben- überschüsse 1)	Anrechenbare Einnahmen	Deckungs- grade
	National- strassen	Kantons- strassen	Gemeinde- strassen	Zusammen	Part attribuable à la circu- lation des véhicules à moteur		Intérêts de l'excédent de dépenses 1)	Recettes por- tées en compte	Degré de couverture
	natio- nales	canto- nales	commu- nales	En tout					
Jahre Années	1000 Franken - 1000 francs				%	1000 Franken - 1000 francs			%
1959	61 623	288 055	273 863	623 541	77,8	485 191	105 814	343 476	58,1
1960	114 582	298 079	292 337	704 998	79,2	558 255	113 678	401 961	59,8
1961	258 092	323 509	341 704	923 305	81,7	754 272	125 238	482 619	54,9
1962	453 923	425 982	414 599	1 294 504	83,9	1 086 066	145 723	528 440	42,9
1963	631 071	545 940	474 472	1 651 483	85,2	1 407 100	172 638	655 679	41,5
1964	731 346	620 512	555 854	1 907 712	85,1	1 623 319	203 927	752 969	41,2
1965	760 206	625 744	592 224	1 978 174	84,9	1 678 710	235 170	841 218	44,0

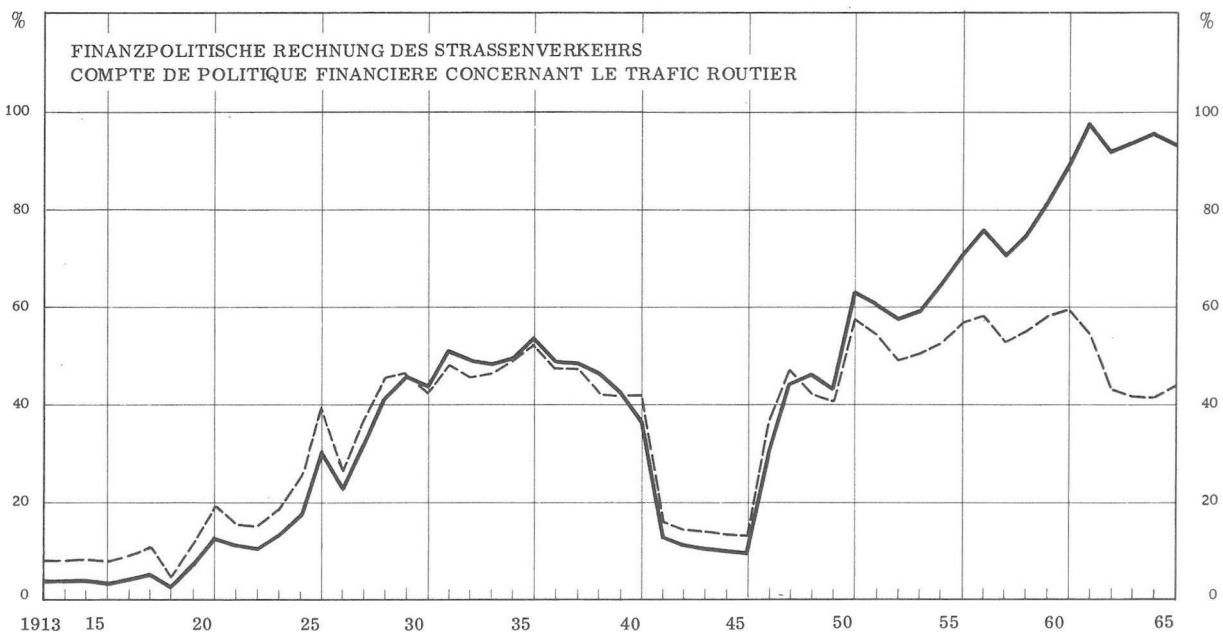
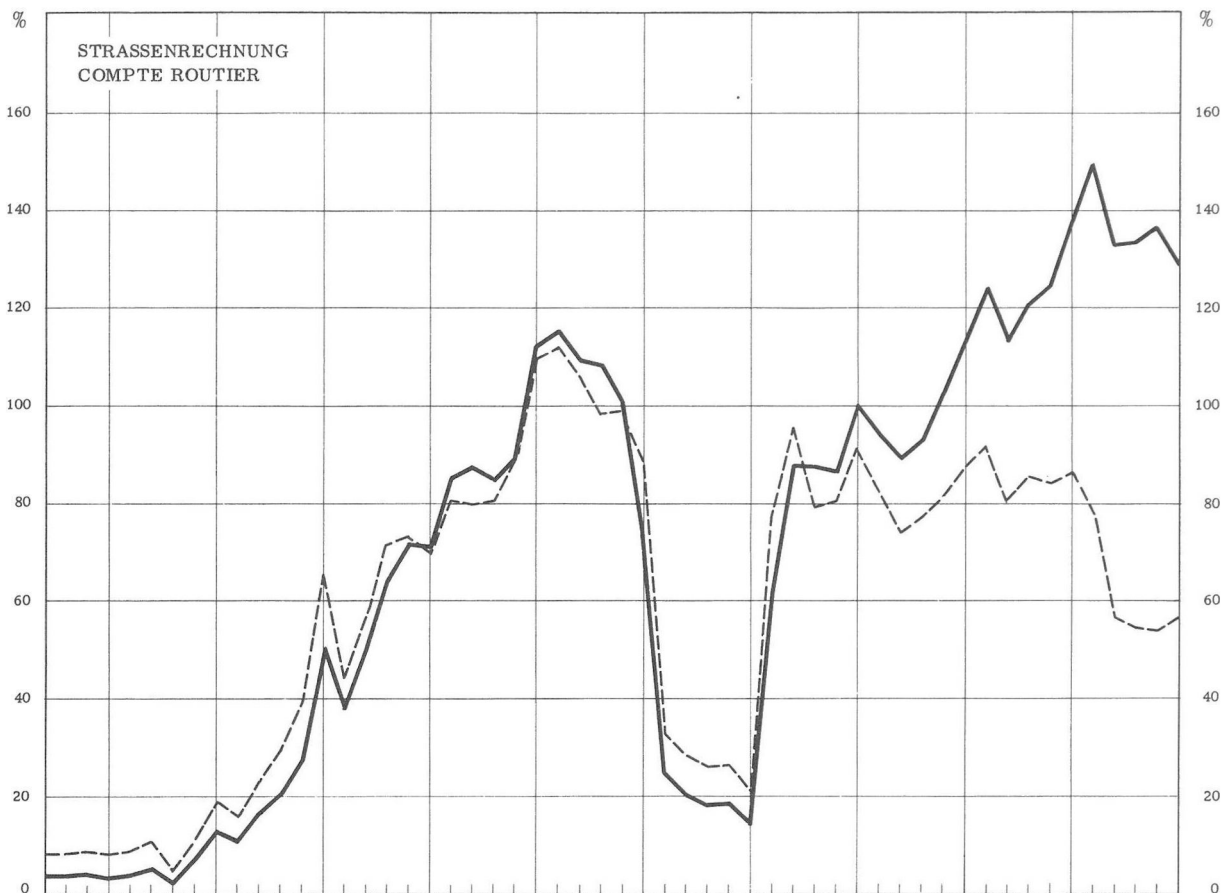
1) Einschliesslich Verzinsung des kumulierten Ausgabenüberschusses der Jahre 1913 - 1958.
Y compris le service d'intérêts sur l'excédent de dépenses cumulé des années 1913 à 1958.

DER EIGENWIRTSCHAFTLICHKEITSGRAD (KAPITALRECHNUNG) UND DER DECKUNGSGRAD
(AUSGABENRECHNUNG) DES MOTORFAHRZEUGVERKEHRS

DEGRE D'EQUILIBRE FINANCIER (COMPTE DE CAPITAL) ET DEGRE DE COUVERTURE
(COMPTE DE DEPENSES) DU TRAFIC DES VEHICULES A MOTEUR

1913 - 1965

— Kapitalrechnung/ Compte de capital
- - - Ausgabenrechnung/ Compte de dépenses



Tabellen für 1959
Tableaux pour l'année 1959

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen ; kantonale Beiträge
für das Strassenwesen 1959¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales
pour les routes, en 1959¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Construc- tions nouvelles	Ver- besserungen und Ausbau Améliora- tions et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Administra- tion et sécurité sociale	Verkehrs- signali- sation Signali- sation routière	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total Strassen- kosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contribu- tions cantonales	Aufwen- dungen insgesamt Total général
Zürich	563	22 056	10 298	1 303	530	489	35 239	14 154	49 393
Bern	11 543	17 624	10 035	1 152	821	464	41 639	3 340	44 979
Luzern	1 142	4 442	1 383	610	208	418	8 203	3 387	11 590
Uri	53	3 056	1 231	228	16	212	4 796	40	4 836
Schwyz	250	3 579	527	69	26	42	4 493	732	5 225
Obwalden	173	1 632	376	30	16	30	2 257	627	2 884
Nidwalden	2 852	416	284	33	12	47	3 644	221	3 865
Glarus	9 127	1 847	759	85	1	27	11 846	72	11 918
Zug	123	6 290	684	145	46	380	7 668	9	7 677
Fribourg	999	3 899	2 218	290	120	270	7 796	1 181	8 977
Solothurn	51	9 356	2 771	663	103	131	13 075	112	13 187
Basel-Stadt	1 036	6 043	3 472	926	709	3 420	15 606	-	15 606
Basel-Landschaft	99	8 698	2 044	563	124	190	11 718	786	12 504
Schaffhausen	3 211	306	381	117	15	37	4 067	393	4 460
Appenzell A.Rh.	858	1 974	1 544	206	40	-	4 622	-	4 622
Appenzell I.Rh.	-	867	170	17	1	1	1 056	217	1 273
St. Gallen	10 490	4 274	3 447	453	174	146	18 984	2 240	21 224
Graubünden	3 024	14 730	8 046	728	60	354	26 942	-	26 942
Aargau	8 227	11 287	3 893	430	265	178	24 280	54	24 334
Thurgau	179	8 358	2 729	210	173	164	11 813	51	11 864
Ticino	-	11 515	6 450	1 740	70	328	20 103	888	20 991
Vaud	8 067	13 724	7 622	1 049	301	942	31 705	4 208	35 913
Valais	312	12 975	4 512	902	210	862	19 773	2 979	22 752
Neuchâtel	- 4	6 132	2 452	247	61	515	9 403	1 075	10 478
Genève	597	6 424	2 608	582	279	1 789	12 279	1 403	13 682
Zusammen En tout	62 972	181 504	79 936	12 778	4 381	11 436	353 007	38 169	391 176

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1959 - Recettes des cantons pour les routes, en 1959

In 1000 Franken - En 1000 francs

21 Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für Na- tional- strassen	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten	Total Beiträge	Verkehrsabgaben Taxes de circulation					Ein- nahmen insgesamt
					Motorfahrzeugsteuern und -gebühren			Andere		
					Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments					
					Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			Autres
Zürich	—	6 489	1 559	8 048	27 907	2 442	25 465	575	26 040	34 088
Bern	1 820	9 607	92	11 519	23 253	2 534	20 719	450	21 169	32 688
Luzern	—	1 508	237	1 745	5 913	630	5 283	319	5 602	7 347
Uri	—	2 055	3	2 058	401	62	339	36	375	2 433
Schwyz	—	1 872	101	1 973	1 488	157	1 331	63	1 394	3 367
Obwalden	—	1 785	—	1 785	343	47	296	28	324	2 109
Nidwalden	2 250	326	—	2 576	285	29	256	26	282	2 858
Glarus	8 158	1 199	—	9 357	630	62	568	26	594	9 951
Zug	—	1 831	774	2 605	1 066	113	953	29	982	3 587
Fribourg	—	4 127	2 153	6 280	2 923	242	2 681	181	2 862	9 142
Solothurn	—	2 092	1 890	3 982	5 121	711	4 410	129	4 539	8 521
Basel-Stadt	—	2 071	117	2 188	5 365	698	4 667	3	4 670	6 858
Basel-Landschaft	—	1 668	938	2 606	3 845	464	3 381	83	3 464	6 070
Schaffhausen	—	2 172	84	2 256	1 574	157	1 417	60	1 477	3 733
Appenzell A.Rh.	—	1 374	71	1 445	981	90	891	26	917	2 362
Appenzell I.Rh.	—	558	36	594	201	10	191	12	203	797
St. Gallen	1 146	3 670	250	5 066	7 560	931	6 629	234	6 863	11 929
Graubünden	—	18 701	1 415	20 116	3 035	386	2 649	75	2 724	22 840
Aargau	—	4 574	4 447	9 021	8 777	288	8 489	406	8 895	17 916
Thurgau	—	1 895	2 100	3 995	4 113	415	3 698	257	3 955	7 950
Ticino	—	6 526	637	7 163	5 752	371	5 381	179	5 560	12 723
Vaud	14 762	6 653	1 840	23 255	13 987	1 144	12 843	438	13 281	36 536
Valais	—	9 976	3 939	13 915	3 216	234	2 982	103	3 085	17 000
Neuchâtel	—	2 464	2	2 466	4 450	297	4 153	137	4 290	6 756
Genève	—	544	—	544	7 858	622	7 236	117	7 353	7 897
Zusammen En tout	28 136	95 737	22 685	146 558	140 044	13 136	126 908	3 992	130 900	277 458

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1959

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1959

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung 1)
Cantons	Construc- tions nouvelles	Améliora- tions et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant 1)
Zürich	5 993	32 338	17 129	2 675	2 160	3 649	63 944	18 553	71
Bern	4 313	21 900	18 806	3 123	461	1 403	50 006	5 994	57
Luzern	536	10 027	4 192	737	148	1 002	16 642	8 683	67
Uri	15	192	105	15	1	1	329	3 371	10
Schwyz	-	2 047	858	104	19	6	3 034	7 010	39
Obwalden	234	610	404	50	1	6	1 305	3 931	55
Nidwalden	331	273	167	23	2	-	796	13 514	36
Glarus	467	825	618	101	8	-	2 019	7 759	51
Zug	277	2 364	809	126	9	30	3 615	10 484	73
Fribourg	299	3 920	2 266	337	66	34	6 922	3 162	43
Solothurn	432	4 809	2 833	508	82	181	8 845	5 579	46
Basel-Stadt	53	328	552	85	11	-	1 029	18 507	5
Basel-Landschaft	1 152	3 864	3 109	626	27	10	8 788	8 287	64
Schaffhausen	34	2 482	1 783	332	43	185	4 859	5 114	77
Appenzell A. Rh.	-	426	528	66	5	14	1 039	6 126	21
Appenzell I. Rh.	88	288	163	23	2	13	577	8 374	44
St. Gallen	447	9 613	4 990	1 001	77	700	16 828	9 591	50
Graubünden	603	2 477	2 793	412	32	320	6 637	4 280	46
Aargau	1 214	2 641	4 945	1 149	100	392	10 441	4 201	30
Thurgau	486	3 635	2 819	432	46	16	7 434	3 903	46
Ticino	755	13 845	2 793	451	123	422	18 389	14 113	97
Vaud	1 837	11 268	12 142	2 001	438	1 067	28 753	6 477	70
Valais	2 260	7 026	2 326	374	51	86	12 123	7 300	69
Neuchâtel	953	2 302	4 856	734	180	894	9 919	9 087	70
Genève	153	4 103	4 484	410	50	851	10 051	11 476	42
Zusammen En tout	22 932	143 603	96 470	15 895	4 142	11 282	294 324	7 669	56

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidante moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1959

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1959

In 1000 Franken - En 1000 francs

23 Kantone Cantons	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	33	172	205	205	0
Bern	19	12	591	622	39	583
Luzern	14	-	265	279	258	21
Uri	-	-	22	22	22	-
Schwyz	-	-	3	3	3	-
Obwalden	-	-	-	-	-	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	18	18	18	-
Zug	-	-	-	-	-	-
Fribourg	-	3	232	235	-	235
Solothurn	-	6	84	90	8	82
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	1	18	19	4	15
Schaffhausen	-	-	0	0	0	-
Appenzell A. Rh.	-	-	1	1	-	1
Appenzell I. Rh.	-	9	1	10	10	-
St. Gallen	-	17	19	36	19	17
Graubünden	-	-	8	8	4	4
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	0	64	64	63	1
Ticino	-	44	287	331	208	123
Vaud	-	-	3	3	-	3
Valais	-	16	23	39	39	-
Neuchâtel	-	-	-	-	-	-
Genève	-	-	-	-	-	-
Zusammen En tout	33	141	1 811	1 985	900	1 085

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1959

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1959

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	63 944	1 398	6	11	10	11	1 436	65 380
Bern	50 006	72	2	156	231	11	472	50 478
Luzern	16 642	237	—	1	326	—	564	17 206
Uri	329	—	—	28	—	0	28	357
Schwyz	3 034	100	39	76	—	4	219	3 253
Obwalden	1 305	—	—	25	90	—	115	1 420
Nidwalden	796	—	—	29	38	—	67	863
Glarus	2 019	—	—	1	68	—	69	2 088
Zug	3 615	—	—	—	3	—	3	3 618
Fribourg	6 922	2 153	8	25	4	8	2 198	9 120
Solothurn	8 845	1 891	—	3	—	—	1 894	10 739
Basel-Stadt	1 029	—	—	—	—	—	—	1 029
Basel-Landschaft	8 788	662	—	—	—	—	662	9 450
Schaffhausen	4 859	78	—	0	0	—	78	4 937
Appenzell A.Rh.	1 039	62	—	0	14	—	76	1 115
Appenzell I.Rh.	577	36	—	—	10	—	46	623
St. Gallen	16 828	159	—	79	10	—	248	17 076
Graubünden	6 637	1 415	—	3	—	—	1 418	8 055
Aargau	10 441	4 404	—	—	—	—	4 404	14 845
Thurgau	7 434	2 065	—	3	—	—	2 068	9 502
Ticino	18 389	627	—	358	2	4	991	19 380
Vaud	28 753	1 840	—	23	—	—	1 863	30 616
Valais	12 123	2 157	—	49	—	—	2 206	14 329
Neuchâtel	9 919	1	—	0	—	—	1	9 920
Genève	10 051	—	—	—	1	—	1	10 052
Zusammen En tout	294 324	19 357	55	870	807	38	21 127	315 451

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1959

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1959

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emoluments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions reçues	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten ¹⁾ particu- liers ¹⁾			
Zürich	2 090	13 824	6	11	20	-	4 359	18 220	4	20 314
Bern	227	3 340	-	156	227	88	2 334	6 145	262	6 634
Luzern	50	3 236	1	0	10	0	576	3 823	16	3 889
Uri	4	40	-	28	-	-	12	80	-	84
Schwyz	-	687 ²⁾	39	77	113	6	181	1 103	0	1 103
Obwalden	-	627	-	24	66	0	44	761	-	761
Nidwalden	-	85	-	29	-	-	13	127	-	127
Glarus	-	48	-	1	68	0	59	176	2	178
Zug	-	9	-	-	-	-	100	109	8	117
Fribourg	578	981	7	25	-	-	72	1 085	158	1 821
Solothurn	-	112	-	3	-	0	584	699	74	773
Basel-Stadt	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Basel-Landschaft	4	786	-	-	-	-	716	1 502	42	1 548
Schaffhausen	11	393	-	0	0	3	151	547	1	559
Appenzell A. Rh.	1	-	-	0	-	-	11	11	1	13
Appenzell I. Rh.	-	185 ³⁾	-	-	-	-	74	259	-	259
St. Gallen	0	2 240	-	79	82	309	877	3 587	7	3 594
Graubünden	2	-	-	4	98	2	345	449	12	463
Aargau	11	54	-	-	-	1	259	314	89	414
Thurgau	2	51	-	3	8	1	243	306	15	323
Ticino	129	889	-	358	15	5	9 273	10 540	1	10 670
Vaud	43	4 208	-	23	-	1	414	4 646	6	4 695
Valais	-	1 787	-	48	186	11	542	2 574	0	2 574
Neuchâtel	-	1 074	-	1	-	-	542	1 617	-	1 617
Genève	0	1 403	-	-	-	-	237	1 640	-	1 640
Zusammen En tout	3 152	36 059	53	870	893	427	22 018	60 320	698	64 170

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschliesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1959

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1959

26	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Neubauten	Verbesserun- gen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signalisa- tion	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2)
	Constructions nouvelles	Améliorations et corrections	Entretien	Adminis- tration et sécurité sociale	Signalisa- tion routièr	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant 2)
100 000 und mehr 1) et plus 1)	2 507	22 436	20 502	3 450	2 375	4 642	55 912	39 880	62
50 000 - 99 999	2 543	11 050	8 055	1 618	269	2 824	26 359	38 957	92
20 000 - 49 999	1 163	4 694	6 950	1 319	230	1 329	15 685	23 764	66
10 000 - 19 999	3 821	21 035	12 975	2 473	449	1 730	42 483	21 073	65
5 000 - 9 999	2 480	15 100	11 097	1 936	348	450	31 411	10 601	48
2 000 - 4 999	4 744	26 823	16 603	2 472	249	245	51 136	6 310	50
1 000 - 1 999	3 210	16 322	9 561	1 275	118	54	30 540	3 824	46
1 - 999	2 464	26 143	10 726	1 353	104	8	40 798	2 798	51
Alle Gemeinden Ensemble	22 932	143 603	96 470	15 895	4 142	11 282	294 324	7 669	56

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bâle

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

Tabellen für 1960
Tableaux pour l'année 1960

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen; kantonale Beiträge für das Strassenwesen 1960¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales pour les routes, en 1960¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Construc- tions nouvelles	Ver- besserungen und Ausbau Améliora- tions et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Administra- tion et sécurité sociale	Verkehrs- signali- sation Signali- sation routière	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total Strassen- kosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contribu- tions cantonales	Aufwen- dungen insgesamt Total général
Zürich	4 366	22 979	8 895	1 406	482	586	38 714	15 544	54 258
Bern	12 077	15 487	9 456	1 717	1 207	517	40 461	4 452	44 913
Luzern	494	4 342	1 451	680	135	443	7 545	4 085	11 630
Uri	912	2 033	1 381	234	27	232	4 819	50	4 869
Schwyz	2 349	5 604	587	102	53	105	8 800	804	9 604
Obwalden	1 563	785	343	37	19	30	2 777	341	3 118
Nidwalden	4 587	1 144	370	- 16	9	55	6 149	172	6 321
Glarus	13 200	1 411	747	86	1	27	15 472	81	15 553
Zug	1 618	3 469	753	128	67	414	6 449	9	6 458
Fribourg	300	4 642	2 324	360	75	305	8 006	1 113	9 119
Solothurn	1 476	10 563	2 703	648	156	157	15 703	113	15 816
Basel-Stadt	2 050	3 221	4 019	938	496	3 691	14 415	-	14 415
Basel-Landschaft	13 998	6 824	2 029	598	192	212	23 853	217	24 070
Schaffhausen	3 907	207	511	131	44	48	4 848	458	5 306
Appenzell A.Rh.	412	2 314	1 088	227	44	-	4 085	-	4 085
Appenzell I.Rh.	-	926	217	28	1	1	1 173	198	1 371
St. Gallen	10 792	6 769	3 410	510	180	165	21 826	2 556	24 382
Graubünden	2 334	18 153	9 362	688	59	436	31 032	-	31 032
Aargau	10 696	10 094	3 679	566	398	184	25 617	82	25 699
Thurgau	272	6 795	2 646	183	214	168	10 278	367	10 645
Ticino	3 347	15 649	8 082	618	123	314	28 133	1 311	29 444
Vaud	21 924	20 947	7 550	1 045	399	962	52 827	4 324	57 151
Valais	413	19 159	5 035	222	341	931	26 101	1 379	27 480
Neuchâtel	11	3 087	2 473	238	65	535	6 409	1 231	7 640
Genève	1 818	6 085	2 754	577	211	1 839	13 284	1 318	14 602
Zusammen En tout	114 916	192 689	81 865	11 951	4 998	12 357	418 776	40 205	458 981

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1960 - Recettes des cantons pour les routes, en 1960

In 1000 Franken - En 1000 francs

21 Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für Na- tional- strassen Partici- pation de la Con- fédération aux frais de cons- truction des routes nationales	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke Subventions fédérales pour les autres dé- penses occasion- nées par les routes	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten Contribu- tions de communes, de compa- gnies de chemins de fer, de particuliers	Total Beiträge Total des contri- butions reçues	Verkehrsabgaben Taxes de circulation					Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
					Motorfahrzeugsteuer und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere Autres	Total	
					Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			
Zürich	2 149	5 686	2 149	9 984	30 707	2 595	28 112	641	28 753	38 737
Bern	3 148	8 538	118	11 804	24 827	2 503	22 324	352	22 676	34 480
Luzern	2 401	2 439	487	5 327	6 598	635	5 963	308	6 271	11 598
Uri	–	2 084	2	2 086	449	80	369	37	406	2 492
Schwyz	–	3 238	299	3 537	1 865	227	1 638	63	1 701	5 238
Obwalden	600	1 039	–	1 639	348	53	295	27	322	1 961
Nidwalden	3 624	391	335	4 350	328	35	293	26	319	4 669
Glarus	11 187	1 208	122	12 517	724	84	640	41	681	13 198
Zug	530	1 096	–	1 626	1 140	126	1 014	29	1 043	2 669
Fribourg	–	4 464	1 584	6 048	3 427	246	3 181	172	3 353	9 401
Solothurn	1 000	2 525	2 073	5 598	6 249	663	5 586	208	5 794	11 392
Basel–Stadt	–	1 441	105	1 546	5 418	797	4 621	– 90	4 531	6 077
Basel–Landschaft	2 431	1 977	523	4 931	4 127	556	3 571	95	3 666	8 597
Schaffhausen	–	627	58	685	1 659	157	1 502	68	1 570	2 255
Appenzell A.Rh.	–	1 407	437	1 844	1 167	96	1 071	22	1 093	2 937
Appenzell I.Rh.	–	624	28	652	232	17	215	12	227	879
St. Gallen	11 008	2 966	188	14 162	8 405	1 069	7 336	217	7 553	21 715
Graubünden	3 986	16 391	1 495	21 872	2 981	403	2 578	80	2 658	24 530
Aargau	4 458	5 398	3 792	13 648	9 967	467	9 500	403	9 903	23 551
Thurgau	–	2 479	809	3 288	5 425	491	4 934	259	5 193	8 481
Ticino	564	9 124	2 102	11 790	6 553	442	6 111	39	6 150	17 940
Vaud	8 619	6 465	1 983	17 067	16 358	1 195	15 163	418	15 581	32 648
Valais	448	14 269	7 069	21 786	3 875	274	3 601	100	3 701	25 487
Neuchâtel	2 092	2 013	–	4 105	4 951	340	4 611	139	4 750	8 855
Genève	–	868	–	868	9 133	596	8 537	110	8 647	9 515
Zusammen En tout	58 245	98 757	25 758	182 760	156 913	14 147	142 766	3 776	146 542	329 302

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1960

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1960

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung 1)
Cantons	Construc- tions nouvelles	Améliora- tions et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant 1)
Zürich	5 932	34 887	16 780	2 864	2 355	3 978	66 796	19 295	72
Bern	6 059	21 458	19 455	3 366	385	1 412	52 135	6 231	59
Luzern	228	13 031	4 633	795	75	1 111	19 873	10 353	79
Uri	485	309	112	17	2	1	926	9 546	29
Schwyz	22	2 300	843	105	31	6	3 307	7 514	43
Obwalden	83	925	468	55	2	8	1 541	4 625	66
Nidwalden	51	745	190	24	1	-	1 011	17 165	45
Glarus	837	1 147	637	101	7	0	2 729	10 294	68
Zug	1 040	2 840	811	142	22	33	4 888	14 103	95
Fribourg	724	3 302	2 229	322	96	34	6 707	3 062	42
Solothurn	571	5 022	2 723	502	116	182	9 116	5 737	46
Basel-Stadt	318	653	570	89	9	-	1 639	29 320	7
Basel-Landschaft	1 901	3 782	3 374	668	44	10	9 779	9 071	68
Schaffhausen	66	1 864	1 661	338	39	189	4 157	4 375	64
Appenzell A. Rh.	-	405	565	69	6	15	1 060	6 228	22
Appenzell I. Rh.	230	176	151	20	1	16	594	8 621	46
St. Gallen	913	10 323	4 994	999	89	693	18 011	10 218	53
Graubünden	922	2 640	2 931	445	41	328	7 307	4 704	50
Aargau	2 539	3 597	4 854	1 215	117	432	12 754	5 246	36
Thurgau	258	3 398	2 584	406	29	20	6 695	3 513	41
Ticino	473	13 689	3 360	510	131	437	18 600	14 258	96
Vaud	1 546	12 727	12 249	1 950	474	1 097	30 043	6 760	71
Valais	3 928	7 304	2 620	406	67	94	14 419	8 579	81
Neuchâtel	922	2 545	4 670	716	167	932	9 952	9 101	69
Genève	969	2 728	4 860	429	53	850	9 889	11 279	39
Zusammen En tout	31 017	151 797	98 324	16 553	4 359	11 878	313 928	8 166	59

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1960

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1960

In 1000 Franken - En 1000 francs

23 Kantone Cantons	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	51	188	239	239	-
Bern	-	13	557	570	44	526
Luzern	-	-	267	267	262	5
Uri	-	-	22	22	22	-
Schwyz	-	4	2	6	6	-
Obwalden	-	-	-	-	-	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	17	17	17	-
Zug	-	-	4	4	-	4
Fribourg	-	-	222	222	-	222
Solothurn	-	8	79	87	8	79
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	1	20	21	3	18
Schaffhausen	-	-	0	0	0	-
Appenzell A. Rh.	-	-	1	1	-	1
Appenzell I. Rh.	-	-	2	2	2	-
St. Gallen	-	-	23	23	20	3
Graubünden	-	-	8	8	4	4
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	0	65	65	61	4
Ticino	-	-	294	294	226	68
Vaud	-	-	3	3	-	3
Valais	-	16	24	40	40	-
Neuchâtel	-	-	-	-	-	-
Genève	-	-	-	-	-	-
Zusammen En tout	-	93	1 798	1 891	954	937

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1960

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1960

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	66 796	1 574	-	16	2	39	1 631	68 427
Bern	52 135	118	1	108	307	237	771	52 906
Luzern	19 873	484	-	18	392	10	904	20 777
Uri	926	-	-	290	-	0	290	1 216
Schwyz	3 307	293	30	39	-	1	363	3 670
Obwalden	1 541	-	-	9	69	-	78	1 619
Nidwalden	1 011	297	-	-	5	-	302	1 313
Glarus	2 729	122	-	1	10	10	143	2 872
Zug	4 888	-	-	-	4	-	4	4 892
Fribourg	6 707	1 295	19	16	3	7	1 340	8 047
Solothurn	9 116	2 073	0	3	-	-	2 076	11 192
Basel-Stadt	1 639	-	-	-	-	-	-	1 639
Basel-Landschaft	9 779	368	-	-	-	-	368	10 147
Schaffhausen	4 157	58	-	-	0	-	58	4 215
Appenzell A.Rh.	1 060	389	-	0	4	-	393	1 453
Appenzell I.Rh.	594	28	-	-	25	-	53	647
St. Gallen	18 011	184	-	50	13	-	247	18 258
Graubünden	7 307	1 494	-	3	-	-	1 497	8 804
Aargau	12 754	3 738	-	-	-	-	3 738	16 492
Thurgau	6 695	802	-	1	-	0	803	7 498
Ticino	18 600	2 079	-	120	7	-	2 206	20 806
Vaud	30 043	1 676	-	55	-	-	1 731	31 774
Valais	14 419	2 571	1	38	-	-	2 610	17 029
Neuchâtel	9 952	-	-	-	-	5	5	9 957
Genève	9 889	-	-	-	-	-	-	9 889
Zusammen En tout	313 928	19 643	51	767	841	309	21 611	335 539

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1960

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1960

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emo- luments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions reçues	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten ¹⁾ particu- liers ¹⁾			
Zürich	2 264	14 705	-	16	23	42	3 970	18 756	2	21 022
Bern	250	4 452	-	108	272	80	2 394	7 306	293	7 849
Luzern	78	4 086	4	18	13	0	604	4 725	17	4 820
Uri	5	50	-	290	-	-	3	343	-	348
Schwyz	0	744 ²⁾	29	39	27	5	59	903	4	907
Obwalden	-	341	-	9	57	0	20	427	2	429
Nidwalden	-	73	-	-	1	-	14	88	-	88
Glarus	-	55	-	1	10	0	200	266	0	266
Zug	-	9	-	-	-	1	64	74	8	82
Fribourg	685	963	1	16	10	-	108	1 098	171	1 954
Solothurn	-	114	0	3	-	45	603	765	76	841
Basel-Stadt	0	-	-	-	-	-	91	91	-	91
Basel-Landschaft	-	217	-	-	-	-	875	1 092	41	1 133
Schaffhausen	11	458	-	-	0	-	345	803	6	820
Appenzell A. Rh.	3	-	-	0	4	-	22	26	1	30
Appenzell I. Rh.	-	104 ³⁾	-	-	1	-	17	122	-	122
St. Gallen	0	2 556	-	50	80	15	1 030	3 731	8	3 739
Graubünden	4	-	-	3	100	6	684	793	14	811
Aargau	10	68	-	-	-	1	520	589	120	719
Thurgau	2	318	-	1	30	-	467	816	11	829
Ticino	141	1 311	1	120	69	7	9 403	10 911	-	11 052
Vaud	46	4 323	-	55	3	3	356	4 740	3	4 789
Valais	-	1 379	2	38	36	2	523	1 980	-	1 980
Neuchâtel	-	1 169	-	-	-	-	554	1 723	-	1 723
Genève	2	1 317	-	-	-	-	349	1 666	-	1 668
Zusammen En tout	3 501	38 812	37	767	736	207	23 275	63 834	777	68 112

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschliesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1960

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1960

26	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserun- gen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signalisa- tion Signalisa- tion routièr	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2) par habitant 2)
100 000 und mehr 1) et plus 1)	5 117	20 873	20 514	3 585	2 566	4 833	57 488	40 888	63
50 000 - 99 999	2 989	10 428	8 839	1 722	212	3 068	27 258	40 440	96
20 000 - 49 999	1 873	3 657	6 603	1 359	261	1 370	15 123	22 810	64
10 000 - 19 999	4 403	20 566	13 556	2 665	474	1 761	43 425	21 350	67
5 000 - 9 999	3 918	17 783	11 518	2 028	312	503	36 062	12 089	55
2 000 - 4 999	6 958	29 676	17 389	2 582	280	279	57 164	7 076	56
1 000 - 1 999	3 959	20 869	9 574	1 304	129	54	35 889	4 478	55
1 - 999	1 800	27 945	10 331	1 308	125	10	41 519	2 845	52
Alle Gemeinden Ensemble	31 017	151 797	98 324	16 553	4 359	11 878	313 928	8 166	60

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bâle

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

Tabellen für 1961
Tableaux pour l'année 1961

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen ; kantonale Beiträge für das Strassenwesen 1961¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales pour les routes, en 1961¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Construc- tions nouvelles	Ver- besserungen und Ausbau Améliora- tions et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Administra- tion et sécurité sociale	Verkehrs- signali- sation Signali- sation routière	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total Strassen- kosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contribu- tions cantonales	Aufwen- dungen insgesamt Total général
Zürich	38 143	27 019	10 742	1 548	481	654	78 587	15 140	93 727
Bern	17 909	16 231	10 072	1 517	1 035	578	47 342	3 744	51 086
Luzern	26	4 831	1 335	812	238	534	7 776	4 430	12 206
Uri	1 409	3 576	1 438	247	22	268	6 960	50	7 010
Schwyz	5 610	5 068	657	137	140	122	11 734	952	12 686
Obwalden	1 649	2 242	279	36	21	71	4 298	633	4 931
Nidwalden	8 648	1 707	486	13	24	63	10 941	245	11 186
Glarus	10 212	1 045	752	85	3	27	12 124	44	12 168
Zug	3 421	4 199	855	177	97	451	9 200	9	9 209
Fribourg	1 485	2 770	3 128	413	117	400	8 313	1 254	9 567
Solothurn	2 284	10 337	2 708	671	137	156	16 293	113	16 406
Basel-Stadt	1 624	3 816	3 861	923	803	3 820	14 847	-	14 847
Basel-Landschaft	11 003	5 240	2 659	632	117	283	19 934	417	20 351
Schaffhausen	5 769	231	376	145	74	62	6 657	504	7 161
Appenzell A.Rh.	872	2 242	1 338	222	71	-	4 745	-	4 745
Appenzell I.Rh.	-	1 037	216	28	1	1	1 283	287	1 570
St. Gallen	22 157	5 984	3 649	509	190	152	32 641	2 455	35 096
Graubünden	7 571	20 314	11 448	874	60	507	40 774	-	40 774
Aargau	10 438	12 226	4 228	612	354	190	28 048	70	28 118
Thurgau	1 204	7 238	2 970	296	210	172	12 090	178	12 268
Ticino	9 812	20 792	8 484	637	130	299	40 154	1 319	41 473
Vaud	79 285	15 035	8 679	1 158	416	1 005	105 578	3 769	109 347
Valais	7 717	23 752	7 002	453	290	1 050	40 264	-	40 264
Neuchâtel	10	5 319	2 510	255	70	537	8 701	1 295	9 996
Genève	7 548	7 480	2 769	653	447	1 863	20 760	1 445	22 205
Zusammen En tout	255 806	209 731	92 641	13 053	5 548	13 265	590 044	38 353	628 397

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1961 - Recettes des cantons pour les routes, en 1961

In 1000 Franken - En 1000 francs

21 Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für Na- tional- strassen Partici- pation de la Con- fédération aux frais de cons- truction des routes nationales	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke Subventions fédérales pour les autres dé- penses occasion- nées par les routes	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten Contribu- tions de communes, de compa- gnies de chemins de fer, de particuliers	Total Beiträge Total des contri- butions reçues	Verkehrsabgaben Taxes de circulation					Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
					Motorfahrzeugsteuer und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere		
					Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			
								Autres	Total	
Zürich	21 471	8 714	3 307	33 492	34 933	3 269	31 664	614	32 278	65 770
Bern	13 737	9 942	91	23 770	28 005	3 026	24 979	371	25 350	49 120
Luzern	2 480	2 129	503	5 112	7 399	710	6 689	335	7 024	12 136
Uri	320	3 148	2	3 470	507	88	419	37	456	3 926
Schwyz	2 230	5 351	305	7 886	2 154	260	1 894	62	1 956	9 842
Obwalden	2 415	1 977	40	4 432	445	74	371	26	397	4 829
Nidwalden	7 927	531	693	9 151	376	39	337	26	363	9 514
Glarus	9 652	1 615	214	11 481	869	98	771	40	811	12 292
Zug	2 923	1 953	35	4 911	1 320	180	1 140	31	1 171	6 082
Fribourg	1 024	5 017	1 798	7 839	4 356	313	4 043	166	4 209	12 048
Solothurn	1 689	4 390	2 089	8 168	6 873	781	6 092	223	6 315	14 483
Basel-Stadt	–	2 034	118	2 152	6 115	877	5 238	39	5 277	7 429
Basel-Landschaft	9 758	3 611	503	13 872	5 152	684	4 468	100	4 568	18 440
Schaffhausen	2 490	3 224	27	5 741	1 850	171	1 679	31	1 710	7 451
Appenzell A.Rh.	–	1 394	420	1 814	1 275	107	1 168	21	1 189	3 003
Appenzell I.Rh.	–	893	118	1 011	266	19	247	11	258	1 269
St. Gallen	18 494	4 235	219	22 948	9 758	1 243	8 515	222	8 737	31 685
Graubünden	2 257	23 768	1 804	27 829	3 391	440	2 951	75	3 026	30 855
Aargau	5 053	5 463	3 269	13 785	11 291	584	10 707	418	11 125	24 910
Thurgau	3 537	2 884	1 759	8 180	6 148	706	5 442	242	5 684	13 864
Ticino	7 227	11 221	1 269	19 717	7 319	488	6 831	33	6 864	26 581
Vaud	50 091	8 747	3 157	61 995	18 576	1 335	17 241	420	17 661	79 656
Valais	4 241	14 762	12 942	31 945	4 736	341	4 395	105	4 500	36 445
Neuchâtel	780	2 532	–	3 312	5 481	389	5 092	139	5 231	8 543
Genève	3 660	3 629	1 100	8 389	11 620	710	10 910	121	11 031	19 420
Zusammen En tout	173 456	133 164	35 782	342 402	180 215	16 932	163 283	3 908	167 191	509 593

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1961

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1961

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung 1)
Cantons	Construc- tions nouvelles	Améliora- tions et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant 1)
Zürich	14 508	39 196	18 981	2 821	2 268	4 073	81 847	23 505	85
Bern	9 887	27 904	20 240	3 628	669	1 506	63 834	7 598	71
Luzern	495	10 628	4 587	809	126	1 135	17 780	9 234	69
Uri	131	485	135	20	-	2	773	7 912	24
Schwyz	44	2 212	951	128	21	7	3 363	7 697	43
Obwalden	291	1 390	542	66	9	7	2 305	6 593	99
Nidwalden	8	478	183	29	1	-	699	11 868	31
Glarus	313	854	689	111	10	1	1 978	7 381	49
Zug	199	2 202	884	151	48	42	3 526	10 132	66
Fribourg	671	6 940	2 516	342	112	34	10 615	4 842	66
Solothurn	635	5 999	2 946	509	141	186	10 416	6 538	51
Basel-Stadt	54	765	606	144	10	-	1 579	27 799	7
Basel-Landschaft	2 165	5 150	3 423	749	50	10	11 547	10 525	76
Schaffhausen	183	1 966	1 832	371	53	210	4 615	4 855	69
Appenzell A. Rh.	-	689	617	75	8	18	1 407	8 267	29
Appenzell I. Rh.	151	186	185	22	2	25	571	7 997	44
St. Gallen	2 006	11 660	5 406	1 027	116	726	20 941	11 800	61
Graubünden	390	3 065	3 256	504	87	353	7 655	4 910	52
Aargau	2 491	4 134	5 168	1 344	133	347	13 617	5 242	37
Thurgau	263	4 807	2 841	468	45	20	8 444	4 387	50
Ticino	913	14 314	4 582	689	163	538	21 199	16 173	107
Vaud	2 402	16 558	13 360	2 223	659	1 258	36 460	8 197	84
Valais	4 814	8 612	2 780	450	73	105	16 834	9 843	94
Neuchâtel	1 819	3 454	4 777	812	172	1 010	12 044	10 964	80
Genève	463	3 014	5 434	468	85	850	10 314	11 748	39
Zusammen En tout	45 296	176 662	106 921	17 960	5 061	12 463	364 363	9 390	66

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1961

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1961

In 1000 Franken - En 1000 francs

23 Kantone Cantons	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	81	179	260	260	0
Bern	-	16	557	573	43	530
Luzern	-	-	280	280	276	4
Uri	-	-	22	22	22	-
Schwyz	-	3	3	6	6	-
Obwalden	-	-	-	-	-	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	19	19	19	-
Zug	-	-	2	2	-	2
Fribourg	-	-	204	204	-	204
Solothurn	-	18	85	103	9	94
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	0	22	22	4	18
Schaffhausen	-	-	0	0	0	-
Appenzell A. Rh.	-	-	1	1	-	1
Appenzell I. Rh.	-	0	2	2	2	-
St. Gallen	-	3	23	26	23	3
Graubünden	-	-	8	8	4	4
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	0	65	65	65	0
Ticino	-	23	335	358	244	114
Vaud	-	-	3	3	-	3
Valais	-	21	27	48	48	-
Neuchâtel	-	-	-	-	-	-
Genève	-	-	-	-	-	-
Zusammen En tout	-	165	1 837	2 002	1 025	977

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1961

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1961

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	81 847	1 033	-	55	-	8	1 096	82 943
Bern	63 834	43	1	133	431	1 085	1 693	65 527
Luzern	17 780	501	-	-	374	-	875	18 655
Uri	773	-	-	46	-	0	46	819
Schwyz	3 363	306	22	34	-	1	363	3 726
Obwalden	2 305	-	0	34	99	2	135	2 440
Nidwalden	699	566	-	-	42	-	608	1 307
Glarus	1 978	214	-	6	12	0	232	2 210
Zug	3 526	-	-	-	4	-	4	3 530
Fribourg	10 615	1 755	26	29	4	6	1 820	12 435
Solothurn	10 416	2 088	-	6	-	10	2 104	12 520
Basel-Stadt	1 579	-	-	-	-	-	-	1 579
Basel-Landschaft	11 547	486	-	-	-	-	486	12 033
Schaffhausen	4 615	1	-	0	0	-	1	4 616
Appenzell A.Rh.	1 407	360	-	0	7	-	367	1 774
Appenzell I.Rh.	571	118	-	-	11	-	129	700
St. Gallen	20 941	219	-	26	77	-	322	21 263
Graubünden	7 655	1 603	2	4	-	-	1 609	9 264
Aargau	13 617	3 238	-	-	-	-	3 238	16 855
Thurgau	8 444	1 759	-	6	-	-	1 765	10 209
Ticino	21 199	1 266	-	58	11	-	1 335	22 534
Vaud	36 460	3 158	-	71	-	-	3 229	39 689
Valais	16 834	7 520	-	30	-	-	7 550	24 384
Neuchâtel	12 044	-	-	0	-	-	0	12 044
Genève	10 314	1 100	-	-	-	-	1 100	11 414
Zusammen En tout	364 363	27 334	51	538	1 072	1 112	30 107	394 470

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1961

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1961

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emo- luments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions re- çues	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten 1) particu- liers 1)			
Zürich	2 610	14 668	-	55	49	348	4 445	19 565	3	22 178
Bern	253	3 744	1	133	365	11	2 750	7 004	264	7 521
Luzern	75	4 430	-	-	28	-	786	5 244	15	5 334
Uri	3	50	-	46	-	-	20	116	-	119
Schwyz	-	920 ²⁾	22	34	16	4	141	1 137	-	1 137
Obwalden	5	633	-	34	29	12	82	790	1	796
Nidwalden	-	84	-	-	-	-	39	123	-	123
Glarus	-	19	-	6	12	-	93	130	-	130
Zug	-	9	-	-	-	-	62	71	8	79
Fribourg	791	1 004	-	29	10	-	59	1 102	154	2 047
Solothurn	-	113	-	6	1	27	523	670	81	751
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-	35	35	-	35
Basel-Landschaft	-	417	-	-	-	-	994	1 411	43	1 454
Schaffhausen	9	505	-	0	-	-	307	812	3	824
Appenzell A. Rh.	3	-	-	0	2	-	11	13	5	21
Appenzell I. Rh.	-	245 ³⁾	-	-	-	-	55	300	2	302
St. Gallen	-	2 456	-	26	135	132	912	3 661	1	3 662
Graubünden	41	-	-	4	108	2	318	432	13	486
Aargau	35	70	-	-	-	2	296	368	75	478
Thurgau	2	170	-	6	28	-	319	523	12	537
Ticino	167	1 318	2	58	83	139	9 248	10 848	-	11 015
Vaud	45	3 769	-	71	-	22	853	4 715	7	4 767
Valais	-	-	-	30	6	1	926	963	1	964
Neuchâtel	-	1 294	-	0	-	-	570	1 864	14	1 878
Genève	1	1 444	-	-	-	-	117	1 561	-	1 562
Zusammen En tout	4 040	37 362	25	538	872	700	23 961	63 458	702	68 200

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschliesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1961

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1961

26	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserun- gen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signalisa- tion Signalisa- tion routièr	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2) par habitant 2)
100 000 und mehr 1) et plus 1)	14 507	19 085	22 281	3 704	2 858	4 928	67 363	47 707	74
50 000 - 99 999	3 693	10 901	8 453	1 789	273	3 211	28 320	41 832	100
20 000 - 49 999	1 701	5 085	7 024	1 420	318	1 463	17 011	25 580	72
10 000 - 19 999	3 684	22 409	14 483	3 010	608	1 855	46 049	22 441	71
5 000 - 9 999	6 740	24 056	12 773	2 288	371	595	46 823	15 561	71
2 000 - 4 999	7 088	34 685	19 193	2 842	359	334	64 501	7 878	64
1 000 - 1 999	5 339	24 794	11 093	1 449	151	67	42 893	5 326	65
1 - 999	2 543	35 646	11 621	1 458	124	10	51 402	3 485	64
Alle Gemeinden Ensemble	45 296	176 662	106 921	17 960	5 061	12 463	364 363	9 390	70

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bâle
2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

Tabellen für 1962
Tableaux pour l'année 1962

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen ; kantonale Beiträge
für das Strassenwesen 1962 ¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales
pour les routes, en 1962 ¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Construc- tions nou- velles	Verbesse- rungen und Ausbau Amélio- rations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signali- sation Signali- sation routière	Verkehrs- regelung Régle- mentation du trafic	Total Strassen- kosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contri- butions cantonales	Aufwen- dungen insgesamt Total général
Zürich	61 970	25 307	12 026	1 999	601	708	102 611	17 690	120 301
Bern	26 360	20 046	11 863	1 807	541	696	61 313	7 189	68 502
Luzern	-	5 612	1 654	1 029	159	564	9 018	7 521	16 539
Uri	1 027	4 000	1 919	279	41	303	7 569	50	7 619
Schwyz	8 159	4 077	854	358	79	145	13 672	1 016	14 688
Obwalden	1 375	535	435	58	18	78	2 499	870	3 369
Nidwalden	12 093	2 023	340	- 90	33	74	14 473	253	14 726
Glarus	9 480	1 078	1 052	88	4	40	11 742	54	11 796
Zug	2 642	2 766	1 177	206	107	100	6 998	9	7 007
Fribourg	6 345	6 015	2 935	445	54	372	16 166	1 243	17 409
Solothurn	3 572	10 928	2 962	880	288	500	19 130	113	19 243
Basel-Stadt	2 688	4 671	4 628	1 056	843	4 042	17 928	-	17 928
Basel-Landschaft	14 255	5 398	2 654	623	118	400	23 448	296	23 744
Schaffhausen	5 139	464	496	148	84	96	6 427	575	7 002
Appenzell A.Rh.	897	1 913	1 413	236	34	-	4 493	-	4 493
Appenzell I.Rh.	-	799	732	32	-	1	1 564	165	1 729
St. Gallen	23 768	6 719	4 024	612	555	177	35 855	2 817	38 672
Graubünden	27 899	29 683	12 729	1 284	62	622	72 279	-	72 279
Aargau	16 407	11 361	4 544	358	362	366	33 398	69	33 467
Thurgau	7 570	9 214	3 214	333	245	206	20 782	137	20 919
Ticino	33 257	34 420	8 761	700	90	372	77 600	1 015	78 615
Vaud	189 702	23 774	9 993	1 286	419	1 052	226 226	4 692	230 918
Valais	13 954	31 767	9 929	1 258	507	1 150	58 565	-	58 565
Neuchâtel	4 502	2 813	2 356	343	66	600	10 680	1 369	12 049
Genève	18 950	5 660	3 364	895	685	1 870	31 424	1 545	32 969
Zusammen En tout	492 011	251 043	106 054	16 223	5 995	14 534	885 860	48 688	934 548

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1962 - Recettes des cantons pour les routes, en 1962

In 1000 Franken - En 1000 francs

21 Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für Na- tional- strassen Participation de la Con- fédération aux frais de cons- truction des routes nationales	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke Subventions fédérales pour les autres dé- penses occasion- nées par les routes	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten Contribu- tions de communes, de compa- gnies de chemins de fer, de particuliers	Total Beiträge Total des contri- butions reçues	Verkehrsabgaben Taxes de circulation					Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
					Motorfahrzeugsteuer und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere Autres	Total	
					Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			
Zürich	28 204	6 917	1 782	36 903	38 752	3 840	34 912	601	35 513	72 416
Bern	26 484	8 160	83	34 727	31 479	3 496	27 983	323	28 306	63 033
Luzern	1 062	1 333	530	2 925	8 282	854	7 428	353	7 781	10 706
Uri	3 694	3 439	3	7 136	563	118	445	37	482	7 618
Schwyz	4 212	3 741	205	8 158	2 456	321	2 135	63	2 198	10 356
Obwalden	1 323	2 417	–	3 740	520	89	431	26	457	4 197
Nidwalden	12 625	514	330	13 469	433	47	386	27	413	13 882
Glarus	10 077	924	–	11 001	1 084	105	979	41	1 020	12 021
Zug	2 131	1 332	–	3 463	1 861	173	1 688	29	1 717	5 180
Fribourg	4 220	3 537	1 676	9 433	4 839	461	4 378	155	4 533	13 966
Solothurn	4 131	3 362	2 252	9 745	7 613	882	6 731	212	6 943	16 688
Basel-Stadt	33	952	137	1 122	6 674	915	5 759	33	5 792	6 914
Basel-Landschaft	16 587	2 829	579	19 995	5 951	866	5 085	102	5 187	25 182
Schaffhausen	4 366	777	27	5 170	2 066	227	1 839	15	1 854	7 024
Appenzell A.Rh.	–	1 334	572	1 906	1 413	136	1 277	18	1 295	3 201
Appenzell I.Rh.	–	634	54	688	291	18	273	12	285	973
St. Gallen	22 434	4 146	405	26 985	11 126	1 394	9 732	222	9 954	36 939
Graubünden	22 962	25 368	2 686	51 016	4 099	589	3 510	76	3 586	54 602
Aargau	7 852	9 348	3 545	20 745	12 929	630	12 299	429	12 728	33 473
Thurgau	1 553	1 828	1 816	5 197	6 792	763	6 029	241	6 270	11 467
Ticino	35 373	15 789	1 856	53 018	8 641	646	7 995	116	8 111	61 129
Vaud	179 122	7 372	2 093	188 587	21 323	1 576	19 747	431	20 178	208 765
Valais	5 414	13 341	14 507	33 262	5 568	413	5 155	112	5 267	38 529
Neuchâtel	6 283	1 009	–	7 292	6 089	488	5 601	139	5 740	13 032
Genève	15 605	1 009	220	16 834	12 038	873	11 165	115	11 280	28 114
Zusammen En tout	415 747	121 412	35 358	572 517	202 882	19 920	182 962	3 928	186 890	759 407

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1962

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1962

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung 1)
Cantons	Construc- tions nouvelles	Améliora- tions et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant 1)
Zürich	17 191	46 082	22 115	3 641	2 106	4 945	96 080	27 661	96
Bern	7 836	35 097	23 186	3 991	754	1 874	72 738	8 623	80
Luzern	461	14 566	5 237	1 052	189	1 420	22 925	11 601	88
Uri	-	420	158	22	-	2	602	6 219	19
Schwyz	611	4 839	1 199	167	24	9	6 849	15 601	85
Obwalden	1 371	1 940	548	69	4	10	3 942	11 189	167
Nidwalden	293	470	216	24	4	-	1 007	16 839	44
Glarus	469	765	825	130	11	1	2 201	8 068	53
Zug	926	2 481	1 175	199	27	50	4 858	13 608	88
Fribourg	817	6 695	2 746	394	91	28	10 771	4 952	67
Solothurn	835	6 405	3 512	605	150	217	11 724	7 398	56
Basel-Stadt	170	720	927	151	21	-	1 989	34 591	9
Basel-Landschaft	2 119	7 929	4 202	821	65	10	15 146	13 645	94
Schaffhausen	309	2 763	1 993	416	41	236	5 758	6 022	83
Appenzell A. Rh.	-	929	774	131	27	38	1 899	11 041	38
Appenzell I. Rh.	33	474	205	27	10	14	763	10 656	57
St. Gallen	2 782	12 534	7 288	1 199	116	823	24 742	13 783	71
Graubünden	312	4 983	3 885	685	80	423	10 368	6 432	67
Aargau	3 349	5 519	5 583	1 635	136	410	16 632	6 308	44
Thurgau	556	6 163	3 258	493	51	19	10 540	5 523	61
Ticino	2 607	6 073	4 528	832	206	777	15 023	11 554	74
Vaud	6 142	19 852	16 308	3 057	987	1 367	47 713	10 744	103
Valais	6 401	6 904	3 534	540	148	141	17 668	10 320	94
Neuchâtel	1 712	3 042	5 400	1 093	195	1 253	12 695	11 440	82
Genève	529	6 990	5 579	584	68	850	14 600	16 776	53
Zusammen En tout	57 831	204 635	124 381	21 958	5 511	14 917	429 233	11 013	76

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1962

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1962

In 1000 Franken - En 1000 francs

23 Kantone Cantons	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	101	131	232	232	-
Bern	-	8	574	582	47	535
Luzern	-	-	301	301	299	2
Uri	-	-	22	22	22	-
Schwyz	-	-	3	3	3	-
Obwalden	-	14	-	14	14	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	32	32	32	-
Zug	-	0	2	2	-	2
Fribourg	-	1	230	231	-	231
Solothurn	-	15	84	99	8	91
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	-	24	24	3	21
Schaffhausen	-	-	0	0	0	-
Appenzell A. Rh.	-	-	0	0	-	0
Appenzell I. Rh.	-	-	5	5	5	-
St. Gallen	-	-	67	67	64	3
Graubünden	-	-	15	15	9	6
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	-	82	82	82	-
Ticino	-	-	49	49	38	11
Vaud	-	-	-	-	-	-
Valais	-	-	25	25	25	-
Neuchâtel	-	-	0	0	-	0
Genève	-	-	5	5	-	5
Zusammen En tout	-	139	1 651	1 790	883	907

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1962

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1962

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	96 080	1 571	-	72	1	-	1 644	97 724
Bern	72 738	83	-	210	409	-	702	73 440
Luzern	22 925	530	-	- 3	379	-	906	23 831
Uri	602	-	-	2	-	-	2	604
Schwyz	6 849	205	23	30	-	2	260	7 109
Obwalden	3 942	-	-	80	116	-	196	4 138
Nidwalden	1 007	315	-	-	-	-	315	1 322
Glarus	2 201	-	-	-	16	-	16	2 217
Zug	4 858	-	-	4	-	-	4	4 862
Fribourg	10 771	1 676	19	18	28	-	1 741	12 512
Solothurn	11 724	2 252	-	1	-	-	2 253	13 977
Basel-Stadt	1 989	-	-	-	-	-	-	1 989
Basel-Landschaft	15 146	539	-	-	-	-	539	15 685
Schaffhausen	5 758	-	-	-	1	-	1	5 759
Appenzell A.Rh.	1 899	434	-	-	7	-	441	2 340
Appenzell I.Rh.	763	54	-	-	-	-	54	817
St. Gallen	24 742	330	-	38	10	-	378	25 120
Graubünden	10 368	2 685	-	14	-	-	2 699	13 067
Aargau	16 632	3 490	-	-	-	-	3 490	20 122
Thurgau	10 540	1 817	-	2	-	-	1 819	12 359
Ticino	15 023	1 838	-	79	9	-	1 926	16 949
Vaud	47 713	2 093	2	43	-	-	2 138	49 851
Valais	17 668	9 270	-	61	-	-	9 331	26 999
Neuchâtel	12 695	-	-	10	-	-	10	12 705
Genève	14 600	220	-	-	-	-	220	14 820
Zusammen En tout	429 233	29 402	44	661	976	2	31 085	460 318

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1962

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1962

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emo- luments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions re- çues	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten ¹⁾ particu- liers ¹⁾			
Zürich	2 756	17 592	-	72	6	295	4 649	22 614	1	25 371
Bern	295	7 189	-	210	310	13	2 493	10 215	344	10 854
Luzern	80	7 151	-	3	7	2	966	8 123	9	8 212
Uri	2	50	-	2	-	-	1	53	1	56
Schwyz	-	925 ²⁾	23	30	18	-	503	1 499	-	1 499
Obwalden	6	870	-	80	56	-	2	1 008	1	1 015
Nidwalden	-	98	-	-	-	-	20	118	-	118
Glarus	-	17	-	-	2	-	144	163	-	163
Zug	25	9	-	4	-	-	7	20	8	53
Fribourg	956	1 243	-	18	-	-	73	1 334	196	2 486
Solothurn	-	113	-	1	-	10	456	580	107	687
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-	107	107	-	107
Basel-Landschaft	-	296	-	-	-	-	1 091	1 387	41	1 428
Schaffhausen	16	576	-	-	-	-	162	738	5	759
Appenzell A. Rh.	5	-	-	-	-	-	25	25	-	30
Appenzell I. Rh.	-	165 ³⁾	-	-	-	-	46	211	-	211
St. Gallen	1	2 817	-	38	18	1	1 388	4 262	1	4 264
Graubünden	39	-	1	14	96	1	654	766	18	823
Aargau	18	69	-	-	1	34	263	367	29	414
Thurgau	14	137	-	2	24	1	447	611	6	631
Ticino	337	1 015	39	79	147	-	790	2 070	6	2 413
Vaud	66	4 692	-	43	-	5	679	5 419	23	5 508
Valais	7	-	-	61	96	45	484	686	-	693
Neuchâtel	100	1 369	-	10	-	3	480	1 862	60	2 022
Genève	2	1 545	-	-	-	-	85	1 630	-	1 632
Zusammen En tout	4 725	47 938	63	661	781	410	16 015	65 868	856	71 449

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschliesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1962

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1962

26 Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserun- gen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signalisa- tion Signalisa- tion routièr	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2) par habitant 2)
100 000 und mehr 1) et plus 1)	15 435	27 483	25 398	4 589	2 833	5 910	81 648	59 123	90
50 000 - 99 999	2 524	10 360	9 169	2 152	322	3 716	28 243	41 656	100
20 000 - 49 999	1 650	4 528	7 700	1 883	330	1 919	18 010	26 445	76
10 000 - 19 999	7 346	24 824	17 468	3 740	685	2 148	56 211	27 367	86
5 000 - 9 999	9 482	26 239	15 236	2 770	476	662	54 865	18 240	84
2 000 - 4 999	10 787	44 808	23 567	3 435	562	437	83 596	10 138	82
1 000 - 1 999	6 458	27 700	12 920	1 716	164	107	49 065	6 013	74
1 - 999	4 149	38 693	12 923	1 673	139	18	57 595	3 900	72
Alle Gemeinden Ensemble	57 831	204 635	124 381	21 958	5 511	14 917	429 233	11 013	82

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bâle

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

Tabellen für 1963
Tableaux pour l'année 1963

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen ; kantonale Beiträge für das Strassenwesen 1963 ¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales pour les routes, en 1963 ¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Construc- tions nouvelles	Ver- besserungen und Ausbau Améliora- tions et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Administra- tion et sécurité sociale	Verkehrs- signali- sation Signali- sation routière	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total Strassen- kosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contribu- tions cantonales	Aufwen- dungen insgesamt Total général
Zürich	83 579	27 629	18 348	1 816	655	816	132 843	20 022	152 865
Bern	33 819	20 427	18 486	1 923	628	712	75 995	6 270	82 265
Luzern	10 676	5 082	2 332	1 157	196	600	20 043	5 480	25 523
Uri	2 478	4 033	2 705	561	54	332	10 163	50	10 213
Schwyz	17 139	1 421	2 436	490	129	179	21 794	1 338	23 132
Obwalden	1 037	2 278	404	- 19	26	79	3 805	826	4 631
Nidwalden	11 651	2 382	331	- 12	27	81	14 460	372	14 832
Glarus	14 655	871	1 479	85	16	40	17 146	67	17 213
Zug	2 252	4 356	1 555	248	88	100	8 599	9	8 608
Fribourg	11 825	6 315	4 280	490	68	790	23 768	1 959	25 727
Solothurn	10 909	11 559	3 317	955	259	599	27 598	107	27 705
Basel-Stadt	3 838	3 921	4 921	1 115	978	4 685	19 458	-	19 458
Basel-Landschaft	17 743	6 180	3 293	834	395	443	28 888	394	29 282
Schaffhausen	6 608	403	623	209	112	105	8 060	664	8 724
Appenzell A.Rh.	415	3 823	1 655	288	24	-	6 205	-	6 205
Appenzell I.Rh.	-	438	337	39	14	1	829	179	1 008
St. Gallen	37 595	10 892	4 842	517	193	211	54 250	3 683	57 933
Graubünden	36 704	41 135	14 201	1 876	110	786	94 812	-	94 812
Aargau	40 652	15 943	5 341	749	359	289	63 333	78	63 411
Thurgau	7 167	11 589	3 892	452	253	271	23 624	298	23 922
Ticino	53 269	26 449	10 212	983	91	474	91 478	2 060	93 538
Vaud	207 789	49 572	28 902	1 535	422	1 339	289 559	5 711	295 270
Valais	10 181	46 421	11 064	1 725	616	1 300	71 307	-	71 307
Neuchâtel	7 682	2 643	3 079	375	67	564	14 410	1 523	15 933
Genève	40 470	11 453	4 522	1 093	833	2 015	60 386	2 035	62 421
Zusammen En tout	670 133	317 215	152 557	19 484	6 613	16 811	1 182 813	53 125	1 235 938

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1963 - Recettes des cantons pour les routes, en 1963

In 1000 Franken - En 1000 francs

21 Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für Na- tional- strassen Partici- pation de la Con- fédération aux frais de cons- truction des routes nationales	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke Subventions fédérales pour les autres dé- penses occasion- nées par les routes	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten Contribu- tions de communes, de compa- gnies de chemins de fer, de particuliers	Total Beiträge Total des contri- butions reçues	Verkehrsabgaben Taxes de circulation					Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
					Motorfahrzeugsteuer und - gebühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere		
					Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			
Zürich	95 701	12 154	2 692	110 547	40 629	4 213	36 416	589	37 005	147 552
Bern	22 585	9 233	64	31 882	34 759	3 939	30 820	603	31 423	63 305
Luzern	8 991	1 822	254	11 067	9 194	989	8 205	375	8 580	19 647
Uri	2 573	4 696	2	7 271	614	119	495	37	532	7 803
Schwyz	16 894	4 010	89	20 993	2 782	368	2 414	62	2 476	23 469
Obwalden	1 077	2 222	—	3 299	573	137	436	26	462	3 761
Nidwalden	9 819	1 182	453	11 454	473	51	422	27	449	11 903
Glarus	13 408	781	371	14 560	1 178	115	1 063	40	1 103	15 663
Zug	4 622	1 330	—	5 952	2 084	268	1 816	33	1 849	7 801
Fribourg	9 443	5 101	3 036	17 580	5 396	490	4 906	145	5 051	22 631
Solothurn	10 190	3 852	1 391	15 433	8 374	1 087	7 287	203	7 490	22 923
Basel-Stadt	—	1 431	135	1 566	7 072	1 004	6 068	12	6 080	7 646
Basel-Landschaft	12 619	2 179	416	15 214	6 728	1 115	5 613	99	5 712	20 926
Schaffhausen	2 137	1 690	1 661	5 488	2 231	260	1 971	18	1 989	7 477
Appenzell A.Rh.	—	1 494	488	1 982	1 613	135	1 478	16	1 494	3 476
Appenzell I.Rh.	—	695	124	819	328	26	302	14	316	1 135
St. Gallen	35 149	4 368	639	40 156	13 949	1 676	12 273	250	12 523	52 679
Graubünden	41 835	43 132	2 351	87 318	4 693	778	3 915	77	3 992	91 310
Aargau	25 399	5 583	2 472	33 454	14 531	762	13 769	429	14 198	47 652
Thurgau	3 290	3 167	1 747	8 204	7 442	873	6 569	241	6 810	15 014
Ticino	49 118	15 949	438	65 505	9 922	773	9 149	123	9 272	74 777
Vaud	186 751	11 715	2 709	201 175	23 576	1 630	21 946	405	22 351	223 526
Valais	13 564	30 520	14 190	58 274	6 172	499	5 673	121	5 794	64 068
Neuchâtel	2 452	1 470	—	3 922	6 262	595	5 667	138	5 805	9 727
Genève	29 191	1 170	—	30 361	12 723	1 050	11 673	110	11 783	42 144
Zusammen En tout	596 808	170 946	35 722	803 476	223 298	22 952	200 346	4 193	204 539	1008 015

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1963

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1963

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung ¹⁾
Cantons	Construc- tions nouvelles	Améliora- tions et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant ¹⁾
Zürich	8 143	58 063	25 823	4 480	2 568	5 782	104 859	29 869	103
Bern	7 125	39 249	27 896	4 869	691	2 351	82 181	9 715	89
Luzern	1 179	11 651	7 560	1 386	145	1 648	23 569	11 692	88
Uri	14	314	205	28	2	2	565	5 837	17
Schwyz	93	4 598	1 696	212	13	11	6 623	14 964	81
Obwalden	3 243	1 215	790	80	1	12	5 341	14 459	223
Nidwalden	166	624	229	29	2	-	1 050	16 827	44
Glarus	408	1 314	948	141	16	1	2 828	10 239	68
Zug	485	2 951	1 265	237	67	56	5 061	14 113	89
Fribourg	1 042	9 250	3 511	505	104	33	14 445	6 612	89
Solothurn	809	8 517	4 257	757	165	272	14 777	9 276	69
Basel-Stadt	58	793	812	167	14	-	1 844	31 848	8
Basel-Landschaft	1 501	7 435	4 786	1 033	48	11	14 814	13 241	89
Schaffhausen	394	2 649	2 410	495	57	272	6 277	6 450	88
Appenzell A. Rh.	10	1 508	833	130	14	49	2 544	14 791	51
Appenzell I. Rh.	29	777	278	28	2	14	1 128	15 688	84
St. Gallen	2 489	16 273	8 076	1 348	216	1 019	29 421	16 206	83
Graubünden	307	5 223	4 268	809	100	477	11 184	6 893	72
Aargau	2 617	6 796	6 804	1 841	178	569	18 805	7 022	49
Thurgau	1 065	6 805	3 785	579	61	24	12 319	6 433	70
Ticino	2 457	7 949	5 012	948	264	959	17 589	13 246	85
Vaud	10 934	21 898	19 240	3 596	864	1 852	58 384	12 986	122
Valais	8 945	11 208	4 127	631	145	167	25 223	14 314	135
Neuchâtel	1 668	2 973	6 339	1 166	227	1 376	13 749	12 350	88
Genève	1 482	6 490	7 258	631	139	850	16 850	19 348	59
Zusammen En tout	56 663	236 523	148 208	26 126	6 103	17 807	491 430	12 484	85

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1963

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1963

In 1000 Franken - En 1000 francs

23 Kantone Cantons	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	99	145	244	225	19
Bern	-	23	577	600	60	540
Luzern	40	-	299	339	336	3
Uri	-	5	16	21	21	-
Schwyz	-	-	3	3	3	-
Obwalden	-	-	-	-	-	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	35	35	35	-
Zug	-	-	1	1	-	1
Fribourg	-	-	203	203	-	203
Solothurn	-	1	87	88	4	84
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	-	19	19	4	15
Schaffhausen	-	-	1	1	1	-
Appenzell A. Rh.	-	-	-	-	-	-
Appenzell I. Rh.	-	-	3	3	3	-
St. Gallen	-	-	75	75	72	3
Graubünden	-	-	14	14	8	6
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	-	83	83	83	-
Ticino	-	-	94	94	83	11
Vaud	-	-	-	-	-	-
Valais	-	-	-	-	-	-
Neuchâtel	-	-	-	-	-	-
Genève	-	-	-	-	-	-
Zusammen En tout	40	128	1 655	1 823	938	885

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1963

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1963

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	104 859	2 551	-	11	2	-	2 564	107 423
Bern	82 181	64	-	123	297	-	484	82 665
Luzern	23 569	251	-	-	267	-	518	24 087
Uri	565	-	-	3	-	-	3	568
Schwyz	6 623	21	60	61	0	2	144	6 767
Obwalden	5 341	-	-	104	115	-	219	5 560
Nidwalden	1 050	152	-	-	-	-	152	1 202
Glarus	2 828	371	-	8	23	-	402	3 230
Zug	5 061	-	-	1	-	-	1	5 062
Fribourg	14 445	3 031	16	59	34	-	3 140	17 585
Solothurn	14 777	1 391	-	24	-	-	1 415	16 192
Basel-Stadt	1 844	-	-	-	-	-	-	1 844
Basel-Landschaft	14 814	395	-	-	-	-	395	15 209
Schaffhausen	6 277	428	-	0	15	-	443	6 720
Appenzell A.Rh.	2 544	484	-	2	7	-	493	3 037
Appenzell I.Rh.	1 128	125	-	-	-	-	125	1 253
St. Gallen	29 421	598	-	33	52	-	683	30 104
Graubünden	11 184	2 351	3	9	-	-	2 363	13 547
Aargau	18 805	2 406	-	-	-	-	2 406	21 211
Thurgau	12 319	1 747	-	12	-	-	1 759	14 078
Ticino	17 589	371	-	62	0	-	433	18 022
Vaud	58 384	2 709	-	154	-	-	2 863	61 247
Valais	25 223	10 473	-	59	-	-	10 532	35 755
Neuchâtel	13 749	-	-	2	-	-	2	13 751
Genève	16 850	-	-	-	-	-	-	16 850
Zusammen En tout	491 430	29 919	79	727	812	2	31 539	522 969

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1963

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1963

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emo- luments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions reçues	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten ¹⁾ particu- liers ¹⁾			
Zürich	2 548	20 022	-	11	3	381	5 286	25 703	-	28 251
Bern	311	6 270	-	123	338	34	2 801	9 566	387	10 264
Luzern	96	5 481	-	-	2	1	795	6 279	8	6 383
Uri	3	50	-	3	-	-	6	59	1	63
Schwyz	0	1 296 ²⁾	60	60	83	0	276	1 775	0	1 775
Obwalden	7	825	-	104	95	-	50	1 074	31	1 112
Nidwalden	-	106	-	-	-	-	11	117	-	117
Glarus	-	42	-	8	10	1	66	127	0	127
Zug	28	9	-	1	7	-	12	29	8	65
Fribourg	1 172	1 960	-	59	-	-	54	2 073	194	3 439
Solothurn	-	107	-	24	-	0	630	761	119	880
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-	228	228	-	228
Basel-Landschaft	-	394	-	-	-	-	1 110	1 504	50	1 554
Schaffhausen	15	664	-	0	-	6	220	890	6	911
Appenzell A. Rh.	8	-	0	2	-	-	42	44	7	59
Appenzell I. Rh.	-	115 ³⁾	-	-	-	-	35	150	-	150
St. Gallen	17	3 683	-	33	59	213	1 501	5 489	1	5 507
Graubünden	38	-	-	9	94	202	451	756	17	811
Aargau	14	78	-	-	-	48	374	500	189	703
Thurgau	6	298	-	12	16	4	543	873	7	886
Ticino	441	2 060	-	62	280	900	830	4 132	-	4 573
Vaud	84	5 711	-	154	-	2	472	6 339	58	6 481
Valais	91	-	-	60	-	-	632	692	3	786
Neuchâtel	120	1 523	-	2	-	2	500	2 027	98	2 245
Genève	3	2 035	-	-	-	-	62	2 097	-	2 100
Zusammen En tout	5 002	52 729	60	727	987	1 794	16 987	73 284	1 184	79 470

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschliesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1963

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1963

26	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserun- gen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signalisa- tion Signalisa- tion routièr	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2) par habitant ²
100 000 und mehr 1) et plus 1)	8 836	38 559	30 303	5 763	2 981	6 800	93 242	67 323	103
50 000 - 99 999	3 530	11 208	9 762	2 407	439	4 703	32 049	46 179	113
20 000 - 49 999	2 166	6 903	9 346	2 168	407	2 196	23 186	33 702	98
10 000 - 19 999	7 916	24 895	19 932	4 239	821	2 555	60 358	28 949	93
5 000 - 9 999	7 956	28 148	18 232	3 361	543	874	59 114	19 218	90
2 000 - 4 999	14 697	51 777	28 225	4 054	585	539	99 877	11 980	98
1 000 - 1 999	6 765	31 535	15 662	2 059	186	126	56 333	6 861	85
1 - 999	4 796	43 499	16 745	2 075	141	15	67 271	4 518	84
Alle Gemeinden Ensemble	56 663	236 523	148 208	26 126	6 103	17 807	491 430	12 484	94

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bale

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

Tabellen für 1964
Tableaux pour l'année 1964

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen; kantonale Beiträge für das Strassenwesen 1964 ¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales pour les routes, en 1964 ¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Construc- tions nouvelles	Ver- besserungen und Ausbau Améliora- tions et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Administra- tion et sécurité sociale	Verkehrs- signali- sation Signali- sation routière	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total Strassen- kosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contribu- tions cantonales	Aufwen- dungen insgesamt Total général
Zürich	125 756	34 416	19 922	2 852	1 164	1 137	185 247	21 396	206 643
Bern	36 698	22 700	16 412	2 090	634	5 488	84 022	5 927	89 949
Luzern	14 170	7 593	1 910	1 340	331	900	26 244	6 639	32 883
Uri	5 951	3 553	3 189	706	98	373	13 870	50	13 920
Schwyz	20 248	1 196	2 014	549	203	215	24 425	1 168	25 593
Obwalden	2 317	2 544	500	76	36	115	5 588	951	6 539
Nidwalden	12 415	1 603	415	- 41	103	121	14 616	351	14 967
Glarus	12 374	982	1 383	93	7	40	14 879	136	15 015
Zug	3 614	3 975	1 433	253	95	100	9 470	9	9 479
Fribourg	17 989	7 879	3 742	589	129	1 000	31 328	2 368	33 696
Solothurn	40 612	13 753	3 534	1 359	206	554	60 018	107	60 125
Basel-Stadt	4 068	3 685	4 423	1 096	823	5 026	19 121	-	19 121
Basel-Landschaft	25 744	7 628	3 444	872	279	574	38 541	441	38 982
Schaffhausen	5 959	1 029	585	229	58	81	7 941	661	8 602
Appenzell A.Rh.	797	4 682	1 499	308	44	-	7 330	-	7 330
Appenzell I.Rh.	125	344	488	43	10	2	1 012	305	1 317
St. Gallen	51 172	14 722	5 999	502	790	278	73 463	4 378	77 841
Graubünden	60 055	45 261	12 906	1 412	95	872	120 601	-	120 601
Aargau	67 944	19 617	5 688	537	599	377	94 762	186	94 948
Thurgau	11 799	10 491	3 869	464	350	270	27 243	329	27 572
Ticino	89 476	32 336	10 143	1 027	69	505	133 556	2 048	135 604
Vaud	118 829	52 533	21 830	1 439	768	1 672	197 071	4 497	201 568
Valais	20 527	54 807	10 777	2 001	1 390	1 500	91 002	-	91 002
Neuchâtel	3 487	5 176	2 529	445	80	576	12 293	1 590	13 883
Genève	36 725	23 300	5 063	1 121	734	2 170	69 113	11 281	80 394
Zusammen En tout	788 851	375 805	143 697	21 362	9 095	23 946	1 362 756	64 818	1 427 574

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1964 - Recettes des cantons pour les routes, en 1964

In 1000 Franken - En 1000 francs

21 Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für National- strassen Participation de la Con- fédération aux frais de cons- truction des routes nationales	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke Subventions fédérales pour les autres dé- penses occasion- nées par les routes	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten Contribu- tions de communes, de compa- gnies de chemins de fer, de particuliers	Total Beiträge Total des contri- butions reçues	Verkehrsabgaben Taxes de circulation					Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
					Motorfahrzeugsteuem und -gebühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere	Total	
					Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			
Zürich	101 257	10 521	3 539	115 317	47 530	4 769	42 761	577	43 338	158 655
Bern	25 741	12 825	61	38 627	38 011	3 980	34 031	603	34 634	73 261
Luzern	11 888	2 216	393	14 497	9 742	1 087	8 655	384	9 039	23 536
Uri	5 883	6 017	3	11 903	710	120	590	37	627	12 530
Schwyz	17 806	4 846	184	22 836	3 017	375	2 642	62	2 704	25 540
Obwalden	1 988	3 237	36	5 261	627	140	487	26	513	5 774
Nidwalden	12 802	1 610	427	14 839	651	77	574	27	601	15 440
Glarus	11 312	899	59	12 270	1 306	122	1 184	40	1 224	13 494
Zug	813	1 339	–	2 152	2 422	296	2 126	31	2 157	4 309
Fribourg	14 539	5 819	2 439	22 797	6 015	536	5 479	133	5 612	28 409
Solothurn	30 885	3 429	3 406	37 720	9 042	1 241	7 801	211	8 012	45 732
Basel–Stadt	–	1 270	56	1 326	7 507	1 043	6 464	5	6 469	7 795
Basel–Landschaft	10 376	1 685	670	12 731	7 368	1 362	6 006	98	6 104	18 835
Schaffhausen	2 711	1 086	485	4 282	2 435	285	2 150	12	2 162	6 444
Appenzell A.Rh.	–	1 409	452	1 861	1 631	173	1 458	1	1 459	3 320
Appenzell I.Rh.	–	705	50	755	383	46	337	16	353	1 108
St. Gallen	41 838	5 418	1 307	48 563	12 933	1 813	11 120	220	11 340	59 903
Graubünden	52 886	28 995	2 472	84 353	6 624	921	5 703	86	5 789	90 142
Aargau	49 512	7 823	5 621	62 956	16 231	985	15 246	427	15 673	78 629
Thurgau	5 226	4 195	1 384	10 805	8 179	935	7 244	243	7 487	18 292
Ticino	78 081	10 579	3 146	91 806	11 677	767	10 910	61	10 971	102 777
Vaud	105 933	15 190	–	121 123	25 083	2 441	22 642	400	23 042	144 165
Valais	6 852	43 831	26 081	76 764	6 894	551	6 343	128	6 471	83 235
Neuchâtel	1 745	1 533	–	3 278	6 612	642	5 970	136	6 106	9 384
Genève	26 760	2 876	–	29 636	13 127	1 154	11 973	105	12 078	41 714
Zusammen En tout	616 834	179 353	52 271	848 458	245 757	25 861	219 896	4 069	223 965	1072 423

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1964

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1964

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung 1)
Cantons	Construc- tions nouvelles	Amélio- rations et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant 1)
Zürich	13 057	61 825	27 127	5 290	3 358	7 001	117 658	33 164	114
Bern	8 789	48 970	28 241	5 066	1 105	2 927	95 098	11 158	101
Luzern	2 068	23 724	6 818	1 423	164	1 857	36 054	17 350	133
Uri	15	457	204	27	4	2	709	7 013	21
Schwyz	185	5 360	1 382	198	41	9	7 175	15 952	85
Obwalden	1 311	1 186	665	89	8	12	3 271	8 642	134
Nidwalden	229	997	244	30	3	-	1 503	23 744	61
Glarus	205	1 574	948	127	19	1	2 874	10 272	69
Zug	886	4 205	1 337	266	41	66	6 801	18 798	115
Fribourg	3 645	12 008	3 640	498	156	37	19 984	9 114	123
Solothurn	947	11 232	4 128	797	272	264	17 640	11 128	81
Basel-Stadt	228	836	1 021	185	11	-	2 281	38 661	10
Basel-Landschaft	1 568	9 456	5 181	939	82	13	17 239	14 988	100
Schaffhausen	646	3 412	2 420	503	76	286	7 343	7 534	103
Appenzell A. Rh.	-	973	966	168	17	59	2 183	12 692	43
Appenzell I. Rh.	100	1 201	249	37	3	17	1 607	22 166	119
St. Gallen	4 505	17 073	8 349	1 537	261	1 093	32 818	17 341	91
Graubünden	713	7 939	5 064	900	91	621	15 328	9 450	99
Aargau	3 562	10 156	7 431	2 200	333	649	24 331	9 047	62
Thurgau	933	7 411	4 319	653	91	31	13 438	7 007	75
Ticino	1 430	9 173	6 184	1 227	319	1 208	19 541	14 686	90
Vaud	8 137	29 893	19 046	3 636	1 589	2 076	64 377	14 299	134
Valais	10 451	13 707	4 486	687	205	194	29 730	17 032	156
Neuchâtel	1 885	3 225	5 841	1 194	273	1 466	13 884	12 212	87
Genève	4 395	10 929	6 683	622	149	852	23 630	27 101	79
Zusammen En tout	69 890	296 922	151 974	28 299	8 671	20 741	576 497	14 522	98

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1964

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1964

In 1000 Franken - En 1000 francs

23 Kantone Cantons	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	32	168	200	200	-
Bern	-	5	525	530	71	459
Luzern	-	-	306	306	294	12
Uri	-	-	22	22	22	-
Schwyz	-	36	3	39	39	-
Obwalden	-	-	-	-	-	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	38	38	38	-
Zug	-	-	1	1	-	1
Fribourg	-	-	170	170	-	170
Solothurn	-	1	92	93	6	87
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	1	13	14	5	9
Schaffhausen	-	-	1	1	1	-
Appenzell A. Rh.	-	-	0	0	-	0
Appenzell I. Rh.	-	-	4	4	4	-
St. Gallen	-	-	85	85	81	4
Graubünden	-	-	14	14	10	4
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	-	79	79	79	0
Ticino	-	-	114	114	111	3
Vaud	-	-	-	-	-	-
Valais	-	-	2	2	-	2
Neuchâtel	-	-	-	-	-	-
Genève	-	-	-	-	-	-
Zusammen En tout	-	75	1 637	1 712	961	751

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1964

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1964

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	117 658	2 752	-	-	-	-	2 752	120 410
Bern	95 098	61	-	576	288	-	925	96 023
Luzern	36 054	352	-	11	430	-	793	36 847
Uri	709	-	-	1	-	-	1	710
Schwyz	7 175	133	10	79	0	-	222	7 397
Obwalden	3 271	36	-	77	66	-	179	3 450
Nidwalden	1 503	127	-	-	-	-	127	1 630
Glarus	2 874	60	-	-	19	-	79	2 953
Zug	6 801	-	-	2	4	-	6	6 807
Fribourg	19 984	2 439	34	30	67	-	2 570	22 554
Solothurn	17 640	3 406	-	-	-	-	3 406	21 046
Basel-Stadt	2 281	-	-	-	-	-	-	2 281
Basel-Landschaft	17 239	641	-	-	-	-	641	17 880
Schaffhausen	7 343	284	-	1	18	-	303	7 646
Appenzell A.Rh.	2 183	427	-	1	6	-	434	2 617
Appenzell I.Rh.	1 607	50	-	-	-	-	50	1 657
St. Gallen	32 818	698	-	94	23	-	815	33 633
Graubünden	15 328	2 472	4	5	-	-	2 481	17 809
Aargau	24 331	5 289	-	-	-	-	5 289	29 620
Thurgau	13 438	1 384	-	9	-	-	1 393	14 831
Ticino	19 541	2 039	-	9	-	-	2 048	21 589
Vaud	64 377	-	-	23	-	-	23	64 400
Valais	29 730	18 724	-	22	-	-	18 746	48 476
Neuchâtel	13 884	-	-	-	43	-	43	13 927
Genève	23 630	-	-	-	19	-	19	23 649
Zusammen En tout	576 497	41 374	48	940	983	-	43 345	619 842

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1964

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1964

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emo- luments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions requés	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten 1) particu- liers 1)			
Zürich	2 861	21 396	-	-	-	641	6 656	28 693	6	31 560
Bern	424	5 927	-	576	117	66	3 833	10 519	557	11 500
Luzern	598	6 639	-	11	26	0	1 013	7 689	37	8 324
Uri	4	50	-	1	70	-	3	124	-	128
Schwyz	0	1 115 ²⁾	88	78	253	12	157	1 703	1	1 704
Obwalden	6	951	-	77	75	-	139	1 242	4	1 252
Nidwalden	-	178	-	-	3	8	15	204	-	204
Glarus	-	136	-	-	9	-	162	307	8	315
Zug	34	9	-	2	-	-	48	59	-	93
Fribourg	1 195	2 368	-	30	68	50	269	2 785	283	4 263
Solothurn	-	107	-	-	6	0	761	874	127	1 001
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-	69	69	-	69
Basel-Landschaft	0	441	-	-	-	-	1 102	1 543	45	1 588
Schaffhausen	14	661	-	1	-	-	210	872	5	891
Appenzell A. Rh.	7	-	-	1	-	-	60	61	-	68
Appenzell I. Rh.	-	193 ³⁾	-	-	-	-	31	224	-	224
St. Gallen	16	4 378	-	94	0	29	2 448	6 949	5	6 970
Graubünden	52	-	4	6	-	1	619	630	27	709
Aargau	36	182	-	-	-	1	756	939	130	1 105
Thurgau	2	328	-	9	-	9	613	959	4	965
Ticino	475	2 048	-	10	196	7	719	2 980	2	3 457
Vaud	77	4 487	-	23	-	0	773	5 283	116	5 476
Valais	19	-	-	22	-	-	384	406	69	494
Neuchâtel	133	1 590	-	-	-	2	672	2 264	83	2 480
Genève	7	11 282	-	-	-	-	17	11 299	8	11 314
Zusammen En tout	5 960	64 466	92	941	823	826	21 529	88 677	1 517	96 154

1) Einschiesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschiesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1964

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1964

26	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserun- gen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signalisa- tion Signalisa- tion routièr	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2) par habitant 2)
100 000 und mehr 1) et plus 1)	8 634	41 606	31 003	6 561	3 804	8 324	99 932	71 739	110
50 000 - 99 999	5 319	13 353	9 697	2 642	493	4 915	36 419	52 027	129
20 000 - 49 999	3 602	8 860	8 651	2 201	563	2 595	26 472	37 495	112
10 000 - 19 999	7 499	33 433	20 638	4 666	1 385	2 983	70 604	33 620	108
5 000 - 9 999	9 638	32 029	19 125	3 560	1 106	1 031	66 489	22 031	101
2 000 - 4 999	17 815	62 468	29 513	4 345	735	719	115 595	13 477	113
1 000 - 1 999	10 871	46 985	16 344	2 169	391	158	76 918	9 273	117
1 - 999	6 512	58 188	17 003	2 154	194	17	84 068	5 639	104
Alle Gemeinden Ensemble	69 890	296 922	151 974	28 299	8 671	20 741	576 497	14 522	110

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bâle

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bâle

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

Tabellen für 1965
Tableaux pour l'année 1965

Baukosten der Nationalstrassen 1964 und 1965 ¹⁾

Frais de construction des routes nationales, en 1964 et 1965 ¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20a Kantone Cantons	Investitionen Investissements	
	1964	1965
Zürich	125 802	105 114
Bern	30 148	30 779
Luzern	14 179	17 231
Uri	5 797	10 055
Schwyz	19 112	32 684
Obwalden	2 317	1 832
Nidwalden	12 490	15 233
Glarus	12 376	6 079
Zug	3 614	5 283
Fribourg	16 228	10 985
Solothurn	40 681	50 245
Basel-Stadt	63	465
Basel-Landschaft	11 851	30 318
Schaffhausen	3 834	7 538
Appenzell A.Rh.	—	—
Appenzell I.Rh.	—	—
St. Gallen	51 650	47 065
Graubünden	56 369	64 186
Aargau	59 049	70 121
Thurgau	6 076	6 899
Ticino	89 476	106 743
Vaud	118 937	89 382
Valais	8 523	7 455
Neuchâtel	3 511	5 298
Genève	35 248	32 985
Zusammen En tout	727 331	753 975
<p>1) Gemäss den kantonalen Rechnungen Selon les comptes des cantons</p>		

Bau- und Unterhaltskosten für National- und Kantonsstrassen; kantonale Beiträge für das Strassenwesen 1965 ¹⁾

Frais de construction et d'entretien des routes nationales et cantonales, contributions cantonales pour les routes, en 1965 ¹⁾

In 1000 Franken - En 1000 francs

20 Kantone Cantons	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Personalfürsorge Administration et sécurité sociale	Verkehrssignalisation Signalisation routière	Verkehrsregelung Réglementation du trafic	Total Strassenkosten Total des frais	Kantonale Beiträge Contributions cantonales	Aufwendungen insgesamt Total général
Zürich	115 404	25 903	21 358	2 670	890	1 606	167 831	24 795	192 626
Bern	36 441	24 189	20 207	2 696	584	6 245	90 362	6 580	96 942
Luzern	17 216	10 704	3 007	1 512	600	940	33 979	6 537	40 516
Uri	10 172	5 052	2 598	848	78	405	19 153	52	19 205
Schwyz	33 413	2 586	2 438	641	134	222	39 434	1 397	40 831
Obwalden	1 832	3 170	552	16	40	118	5 728	787	6 515
Nidwalden	15 112	2 741	572	1	173	131	18 730	492	19 222
Glarus	6 067	1 392	1 326	114	19	40	8 958	87	9 045
Zug	5 283	4 476	1 860	277	123	100	12 119	9	12 128
Fribourg	11 973	6 681	6 609	758	149	1 110	27 280	3 182	30 462
Solothurn	51 227	13 630	3 989	1 441	293	826	71 406	95	71 501
Basel-Stadt	5 378	7 186	5 140	1 210	1 206	5 327	25 447	—	25 447
Basel-Landschaft	39 332	9 667	3 388	1 038	349	554	54 328	496	54 824
Schaffhausen	10 221	1 288	808	267	86	110	12 780	951	13 731
Appenzell A.Rh.	333	3 743	2 271	282	47	—	6 676	—	6 676
Appenzell I.Rh.	91	487	521	36	11	1	1 147	648	1 795
St. Gallen	46 201	9 873	7 145	593	1 308	302	65 422	4 984	70 406
Graubünden	80 834	19 900	15 440	1 686	175	1 097	119 132	—	119 132
Aargau	82 717	18 250	6 091	457	1 055	560	109 130	97	109 227
Thurgau	12 611	9 100	4 334	556	447	199	27 247	818	28 065
Ticino	106 743	34 193	10 964	1 030	178	560	153 668	2 815	156 483
Vaud	89 371	32 897	23 049	1 753	1 259	1 470	149 799	3 042	152 841
Valais	28 408	56 560	11 490	1 717	1 310	1 650	101 135	—	101 135
Neuchâtel	5 305	5 595	3 615	534	116	636	15 801	1 732	17 533
Genève	34 381	15 820	5 865	1 144	682	2 435	60 327	5 723	66 050
Zusammen En tout	846 066	325 083	164 637	23 277	11 312	26 644	1397 019	65 319	1462 338

1) Gemäss den kantonalen Rechnungen - Selon les comptes des cantons

Einnahmen der Kantone für das Strassenwesen 1965 - Recettes des cantons pour les routes, en 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

21	Kantone Cantons	Kosten- beiträge des Bundes für Na- tional- strassen	Bundes- beiträge für andere Strassen- zwecke	Beiträge von Ge- meinden, Bahnver- waltungen, Privaten	Total Beiträge	Verkehrsabgaben					Einnahmen insgesamt
						Taxes de circulation					
						Motorfahrzeugsteuer und -ge- bühren Impôts sur les véhicules à moteur et émoluments			Andere	Total	
						Brutto- ertrag Produit brut	Bezugs- kosten Frais de perception	Netto- ertrag Produit net			
	Partici- pation de la Con- fédération aux frais de cons- truction des routes nationales	Subventions fédérales pour les autres dé- penses occasion- nées par les routes	Contribu- tions de communes, de compa- gnies de chemins de fer, de particuliers	Total des contri- butions reçues				Autres		Total des recettes	
Zürich	76 336	10 825	4 014	91 175	49 465	5 150	44 315	548	44 863	136 038	
Bern	25 381	11 238	350	36 969	41 144	4 379	36 765	652	37 417	74 386	
Luzern	14 377	6 508	551	21 436	10 864	1 160	9 704	387	10 091	31 527	
Uri	10 065	3 194	4	13 263	760	174	586	37	623	13 886	
Schwyz	29 051	3 318	98	32 467	3 377	419	2 958	59	3 017	35 484	
Obwalden	1 702	3 102	540	5 344	686	137	549	25	574	5 918	
Nidwalden	14 000	1 753	418	16 171	710	89	621	26	647	16 818	
Glarus	5 349	1 035	—	6 384	1 362	118	1 244	40	1 284	7 668	
Zug	4 344	1 452	—	5 796	2 670	364	2 306	31	2 337	8 133	
Fribourg	9 689	7 013	2 403	19 105	6 724	665	6 059	124	6 183	25 288	
Solothurn	36 225	4 232	2 468	42 925	9 761	1 285	8 476	217	8 693	51 618	
Basel-Stadt	370	1 099	101	1 570	8 018	1 104	6 914	— 11	6 903	8 473	
Basel-Landschaft	25 467	2 280	753	28 500	8 088	1 353	6 735	100	6 835	35 335	
Schaffhausen	5 599	1 421	828	7 848	2 674	380	2 294	46	2 340	10 188	
Appenzell A.Rh.	—	1 469	577	2 046	1 705	195	1 510	— 7	1 503	3 549	
Appenzell I.Rh.	—	598	82	680	464	50	414	17	431	1 111	
St. Gallen	40 426	5 543	787	46 756	14 625	2 146	12 479	277	12 756	59 512	
Graubünden	63 880	40 601	4 025	108 506	6 417	960	5 457	78	5 535	114 041	
Aargau	58 885	8 235	4 915	72 035	17 825	1 098	16 727	421	17 148	89 183	
Thurgau	5 975	7 780	1 782	15 537	8 854	1 047	7 807	239	8 046	23 583	
Ticino	98 204	10 138	5 262	113 604	11 063	830	10 233	46	10 279	123 883	
Vaud	76 962	16 988	—	93 950	26 552	2 618	23 934	380	24 314	118 264	
Valais	8 261	32 331	31 301	71 893	7 311	597	6 714	134	6 848	78 741	
Neuchâtel	3 243	3 412	—	6 655	7 219	688	6 531	136	6 667	13 322	
Genève	25 401	3 551	—	28 952	13 532	1 226	12 306	110	12 416	41 368	
Zusammen En tout	639 192	189 116	61 259	889 567	261 870	28 232	233 638	4 112	237 750	1127 317	

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Kantonen 1965

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par cantons, en 1965

22	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Kantone	Neubauten	Ver- besserungen und Ausbau	Unterhalt	Verwaltung und Perso- nalfürsorge	Verkehrs- signali- sation	Verkehrs- regelung		pro km Länge	pro Kopf der Wohn- bevölke- rung ¹⁾
Cantons	Construc- tions nouvelles	Amélio- rations et corrections	Entretien	Administra- tion et sécurité sociale	Signali- sation routière	Réglemen- tation du trafic	Total	au km	par habitant ¹⁾
Zürich	15 325	63 279	29 720	6 426	3 752	7 176	125 678	35 366	120
Bern	8 616	53 894	33 477	5 810	1 288	3 167	106 252	12 213	111
Luzern	1 462	19 905	8 102	1 552	184	1 944	33 149	16 451	121
Uri	-	1 228	244	33	15	3	1 523	18 505	46
Schwyz	283	5 330	1 987	262	41	25	7 928	18 259	94
Obwalden	613	1 768	816	109	8	20	3 334	9 233	133
Nidwalden	52	1 211	375	40	3	-	1 681	24 292	67
Glarus	39	1 202	989	151	13	1	2 395	8 668	57
Zug	566	2 995	1 603	294	74	88	5 620	15 508	92
Fribourg	1 624	15 559	4 206	595	157	65	22 206	9 880	136
Solothurn	1 502	12 739	5 017	879	356	354	20 847	13 040	95
Basel-Stadt	602	1 597	871	210	12	-	3 292	55 328	14
Basel-Landschaft	2 739	10 021	5 641	1 144	84	16	19 645	16 834	110
Schaffhausen	1 233	4 172	2 882	544	80	322	9 233	9 464	128
Appenzell A. Rh.	-	1 196	1 145	184	27	63	2 615	14 892	52
Appenzell I. Rh.	-	1 143	251	37	3	19	1 453	20 125	108
St. Gallen	7 372	17 636	10 149	1 804	343	1 137	38 441	20 077	106
Graubünden	802	8 556	5 837	1 045	167	719	17 126	9 989	110
Aargau	4 768	13 542	8 370	2 477	263	731	30 151	11 108	76
Thurgau	292	7 920	4 902	674	96	32	13 916	7 145	76
Ticino	1 436	10 807	6 626	1 378	408	1 424	22 079	15 784	100
Vaud	6 033	26 430	21 338	4 058	1 172	2 427	61 458	13 589	126
Valais	10 035	12 627	5 032	773	208	245	28 920	15 934	151
Neuchâtel	1 652	2 949	6 828	1 316	282	1 593	14 620	13 386	91
Genève	1 880	11 793	7 329	629	202	3 621	25 454	29 037	84
Zusammen En tout	68 926	309 499	173 737	32 424	9 238	25 192	619 016	15 419	104

1) Geschätzte mittlere Wohnbevölkerung - Population résidente moyenne (selon estimation)

Geldwerte Leistungen für Gemeindestrassen nach Kantonen 1965

Prestations appréciables en argent pour les routes communales, par cantons, en 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

23	Leistungen nach Verwendungszwecken Prestations selon l'affectation				Davon geleistet durch Dont fournies par les	
Kantone Cantons	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserungen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Total	Gemeinden und Korporationen Communes et autres collectivités de droit public	Private Particuliers
Zürich	-	17	86	103	103	-
Bern	7	25	548	580	73	507
Luzern	-	2	7	9	3	6
Uri	-	1	14	15	14	1
Schwyz	-	-	9	9	9	-
Obwalden	-	-	-	-	-	-
Nidwalden	-	-	-	-	-	-
Glarus	-	-	32	32	30	2
Zug	-	-	4	4	2	2
Fribourg	-	-	190	190	-	190
Solothurn	-	1	78	79	6	73
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-
Basel-Landschaft	-	1	10	11	3	8
Schaffhausen	-	-	1	1	1	-
Appenzell A. Rh.	-	-	0	0	-	0
Appenzell I. Rh.	-	-	-	-	-	-
St. Gallen	-	-	74	74	71	3
Graubünden	-	2	12	14	12	2
Aargau	-	-	-	-	-	-
Thurgau	-	-	87	87	87	-
Ticino	-	-	103	103	103	-
Vaud	-	-	2	2	-	2
Valais	-	12	-	12	-	12
Neuchâtel	-	-	-	-	-	-
Genève	-	-	-	-	-	-
Zusammen En tout	7	61	1 257	1 325	517	808

Beiträge der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1965

Contributions communales pour les routes, par cantons, en 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

24 Kantone Cantons	Kosten der Gemeinde- strassen Dépenses pour les routes communales	Beiträge an - Contributions aux					Total Beiträge Total des contributions versées	Aufwen- dungen insgesamt Total des dépenses
		Kantone 1) cantons 1)	Bezirke districts	Gemeinden communes	Korporationen autres collectivités de droit public	Private particuliers		
Zürich	125 678	3 301	-	56	-	-	3 357	129 035
Bern	106 252	20	-	71	433	-	524	106 776
Luzern	33 149	548	-	61	617	-	1 226	34 375
Uri	1 523	-	-	7	-	-	7	1 530
Schwyz	7 928	95	49	88	3	-	235	8 163
Obwalden	3 334	70	-	4	157	-	231	3 565
Nidwalden	1 681	313	-	-	50	-	363	2 044
Glarus	2 395	-	-	6	15	-	21	2 416
Zug	5 620	-	-	-	4	-	4	5 624
Fribourg	22 206	2 403	8	141	5	-	2 557	24 763
Solothurn	20 847	2 468	-	-	-	-	2 468	23 315
Basel-Stadt	3 292	-	-	-	-	-	-	3 292
Basel-Landschaft	19 645	720	-	-	-	-	720	20 365
Schaffhausen	9 233	819	-	2	-	-	821	10 054
Appenzell A.Rh.	2 615	539	-	-	18	-	557	3 172
Appenzell I.Rh.	1 453	82	-	-	-	-	82	1 535
St. Gallen	38 441	431	-	101	26	-	558	38 999
Graubünden	17 126	3 725	-	10	8	-	3 743	20 869
Aargau	30 151	4 915	-	-	-	-	4 915	35 066
Thurgau	13 916	1 781	-	11	-	-	1 792	15 708
Ticino	22 079	4 309	-	83	11	-	4 403	26 482
Vaud	61 458	-	-	19	-	-	19	61 477
Valais	28 920	23 181	-	131	-	-	23 312	52 232
Neuchâtel	14 620	-	-	-	-	-	-	14 620
Genève	25 454	-	-	-	96	-	96	25 550
Zusammen En tout	619 016	49 720	57	791	1 443	-	52 011	671 027

1) Einschliesslich Beiträge von Korporationen - Y compris les contributions d'autres collectivités de droit public

Einnahmen der Gemeinden für das Strassenwesen nach Kantonen 1965

Recettes des communes pour les routes, par cantons, en 1965

In 1000 Franken - En 1000 francs

25 Kantone Cantons	Gebühren Emoluments	Beiträge von - Contributions des						Total Beiträge Total des contribu- tions re- çues	Andere Ein- nahmen Autres recettes	Ein- nahmen insgesamt Total des recettes
		Kantonen cantons	Bezirken districts	Gemeinden communes	Korpo- rationen autres collecti- vités de droit public	Bahnver- waltungen adminis- trations de chemins de fer	Privaten 1) particu- liers 1)			
Zürich	3 261	24 795	-	56	-	414	8 309	33 574	2	36 837
Bern	424	6 580	-	71	93	46	3 331	10 121	608	11 153
Luzern	147	6 537	-	61	7	0	1 044	7 649	13	7 809
Uri	4	52	-	7	-	-	19	78	-	82
Schwyz	0	1 346 ²⁾	49	89	34	1	136	1 655	0	1 655
Obwalden	10	787	-	4	5	-	4	800	-	810
Nidwalden	-	179	-	-	-	-	159	338	-	338
Glarus	-	87	-	6	11	1	108	213	3	216
Zug	31	9	-	-	-	-	85	94	9	134
Fribourg	1 332	3 182	-	141	75	-	556	3 954	305	5 591
Solothurn	-	95	-	-	-	400	892	1 387	162	1 549
Basel-Stadt	-	-	-	-	-	-	493	493	-	493
Basel-Landschaft	-	495	-	-	-	800	1 437	2 732	54	2 786
Schaffhausen	15	951	-	2	-	120	604	1 677	6	1 698
Appenzell A. Rh.	3	-	-	-	-	-	86	86	-	89
Appenzell I. Rh.	-	333 ³⁾	-	-	-	-	37	370	-	370
St. Gallen	8	4 984	-	100	316	80	3 305	8 785	1	8 794
Graubünden	60	-	-	10	1	15	1 062	1 088	30	1 178
Aargau	12	97	-	-	-	0	733	830	59	901
Thurgau	1	818	-	11	18	1	531	1 379	12	1 392
Ticino	428	2 815	-	83	192	2	1 064	4 156	3	4 587
Vaud	57	3 043	-	19	-	1	795	3 858	167	4 082
Valais	108	-	-	131	-	-	815	946	22	1 076
Neuchâtel	277	1 732	-	-	-	3	614	2 349	4	2 630
Genève	9	5 723	-	-	-	-	13	5 736	-	5 745
Zusammen En tout	6 187	64 640	49	791	752	1 884	26 232	94 348	1 460	101 995

1) Einschliesslich Beiträge der PTT-Verwaltung - Y compris les contributions de l'administration des PTT

2) Einschliesslich Beiträge an Bezirke - Y compris les contributions aux districts

3) Beiträge an Bezirke - Contributions aux districts

Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen nach Gemeindegruppen 1965

Frais de construction et d'entretien des routes communales, par groupes de communes, en 1965

26	Ausgaben in 1000 Franken - Dépenses en 1000 francs							Ausgaben in Franken Dépenses en francs	
Gemeinden mit ... Einwohnern Communes de ... habitants	Neubauten Constructions nouvelles	Verbesserun- gen und Ausbau Améliorations et corrections	Unterhalt Entretien	Verwaltung und Perso- nalfürsorge Adminis- tration et sécurité sociale	Verkehrs- signalisa- tion Signalisa- tion routière	Verkehrs- regelung Réglemen- tation du trafic	Total	pro km Länge au km	pro Kopf der Wohnbe- völkerung 2) par habitant 2)
100 000 und mehr ¹⁾ et plus ¹⁾	8 286	41 373	34 446	7 620	4 283	11 113	107 121	76 569	118
50 000 - 99 999	4 135	14 921	10 655	2 749	681	5 298	38 439	54 063	136
20 000 - 49 999	2 352	7 854	10 109	2 476	566	2 889	26 246	37 019	111
10 000 - 19 999	11 700	34 801	22 894	5 243	1 340	3 249	79 227	37 196	121
5 000 - 9 999	15 640	31 352	22 775	4 301	864	1 319	76 251	24 573	116
2 000 - 4 999	14 648	64 682	34 229	5 086	881	1 014	120 540	13 752	118
1 000 - 1 999	7 665	53 289	19 270	2 543	361	251	83 379	10 032	126
1 - 999	4 500	61 227	19 359	2 406	262	59	87 813	5 819	109
Alle Gemeinden Ensemble	68 926	309 499	173 737	32 424	9 238	25 192	619 016	15 419	119

1) Ohne Stadt Basel - Sans la ville de Bale

2) Volkszählung 1960 - Recensement de la population de 1960

