

## Verkehrsinfrastrukturen bringen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen <sup>1</sup>

**Verkehrsinfrastrukturen als bedeutende Komponente für gesamtwirtschaftliche Produktivität - Verkehrsinfrastrukturen sind mit 12 Prozent rentabler als viele andere Anlageformen - Infrastrukturausstattung hat optimale Höhe noch nicht erreicht - Bedarf für Unterhalt steigt**

### Wachstumssteigernde Wirkung der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen

Es besteht ein **statistisch nachweisbarer positiver Zusammenhang** zwischen den Bundesausgaben für die Transport- und Kommunikationsinfrastrukturen und dem pro-Kopf-Wirtschaftswachstum. Die Verkehrsinfrastrukturen haben wachstumssteigernde Wirkung.

### Potenzial zur Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität

Für den Wohlstand der Schweiz ist eine **enge Einbindung in die internationale Arbeitsteilung** von zentraler Bedeutung. Dazu bedarf es **kontinuierlicher Produktivitätsfortschritte**. Für die Optimierung der Produktionsprozesse ist der Einbezug der **Logistik** unverzichtbar. Ein wesentlicher Teil betrifft den **Transport von Personen und Waren**. Der Ausbau und rechtzeitige Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen ist daher eine wesentliche Komponente des Potenzials zur **Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität**.

### Kapitalrendite der Verkehrsinfrastrukturen höher als die des privaten Kapitals

- Die volkswirtschaftliche Rentabilität (Kapitalrendite) des vom Bund in die schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen investierten Kapitals liegt gemäss der Studie der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF) bei rund **12%**. Gemäss einer Studie deutscher Grossstädte beträgt die Kapitalrentabilität der lokalen öffentlichen Infrastrukturen sogar **16%**.
- Mit der konservativen Schätzung einer **Rentabilität von 12%** hat der Kapitalstock der Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz eine **höhere Rentabilität als viele andere Anlageformen**.

### Schlussfolgerungen und Vergleich mit der Realität

Die Infrastrukturen der Schweiz leisten

- einen **signifikanten Beitrag zum Wachstum**,
- sind **rentabel** und
- haben ihre **optimale Höhe noch nicht erreicht**.

Das Nationalstrassennetz ist fertig zu stellen. Engpässe sind zu beseitigen. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs muss weiterhin gesteigert werden.

Realität:

- Der **Anteil der Verkehrsausgaben am Bruttoinlandprodukt stagniert seit 20 Jahren bei ca. 1,8%**, wobei der Anteil der **Ausgaben für die Strasseninfrastruktur sogar rückläufig** ist.

- Für die Substanzerhaltung des Schweizerischen Strassennetzes wird **jährlich rund eine Milliarde Franken** eingesetzt <sup>2</sup>. Gemäss Schätzung würde zur Substanzerhaltung der Strassen jedoch ein Finanzvolumen von **jährlich 4.7- 5.6 Mrd. Franken** benötigt <sup>3</sup>.

### Zukünftiges wirtschaftliches Wachstum in Frage gestellt

- Der notwendige Aufwand zur Substanzerhaltung wird wegen der zunehmenden Alterung der bestehenden Strassen, Brücken, Tunnel und Schienenstrecken von Jahr zu Jahr weiter ansteigen. **Es droht eine spürbare Qualitätsverschlechterung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen.**
- Die direkten und indirekten Kosten (z.B. Staukosten) sind enorm und nicht mehr tolerierbar. Ohne die Beseitigung von Engpässen nehmen die **gesamtwirtschaftlichen Wachstumseinbussen** in unverantwortbarem Ausmass zu.
- Für die **notwendige Mobilität** braucht es Verkehrsträger, die Personen und Frachten in möglichst kurzer Zeit und mit möglichst wenig Energieaufwand an den jeweiligen Zielort bringen. Es geht also um eine **effiziente Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse**, sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr.
- Die Schuldenbremse zwingt den Bund, innerhalb eines Konjunkturzyklus alle Ausgaben durch Einnahmen zu decken. Darunter fallen auch die Ausgaben für langfristig rentable öffentliche Investitionen. **Ökonomisch macht ein solches Verhalten wenig Sinn und widerspricht auch der intergenerationellen Gerechtigkeit.** Zudem sind solche Investitionen häufig Objekt/Opfer zusätzlicher „Sparanstrengungen“. Fast zwangsläufig wird dies mit der Zeit
  - **zu einem Rückgang der Investitionstätigkeit insgesamt** und damit auch
  - **zu einem Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Wachstumsmöglichkeiten** führen.

Nur durch eine **konsequente Verwendung der zweckgebundenen Mittel für die Verkehrsinfrastrukturen** kann die prinzipielle Problematik derartiger Ausgaberegeln entschärft werden.

Anzustreben sind **verbindliche Programme für den Unterhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen**, denn diese erlauben die Planung und den kostenoptimalen Einsatz der Produktionskapazitäten.

#### Quellen

<sup>1</sup> „Wachstumswirkungen und Rentabilität von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen – Stand der Forschung und wirtschaftspolitische Schlussfolgerungen für die Schweiz“, erstellt von der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich KOF (Prof. Dr. Bernd Schips / Dr. Jochen Hartwig). Im Auftrag von Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Januar 2005

<sup>2</sup> Strasse und Verkehr, Nr. 9. „Standpunkt zum Thema: Vom Flicker zum Erhaltungsmanagement“, R. Dieterle, September 2003

<sup>3</sup> Abschiedsvorlesung Prof. Dr.-Ing. E.h. Robert Fechtig, Institut für Bauplanung und Baubetrieb, ETH Zürich. „Substanzerhaltung – Eine Notwendigkeit?“, 16. Januar 1996

15.3.2005

Herausgeber:  
Schweizerischer Baumeisterverband SBV  
Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA  
Infrastruktur Strasse