

## COMMUNIQUE

NFP 41 – Präsentation des Schlussberichts „Nutzen des Verkehrs“

# Papiertiger

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat den Schlussbericht „Nutzen des Verkehrs“ zur Kenntnis genommen. Dieser ist unvollständig und bleibt in seiner Analyse unklar. Angesichts der vielfach ungesicherten Ergebnisse ist diese jüngste Untersuchung für die politische Arbeit ebenso nutzlos wie die zahlreichen Studien zur Kostenwahrheit, die in den vergangenen Jahren im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 veröffentlicht worden sind.

In der Schweiz haben der Strassengüterverkehr und der produktionsorientierte Individualverkehr 1995 externe Nutzen in der Höhe von 27 Milliarden Franken bewirkt: Zu diesem Ergebnis kommt die im März des laufenden Jahres von den Strassenverkehrsverbänden präsentierte wissenschaftliche Studie „Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Strassenverkehrs in der Schweiz“. Demnach hängt die Stärke der schweizerischen Volkswirtschaft zu mehr als sieben Prozent von der Entwicklung des Strassenverkehrs ab. Der Strassenverkehr ist somit ein entscheidender Faktor für unsere wirtschaftliche und gesellschaftliche Wohlfahrt.

Die heute präsentierte Studie „Nutzen des Verkehrs“ vernachlässigt, ja verleugnet diese externen Nutzen und betrachtet ausschliesslich die internen Nutzen des Verkehrs – also jene Nutzen, die bei den Benützern anfallen. Mit der alles entscheidenden Frage, inwieweit Verkehr externe Nutzen – also Nutzen, die der Allgemeinheit zu Gute kommen und nicht vom Leistungserbringer dem Kunden verrechnet werden können – erzeugt, setzt sich die Untersuchung gar nicht auseinander. Warum nicht? Weil so der private Strassenverkehr auch in Zukunft auf Grund so genannter wissenschaftlicher Studien zur Kasse gebeten werden kann und soll.

In keiner Weise wird die in den letzten Jahren vorab in Deutschland intensiv geführte wissenschaftliche Diskussion über echte externe Nutzen aufgegriffen. Diese kommt nämlich zum klaren Schluss, dass erhebliche Teile des externen Nutzens **nicht** internalisiert sind und daher in die Nutzenberechnung miteinbezogen werden müssen (u.a. Strukturwandel, Erschliessung von Exportmärkten, Ausnutzung von Agglomerationsvorteilen, Verbreitung von technischem Know-how, Ausbildungsstand).

Dass der Schlussbericht „Nutzen des Verkehrs“ bei besagten Mängeln zu einem reinen Papiertiger verkommt und die Nutzendiskussion kein Jota weiterbringt,

erstaunt nicht: Während der Bund für zahlreiche Studien zur Ermittlung der externen Kosten des Verkehrs Hunderttausende von Steuerfranken ausgegeben hat, fehlt nun schlicht das Geld, um fundierte und umfassende Untersuchungen zur Ermittlung der externen Nutzen zu bezahlen. Es grenzt sogar an Arroganz, wenn die Autoren zur Rechtfertigung ihrer Studie undifferenzierte sowie unzutreffende Kritik an bisherigen Forschungsarbeiten zur gleichen Thematik üben, selber aber nicht in der Lage sind, bessere Forschungsansätze zu präsentieren.

Selbst die Autoren des Schlussberichts „Nutzen des Verkehrs“ räumen mehrfach ein, dass wichtige Ergebnisse nicht repräsentativ sind. Dies betrifft insbesondere den Nutzen aus dem Automobilverkehr. Diesbezüglich werden Resultate geliefert, die nicht sinnvoll interpretiert werden können. Ausserdem sind die Ergebnisse in bezug auf den äusserst wichtigen Geschäftsverkehr, der wesentlich zum Nutzen des Verkehrs beiträgt, weitgehend nicht signifikant.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération routière suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen schweizerischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen.

Bern, den 8. Dezember 2000