

Hervorragende Ergebnisse 2006 der Schweizerischen Strassenrechnung

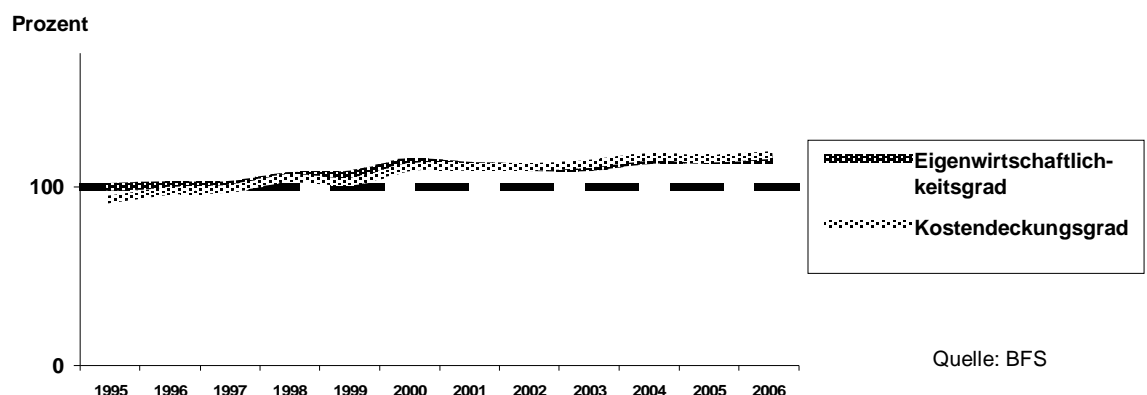
# Kosten längst gedeckt

**Bern, 09.01.2009 – Die definitiven Resultate 2006 der Schweizerischen Strassenrechnung stellen dem Personen- und Güterverkehr einmal mehr ein hervorragendes Zeugnis aus. Seit 1995 liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des privaten Personenverkehrs bei über hundert Prozent.**

Im November des vergangenen Jahres hat das Bundesamt für Statistik (BFS) wie jedes Jahr die definitiven Resultate der Schweizerischen Strassenrechnung präsentiert. Die aktuell für 2006 erzielten Ergebnisse dürfen dabei als sehr gut bezeichnet werden: Die *Kapitalrechnung*<sup>1</sup> weist einen Überschuss von mehr als einer Milliarde Franken aus; die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs werden von den Benützern zu 115 Prozent gedeckt (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad). Seit 1995 kommt der private Strassenverkehr ohne Unterbruch für seine direkten Kosten auf, d.h. sein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad liegt bei über hundert Prozent. Mit anderen Worten: Bereits elf Jahre lang sind nicht nur die laufenden Ausgaben durch die Strassenbenützer, sondern auch der Wertverzehr der Infrastruktur vollständig gedeckt.

Die *Ausgabenrechnung*<sup>2</sup> schliesst mit einer Überdeckung von rund 1,23 Milliarden Franken, was einem Kostendeckungsgrad von 118 Prozent entspricht. Die Selbstfinanzierung der Strassen ist seit 1998 realisiert, d.h. die jährlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für das Strassenwesen sind komplett bezahlt bzw. sie können aus den laufenden Einnahmen der Strassenbenützer finanziert werden, ohne dass der Staat eigene Mittel dafür zur Verfügung stellen muss. Die unten stehende Darstellung zeigt die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeits- sowie des Kostendeckungsgrads ab 1995.

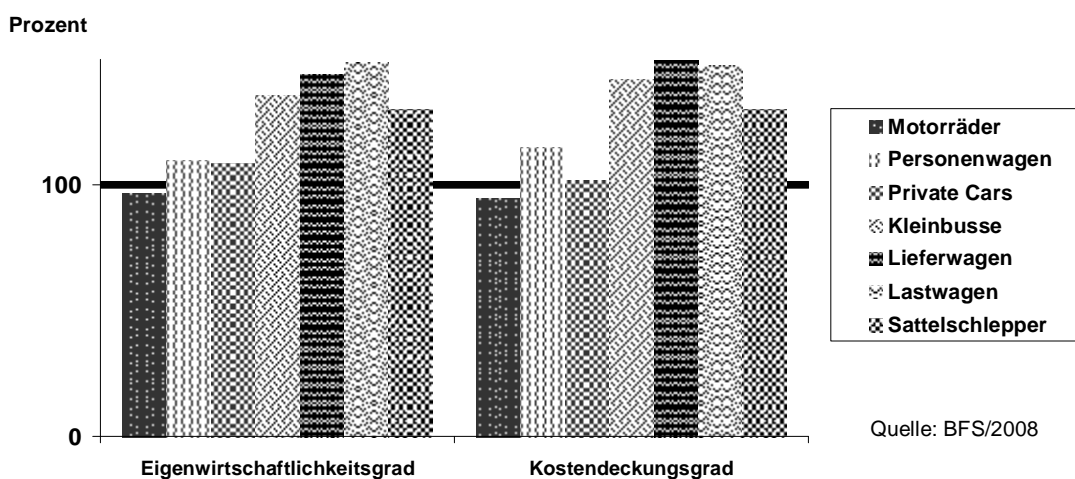
INFO INFO



## Strasse deutlich über 100 Prozent

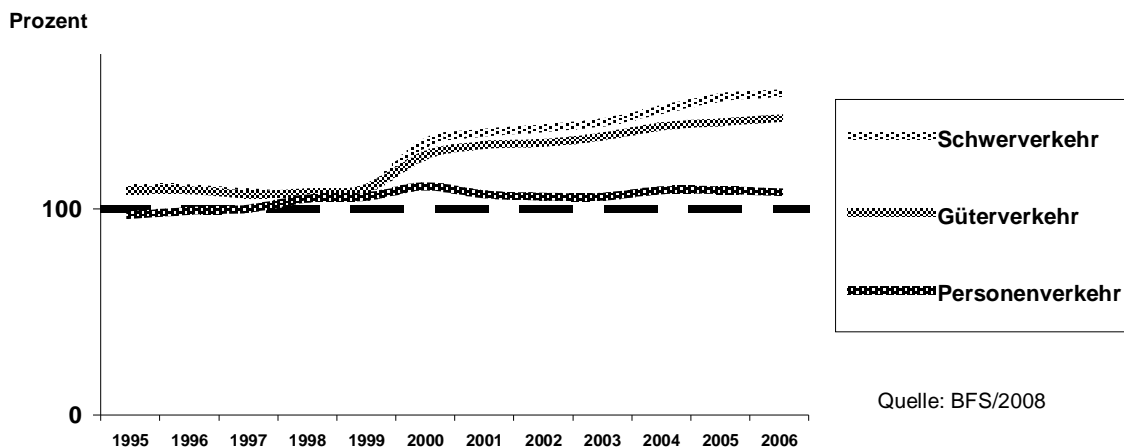
So positiv und erfreulich diese definitiven Resultate der Strassenrechnung 2006 auch ausgefallen sind, können sie trotzdem nicht über die äusserst ärgerliche Tatsache hinweg täuschen, dass einmal mehr zentrale Investitionen in die Strasseninfrastruktur hinausgeschoben wurden. Dies bestätigen auch die Rückstellungen in die so genannte Spezialfinanzierung Strassenverkehr, die sich 2006 auf mehr als 350 Millionen Franken beliefen, was den Saldo der „Strassenkasse“ per Ende des gleichen Jahres auf über 4,2 Milliarden Franken anwachsen liess.

Bei etwas genauerer Betrachtung der Ergebnisse der Strassenrechnung 2006 wird beispielsweise auch ersichtlich, dass alle im Personen- und Güterverkehr auf der Strasse eingesetzten Verkehrsmittel praktisch ausnahmslos einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (*Kapitalrechnung*) und einen Kostendeckungsgrad (*Ausgabenrechnung*) von über hundert Prozent erreichten, wie die folgende Darstellung zeigt. Zum Personenverkehr zählen dabei Motorräder, Personewagen, 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. – Dies, obschon bei weitem nicht alle Abgaben in die Rechnung des BFS eingeflossen sind. So bleiben z.B. wesentliche Anteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – 925 Millionen Franken im Jahr 2006 –, die zur Deckung so genannt externer Kosten verwendet wurden, in der Strassenrechnung ausgeklammert. Zudem wird mit 118 Millionen Franken nur ein Bruchteil jener Mehrwertsteuereinnahmen angerechnet, die **strasseschweiz** für das Jahr 2006 auf total gut 1'700 Millionen Franken geschätzt hat.

Gewissermassen eine Erfolgsgeschichte stellt die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrads im Personen- und Güterverkehr sowie vor allem beim Schwerverkehr – Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger sowie private Cars mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen – von 1995 bis 2006 dar. Die nachstehende Grafik macht dies deutlich.

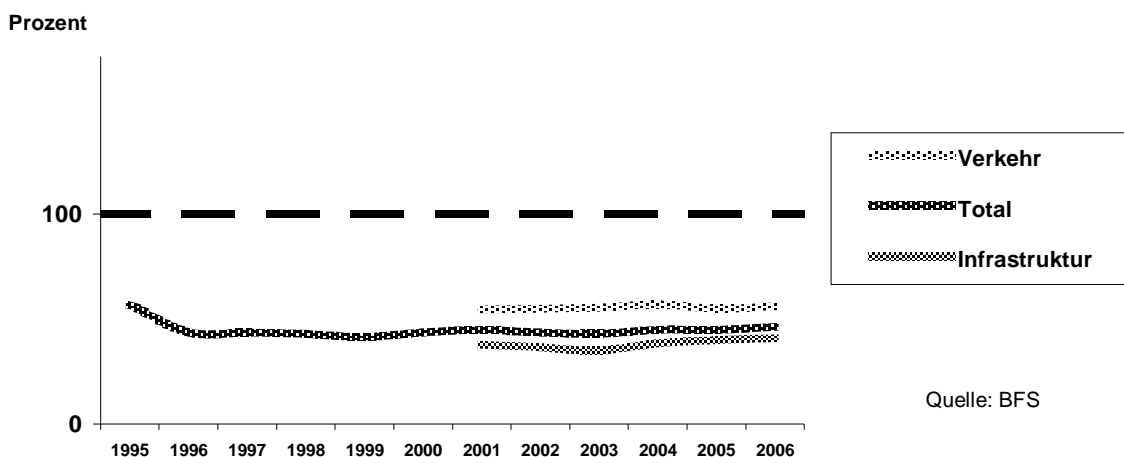


Trotz dieser hervorragenden Ergebnisse, welche die vom BFS herausgegebene Schweizerische Strassenrechnung dem privaten Strassenverkehr für das Jahr 2006 einmal mehr attestiert, reissen die von verschiedenster Seite vorgebrachten Forderungen nach einer weiteren Verteuerung des Verkehrsträgers Strasse nicht ab.

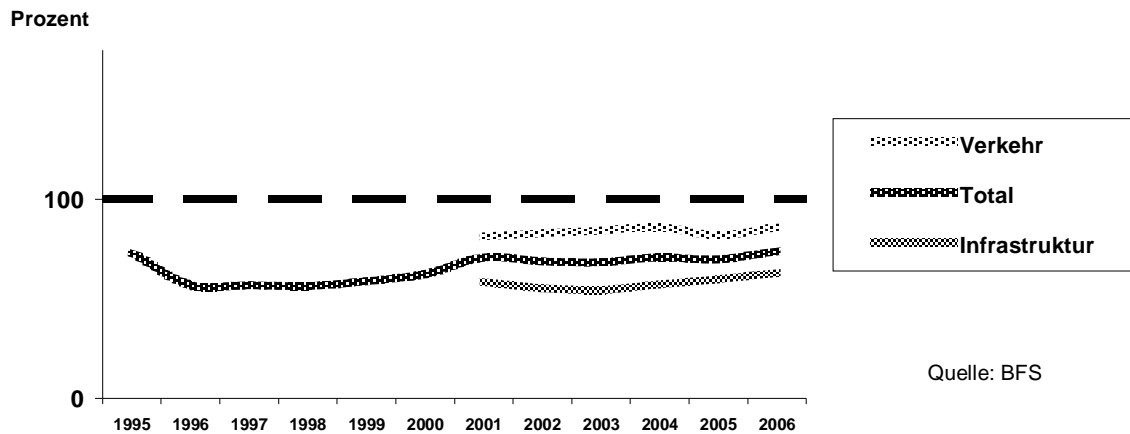
### Eisenbahnen deutlich unter 100 Prozent

Demgegenüber werden die Eisenbahnen nach wie vor mit Samthandschuhen angefasst und erhalten vom Staat weiterhin massive finanzielle Unterstützung, obwohl sie gemäss der ebenfalls durch das BFS erstellten Schweizerischen (volkswirtschaftlichen) Eisenbahnrechnung für das Jahr 2006 einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von gerade einmal 46,5 Prozent ausgewiesen haben.

Im Klartext: Die Benutzerinnen und Benutzer kommen nicht einmal zur Hälfte für die effektiven Kosten der Bahnen auf. – Oder etwas plakativer ausgedrückt: Bei mehr als jeder zweiten mit den Bahnen zurückgelegten Strecke übernimmt nicht der Benützende, sondern der Staat die anfallenden Kosten. Die folgende Darstellung zeigt, wie sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahnen seit 1995 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 2006 betrug der Kostendeckungsgrad lediglich rund 74 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“ seit 1995 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 rund 40 Prozent und einem Kostendeckungsgrad (ohne Beiträge) von lediglich etwa 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 Bahnbenützer verursacht werden, von diesen bei weitem nicht eigenständig gedeckt.

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération Routière Suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 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.