

Strassenrechnung der Schweiz für das Jahr 2009: Sehr gute Ergebnisse

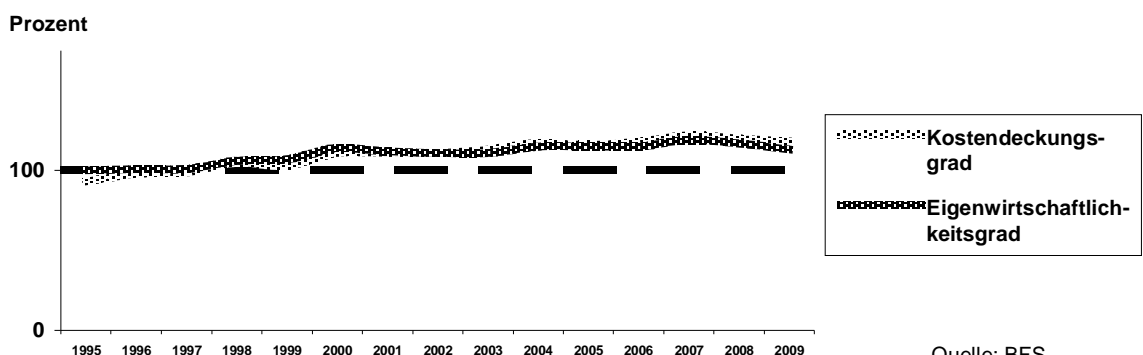
# Bestnoten für die Strasse

**Bern, 21.12.2011 – Die definitiven Resultate der Strassenrechnung der Schweiz für das Jahr 2009 stellen dem Personen- und Güterverkehr wiederum ein sehr gutes Zeugnis aus. Seit 1995 liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des privaten Personenverkehrs bei über hundert Prozent.**

Nach Mitte Dezember 2011 hat das Bundesamt für Statistik (BFS) die definitiven Resultate der Strassenrechnung der Schweiz publiziert. Die aktuell für 2009 erzielten Ergebnisse können grundsätzlich als sehr gut bezeichnet werden: Die *Kapitalrechnung*<sup>1</sup> weist einen Überschuss von 990 Millionen Franken aus; die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs werden von den Benützern zu 113 Prozent gedeckt (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad). Seit 1995 kommt der private Strassenverkehr ohne Unterbruch für seine direkten Kosten auf – das heisst, sein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad liegt bei über hundert Prozent. Mit anderen Worten: Zwar sind einerseits nicht nur die laufenden Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden durch die Strassenbenützer, sondern auch der Wertverzehr der Infrastruktur bereits seit 14 Jahren vollständig gedeckt; trotzdem machen andererseits die täglich auftretenden Staus deutlich, dass in den letzten Jahren viel zu wenig finanzielle Mittel in die Strasseninfrastruktur investiert worden sind.

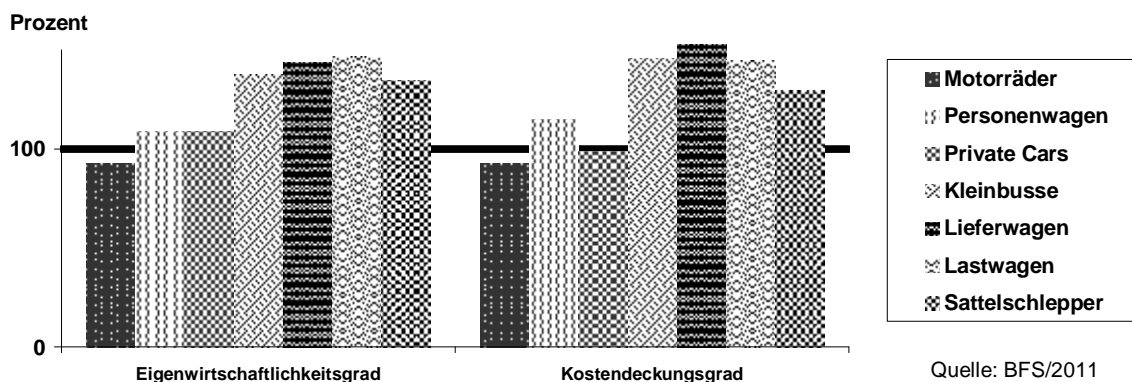
Die *Ausgabenrechnung*<sup>2</sup> schliesst mit einem Überschuss von 1,276 Milliarden Franken, was einem Kostendeckungsgrad von 118 Prozent entspricht. Die Selbstfinanzierung der Strassen ist seit 1998 realisiert – das heisst: Die jährlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für das Strassenwesen sind komplett bezahlt und können aus den laufenden von den Strassenbenützern generierten Einnahmen finanziert werden, ohne dass der Staat eigene Mittel dafür zur Verfügung stellen muss. Die unten stehende Darstellung illustriert die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeits- sowie des Kostendeckungsgrads von 1995 bis 2009.

INFO INFO



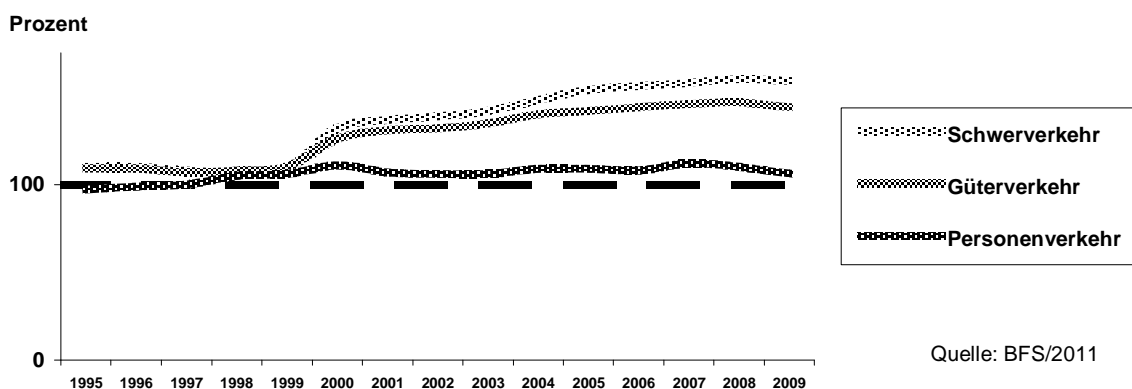
## Strasse über 100 Prozent

Bei genauerer Betrachtung der Ergebnisse der Strassenrechnung 2009 wird beispielsweise auch ersichtlich, dass alle im Personen- und Güterverkehr auf der Strasse eingesetzten Verkehrsmittel einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (*Kapitalrechnung*) und einen Kostendeckungsgrad (*Ausgabenrechnung*) von über hundert Prozent erreichen (Ausnahme: Motorräder), wie die folgende Darstellung zeigt. Zum Personenverkehr zählen dabei Motorräder, Personenwagen, private Cars und Kleinbusse; zum Güterverkehr Lieferwagen, Lastwagen (inkl. Anhänger) und Sattelschlepper (inkl. Anhänger).



Damit kommen die Benutzerinnen und Benutzer der schweizerischen Strassen für die Kosten, die sie verursachen, vollständig auf. Allerdings sind bei weitem nicht alle Abgaben in die Rechnung des BFS eingeflossen. So bleiben z.B. wesentliche Anteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – rund 950 Millionen Franken im Jahr 2009 –, die zur Deckung so genannt externer Kosten verwendet bzw. in die Eisenbahngrossprojekte investiert worden sind, in der Strassenrechnung ausgeklammert. Zudem wird mit 127 Millionen Franken lediglich ein Bruchteil jener Mehrwertsteuereinnahmen angerechnet, die **strasseschweiz** für das Jahr 2009 auf insgesamt rund 1,65 Milliarden Franken geschätzt hat.

Besonders hervor sticht die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrads im Personenverkehr sowie vor allem beim Güter- und Schwerverkehr (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger sowie private Cars mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen) von 1995 bis 2009. Die nachstehende Grafik veranschaulicht dies.



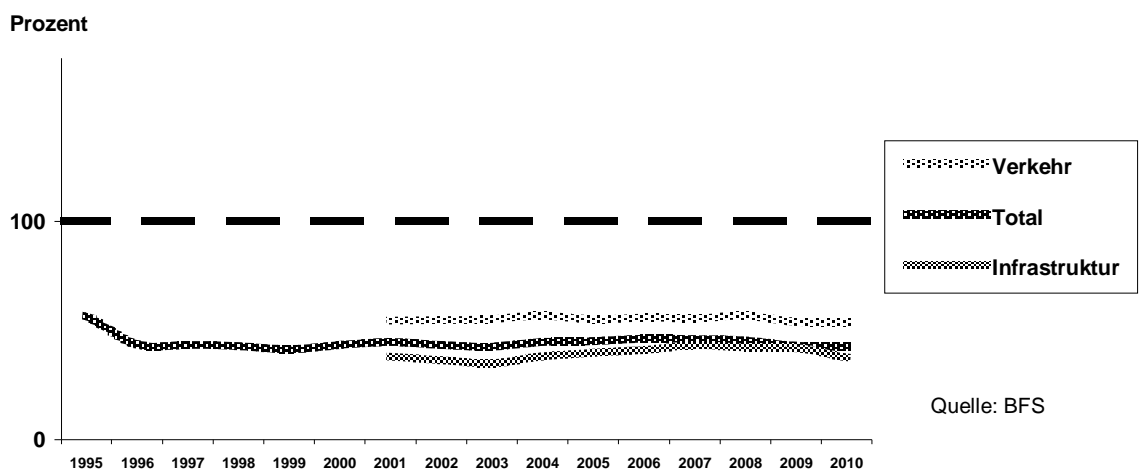
Trotz oder gerade wegen dieser grundsätzlich sehr guten Ergebnisse, welche die vom BFS herausgegebene theoretische Strassenrechnung der Schweiz dem privaten Strassenverkehr für das Jahr 2009 einmal mehr attestiert und die auch in der Praxis in Form von Überschüssen bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ausgewiesen werden, tut dies den von verschiedenster Seite vorgebrachten „kreativen Ideen“ – wie z.B. die VCS-Initiative und deren Gegenvorschlag (FABI), ein flächendeckendes Road Pricing, die Alpentransitbörse oder eine ökologische Steuerreform –, die dem Verkehrsträger Strasse noch mehr Geld abknöpfen wollen, keinen Abbruch.

Dabei beträgt der Investitionsbedarf für die Strasse gemäss eidgenössischem Verkehrsdepartement in den kommenden 20 Jahren rund drei Milliarden Franken jährlich. Zudem rechnet der Finanzplan des Bundes bereits ab 2016 mit einer Unterdeckung bei der SFSV, die rasch auf 1,5 Milliarden Franken pro Jahr anwachsen wird. In Anbetracht dieser trüben Aussichten besteht überhaupt kein Anlass, die laut Strassenrechnung noch vorhandenen Reserven für Aufgaben, die ausserhalb der Strassenzwecke liegen, zu missbrauchen.

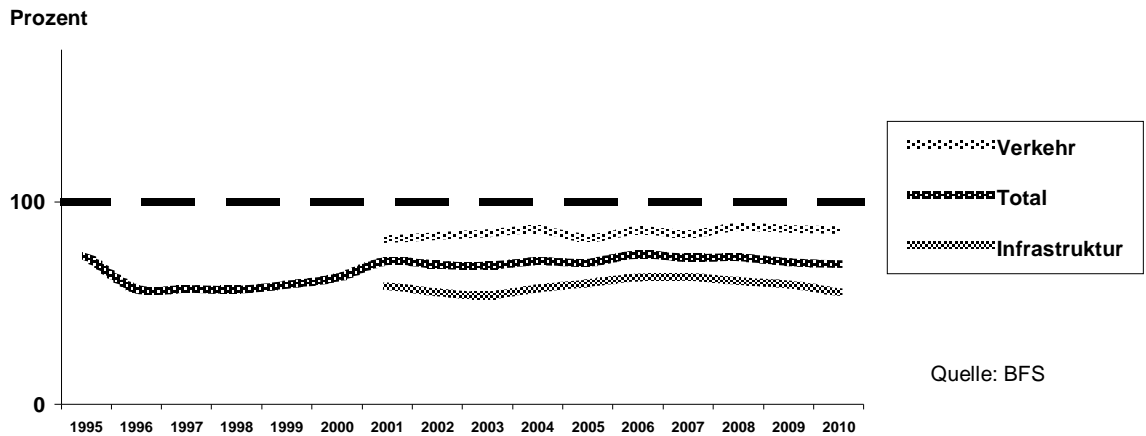
### Eisenbahnen unter 50 Prozent

Gemäss der im Dezember 2011 ebenfalls durch das BFS erstellten schweizerischen volkswirtschaftlichen Eisenbahnrechnung für das Jahr 2010 weisen die Eisenbahnen einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von gerade einmal knapp 43 Prozent aus.

Im Klartext: Die Benutzerinnen und Benutzer kommen nicht einmal zur Hälfte für die effektiven Kosten der Bahnen auf. – Oder etwas plakativ ausgedrückt: Bei mehr als jeder zweiten mit den Bahnen zurückgelegten Strecke übernimmt nicht der/die Benützende, sondern der Staat die anfallenden Kosten. Die folgende Darstellung zeigt, wie sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen von 1995 bis 2010 im Total sowie für die Sparten „Verkehr“ und „Infrastruktur“ – diese werden erst ab dem Jahr 2001 separat erhoben – entwickelt hat.



Nicht viel besser schneidet die schweizerische betriebswirtschaftliche Eisenbahnrechnung ab. Im Jahr 2010 beträgt der Kostendeckungsgrad lediglich gut 69 Prozent – dies ohne Abgeltungen für das Verkehrsangebot und die Leistungen für die Infrastruktur. Die Entwicklung des Kostendeckungsgrads (ohne Beiträge der öffentlichen Hand) im Total sowie für die Sparten „Verkehr“ und „Infrastruktur“ im Zeitraum 1995-2010 präsentiert sich wie folgt:



Augenfällig bei der schweizerischen Eisenbahnrechnung ist vor allem, dass die besonders kostenintensive Sparte „Infrastruktur“ seit 2001 bei einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur gut 40 Prozent und einem Kostendeckungsgrad (ohne Beiträge) von lediglich rund 60 Prozent vor sich hin dümpelt. Das bedeutet konkret nichts anderes, als dass der Staat primär in die Eisenbahninfrastruktur, aber auch in den Eisenbahnbetrieb Jahr für Jahr Milliarden von Steuerfranken stecken muss. Der Grund dafür ist offensichtlich: Ganz im Gegensatz zum Verkehrsträger Strasse werden die Kosten, welche durch die Bahnbenützenden verursacht werden, von diesen bei weitem nicht eigenständig gedeckt.

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Die wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

<sup>1</sup> In der *Kapitalrechnung* werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Während bei Investitionen für neue Strassen sowie Verbesserungs- und Ausbauprojekte die Amortisationsdauer 40 Jahre beträgt, beläuft sie sich bei Investitionen für Unterhaltsarbeiten auf 12,5 Jahre. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

<sup>2</sup> In der *Ausgabenrechnung* werden den laufenden Ausgaben eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.