

Aktuelle Studien zu den Nutzen des Verkehrs und Transportkostenrechnung

Mehr Nutzen als Kosten

Bern, 02.03.2007 – Aktuelle wissenschaftliche Studien des Bundes betreffend die Kosten und Nutzen des Verkehrs haben es endlich an den Tag gebracht: Der Verkehr deckt nicht nur alle seine Kosten, sondern bewirkt darüber hinaus einen grossen Nutzen für die Schweizer Volkswirtschaft.

Im vergangenen Oktober haben die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Strassen (Astra) der breiten Öffentlichkeit die wissenschaftlichen Studien über die Nutzenwirkungen des Verkehrs präsentiert. Diese Studien belegen: Wenn die **Konsumentenrente** – d.h. die Ersparnis an Zeit und Geld für die Verkehrsteilnehmenden aufgrund des Ausbaus von Verkehrsinfrastrukturen (12 Milliarden Franken gemäss NFP 41 „Verkehr und Umwelt“) – beim Nutzen mitgerechnet wird, sind die Gesamtnutzen des Strassen- und Schienenverkehrs grösser als die entsprechenden Gesamtkosten.

Mit anderen Worten: Der Verkehr deckt seine Kosten für die Infrastruktur, für die Fahrzeuge und deren Betrieb, für die Sicherheit sowie für die Zeitaufwendungen vollständig. Unter Berücksichtigung der Konsumentenrente, die der Verkehr gesamthaft den einzelnen Verkehrsteilnehmenden in Form von Zeit- und Geldersparnis „abwirft“, werden nicht nur die angeblich ungedeckten Kosten von fünf bis sechs Milliarden Franken (gemäss Transportkostenrechnung) getragen, sondern es resultiert per Saldo sogar ein **Überschuss bzw. ein Nettonutzen von sechs bis sieben Milliarden Franken.**

Ergebnisse Transportkostenrechnung für das Jahr 2003

Gleichzeitig mit den Nutzenstudien von ARE und Astra hat das Bundesamt für Statistik (BFS) in Form eines Pilotprojekts die Transportkostenrechnung (Trakos) publiziert. Die Ergebnisse von Trakos lauten wie folgt: Die Erträge des privaten und öffentlichen Strassenverkehrs sowie des Schienenverkehrs sind tiefer als die jeweiligen Kosten. Der **private Strassenverkehr** erreicht dabei einen Kostendeckungsgrad von 92 Prozent. Werden zudem die Abgeltungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) an den **öffentlichen Strassenverkehr** nicht berücksichtigt, sinkt der Kostendeckungsgrad der Strasse auf 90 Prozent.

INFO INFO

Der **Schieneverkehr** deckt seine Kosten nur dann in der gleichen Grössenordnung wie der Strassenverkehr, wenn ihm die GWL an den öffentlichen Verkehr (öV) angerechnet werden (Kostendeckungsgrad von 93 Prozent). Ohne die Anrechnung dieser staatlichen Leistungen an den öV resultiert ein Kostendeckungsgrad von 64 Prozent. Nimmt man beim Schienenverkehr die zinslosen und vergünstigten Darlehen aus früheren Jahren sowie die kumulierten Fehlbeträge hinzu, so ergibt sich ein kalkulatorischer Zinsbetrag von 4,7 Milliarden Franken für das Jahr 2003. In der Folge fällt der Kostendeckungsgrad des Schienenverkehrs auf 46 Prozent zusammen.

Unter Ausklammerung der Nutzenwirkungen trägt kein einziges Verkehrsmittel seine Kosten zu hundert Prozent. Immerhin bezahlen Reisecars zu 94, Personenwagen zu 92 und Motorräder zu 86 Prozent ihre Kosten. Beim Lastwagen resultiert seit der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2005 gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG gar eine Kostenüberdeckung. Beim öV hingegen zeigen sich – wenn die Abgeltungen für GWL nicht einberechnet werden – grosse Kostenunterdeckungen (Strasse: 52 Prozent; Schiene: 55 Prozent).

Personenverkehr: Reiseкар billiger als Eisenbahn

Strassenfahrzeuge und Züge sind unterschiedlich ausgelastet. Die Fahrtkosten pro Transporteinheit – d.h. die Zahl der transportierten Personen oder Güter – ergeben die so genannten spezifischen Kosten pro Verkehrseinheit. Diese werden in Rappen pro Personen- bzw. Tonnenkilometer (Pkm bzw. Tkm) ausgedrückt. Pro Pkm bezahlt man auf dem Motorrad Fr. 1.50 und im Personenwagen 50 Rappen. Am billigsten fährt man im meist sehr gut ausgelasteten Reiseкар: Bei ihm schlägt der Pkm lediglich mit 35 Rappen zu Buche.

Etwas tiefer in die Tasche greifen muss hingegen, wer mit dem öV unterwegs ist: Auf der Strasse kostet der Pkm 54, auf der Schiene 40 Rappen. Die Eisenbahn kann den Pkm also um lediglich einen Fünftel günstiger produzieren als der Personenwagen, dies allerdings bei einem – unter Ausklammerung der GWL-Abgeltungen – denkbar schlechten Kostendeckungsgrad von 55 Prozent.

Interessant ist in diesem Zusammenhang der Vergleich der Fahrtstrecke pro Transporteinheit, die mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln für den gleichen Aufwand (z.B. Fr. 50.– pro Person) zurückgelegt werden kann. Mit 33 Kilometern (km) am wenigsten weit fährt eine Person für Fr. 50.– auf dem Motorrad. Beim Personenwagen beträgt die Strecke, die diese Person überwinden kann, 100 km. Mit der Eisenbahn geht die Reise der gleichen Person 125 km weit, also exakt von Bern nach Zürich. Am weitesten, nämlich 142 km, kommt dieselbe Person mit einer Fünfzigfrankennote im Reiseкар.

Güterverkehr: Eisenbahn um die Hälfte billiger als Lastwagen

Im Güterverkehr fallen die Kosten pro Tkm für die Schiene deutlich tiefer aus als für die Strasse: Die Schiene bezahlt pro Tkm nur 27 Rappen, während der Lastwagen dafür

57 Rappen (inkl. Fahrerkosten) aufwenden muss. Der Lieferwagen weist mit Fr. 8.60 die höchsten Kosten pro Tkm auf. Dies hängt allerdings mit der – im Verhältnis zum Lastwagen – relativ bescheidenen Menge der beförderten Güter pro Transporteinheit zusammen. Trotzdem ist der Kostendeckungsgrad des Lieferwagens mit 94 Prozent sehr hoch und bedeutend besser als im Schienenverkehr.

Der Vergleich der Fahrtstrecke pro Tonne transportierter Ware bei gleichem Aufwand (z.B. Fr. 57 pro Tonne) mit verschiedenen Verkehrsmitteln ist auch im Güterverkehr aufschlussreich: Mit 6,6 km am wenigsten weit kommt für Fr. 57.– eine im Lieferwagen transportierte Tonne. Im Lastwagen hingegen legt die gleiche Tonne für denselben Betrag eine Strecke von 100 km zurück. Sage und schreibe 211 km weit fährt diese Tonne für Fr. 57.– mit der Eisenbahn.

Verglichen mit dem Lastwagen hat die Eisenbahn im Jahr 2003 den Tkm also um über die Hälfte günstiger produzieren bzw. eine Tonne für den gleichen Preis mehr als doppelt soweit transportieren können. Aufgrund dieses unerwarteten Resultats ist nun die Politik gefordert. Sie muss insbesondere Antworten auf die folgenden zentralen Fragen geben: Warum wird die Schiene immer noch dermassen subventioniert? Wo versickern die Bundessubventionen für die Güterverlagerung? Weshalb verharrt der Marktanteil der Bahnen im Güterverkehr seit 1990 konstant bei lediglich rund 42 Prozent?