

Nationalrat
04.3075
Interpellation Walker Felix
Verkehr. Finanzpolitische Standortbestimmung

Wortlaut der Interpellation vom 16. März 2004

Die jüngsten Entwicklungen und insbesondere die Aussichten in der Verkehrspolitik der Schweiz geben Anlass zu einer finanzpolitischen Standortbestimmung. Dies umso mehr, als die einschlägigen öffentlichen Mittel zu den ausgabestärksten Aufgabengebieten gehören. Fragen der Effektivität, der Effizienz und der Transparenz aber auch solche des Verursacherprinzips und der Eigenwirtschaftlichkeit drängen sich auf. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, zu nachstehenden Fragen im Lichte des aktuellen Umfeldes umfassend Stellung zu nehmen.

1. Was leisten Bund, Kantone und Gemeinden je für den privaten und öffentlichen Verkehr:
 - a. in Form von Investitionen p.a. seit 1990 und was bis 2010,
 - b. in Form von Betriebsbeiträgen (Unterhalt, Bestellung von Leistungen, Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen, Behebung von Kostenunterdeckungen) p.a. seit 1990 und was bis 2010,
 - c. im Verhältnis zum BIP und den gesamten Staatsausgaben,
 - d. welche Kostendeckung erreichen damit beide Verkehrsarten (ohne externe Umwelt-, Lärm-, Gesundheits- und Staukosten).

2. Wie verhalten sich diese öffentlichen Leistungen
 - a. hinsichtlich der Entwicklung des privaten und öffentlichen Verkehrs seit 1990 und bis 2010, und zwar gemessen an den Verkehrsleistungen (in Personen- und Tonnenkilometer),
 - b. hinsichtlich der Kapitalbindung je Leistungseinheit (aufgelaufenes Anlagevermögen der Strasse und der Schiene im Verhältnis zu den erbrachten Verkehrsleistungen)?

3. Wie wirkt sich eine allfällige Erhöhung und wie eine Senkung des Mitteleinsatzes auf die Verkehrsleistung und auf die Kosten pro Leistungseinheit aus? Wie sieht es diesbezüglich seit der Einführung der Bahnreform 1999 aus und was ist weiter zu erwarten?

4. In welcher Relation stehen die externen Kosten (Umwelt-, Unfall- und Staukosten) des privaten und öffentlichen Verkehrs zum Einsatz öffentlicher Mittel? Wie haben sich die externen Kosten insgesamt und pro Leistungseinheit seit 1990 entwickelt und was sind die weiteren Entwicklungsaussichten?

5. Erachtet er die Strassen- und Eisenbahnrechnung als hinreichende Steuerungs- und Kontrollinstrumente? Welche Instrumente könnten einer Erhöhung der Transparenz dienen? Wie gedenkt er, die Transparenz der aktuellen externen Kosten für Umwelt, Lärm, Gesundheit

und durch Staus zu erhöhen? Welche Möglichkeiten sieht er, auch die externen Grenzkosten zu ermitteln?

6. Wie kann die längerfristige Finanzierbarkeit unseres Verkehrssystems (Bau, Unterhalt und Betrieb) gesichert werden? Welche Möglichkeiten sieht diesbezüglich sowie hinsichtlich der Reduzierung der Verkehrsexternalitäten der Bundesrat, dem Verursacherprinzip beim privaten und öffentlichen Verkehr vermehrt Nachachtung zu verschaffen und damit die Eigenwirtschaftlichkeit zu erhöhen?

- a. Wie schätzt er das Potential folgender Politikalternativen für den Privatverkehr ein?
 - Tunnelgebühren insbesondere am Gotthard für Personenfahrzeuge und/oder Lastwagen, die zur Durchsetzung des Verursacherprinzips entsprechend den externen Effekten differenziert sind (z.B. nach Zeit, Verkehrsaufkommen und Fahrzeugtyp)?
 - Flächendeckenden Verkehrsgebühren, die zur Durchsetzung des Verursacherprinzips entsprechend den externen Effekten differenziert sind (z.B. Zeit, Verkehrsaufkommen und Fahrzeugtyp)?
 - Verkehrsgebühren für Problemschwerpunkte wie Agglomerationen, die zur Durchsetzung des Verursacherprinzips entsprechend den externen Effekten differenziert sind (z.B. Zeit, Verkehrsaufkommen und Fahrzeugtyp)?
 - Anheben der Mineralsteuer oder CO₂-Abgabe?
- b. Wie beurteilt er die Möglichkeit, dank der besseren Durchsetzung des Verursacherprinzips beim Privatverkehr, die öffentliche Unterstützung des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren und auch das Verursacherprinzip durchzusetzen?

7. Wie können die dank allfälligen Strassengebühreneinnahmen und Subventionskürzungen verfügbaren finanziellen Mittel so an die Bürger zurückzugeben werden, dass die Durchsetzung des Verursacherprinzips auch ihnen Vorteile bringt? Inwiefern und in welchem Ausmass könnten andere Steuern gesenkt werden?

8. Welche Mittel und Massnahmen stehen zur Verfügung, auch im ländlichen Raum betriebswirtschaftliche Anforderungen und eine angemessene Versorgung unter einen Hut zu bringen?

9. Inwiefern ist er bereit, mit strategischen Zielsetzungen eine Trendwende im Sinne vorstehender Anliegen einzuleiten? Welche konkreten Massnahmen sieht er dazu insbesondere im Bereich der Investitionspolitik und der Verkehrsabgaben als vordringlich an?

Mitunterzeichnende

Bader Elvira, Bezzola, Brun, Bächler, Cathomas, Cina, Genner, Hegetschweiler, Hochreutener, Humbel Näf, Imfeld, Jermann, Laubacher, Leu, Leuthard, Loepfe, Lustenberger, Pfister Gerhard, Steiner, Walter Hansjörg, Wehrli, Weigelt, Zapfl, Zuppiger (24)

Ohne Begründung

Antwort des Bundesrates

Die Antwort des Bundesrates behandelt den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene. Nicht speziell eingegangen wird auf den Luftverkehr, zu welchem ein eigener Bericht des Bundesrats an das Parlament in Erarbeitung steht.

Die Interpellation fragt nach einer Vielzahl von verkehrsökonomischen Informationen. Aufgrund von mangelnden Daten, bzw. weil die Aufbereitung dieser Daten sehr aufwändig wäre, können nicht alle Fragen lückenlos beantwortet werden.

zu Frage 1

Die wichtigsten Kennzahlen zu den Verkehrsausgaben der öffentlichen Hand finden sich im Anhang 1 zu dieser Antwort. Bund, Kantone und Gemeinden haben im Jahr 2000 insgesamt 13'008 Millionen Franken für den Verkehr ausgegeben, davon 6'430 Millionen für den Bau, Betrieb und Unterhalt von Strasseninfrastrukturen und 6'578 Millionen für den öffentlichen Verkehr. Rund 3'000 Millionen Franken der Gelder für den öffentlichen Verkehr sind in den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur geflossen. Der restliche Betrag wurde für Beiträge an den Betrieb und für Abgeltungen verwendet.

Die Entwicklung 1990 bis 2000 zeigt, dass die Verkehrsausgaben nicht stärker gestiegen sind als die Ausgaben generell. Im Vergleich der beiden Hauptverkehrsträger fand dabei eine Verschiebung von der Strasse zur Schiene statt, weil dort ein Nachholbedarf besteht (NE-AT, Bahn 2000, Anschluss an das europäische Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz). Die insgesamt ausgewogene Entwicklung widerspiegelt sich auch im Anteil des Verkehrs an den Gesamtausgaben der öffentlichen Hand, welcher für denselben Zeitraum zwischen 10.1% und 11.3% betragen hat. Auch bezogen auf die Entwicklung des BIP waren die Verkehrsausgaben relativ stabil und haben in der Periode 1990 – 2000 zwischen 2.8% und 3.1% des BIP betragen¹. Keine Angaben sind für die Zukunft möglich, da der Bund über keine konsolidierten Zahlen der geplanten Verkehrsausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden verfügt.

Die Eisenbahnrechnung unterscheidet zwei Deckungsgrade: Unter Einbezug der Abgeltungen deckt der Schienenverkehr seine Kosten in etwa vollständig (Deckungsgrad von 94.9% im 2000 bzw. 104% im 2001). Ohne Berücksichtigung der Abgeltungen sind die Deckungsgrade tiefer (41.9% im 2000 und 43.1% im 2001). Es ist zu beachten, dass es sich bei den Abgeltungen zu einem guten Teil nicht um reine Subventionen handelt, sondern aus Sicht des Verkehrsbetriebs um Einnahmen aus einem vom Staat bestellten Angebot (Service Public). Der Kostendeckungsgrad bei der Strasseninfrastruktur liegt mit 100% sogar höher. Nicht eingeschlossen in diese Kostendeckungen sind die externen Kosten des Individual- und öffentlichen Verkehrs (vgl. Frage 4).

¹ Im Unterschied zu einer kürzlich publizierten Studie der BAK Basel Economics umfassen diese Zahlen neben den Investitionen für Verkehrsinfrastrukturen auch die Kosten für den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen sowie die Abgeltungen beim öffentlichen Verkehr.

zu Frage 2

Frage 2 nach der Wirkung der öffentlichen Gelder hinsichtlich der Verkehrsleistungen in Personen- und Tonnenkilometern kann mit vertretbarem Aufwand nicht beantwortet werden. Dies deshalb, weil die Verkehrsinvestitionen in der Regel gleichzeitig dem Personen- und dem Güterverkehr dienen und eine entsprechende Aufteilung der Investitionskosten auf diese Verkehrsbereiche aufwändig wäre.

zu Frage 3

Die Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung bzw. Senkung der Verkehrsausgaben auf die Verkehrsleistungen müssten grundsätzlich mit einer Gegenüberstellung von Grenznutzen und -kosten abgeschätzt werden. Entsprechende Daten liegen für die Schweiz nicht vor.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Bahnreform beurteilt der Bundesrat positiv. Die Reform hat zu einer Trendwende bei der Kostenentwicklung und somit zu einer Effizienzsteigerung bei den Leistungen des öffentlichen Verkehrs geführt. Der eingeschlagene Reformweg soll mit der Bahnreform II fortgesetzt werden. Es ist allerdings zu beachten, dass das Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen auf hohem Niveau abnehmen wird.

Eigenwirtschaftlichkeit – unter Einbezug aller Kosten – und Effizienz der Verkehrssysteme sind wichtige Ziele der Verkehrspolitik. Ebenso sind gute und ausreichende Verkehrsinfrastrukturen eine wichtige Vorleistung für die Standortgunst des Landes und die Wachstumschancen der Wirtschaft.

zu Frage 4

Der Grossteil der externen Kosten ist eine Folge des Energieverbrauchs und der daraus resultierenden Emissionen. Ausserdem gilt es, die externen Kosten des Lärms und der Unfälle sowie deren langfristige Wirkung einzubeziehen. Bereits in den neunziger Jahren hat der Bund umfassende Studien zur Berechnung der externen Kosten durchgeführt. Gemäss diesen Arbeiten wurden die externen Kosten des Verkehrs für das Jahr 1993 auf rund 3'858 Millionen Franken geschätzt². Davon lassen sich dem Schienenverkehr 149 Millionen Franken anlasten. Die restlichen 3'709 Millionen Franken sind vom Strassenverkehr verursacht. Der Unterschied zwischen Strasse und Schiene lässt sich dadurch erklären, dass der Strassenverkehr weitgehend auf luftbelastenden fossilen Treibstoffen basiert, während die Eisenbahn mit nicht fossilerzeugter Elektrizität betrieben wird. Ausserdem schneidet der Individualverkehr auch in Bezug auf die Unfallhäufigkeit und das Unfallrisiko schlechter ab als der Schienenverkehr. Demgegenüber verursacht der Schienenverkehr v.a. im Lärmbereich externe

² Die Synthese aus diesen Arbeiten ist in den folgenden Berichten zusammengefasst:

- Die sozialen Kosten des Verkehrs in der Schweiz, GVF-Bericht 174, 1993;
- Monetarisierung der verkehrsbedingten externen Gesundheitskosten, GVF-Bericht 272, 1996.

Kosten. Eine detaillierte Aufteilung nach Verkehrsträgern und Kostenbereichen findet sich im Anhang 2 zu dieser Antwort.

Es ist zu beachten, dass es sich bei diesen Berechnungen um eine Minimalschätzung handelt, weil sie nur vier Bereiche umfasst (Unfälle, Gesundheit, Gebäudeschäden und Lärm) und von sehr vorsichtigen Annahmen ausgeht, was insgesamt zu einer Unterschätzung der Kosten führt. Andere Untersuchungen rechnen mit wesentlich höheren Externalitäten. So schätzt beispielsweise das Nationale Forschungsprogramm 41 die externen Kosten des Verkehrs auf mehr als 9 Milliarden jährlich (unter Berücksichtigung von weiteren Kostenbereichen wie Klimaerwärmung, Ernteauffälle und Waldschäden). Die Berechnungen für das Jahr 1993 werden zurzeit vom zuständigen Bundesamt für Raumentwicklung aktualisiert. Die Publikation der Ergebnisse ist für die erste Hälfte 2005 vorgesehen. Bereits jetzt lässt sich sagen, dass sie in der Grössenordnung den Zahlen für das Jahr 1993 entsprechen.

In Bezug auf die Verkehrsleistungen betragen die externen Kosten, ohne Klimakosten, rund 0.91 Rappen je Personenkilometer beim Schienenverkehr und rund 3.45 Rappen je Personenkilometer beim Strassenverkehr. Die entsprechenden Werte beim Güterverkehr betragen 0.34 Rappen je Tonnenkilometer für die Schiene und 8.46 Rappen je Tonnenkilometer für die Strasse.

Nicht enthalten in den obigen Zahlen sind die Staukosten, welche je nach Betrachtungsweise – Individuum bzw. Verkehrssektor als Ganzes – ebenfalls eine Externalität darstellen. Eine Studie des Bundesamts für Strassen aus dem Jahre 1999 schätzt die Staukosten der Schweiz auf jährlich rund 750 bis 1'200 Millionen Franken. Die Staukosten dürften heute aufgrund der Verkehrsprobleme an verschiedenen neuralgischen Stellen, insbesondere auch in den Agglomerationen, tendenziell höher liegen. Sie verursachen volkswirtschaftliche Verluste und führen zu einer ineffizienten Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen.

zu Frage 5

Die heutige Strassen- und Eisenbahnrechnung sind partielle Verkehrsträgerrechnungen. Sie werden nicht als Kontroll- bzw. Steuerungsinstrumente verwendet. In der Strassenrechnung sind vor allem die Kosten für die Infrastruktur (Bau, Betrieb und Unterhalt) enthalten. Nicht berücksichtigt werden die privaten Kosten der Fahrt. Die Eisenbahnrechnung enthält sowohl die Infrastrukturkosten als auch die Fahrtkosten. In beiden Rechnungen fehlt die Berücksichtigung der externen Kosten. Ebenso sind beide Rechnungen in der heutigen Form nicht geeignet, um Grenzkosten zu ermitteln.

Mit dem Aufbau einer Gesamtverkehrsträgerrechnung, welche alle Verkehrsarten (Strasse, Schiene und Luftverkehr) sowie alle Kostenarten (Infrastruktur, Betrieb, Unterhalt und Externalitäten) umfasst, soll die Transparenz bei den Verkehrskosten und -ausgaben verbessert werden. Die entsprechenden Arbeiten sind im Gang und werden voraussichtlich Ende 2004 abgeschlossen. Entsprechend den Gesetzesvorschriften ist der Bundesrat für die regelmäßige Aufdatierung der externen Kosten besorgt. Die Verwaltung arbeitet zurzeit an der Aufdatierung dieser Kosten. Die Ergebnisse werden ebenfalls bis Ende 2004 vorliegen.

zu Frage 6

Die Frage nach der langfristigen Sicherung der Finanzierung unserer Verkehrssysteme stellt sich in verschiedenen Kontexten. Aus heutiger Sicht steht der Spardruck bei der öffentlichen Hand im Vordergrund. In diesem Zusammenhang fragt die Interpellation, ob mit einer besseren Umsetzung des Verursacherprinzips und mit einer höheren Eigenwirtschaftlichkeit eine Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme und eine Entlastung der öffentlichen Hand möglich wären. Ausserdem fragt die Interpellation nach der Einschätzung des Bundesrates zu verschiedenen Politikvarianten für den Privatverkehr.

zum Verursacherprinzip und zur Eigenwirtschaftlichkeit

Eine Internalisierung der externen Kosten v.a. beim privaten Verkehr einerseits und ein gleichzeitiger Abbau der Subventionen beim öffentlichen Verkehr andererseits würden zu einer verursachergerechteren Finanzierung der Mobilität und zu einer Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs führen. Eine Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme auf Strasse und Schiene, eine Entlastung der öffentlichen Haushalte und damit eine Stärkung der Wirtschaft sowie eine Reduktion des Umwelt-, Ressourcen- und Landverbrauchs wären die Folgen einer solchen Strategie. Eine derartige umfassende Reformierung der Verkehrsfinanzierung ist interessant. Sie ist aber nicht neu und basiert auf ökonomischen Überlegungen, welche sich politisch nicht einfach umsetzen lassen und überdies der Abstimmung mit den europäischen Nachbarstaaten bedürfen. Wichtig ist auch zu beachten, dass einzelne der vorgeschlagenen Reformteile nicht isoliert umgesetzt werden können. So lehnt der Bundesrat beispielsweise eine Kürzung der Beiträge für den öffentlichen Verkehr ohne gleichzeitige Internalisierung der externen Kosten beim Individualverkehr ab. Eine solche einseitige Massnahme würde den Modal-Split zu Lasten des öffentlichen Verkehrs verschlechtern. Das wiederum würde einerseits derzeitige Investitionen in den öffentlichen Verkehr (beispielsweise NEAT und Bahn 2000) unterlaufen und andererseits auch zu Verkehrsproblemen auf der Strasse führen. Dies deshalb, weil die Strassen schon heute vielerorts, insbesondere in den Agglomerationen, an Kapazitätsgrenzen stossen und für zusätzliche Strasseninfrastrukturen weder Geld noch Raum verfügbar sind. Staus und sogar Verkehrszusammenbrüche mit negativen Folgen für die Schweizer Wirtschaft und die ganze Bevölkerung wären die Folgen einer einseitigen Kürzung der Beiträge für den öffentlichen Verkehr.

zu den verschiedenen Politikvarianten für den Privatverkehr

Für die verursachergerechte Anlastung der Verkehrsexternalitäten an den Privatverkehr stehen verschiedene Ansätze zur Verfügung, welche der Bundesrat aus heutiger Sicht wie folgt beurteilt:

- *Differenzierte Benutzergebühren:* Das sogenannte „Road Pricing“ ist mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont ein zukunftssträchtiger und interessanter Ansatz. Es erlaubt eine verursachergerechte Verkehrlenkung nach verschiedenen Faktoren (z.B. Zeit, Ort, gefahrene Kilometer, Stauverhältnisse). Beispiele aus dem Ausland und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz zeigen, dass solche Gebüh-

ren heute technisch und betrieblich machbar sind und bei guter Ausgestaltung auch auf politische Akzeptanz stossen können. Angesichts der grossen Verkehrsprobleme und der fehlenden Mittel für die Modernisierung der Verkehrsinfrastrukturen dürften mittelfristig Road Pricing Lösungen für Städte und Agglomerationen im Vordergrund stehen. Längerfristig könnte auch ein flächendeckendes Road Pricing für die ganze Schweiz – ggf. als teilweiser Ersatz der heutigen Verkehrsabgaben – in Betracht gezogen werden. In diesem Fall müsste das ganze System der Verkehrsfinanzierung überprüft und sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich der Höhe der Verkehrsabgaben auf die Situation im Ausland abgestimmt werden. Es ist zu beachten, dass heute in der Schweiz die Verfassung ein Road Pricing ausschliesst. Das Parlament kann jedoch Ausnahmen erlassen und hat dies auch schon getan (beispielsweise für den Strassentunnel des Gr. St. Bernhard).

- *Mineralölsteuer / CO₂-Abgabe*: Die Mineralölsteuer ist eine erhebungstechnisch einfache Steuer, welche mit ihrer verbrauchsabhängigen Bemessung gute Anreize für umweltfreundliche und energiesparende Fahrzeuge setzt. Im Vergleich zum Road Pricing sind aber die Lenkungsmöglichkeiten über die Mineralölsteuer limitiert. Zudem nimmt die Ergiebigkeit der Mineralölsteuer ab, weil in Zukunft aus klima- und energiepolitischen Gründen vermehrt Fahrzeuge mit geringerem spezifischem Verbrauch und alternativen Antriebstechniken zur Anwendung gelangen werden. Ausserdem besteht bei der Mineralölsteuer die Problematik des Tanktourismus, welche den Spielraum für eine Erhöhung der Steuer limitiert. Die CO₂-Abgabe ist von ihrer Wirkung und Ausgestaltung her mit der Mineralölsteuer vergleichbar. Im Unterschied zur Mineralölsteuer handelt es sich aber um eine Lenkungsabgabe, deren Einnahmen gemäss CO₂-Gesetz aufkommensneutral an die Bevölkerung und die Wirtschaft rückerstattet würden. Der Bundesrat hat diesen Herbst vier Varianten zur Erreichung der klimapolitischen Ziele gemäss CO₂-Gesetz in die Vernehmlassung geschickt.

Zu Frage 7

Die Frage nach einer volkswirtschaftlich optimalen Verwendung von Mitteln aus Strassengebühren und Subventionskürzungen beim öffentlichen Verkehr kann nur im Rahmen von konkreten Strategien detailliert geprüft und politisch diskutiert werden.

Grundsätzlich steht eine Vielzahl von Verwendungsarten zur Verfügung, welche sich grob in drei Kategorien einteilen lassen:

- Rückerstattung an Bevölkerung und Wirtschaft (Modell Umweltlenkungsabgaben)
- Reduktion von bestehenden Steuern und Abgaben (Modell Steuerreform)
- Finanzierung von Staatsaufgaben (im Verkehrsbereich und auch in anderen Bereichen).

zu Frage 8

Der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum darf nicht isoliert betrachtet werden. Er ist vielmehr ein Ausdruck unserer Grundversorgungspolitik, welche auf eine flächendeckende Versorgung des Landes abzielt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ländliche Raum kein homogenes Gebilde mit einheitlicher Problemlage darstellt. In agglomerationsnahen Gebieten im Mittelland stellen sich beispielsweise andere Fragen als in peripheren Gebieten und im Berggebiet. Das wirkt sich auch auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aus. Es ist die klare Absicht des Bundes, im Rahmen seiner Grundversorgungspolitik auch künftig eine angemessene Bedienung des ländlichen Raums durch den öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Angesichts der knappen finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand wird es allerdings ohne eine Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit – sei es über die Erträge (grössere Nachfrage) bzw. über die Aufwendungen (tiefere Kosten) – kaum möglich sein, den heutigen guten Standard zu halten.

zu Frage 9

Die Frage der künftigen Verkehrsfinanzierung ist von grosser Wichtigkeit und Tragweite. Die verfügbaren Mittel sind heute sehr knapp und werden es auch in Zukunft bleiben. Das macht eine sehr strenge Prioritätenordnung notwendig. Ungeachtet des grossen Spardrucks muss aber die Verkehrsfinanzierung wegen ihrer grossen Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung auch mittel- bis langfristig gesichert bleiben. Ausgehend vom Legislaturplan will der Bundesrat in den nächsten Jahren eine Strategie zur Zukunft der schweizerischen Infrastrukturnetze entwickeln. Im Rahmen dieser Strategie sollen – im Einklang mit den Anforderungen der Nachhaltigkeit – die erforderlichen Prioritäten gesetzt und auch die heutige Verkehrsfinanzierung sowie ihre Wirtschaftlichkeit überprüft und allenfalls neu geregelt werden.

Der Bundesrat ist zusammenfassend überzeugt, dass der Bund die Mittel für den Verkehrsbereich effizient und transparent einsetzt und nach Massgabe des politisch mehrheitsfähigen auch dem Verursacherprinzip Rechnung trägt. Bezüglich der in der Interpellation vorgeschlagenen Reformen warnt der Bundesrat vor allzu grossen Erwartungen. Diese sind zwar interessant und erneut prüfenswert. Sie sind aber seit langem bekannt und basieren auf ökonomischen Überlegungen, welche sich in der schweizerischen Verkehrspolitik nicht leicht umsetzen lassen. Angesichts der staatenübergreifenden Ausprägung vieler Verkehrsströme müssen umfassende Reformen europaweit abgestimmt sein. Überhastete und isolierte Einzelmassnahmen, wie beispielsweise die Kürzung der Beiträge für den öffentlichen Verkehr ohne gleichzeitige Anlastung der externen Kosten an den Individualverkehr, lehnt der Bundesrat deshalb ab. Solche Einzelschritte sind kontraproduktiv und würden die Funktionalität und das Zusammenspiel der heutigen Verkehrssysteme in Frage stellen und zu gravierenden Problemen mit Staus und Verkehrszusammenbrüchen führen.

Anhang 1: Verkehrsausgaben der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden)

In Mio. Franken

Jahr	Verkehrsausgaben			BIP	% BIP	Gesamtausgaben öffentliche Hand	% Anteil Verkehr
	öV/Schiene	Strasse	Total				
1990	3'791	5'378	9'169	327'584	2.80	86'614	10.59
1991	4'184	6'129	10'313	343'265	3.00	96'271	10.71
1992	4'577	5'970	10'547	350'807	3.01	102'954	10.24
1993	5'316	6'203	11'519	358'326	3.21	110'784	10.40
1994	5'128	6'358	11'486	367'729	3.12	111'744	10.28
1995	5'139	6'296	11'435	372'250	3.07	111'053	10.30
1996	5'624	6'163	11'787	373'993	3.15	116'016	10.16
1997	6'008	5'997	12'005	380'593	3.15	117'309	10.23
1998	7'463	6'122	13'585	390'191	3.48	120'282	11.29
1999	5'539	6'533	12'072	397'894	3.03	119'439	10.11
2000	6'430	6'578	13'008	415'851	3.13	123'569	10.53
2001	7'330	6'766	14'096	422'811	3.33	129'998	10.84

Quellen: EFV "Öffentliche Finanzen der Schweiz 2001" und Medienmitteilung BFS 12.12.2003 (BIP).

Anhang 2 : Externe Verkehrskosten 1993/1996

In Mio. Franken

1993/1996	Unfälle	Lärm	Gebäude	Gesundheit	Total
Strasse	1'001	875	544	1'289	3'709
- Personen	966	601	225	816	2'608
- Güter	35	274	319	473	1'101
Schiene	4	145	---	---	149
- Personen	3	119			122
- Güter	1	26			27
Total	1'005	1'020	544	1'289	3'858

Quellen: „Die sozialen Kosten des Verkehrs in der Schweiz“, GVF-Bericht 174, 1993; „Monetarisierung der verkehrsbedingten externen Gesundheitskosten“, GVF-Bericht 272, 1996.