



Faktenblatt

27.10 2006

Die Transportrechnung

1. Kontext

Die Schweiz verfügte bisher lediglich über partielle Informationen zu den Kosten des Strassen- und Eisenbahnverkehrs (Strassenrechnung, Eisenbahnrechnung, regelmässige Schätzungen der externen Kosten). Da der Schwerpunkt bei diesen Erhebungen jeweils unterschiedlich gelegt wurde, konnten die Informationen nicht miteinander verglichen werden. Die Transportrechnung vereint erstmals alle zu den Transportkosten verfügbaren Informationen und erlaubt eine Gesamtsicht. Folgende Punkte werden behandelt:

- Gesamtkosten
- Kostenstruktur (Verkehrsmittel, Infrastruktur, Sicherheit, Umweltausgaben) mit zusätzlicher Trennung der variablen Kosten von den festen Kosten
- Kostendeckungsgrad und Finanzierungsquellen
- Kostensätze pro Personenkilometer oder Tonnenkilometer bzw. pro Fahrzeugkilometer oder Zugkilometer

2. Wichtigste Ergebnisse¹

2.1 Gesamtkosten

2003 kostete der Strassenverkehr 65,1 Milliarden Franken und der Schienenverkehr 10,3 Milliarden Franken, was einem Total von 75,4 Milliarden Franken entspricht. Das sind rund 20% des BIP.

	Strasse	Schiene	Total
Betrag in Milliarden Franken	65,1	10,3	75,4
In Prozenten	86%	14%	100%

Tabelle 1: Überblick über die Gesamtkosten

¹ Die präsentierten Ergebnisse beziehen sich lediglich auf den Landverkehr (Strassen- und Schienenverkehr). Nicht berücksichtigt werden Staukosten sowie für die aufgewendete Zeit entstandene Kosten. Es handelt sich um die Ergebnisse des Jahres 2003.



2.2 Kostenstruktur

Bei beiden Verkehrsträgern beanspruchen die Kosten für Verkehrsmittel (Anschaffung, Betrieb, Unterhalt und Abschreibung der Fahrzeuge bzw. des Rollmaterials) den grössten Anteil der Gesamtkosten: Sie machen im Strassenverkehr 66% (42,9 Milliarden Franken) und bei der Schiene 53% (5,5 Milliarden Franken) der Gesamtkosten aus.

Beim Strassenverkehr folgen die Kosten für Sicherheit (10,2 Milliarden Franken bzw. 16% der Gesamtkosten), für Infrastruktur (7,1 Milliarden Franken, 11%) und für die Umwelt (Lärmbelastung, Gesundheit, Gebäudeschäden, Klima, Luftbelastung und Folgen für Natur und Landschaft), die auf rund 4,9 Milliarden Franken bzw. 8% der Gesamtkosten geschätzt werden.

Bei der Schiene belegen die Kosten für Infrastruktur den zweiten Rang (4,3 Milliarden Franken bzw. 42% der Gesamtkosten). Die Kosten für Umwelt und für Sicherheit sind hingegen deutlich geringer, dies sowohl in absoluten Zahlen als auch prozentual (0,4 Milliarden Franken bzw. 4% und 0,1 Milliarden Franken bzw. 1%).

	Strasse		Schiene		Total	
	Mia. CHF	%	Mia. CHF	%	Mia. CHF	%
Verkehrsmittel	42,9	66	5,5	53	48,4	64
Infrastruktur	7,1	11	4,3	42	11,4	15
Sicherheit	10,2	16	0,1	1	10,3	14
Umwelt	4,9	8	0,4	4	5,3	7
Total	65,1	100	10,3	100	75,4	100

Tabelle 2: Überblick nach Kostenarten

2.3 Kostendeckungsgrad und Finanzierungsquellen

Keiner der beiden Verkehrsträger deckt die gesamten Kosten, die er verursacht. Unter Berücksichtigung der Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen² erreicht die Strasse einen Deckungsgrad von 92% und die Schiene einen Deckungsgrad von 93%. Werden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen nicht berücksichtigt, so deckt der Strassenverkehr seine Kosten zu 90% und der Schienenverkehr zu 64%.

² Diese Leistungen werden von der öffentlichen Hand – zum Teil unter Wettbewerbsbedingungen – bestellt und abgegolten. Sie werden nach gültiger Gesetzgebung als Erträge behandelt.



	Strasse	Schiene
Deckungsgrad mit Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen	92%	93%

Tabelle 3: Überblick über die Kostendeckungsgrade

Beim Strassenverkehr sind die Kosten in erster Linie durch Eigenleistungen und über zweckgebundene Abgaben und Steuern (90%) der Verkehrsteilnehmenden gedeckt. Der Staat beteiligt sich zu 2% an den Kosten (Abgeltungen für den öffentlichen Strassenverkehr). Die übrigen 9% (5,7 Milliarden Franken) fallen der Allgemeinheit an. Die Kosten für den Schienenverkehr werden zu 66% von den Verkehrsteilnehmenden und zu 30% vom Staat finanziert. Die Kosten, die der Allgemeinheit anfallen, sind deutlich geringer und liegen bei 0,4 Milliarden Franken (4%).

2.4 Spezifische Kosten pro Verkehrseinheit

Die spezifischen Kosten pro Verkehrseinheit im Personenverkehr liegen bei 50 Rappen pro Personenkilometer³ für Personenwagen und bei 40 Rappen pro Personenkilometer für den Schienenverkehr. Für den öffentlichen Strassenverkehr betragen die Kosten 54 Rappen pro Personenkilometer.

Der Strassengüterverkehr (57 Rappen pro Tonnenkilometer) kostet 2,1 Mal mehr als der Güterverkehr per Schiene (27 Rappen pro Tonnenkilometer).

	Strasse		Schiene
	Personenwagen	Öffentlicher Strassenverkehr	
Personenverkehr	50 Rappen/ Personenkilometer (ohne Fahrerkosten)	54 Rappen/ Personenkilometer	40 Rappen/ Personenkilometer
Güterverkehr	57 Rappen/Tonnenkilometer (Lastwagen)		27 Rappen/ Tonnenkilometer

Tabelle 4: Überblick nach spezifischen Kosten je Leistungseinheit

³ Beim Individualverkehr sind die Kosten der Selbstfahrer nicht berücksichtigt, was die Vergleichbarkeit der Zahlen mit dem öffentlichen Verkehr einschränkt. Mit Berücksichtigung der Selbstfahrerkosten betragen die Kosten beim Individualverkehr 82 Rappen pro Personenkilometer (vgl. auch Tabelle 4).



3. Wichtige Elemente

- Dank der Transportrechnung können erstmals die gesamten Kosten für Strasse und Schiene verglichen werden (Verkehrsmittel, Infrastruktur, Sicherheit und Umwelt). Es handelt sich um ein Pilotprojekt, das Informationen mit unterschiedlichem Qualitätsgehalt erhebt. Die angewandte Methodologie wird stetig verbessert.
- Alleine betrachtet liefert die Transportrechnung eine Teilübersicht. Der Nutzenaspekt wird nicht behandelt. Darüber hinaus liefert sie keinerlei Informationen, die auf eine Region oder eine bestimmte Transportachse angewandt werden könnten.
- Strasse und Schiene können nur bedingt verglichen werden. Es ist zu beachten, dass die grundlegenden Daten (Netzlänge, über Jahre getätigte Investitionen, Verkehrsdienstleistungen) für Strasse und Schiene sehr unterschiedlich sind.

Weiterführende Informationen:

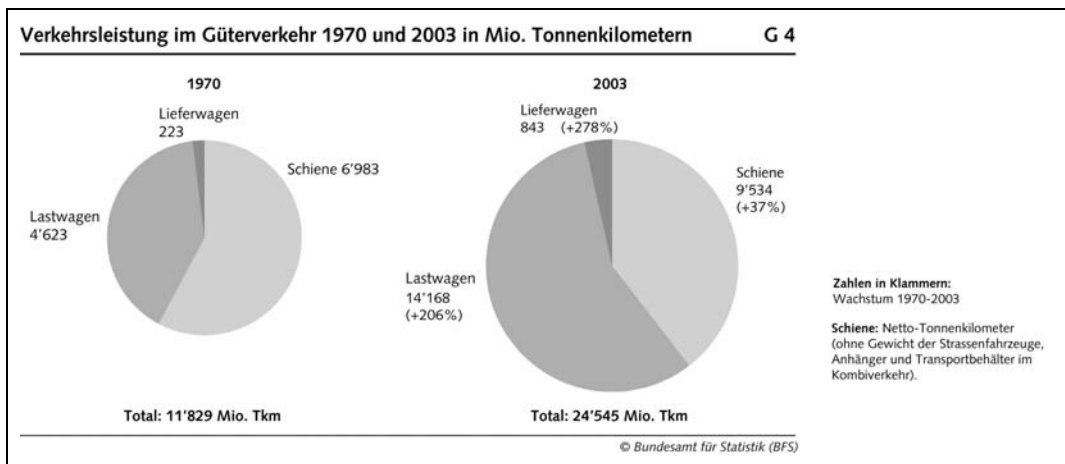
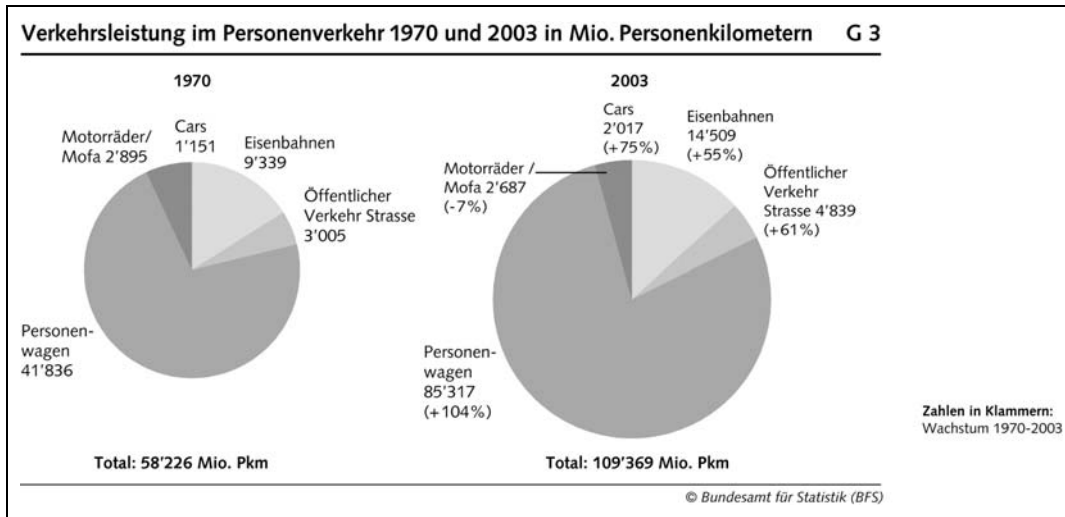
- Transportrechnung 2003, BFS, 2006
- Transportkostenrechnung der Schweiz, Konzept und Pilotrechnung, Expertenbericht, INFRAS/Ecoplan, im Auftrag BFS/ARE, 2006

Anhang zur Medienmitteilung «Kosten und Nutzen des Landverkehrs erstmals in einer Gesamtsicht»



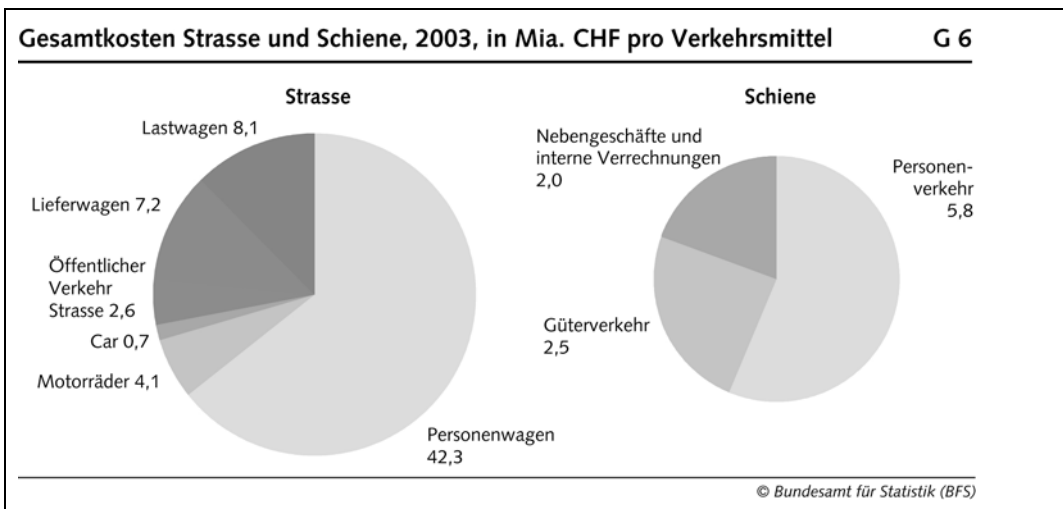
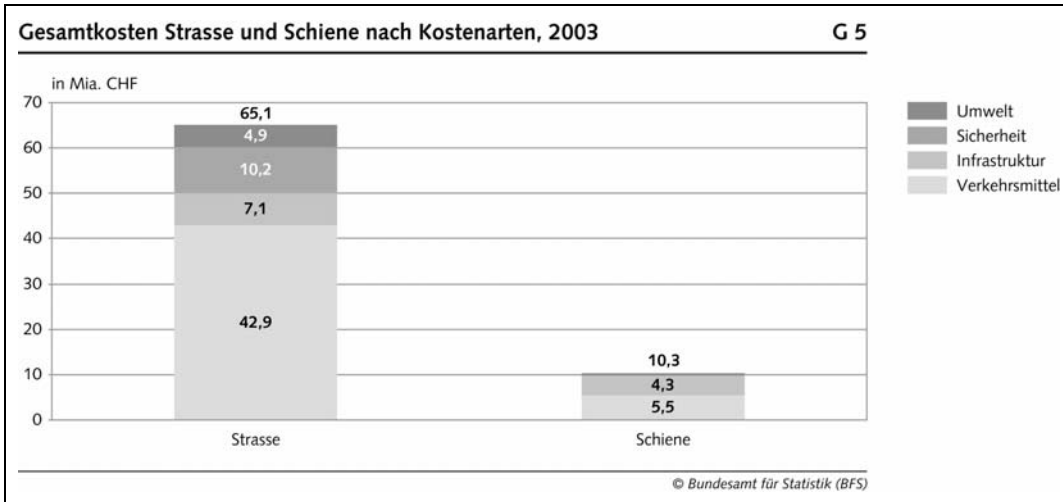
Anhänge: Grafische Darstellung der wichtigsten Daten

1. Rahmendaten der Verkehrsleistungen



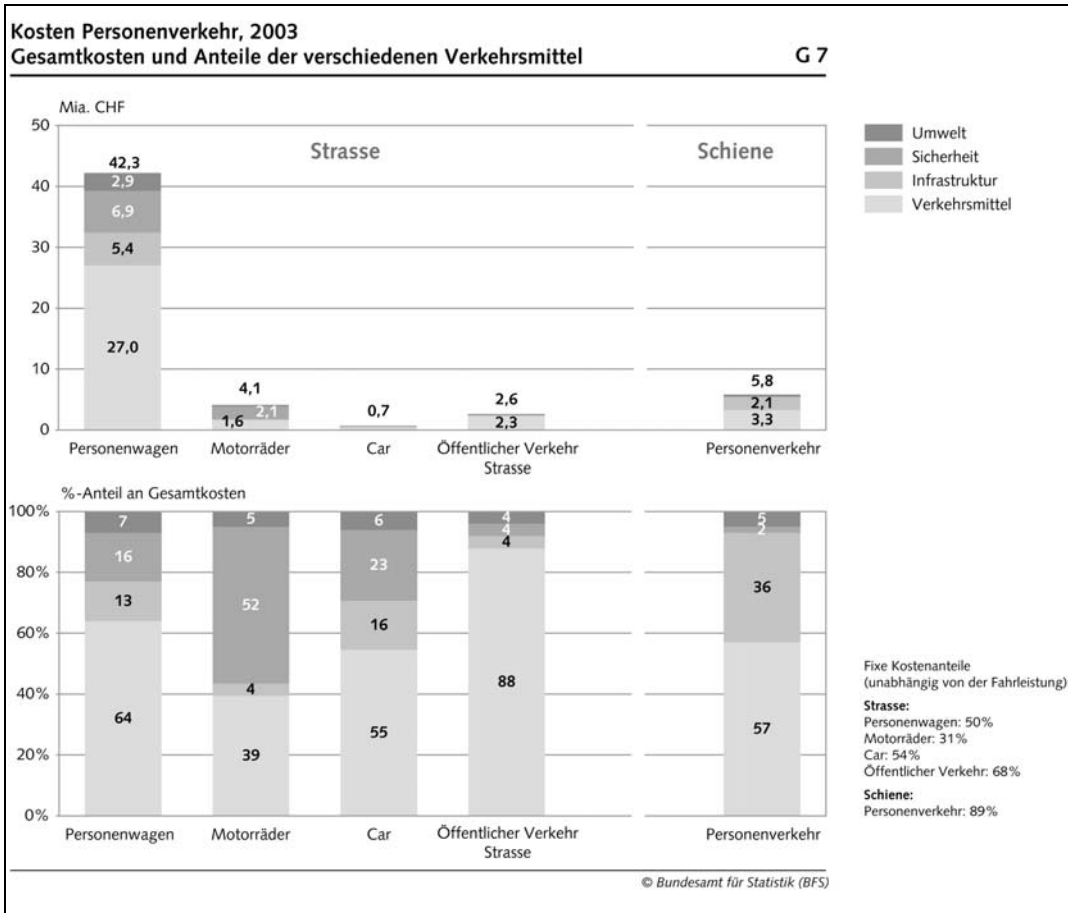


2. Gesamtkosten und Kostenzusammensetzung der Mobilität



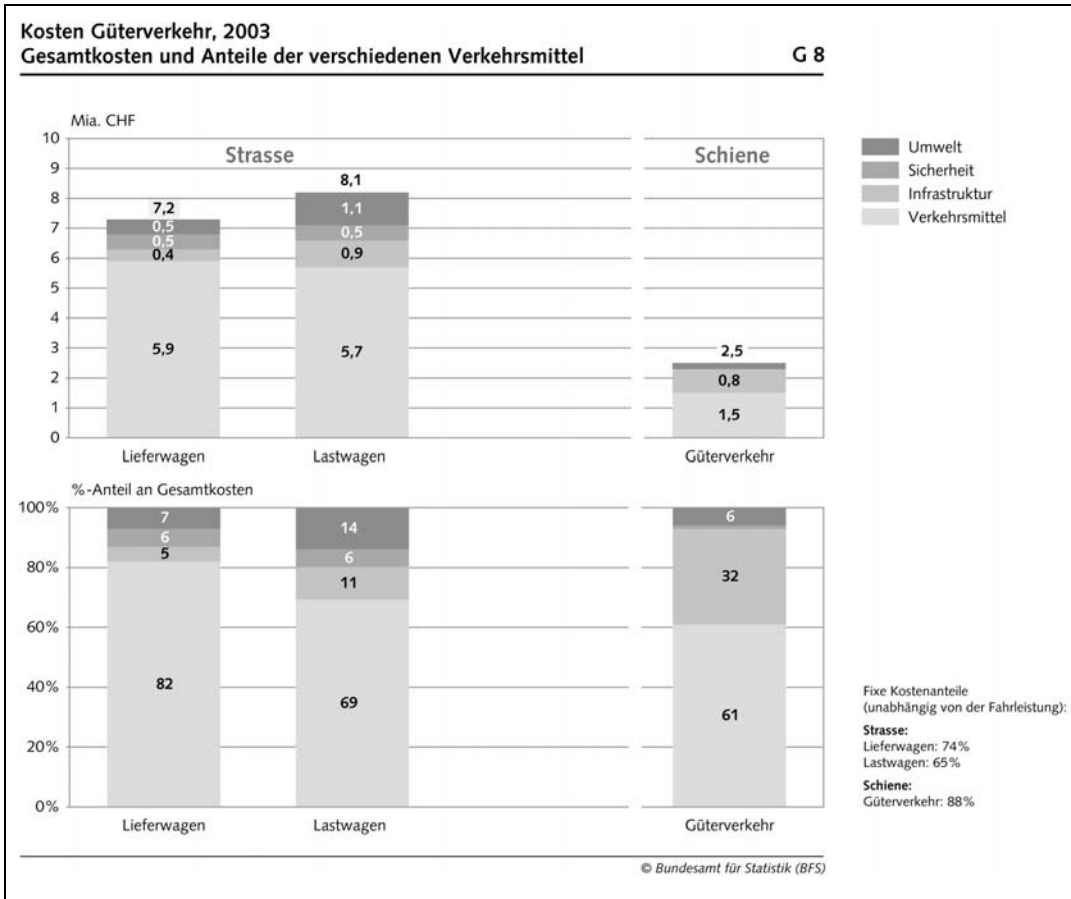


3. Kosten Personenverkehr



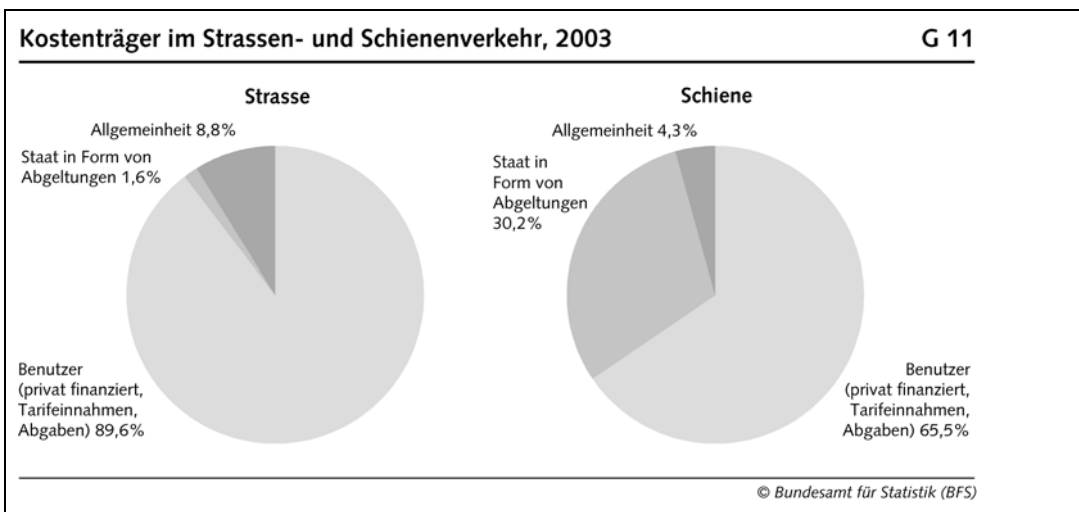
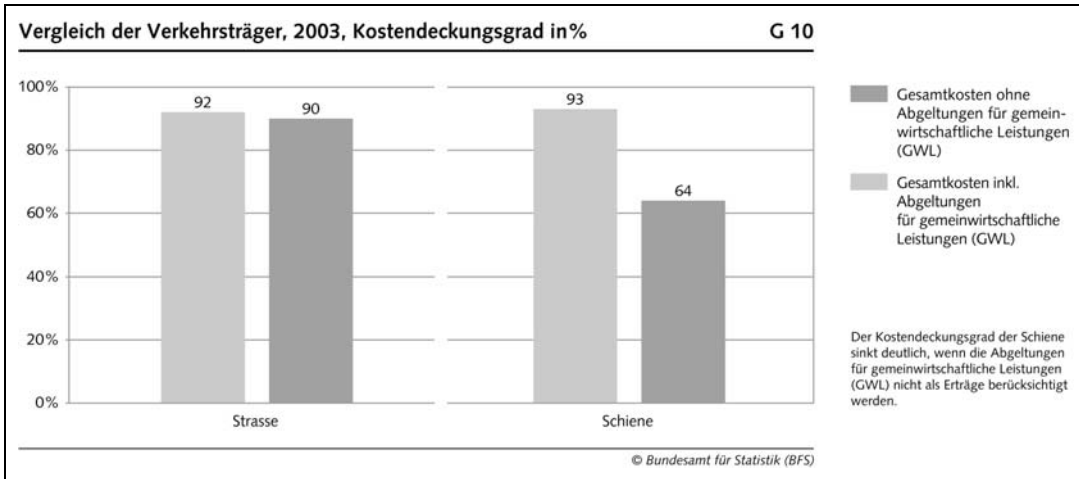


4. Kosten Güterverkehr





5. Deckungsgrade und Kostenträger





6. Spezifische Kosten je Verkehrseinheit

