



Bild: zvg

95 Prozent der Verkehrsteilnehmer sind auf den Strassen unterwegs.

## Die Bedeutung des Strassenverkehrs in der Schweiz

# Hohe Wertschöpfung

Schon die Römer wussten es: «Wohlstand kommt auf guten Strassen.» Gute Verkehrsverbindungen sind für die Entwicklung einer Volkswirtschaft eine der Grundvoraussetzungen. Der Verkehr stiftet der Wirtschaft und der Gesellschaft einen enorm hohen Nutzen. Ohne Verkehr würde die heutige arbeitsteilige Gesellschaft überhaupt nicht funktionieren und ohne Verkehr wäre der individuelle Entfaltungsspielraum jedes Einzelnen drastisch eingeschränkt.

Von Hans Koller \*

Die direkte Wertschöpfung im Strassen- und Schienenverkehr belief sich gemäss aktuellsten verfügbaren Zahlen im Jahr 2001 auf knapp 33 Milliarden Franken. Wird die indirekte Wertschöpfung – die Produktion der Vorleistungen wie zum Beispiel von Versicherungen und Garagen – einbezogen, so ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung von rund 52 Milliarden Franken, was zwölf Prozent des Bruttoinlandsprodukts entspricht. Davon entfallen 46 Milliarden Franken auf den Strassenverkehr und sechs Milliarden Franken auf den Schienenverkehr (Bundesamt für Raumentwicklung

ARE / Bundesamt für Strassen ASTRA 2006). Die Wertschöpfung des Strassenverkehrs ist somit mehr als sieben Mal höher als jene des Schienenverkehrs. Am meisten trägt der nicht gewerbliche Personenverkehr bei, der selber den Hauptanteil des Privatverkehrs ausmacht. Der Strassenverkehr ist aus volkswirtschaftlicher Sicht, also bezüglich Wertschöpfung und Beschäftigung, der wichtigste Verkehrsträger in der Schweiz und liegt weit vor dem Bahnverkehr und deutlich vor der Schiff- und Luftfahrt (vgl. *Die Volkswirtschaft 3/2008*).

80 Prozent der Verkehrsleistungen in der Schweiz finden auf der Strasse statt, 20 Prozent auf der Schiene (Bundesamt für Statistik BFS). Unser Land hat in den letzten fünf Jahrzehnten grosse Anstrengungen unternommen, das Verkehrssystem für individuelle und kollektive Verkehrsmittel den Bedürfnissen einer sich rasch entwickelnden Gesellschaft und Wirtschaft anzupassen. Spätestens seit den frühen 1980er-Jahren konzentriert sich die eidgenössische Verkehrspolitik auf die Förderung des kollektiven Schienenverkehrs. Während die Investitionen in die Strassen-

infrastruktur pro 100 zurückgelegte Leistungskilometer seit 1970 in etwa konstant bei rund 2,50 Franken geblieben sind, sind jene für die Schieneninfrastruktur ab 1980 förmlich explodiert. Im Jahr 2006 lagen sie knapp unter 16 Franken und im Jahr 2007 bei rund 13,50 Franken. Zu diesem markanten Anstieg tragen zu einem guten Teil auch die Investitionen in die Eisenbahngrossprojekte, wie zum Beispiel die Bahn 2000 oder die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat), bei.

Der Erfolg dieser Fokussierung auf den Schienenverkehr ist fraglich: Trotz intensiver Bemühungen der staatlichen Verkehrslenkung und -beeinflussung in den letzten 30 Jahren hat sich an der Zusammensetzung der Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger, dem sogenannten Modalsplit, bisher wenig verändert. Beim Personenverkehr konnte zwar – Bahn 2000 sei Dank – ein Wachstumsschub zugunsten der Bahnen bewirkt und damit verhindert werden, dass sich das Verhältnis nicht noch weiter zuungunsten des Schienenverkehrs entwickelt hat. Beim Güterverkehr hingegen ist der faktische Zusammenbruch des Bahntransports in der Fläche nicht verhindert worden.

### Sowohl im Personenverkehr...

Gemessen an den Verkehrsleistungen in Personenkilometer konnte um die Jahrtausendwende mit der Eröffnung der Bahn 2000 der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seither wächst der Schienenverkehr jährlich um durchschnittlich knapp fünf Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 1,3 Prozent ansteigt. Der Modalsplit zwischen Strasse und Schiene liegt derzeit bei 86 zu 14. Das heisst, 14 Prozent der Fahrleistungen im Personenverkehr werden auf der Schiene zurückgelegt, während der Strassenverkehr einen Anteil von rund 86 Prozent an den gefahrenen Personenkilometern aufweist. (Zum Strassenverkehr gehören mit 76 Prozent der motorisierte Individualverkehr, der Langsamverkehr mit sechs Prozent und der öffentliche Verkehr auf der Strasse mit vier Prozent).

Hinsichtlich der beförderten Personen beträgt der Anteil des Schienenverkehrs bescheidene fünf Prozent, während 95 Prozent der Verkehrsteilnehmer sich auf der Strasse fortbewegen (ohne Einbezug des Langsamverkehrs). Der Anteil des öffentlichen Strassenverkehrs beträgt gemessen an der Anzahl beförderter Personen 16 Prozent.

### ...als auch im Güterverkehr

Auf Schweizer Strassen wird im Güterverkehr mit rund 360 Millionen Tonnen fünfmal mehr

befördert als auf der Schiene (Zahlen bis 2006 des BFS). Der Bahngüterverkehr erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken, dafür vermehrt in der Fläche eingesetzt wird. Seit dem Jahr 2000 nimmt die beförderte Tonnage pro Jahr auf der Schiene um 2,1 Prozent und auf der Strasse um 1,8 Prozent zu.

Unter Berücksichtigung der Wegstrecke der beförderten Güter hat sich der Anteil des Strassentransports am Güterverkehr gegenüber jenem des Schienentransports bis 1990 kontinuierlich gesteigert, seither pendelt er zwischen 55 und 60 Prozent der Gesamttransportleistungen. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per 1. Januar 1995 und deren schrittweise, massive Erhöhung in den Jahren 2000, 2001, 2005 und 2008 sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik vermochten sich nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken. Der Güterverkehr nimmt seit dem Jahr 2000 gesamthaft im Durchschnitt pro Jahr um 2,6 Prozent zu: auf der Strasse um 3,1 Prozent, auf der Schiene lediglich um 2,1 Prozent.

Die Bedeutung des internationalen Schwerververkehrs ist mit einem Anteil von 26 Prozent im Jahr 2007 gegenüber 21 Prozent im Jahr 1993 grösser geworden. Die ausländischen Fahrzeuge haben zwischen 1993 und 2007 um 43 Prozent zugelegt.

### Beschränkte Wirkung der Verkehrsinfrastrukturpolitik

Die Verkehrszahlen von Strasse und Schiene manifestieren zweierlei:

■ Das Vermögen von Staat und Politik, die Marktkräfte in der Mobilität zu beeinflussen oder zu bremsen, sind begrenzt. Wer Verkehrsleistungen abseits der Verkehrsnachfrage produziert, kommt auf keinen grünen Zweig. Entsprechend ist eine Verkehrspolitik, die sich um die Verkehrsnachfrage focht, früher oder später zum Scheitern verurteilt.

■ Die milliardenschwere Subventionierung und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere jene der Schiene, vermögen unsere Verkehrsbedürfnisse in der Zukunft allein nicht zu befriedigen. Wenn das jährliche Wachstum der Verkehrsnachfrage von einem Prozent (die Experten gehen von 1,5 bis 2 Prozent aus) ausschliess-

lich vom Schienenverkehr übernommen werden sollte, müsste sich die Kapazität der Bahnen in den nächsten zwölf Jahren verdoppeln. Dies sind unrealistische Perspektiven. Ein massgeblicher Anteil des künftigen Verkehrswachstums wird also weiterhin auf die Strasse drängen und dort, sollen nicht Gegenmassnahmen ergriffen werden, für zusätzliche Staus sorgen.

### Strassenverkehr als volkswirtschaftlicher Motor

Die Verkehrsmittel im Allgemeinen und der Strassenverkehr im Besonderen ermöglichen den raschen und sicheren Austausch von Informationen, Waren und Arbeitskräften. Dadurch werden schlanke, effiziente und zeitoptimierte Betriebsabläufe begünstigt. Der Perimeter für die Erschliessung neuer Absatz- und Beschaffungsmärkte sowie für die Rekrutierung von Arbeitskräften wird erweitert. Eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur senkt die Transaktionskosten für alle Wirtschaftsteilnehmer erheblich.

Hingegen führen grossflächige Störungen oder gar Zusammenbrüche der Infrastruktur zwangsläufig zu Stockungen und Produktionsausfällen in allen Branchen und Unternehmen. In erster Linie gilt es, direkte Reibungsverluste im grenzüberschreitenden Warenverkehr zu beseitigen beziehungsweise zu vermeiden (vgl. *Die Volkswirtschaft 3/2008*). Versorgungsengpässe aufgrund von Infrastrukturstörungen, vor allem im Strassenverkehr, stellen eine ernsthafte Gefahr für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Als bedeutende Wirtschaftsnation, aber auch als Transitland in der Mitte des erweiterten Europas ist die Schweiz in besonderer Masse gefordert, die Qualität und Effizienz des Verkehrssystems zur Stärkung der Wirtschaft und zur Unterstützung des Strukturwandels nachhaltig zu erhöhen. Hierfür sind bedarfs- und leistungsgerechte Verkehrswege, -netze und -knoten erforderlich. Der Bund hat in einer eigenen Studie über die Nutzenwirkungen des Verkehrs festgestellt, dass beim Strassenverkehr pro investierten Franken eine fünffach höhere Wertschöpfung als beim Schienenverkehr resultiert (ARE/ASTRA 2006). Es ist an den verantwortungsbewussten Politikern, daraus die längst überfälligen Schlüsse zu ziehen: Dem faktischen Baustopp für Strassen ist endlich ein Ende zu setzen und somit dem Strassenverkehr eine seiner wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung angemessene Entwicklung zu ermöglichen. ■

\*Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz