

Kleine Anfrage

Eigenfinanzierungsgrad des motorisierten Individualverkehrs

Frage von Landtagsabgeordneter Thomas Lageder

Antwort von Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

Frage vom 03. Juni 2020

Der Eigenfinanzierungsgrad der LIEmobil beträgt laut Geschäftsbericht für das Jahr 2019 32,7%. Es wäre nun interessant für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eine vergleichbare Kennzahl zur Hand zu haben. Dabei ist es aber wohl nicht ganz einfach, hier eine aussagekräftige Zahl zu generieren. Es werden sich wohl die Erträge einigermaßen genau aggregieren lassen, aber die Aufwände sind sicherlich mit einiger Unschärfe dem MIV zuzuordnen. So sind auf der Ertragsseite mindestens die folgenden Einnahmen zu erwähnen: Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Automobilsteuer, Motorfahrzeugsteuer, Zollertrag aus Motorfahrzeugimporten, Mehrwertsteuer, Stempelabgaben auf Versicherungen und so weiter. Hingegen sind auf der Aufwandseite nicht nur Kosten für Strassenbau, Parkplätze, Infrastruktur und so weiter, sondern auch Externalitäten, also Folgekosten, wie Unfälle, Verkehrssicherheit, Polizei, Rettung, Luftverschmutzung, CO₂, Altlasten, Lärmschutz und so weiter verhältnismässig dem MIV zuzuordnen und damit als verursachte Kosten zu betrachten. Analoges gilt im Grundsatz selbstverständlich auch für den öffentlichen Verkehr. Dazu meine Fragen an die Regierung:

1. Welche Parameter würde die Regierung für eine ungefähre Berechnung eines Eigenfinanzierungsgrades des MIV auf der Ertrags- und auf der Aufwandseite in Betracht ziehen?
2. Welche Externalitäten, sprich Folgekosten, müssten dem MIV angerechnet werden?
3. Welche Externalitäten müssten dem ÖV zugerechnet werden?
4. Kann die Regierung einen Eigenfinanzierungsgrad für den MIV ungefähr beziffern?
5. Gibt es Vergleichswerte für den Eigenfinanzierungsgrad des MIV und des ÖV aus anderen Ländern oder Bundesländern?

Antwort vom 05. Juni 2020

Zu Frage 1:

Im Amt für Bau und Infrastruktur wurden letztmals im Jahr 2014 entsprechende Auswertungen gemacht. Damals wurden folgende Kriterien bzw. Parameter herangezogen: Kosten für die Betriebs- und Verkehrsmittel, Kosten für Betrieb und Werterhalt der Infrastruktur, Kosten für die Sicherheit und für die Umwelt (diese aufgeteilt in Folgekosten für Lärm, Luft, Klima, Natur- und Landschaft und Boden).

Auf der Ertragsseite wurden Steuereinnahmen aus Mineralöl- und Motorfahrzeugsteuer, der wirtschaftliche Nutzen der Infrastruktur sowie weitere Einnahmen (z.B. durch Parkgebühren) gegengerechnet.

Die Regierung würde auch heute diese und allenfalls weitere Parameter in eine Berechnung mit aufnehmen.

Zu Frage 2 und Frage 3:

Bei der Anwendung der bei Frage 1 genannten Parameter ist zu berücksichtigen, dass gerade auf der Kostenseite keine Trennung zwischen MIV und ÖV gemacht werden kann, da die Infrastruktur nicht nur vom MIV genutzt wird.

Das heisst, die Folgekosten können nicht trennscharf entweder dem MIV oder ÖV zugerechnet werden.

Zu Frage 4:

Der Eigenfinanzierungsgrad des MIV belief sich gemäss der oben erwähnten, amtsinternen Transportrechnung 2012 auf rund 80%.

Zu Frage 5:

Die Eigenfinanzierungsgrade bzw. die Kostendeckungsgrade gerade im Bereich des ÖV variieren sehr stark. Diese werden von der Ausgabenseite (u.a. Personal, Fahrzeuge, Infrastruktur) und der Einnahmenseite (Fahrscheine, Abos, Beiträge) beeinflusst und sind je nach geografischer Lage (städtisch, ländlich, Berge usw.) und Grösse des Anbieters des ÖV und/oder Verbundes sehr unterschiedlich. In einer Betrachtung der Kostendeckungsgrade für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz ermittelte Avenir Suisse 2016 auf Basis der städtischen Verkehrsbetriebe in der Schweiz Werte zwischen 37 und 72%. Der Mittelwert betrug 58%. Im Kanton St.Gallen betrug der Eigenfinanzierungsgrad des ÖV im Jahre 2019 rund 55%.

Der Kostendeckungsgrad des MIV betrug in der Schweiz im Jahre 2016 85% gemäss der Studie „Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2016“ des Bundesamtes für Statistik (BFS).