



Der Strassengüterverkehr leistet einen wichtigen Beitrag für das Funktionieren der Wirtschaft.

**Mobilität: Grundlage für gesellschaftliche Wohlfahrt**

# Der Strassenverkehr nützt allen

Ob als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, ob als facettenreicher Dienstleistungserbringer oder als namhaftes Steuer- und Finanzierungsobjekt: Der schweizerische Strassenverkehr ist unentbehrlich.

**Von Peter Kneubühler  
stv. Generalsekretär  
strasseschweiz**

**D**as heute insgesamt rund 71 350 Kilometer umfassende Schweizer Strassennetz dient primär der flächendeckenden bzw. landesweiten Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit dem grundlegenden Gut «Mobilität». Dabei stellt Mobilität nicht nur ein individuelles Grundbedürfnis dar, sondern besitzt auch eine staatstragende Funktion. Auf der Strasse zeichnet sich das Gut «Mobilität» dadurch aus, dass es sowohl für den Endkonsum als

auch für die Herstellung vieler Produkte und Dienstleistungen der hiesigen Volkswirtschaft unerlässlich ist. Die Strasseninfrastruktur ist für die gesellschaftliche Wohlfahrt deshalb von allergrösster Bedeutung.

Die weitaus wichtigste Verkehrsinfrastruktur der Schweiz sind die Strassen samt den darauf zirkulierenden Verkehrsmitteln wie insbesondere Reisebusse, Personen-, Liefer- und Lastwagen sowie Motor- und Fahrräder. Sie alle verbinden sowohl Menschen als auch Unternehmen – konkret: Wohngebäude, Hotels, Arbeitsstätten, Geschäftssitze, Produktionsstandorte

usw. – und sind in wirtschaftliche Wertschöpfungsprozesse ebenso fest integriert wie in den Alltag jedes Einzelnen.

Bei nahezu allen Aktivitäten – von der Produktion über den Konsum bis hin zur Freizeitgestaltung – werden Verkehrsleistungen auf der Strasse beansprucht. Strassen gewährleisten nicht nur eine praktisch uneingeschränkte Erreichbarkeit, sie garantieren darüber hinaus Lebensvielfalt, Begegnung und Kommunikation. Sie verfügen damit im Sinne des Service public über einen umfassenden gesellschaftlichen Leistungsausweis.

## Elementare Rolle des Strassennetzes

Auf dem gesamten nationalen Strassennetz werden gut 85 Prozent des Personenverkehrs und gegen 60 Prozent des Güterverkehrs abgewickelt. Es leistet somit einerseits einen unmittelbaren Beitrag an die Beschäftigung und Wertschöpfung, übt ferner über die von ihm ausgelöste Nachfrage nach Vorleistungen eine multiplikative Wirkung auf andere Wirtschaftszweige aus und spielt schliesslich eine elementare Rolle für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung.

Ein optimal funktionierendes Strassensystem ist für den reibungslosen Ablauf des arbeitsteiligen gesamtwirtschaftlichen Produktionsprozesses von fundamentaler Bedeutung – denn: Ein leistungsfähiges, zuverlässiges, berechenbares und möglichst umfassendes Strassennetz senkt die Transaktionskosten für alle Wirtschaftsakteure, indem es den raschen und sicheren Austausch von Waren und Arbeitskräften über grosse Distanzen hinweg ermöglicht.

Dies begünstigt erstens schlanke, effiziente und zeitoptimierte Betriebsabläufe, erweitert zweitens den

Perimeter für die Erschliessung neuer Absatz-, Beschaffungs- und Rekrutierungsmärkte und fördert drittens die gesellschaftliche Arbeitsteilung. Die Strasseninfrastruktur stellt deshalb eine zentrale Voraussetzung für die gesamtwirtschaftliche Steigerung der Produktivität dar, die ihrerseits der entscheidende Treiber des langfristigen Wirtschaftswachstums ist.

## Beeindruckende Bruttowertschöpfung

Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht repräsentiert der Strassenverkehr den wichtigsten einheimischen Verkehrsträger – dies weit vor dem Bahnverkehr, der Luft- oder Schifffahrt, die alle wertschöpfungs- und beschäftigungsmässig signifikant weniger bedeutend sind. So ist die Wertschöpfung des Strassenverkehrs über sieben Mal höher als beispielsweise jene des Schienenverkehrs, und pro investierten Franken resultiert aus dem Strassenverkehr, verglichen mit dem Schienenverkehr, eine fünf Mal grössere Wertschöpfung.

Im Jahr 2001 betrug die direkte Wertschöpfung des Strassenverkehrs gemäss aktuellsten verfügbaren Zahlen des Bundes knapp 28,5 Milliarden Franken. Wird auch die indirekte Wertschöpfung – die Produktion von Vorleistungen wie z. B. Versicherungen, Garagen oder eingesetzte Transportfahrzeuge – mit einbezogen, ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung von gut 46 Milliarden Franken, was 2001 fast elf Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) entsprach. Am meisten ins Gewicht fiel dabei der nicht gewerbliche Strassenpersonenverkehr, der mit rund 27,8 Milliarden Franken (rund 6,6% des BIP) den Löwenanteil ausmachte.

Keinesfalls ausser Acht gelassen werden darf zudem die induzierte Wertschöpfung, die sich aus der Multiplikatorwirkung der durch die direkte und indirekte Wertschöpfung gebildeten Einkommen ergibt. Indu-

zierte Wertschöpfung entsteht insofern, als sämtliche Beschäftigte – die direkt oder indirekt mit der Befriedigung der Nachfrage nach Strassenverkehrsleistung verbunden sind – ihr Einkommen wiederum mehrheitlich im Inland ausgeben, was in allen Schweizer Branchen weitere Wertschöpfung und Beschäftigung bewirkt. Wenn diese induzierte Wertschöpfung (rund 80 Mrd. Franken) zur Gesamtwertschöpfung (gut 46 Mrd. Franken) hinzugerechnet wird, dann belief sich die Bruttowertschöpfung des Strassenverkehrs im Jahr 2001 auf über 126 Milliarden Franken (fast 30% des BIP).

## Eigenständiger Wirtschaftsbereich

Trotz dieses enormen volkswirtschaftlichen Nutzens und der vielfältigen Dienstleistungen, die der schweizerische Strassenverkehr Jahr für Jahr generiert und erbringt, steht in der politischen und verkehrswissenschaftlichen Diskussion weiterhin primär die Kostenseite des Strassenverkehrs im Vordergrund. Dem durch den Strassenverkehr und die Strasseninfrastruktur erzeugten Nutzen für die Volkswirtschaft wird vielfach noch immer zu wenig Beachtung geschenkt. Ein Grund hierfür scheint in der systematischen Unterschätzung des privaten Strassenverkehrs als quasi eigenständiger Wirtschaftsbereich zu liegen.

Tatsächlich betrug im Jahr 2007 der Gesamtumsatz der Automobilwirtschaft in der Schweiz gut 96 Milliarden Franken (nicht eingerechnet ist der Umsatz aus dem Strassenbau). Dabei waren in insgesamt gut 21 800 Betrieben fast 255 550 Personen beschäftigt. Verglichen mit dem Exportvolumen der Schweizer Uhrenindustrie fällt die wirtschaftliche Bedeutung der Automobilbranche umsatzmässig rund sechs Mal höher aus. Die grössten Umsätze erzielten dabei das Transportgewerbe (rund 20 Mrd. Franken), das Garagengewerbe (rund 18,5 Mrd. Franken), die



«Mobilität ist ein individuelles Grundbedürfnis – und sie erfüllt eine staatstragende Funktion», sagt Peter Kneubühler.

schweizerischen Produktionsbetriebe für die internationale Automobilindustrie (rund 16 Mrd. Franken), die Benzingesellschaften samt Raffinerien sowie die Tankstellen (rund 13 Mrd. Franken), die Neuwagenverkäufe (rund 13 Mrd. Franken), das Fahrzeugleasing (rund 6 Mrd. Franken) und nicht zuletzt die Versicherungen (rund 4,5 Mrd. Franken).

### Erkлекliche Fiskaleinnahmen für den Bund

Nicht zu vergessen gilt es schliesslich die beträchtlichen Fiskalabgaben, die allein der Bund beim privaten Strassenverkehr abschöpft. Die Steuern, welche die Eidgenossenschaft auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des helvetischen Strassennetzes

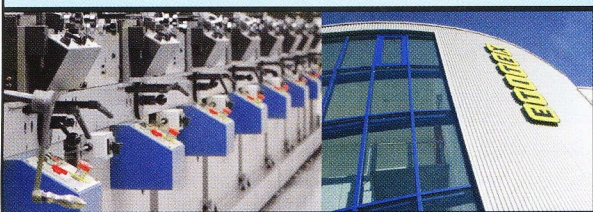
(LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, haben im Jahr 2008 gut 9,34 Milliarden Franken betragen. Das entspricht mehr als einem Sechstel der gesamten für das gleiche Jahr ausgewiesenen Fiskaleinnahmen des Bundes. Rund 42 Prozent dieser gut 9,34 Milliarden Franken sind voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse geflossen. Etwas mehr als 26 Prozent wurden für Strassenaufgaben wie z. B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen verwendet. Weitere rund 23 Prozent wurden zum grössten Teil (2 Mrd. Franken) in die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) – Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen, Anschluss der

Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) – sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert. Etwa fünf Prozent gingen primär in Form von LSVA-Erträgen an die Kantone.

Diese Auflistung macht deutlich, dass die motorisierten Strassenbenützer (Automobilisten, Motorradfahrer, Transporteure usw.) nicht nur ihre eigene Strasseninfrastruktur finanzierten, sondern darüber hinaus einen erheblichen Beitrag an die Bereitstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur leisteten. Ein grosser Teil der Strassen- und Autosteuern ist laut Bundesverfassung indes nicht zweckgebunden. Das heisst: Die Strassenbenützer trugen wie bereits seit langer Zeit auch im Jahr 2008 in stattlichem Ausmass dazu bei, den Bundeshaushalt zu entlasten. •

## Ihre Etikettenspezialisten in Zollikofen

# ETITEX



Teilansicht 8 Farben Siebdruckmaschine



[www.etitexag.ch](http://www.etitexag.ch)

Meielfeldweg 10 • 3052 Zollikofen • Tel. 031 919 45 45 • Fax 031 919 45 69 • [www.etitexag.ch](http://www.etitexag.ch) • [info@etitexag.ch](mailto:info@etitexag.ch)