Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Bundesamt für Statistik BFS

Medienmitteilung

27.10.2006

Kosten und Nutzen des Landverkehrs erstmals in einer Gesamtsicht

Der Strassen- und Schienenverkehr generiert vielfältigen Nutzen für die Individuen und die Wirtschaft; er verursacht aber auch Kosten für die Verkehrsteilnehmenden und die öffentliche Hand. Eine umfassende Analyse der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Statistik (BFS) ermöglicht zum ersten Mal eine Gesamtsicht der Kosten und des Nutzen des Landverkehrs und dessen Finanzierung. Diese Gesamtsicht bestätigt die Verkehrspolitik der Schweiz.

Kosten, Nutzen und Finanzierung des Verkehrs stossen auf breites Interesse. ARE und BFS präsentieren aus diesem Grund erstmals eine Gesamtsicht zu diesem Thema. Diese besteht aus einer Studie zur Quantifizierung des Verkehrsnutzens und dessen volkswirtschaftlicher Bedeutung (Basisjahr 2001), sowie einer Transportrechnung für den Strassen- und Schienenverkehr und dessen Finanzierung (Basisjahr 2003).

Grosser Nutzen und bedeutend für die Volkwirtschaft…
Der Verkehr ist ein bedeutender Wirtschaftssektor: Strasse und Schiene erwirtschaften gemeinsam jährlich eine Wertschöpfung von rund 52 Milliarden Franken (12 % des BIP) und schaffen Arbeitsplätze für 263'000 Personen oder 7,8 % aller Beschäftigten. Verkehrsinfrastrukturen sind Teil des volkwirtschaftlichen Kapitals und wichtige Vorleistungen für das Wirtschaftswachstum. Ihr jährlicher Wachstumsbeitrag wird bis maximal 2,6 Milliarden Franken geschätzt.

…führt aber auch zu Kosten
Im Stichjahr 2003 betrugen die Gesamtkosten für die Strasse rund 65 Milliarden und für die Schiene rund 10 Milliarden Franken. Eingerechnet sind die Kosten für die Verkehrsmittel (Kauf und Betrieb), die Infrastruktur (Bau, Betrieb und Unterhalt), die Unfall- und Sicherheitskosten (Versicherungen, Polizei, Gerichte, usw.) sowie die

Umweltkosten (Luftverschmutzung, Lärm, Klima, Natur und Landschaft, usw.). Die Kostenstruktur für Strasse und Schiene ist unterschiedlich: Bei beiden Verkehrsträgern sind die Anschaffung und der Betrieb der Verkehrsmittel der mit Abstand wichtigste Kostenbereich (Strasse: 66 %, Schiene: 53 %). Die weiteren Kosten verteilen sich bei der Strasse auf Unfall- und Umweltkosten (23 %) gefolgt von den Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (11 %). Im Vergleich zur Strasse hat die Schiene grössere Infrastrukturkosten (42 %) und relativ tiefe Umwelt- und Unfallkosten (5 %).

Finanzierung und Kostendeckung

Die Verkehrsfinanzierung ist historisch gewachsen und unterschiedlich für privaten und öffentlichen Verkehr. Beim Individualverkehr sind die Verkehrsmittel eigenfinanziert. Die Infrastrukturen werden von der öffentlichen Hand weitgehend mit zweckgebundenen Erträgen (Mineralölsteuer, Autobahnvignette, Motorfahrzeugsteuern) und Steuergeldern bezahlt. Der öffentliche Verkehr wird von den Transportunternehmungen betrieben. Diese finanzieren sich aus ihren Erträgen und Beiträgen der öffentlichen Hand für bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen (Service Public) sowie für die Infrastruktur. Insgesamt decken aber beide Verkehrsträger ihre Kosten mit anrechenbaren Abgaben nicht vollständig. Die Strasse erreicht einen Kostendeckungsgrad von über 90 %. Die Schiene erreicht eine ähnliche Grössenordnung, wenn man die Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen als Erträge anrechnet. Ungedeckt sind Umwelt- und Unfallkosten, beim Strassenverkehr in der Grössenordnung von jährlich 5–6 Milliarden und beim Schienenverkehr von rund 400 Millionen Franken. Diese externen Kosten werden nicht vom Verkehr bezahlt. Sie belasten die öffentliche Hand und Dritte. Seit der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Jahr 2005 deckt der Schwerverkehr seine Kosten praktisch vollständig.

Bestätigung der Schweizer Verkehrspolitik

Die Gesamtschau bestätigt im Wesentlichen die Verkehrspolitik der Schweiz:

- Investitionen der öffentlichen Hand in Verkehrsinfrastrukturen sind wichtige Vorleistungen für das Wirtschaftswachstum. Mit dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) und dem vor kurzem vom Parlament beschlossenen Infrastrukturfonds verfügt die Schweiz über gute Instrumente für ein stetige Finanzierung und eine langfristige Sicherung der erforderlichen Mittel.
- Strasse und Schiene verfügen aufgrund ihrer Kostenstrukturen über unterschiedliche Einsatzfelder. Die Verkehrspolitik basiert auf einem gesamtheitlichen Ansatz, welcher die Verkehrsträger entsprechend ihren ökonomischen, sozialen und

ökologischen Vor- und Nachteilen einsetzt. Die Strasse weist in der Fläche eine wichtige Erschliessungsfunktion auf. Die Schiene spielt dort ihre Stärken aus, wo grosse Verkehrsströme und grosse Nachfrage bestehen, vor allem in der Verbindung von grossen Zentren und beim Agglomerationsverkehr. Im Transitverkehr stellt sie zudem eine umweltfreundliche und ressourcenschonende Alternative dar.

Die Analyse zeigt, dass der Gesamtnutzen des Verkehrs seine Kosten übersteigt. Das ist in einer marktwirtschaftlich orientierten Gesellschaft nicht überraschend. Massgebend für Investitionsentscheide zu künftigen Ausbauten der Strassen- und Schienennetze sind allerdings nicht die Gesamtkosten und -nutzen des Verkehrs, sondern die Zusatzkosten und der -nutzen des jeweiligen Projekts.

Kontakt

Christian Albrecht, Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Leiter Sektion Verkehrspolitik
Tel. +41 (0)31 322 55 57

Jean-Marc Pittet, Bundesamt für Statistik BFS
Sektion Verkehr
Tel. +41 (0)32 713 62 12

Faktenblätter

- Die Nutzen des Verkehrs
- Die Transportrechnung
- Übersicht Externe Verkehrskosten