

# Volkswirtschaftliche Gesamtkostenrechnung des Verkehrs unter Berücksichtigung der externen Effekte

## Diskussionspapier 2013

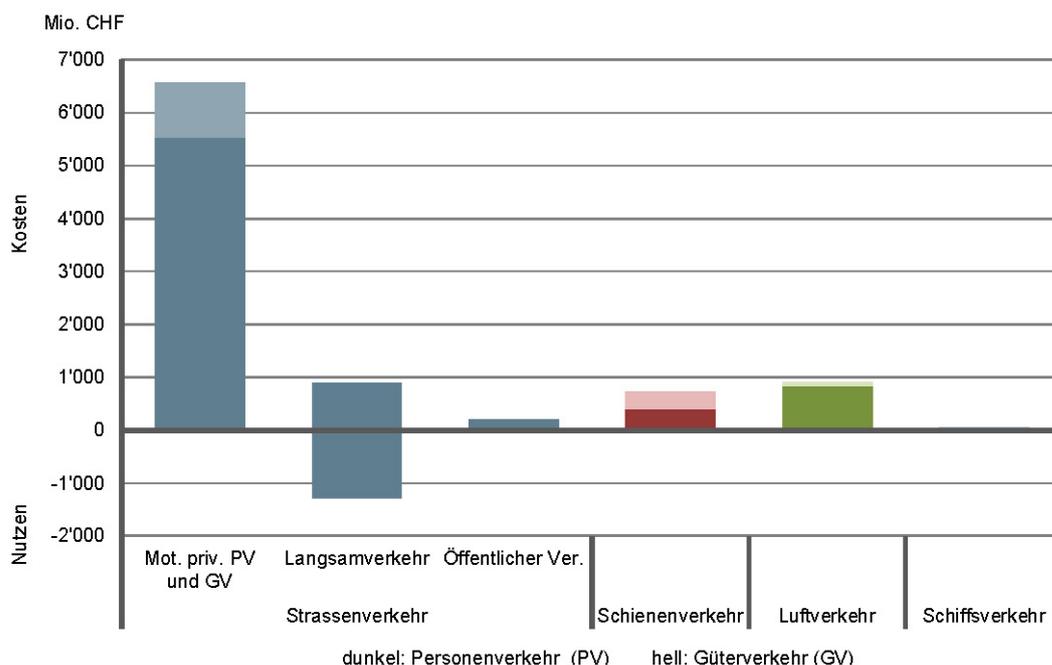
Zu den Kosten des Verkehrs hat der VCL 2013 ein Diskussionspapier erstellt. Zusammen mit der LGU-Darstellung ist es zu finden auf <http://www.vcl.li/?page=18&id=315>. Das Ergebnis war: Für die Volkswirtschaft Liechtensteins betragen die totalen ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs etwa 18 Mio. CHF pro Jahr, diejenigen des Autoverkehrs etwa 30 Mio. CHF. Stärker finanziell belastet werden muss also der Autoverkehr!

## Neue Schweizer Daten zu den externen Effekten

Im Juni 2014 wurden von der Schweiz neue Zahlen veröffentlicht. Diese sind zu finden unter: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/02/blank/01/01.html>.

Die im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE erstellte Studie weist für das Jahr 2010 externe Kosten von 9,4 Milliarden Franken aus. Die folgende Grafik zeigt die externen Effekte (Kosten und Nutzen) aus Sicht der Verkehrsträger.

Abbildung K-2: Überblick über die externen Effekte aus Sicht Verkehrsträger 2010  
Strassen- / Schienenverkehr: Territorialprinzip\*, Luft- / Schiffsverkehr: Halbstreckenprinzip\*\*



\* Territorialprinzip : Verkehr innerhalb Schweizer Grenzen

\*\* Halbstreckenprinzip: Verkehr innerhalb Schweizer Grenzen und halbe Flug- / Schiffstrecke von der Schweiz in die Auslandsdestination und umgekehrt (vgl. Kapitel 2.3.2)

### Details zu den Verkehrsträgern des Personen-Strassenverkehrs:

Motorisierter privater Personenverkehr total = 5'525 Mio. CHF davon

PW = Personenwagen = 4'844

GW = Gesellschaftswagen = 59

MR = Motorrad = 558

Mofa inkl. schnelle E-Bikes = 64

Langsamverkehr total = 900 – 1'281 = –381 Mio. CHF davon

Velo inklusive Pedelec (E-Fahrräder bis 25 km/h) = 466 – 389 = 78 Mio. CHF

fäG = fahrzeugähnliche Geräte = 47 Mio. CHF, externer Nutzen nicht bekannt

Fussverkehr = 388 – 892 = –505 Mio. CHF

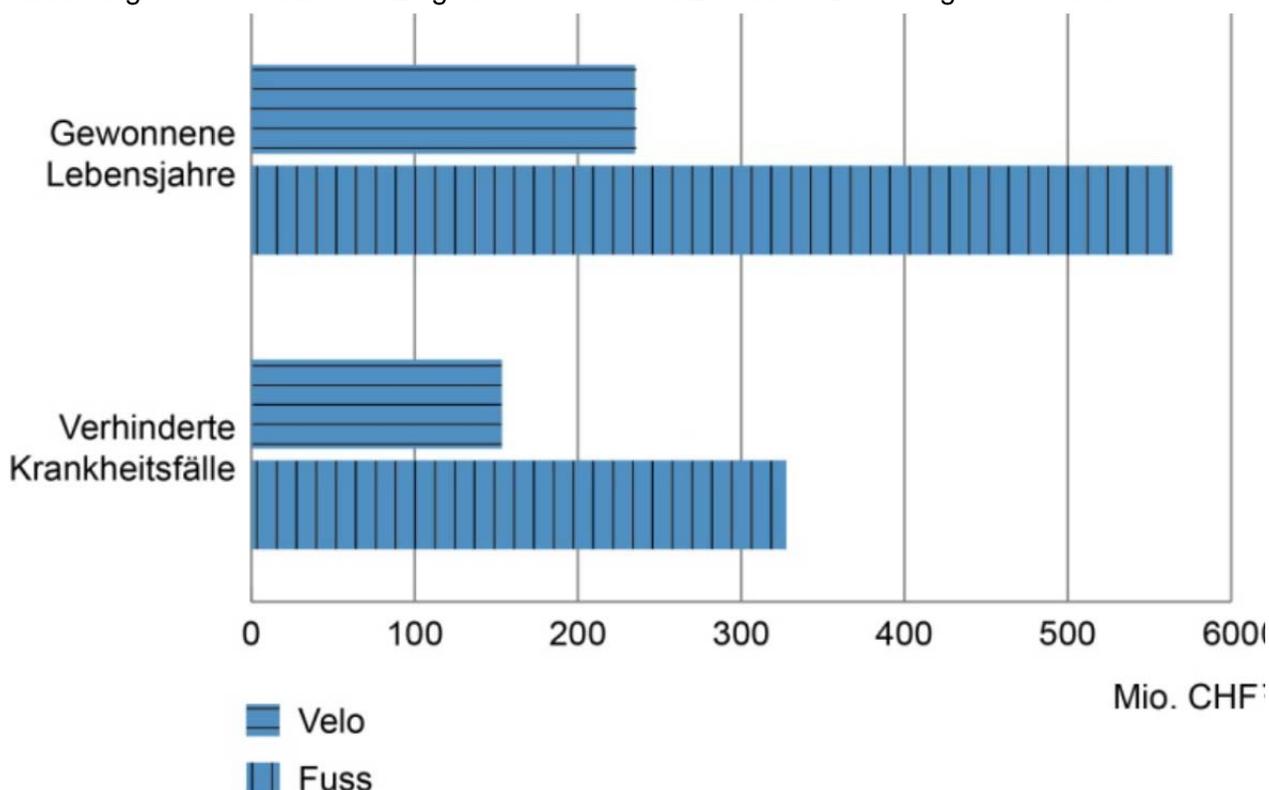
### Details zum Fuss- und Radverkehr (Aktivverkehr, Langsamverkehr)

In der Publikation "Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffs-verkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005" schreibt das ARE dazu:

"Die körperliche Aktivität im Langsamverkehr wirkt sich positiv auf die menschliche Gesundheit aus. Personen, die im Alltag regelmässig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, sind im statistischen Durchschnitt weniger krank und leben länger. Epidemiologische Studien zeigen auf, dass ein Zusammenhang besteht zwischen körperlicher Aktivität im Langsamverkehr und einem verringerten Risiko bezüglich Diabetes, Herz-Kreislaufkrankungen, verschiedenen Krebsarten, Demenz und Depression."

"Der Grossteil des Nutzens aus der körperlichen Aktivität im Langsamverkehr ist intern. Schliesslich profitiert diejenige Person, die körperlich aktiv ist, zuallererst selber von ihrer besseren Gesundheit. Zum Teil kommen die positiven Auswirkungen aber auch Dritten zugute: Der verbesserte Gesundheitszustand führt zu einer Reduktion von Krankheitsfällen, und somit zu Einsparungen bei den medizinischen Heilungskosten. Ferner reduzieren sich dadurch die Produktionsausfälle und die Kosten für die Wiederbesetzung von Arbeitsstellen. Die so eingesparten Kosten müssten ansonsten Krankenkassen (im Fall der medizinischen Heilungskosten), die Gesellschaft (bei Nettoproduktionsausfällen) und Arbeitgeber (Kosten von Stellenwiederbesetzungen) übernehmen. Zudem können durch die Vermeidung von frühzeitigen Todesfällen Hinterlassenenrenten (Witwen-, Witwer- und Waisenrenten) eingespart werden, die von der AHV und somit von der Allgemeinheit zu bezahlen wären.

Abbildung 17 der Publikation zeigt den externen Nutzen durch zu Fuss gehen und Rad fahren



### Was wären politisch kluge Konsequenzen?

Im Sinn der volkswirtschaftlichen Gesamtkostenrechnung des Verkehrs wäre es politisch also klug, den Fuss- und Radverkehr besonders für Alltagswege gezielt zu fördern.

Dies im Wissen, dass etwa ein Drittel der Arbeitswege in unserem Land im Bereich bis drei Kilometer liegen und etwa die Hälfte aller Autofahrten im Bereich bis fünf Kilometer.