

Schweizerische Strassenrechnung 2007: Hervorragende Ergebnisse

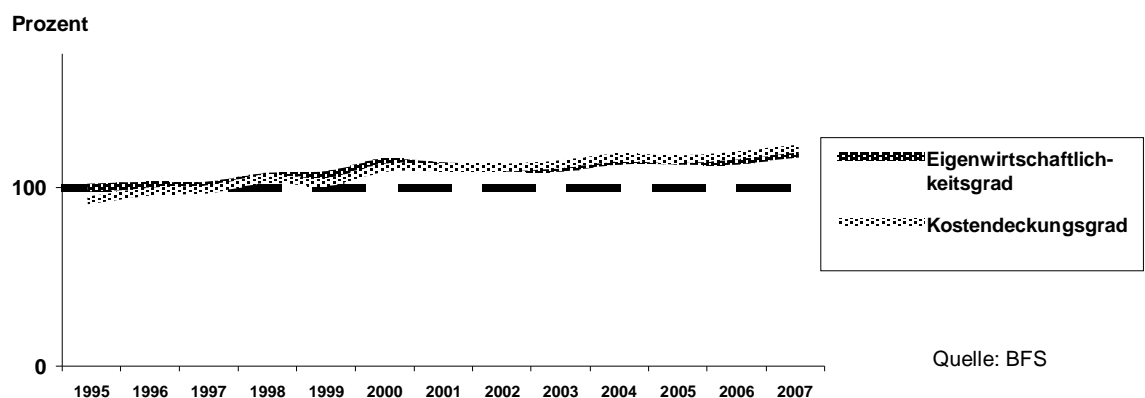
# Strasse brilliert erneut

**Bern, 18.12.2009 – Die definitiven Resultate 2007 der Schweizerischen Strassenrechnung stellen dem Personen- und Güterverkehr wiederum ein ausgezeichnetes Zeugnis aus. Seit 1995 liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des privaten Personenverkehrs bei über hundert Prozent.**

Mitte Dezember 2009 hat das Bundesamt für Statistik (BFS) wie jedes Jahr die definitiven Resultate der Schweizerischen Strassenrechnung präsentiert. Die aktuell für 2007 erzielten Ergebnisse dürfen dabei als sehr gut bezeichnet werden: Die *Kapitalrechnung*<sup>1</sup> weist einen Überschuss von 1,324 Milliarden Franken aus; die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs werden von den Benützern zu 119 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: Bereits zwölf Jahre lang sind nicht nur die laufenden Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden durch die Strassenbenützer, sondern auch der Wertverzehr der Infrastruktur vollständig gedeckt.

Die *Ausgabenrechnung*<sup>2</sup> schliesst mit einem Überschuss von 1,51 Milliarden Franken, was einem Kostendeckungsgrad von 122 Prozent entspricht. Die Selbstfinanzierung der Strassen ist seit 1998 realisiert – das heisst, 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 verdeutlicht die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeits- sowie des Kostendeckungsgrads ab 1995 bis 2007:

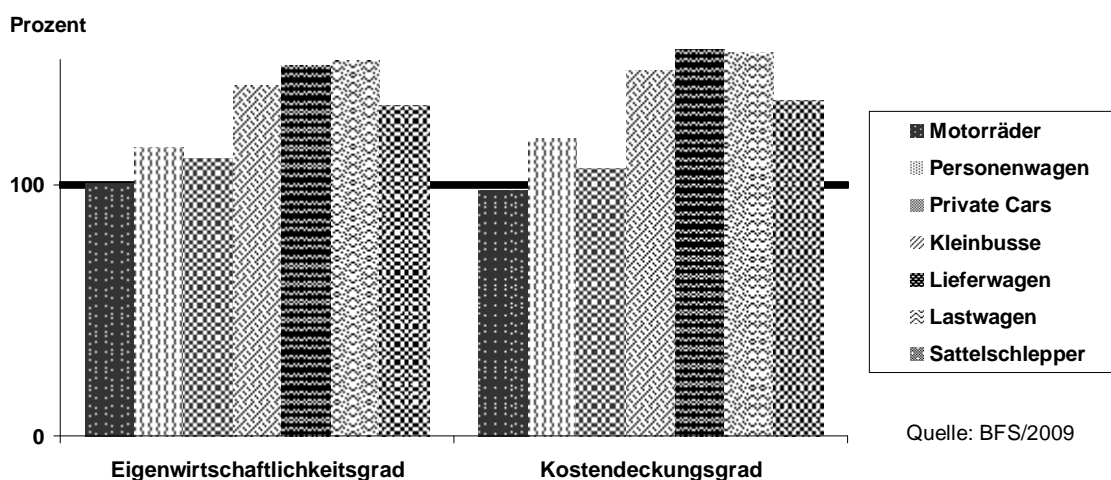
INFO INFO



## Strasse deutlich über 100 Prozent

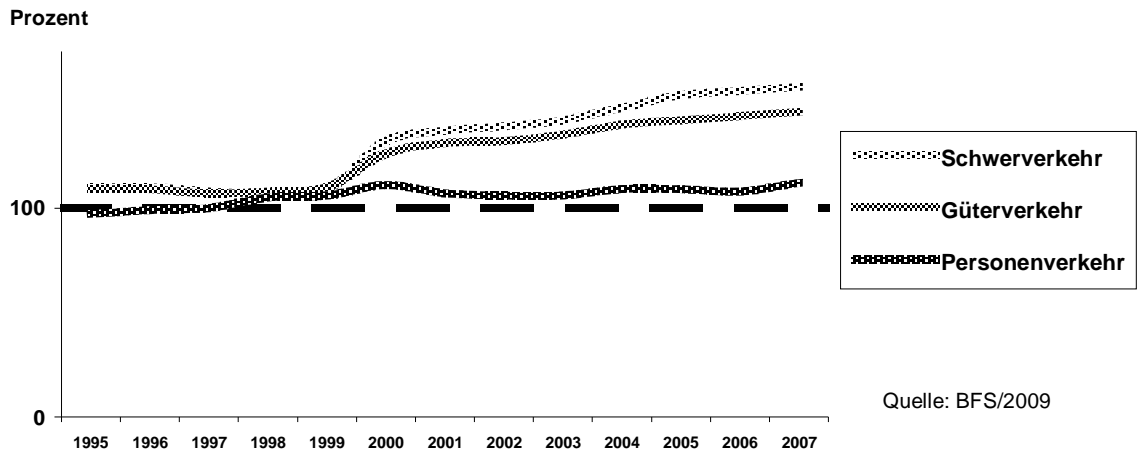
So positiv und erfreulich die definitiven Resultate der Strassenrechnung 2007 auch ausfallen, können sie trotzdem nicht über die äusserst ärgerliche Tatsache hinweg täuschen, dass einmal mehr zentrale Investitionen in die Strasseninfrastruktur hinausgeschoben worden sind. Dies bestätigen auch die Rückstellungen in die so genannte Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), die sich 2007 auf mehr als 400 Millionen Franken belaufen haben, was den Saldo der SFVS per Ende des gleichen Jahres auf über 4,6 Milliarden Franken anwachsen liess.

Bei genauerer Betrachtung der Ergebnisse der Strassenrechnung 2007 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. – Dies, obschon bei weitem nicht alle Abgaben in die Rechnung des BFS eingeflossen sind. So bleiben z.B. wesentliche Anteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – rund 930 Millionen Franken im Jahr 2007 –, die zur Deckung so genannt externer Kosten verwendet bzw. in die Eisenbahngrossprojekte investiert worden sind, in der Strassenrechnung ausgeklammert. Zudem wird mit 136 Millionen Franken nur ein Bruchteil jener Mehrwertsteuereinnahmen angerechnet, die **strasseschweiz** für das Jahr 2007 auf insgesamt über 1,8 Milliarden 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 2007 dar. Die nachstehende Grafik bestätigt dies:

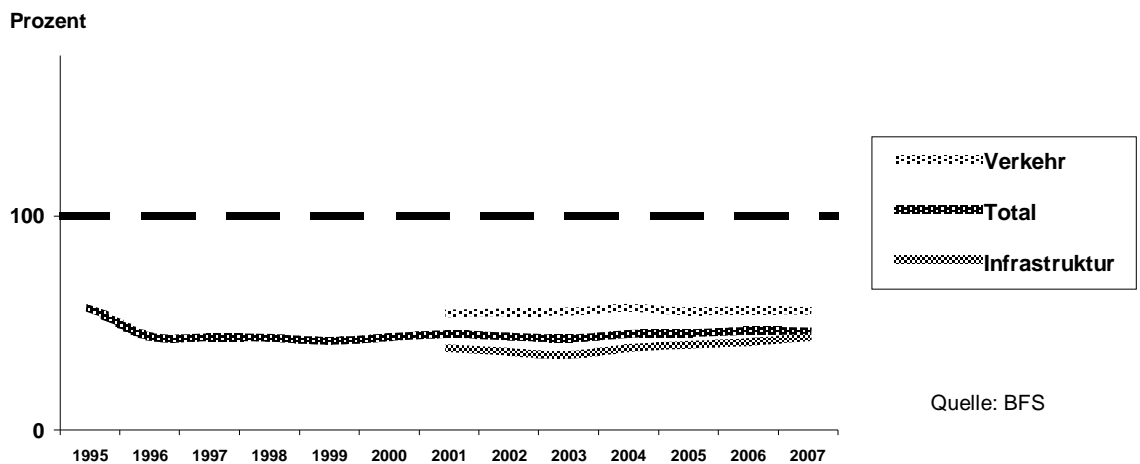


Trotz dieser hervorragenden Ergebnisse, welche die vom BFS herausgegebene Schweizerische Strassenrechnung dem privaten Strassenverkehr für das Jahr 2007 einmal mehr attestiert, reissen die von verschiedenster Seite vorgebrachten Forderungen nach einer weiteren Verteuerung (z.B. durch eine Alpen transitbörse, mittels Road Pricing oder anhand einer CO<sub>2</sub>-Abgabe) des Verkehrsträgers Strasse nicht ab.

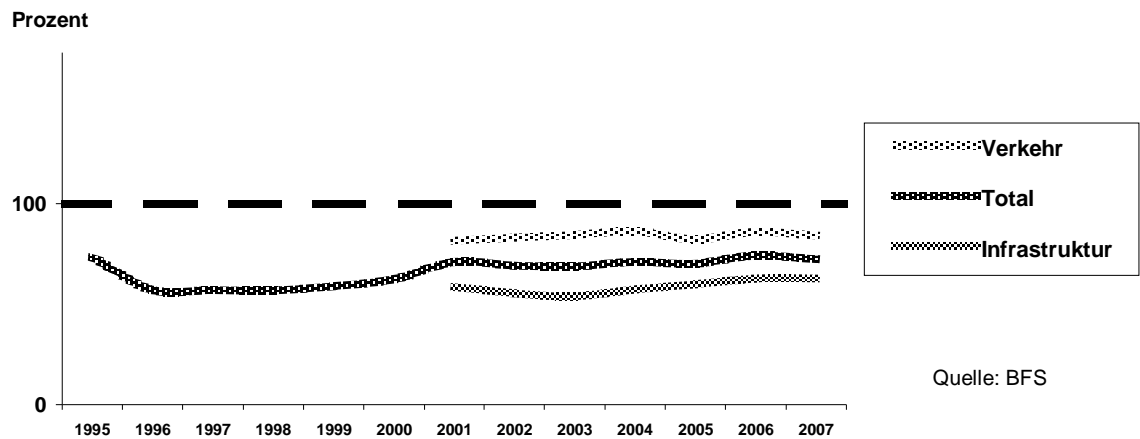
### Eisenbahnen deutlich unter 100 Prozent

Demgegenüber weisen die Eisenbahnen gemäss der im April 2009 ebenfalls durch das BFS erstellten Schweizerischen (volkswirtschaftlichen) Eisenbahnrechnung für das Jahr 2007 einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von gerade einmal 46,2 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 2007 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 2007 beträgt der Kostendeckungsgrad lediglich gut 72 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 1995-2007 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 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 (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.