

Strassenrechnung 1974: Kapitalrechnung nach Fahrzeugkategorien

In den 1950er-Jahren intensivierten sich die Diskussionen um die Strassenkosten und deren Finanzierung. Einerseits spielte der sich verschärfende Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Strasse eine Rolle, andererseits die Finanzierung der geplanten Nationalstrassen (Autobahnen). Es ging hauptsächlich um die (fiskalische) Frage, in welchem Mass der motorisierte Strassenverkehr für die von ihm verursachten Kosten mittels Steuern und Abgaben aufkommen sollte. Dazu dienten zwar die zweckgebundenen Treibstoffzölle, die gemäss dem Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 zu 60 Prozent für den Strassenbau zu verwenden waren. Diese Gelder reichten indes trotz der einsetzenden Massenmotorisierung nicht aus. Um überhaupt eine «verursachergerechte» Beteiligung des Strassenverkehrs bestimmen zu können, mussten seine Kosten ermittelt und den Einnahmen gegenübergestellt werden. Die Grundlage dazu bildeten immer detailreichere Statistiken.

Dieses Dossier gibt einen Einblick in die Strassenrechnung von 1974. Interessant ist dabei, dass in der verwendeten Quelle die Kosten von 1970 bis 1974 erstmals nach Fahrzeugkategorien aufgeschlüsselt wurden, wie dies ein Bundesratsbeschluss vom 28. Februar 1968 forderte. Es handelt sich bei den unten angeführten Zahlen um die Kapitalrechnung, die im Gegensatz zur Ausgabenrechnung auch die Verzinsungen und Amortisationen berücksichtigt. Von externen Kosten (Unfällen, Emissionen usw.; vgl. Dossier) war hingegen 1974 noch kaum die Rede. Das Hauptaugenmerk liegt auf den methodischen und statistischen Überlegungen oder Annahmen, auf denen die Berechnungen basierten. Das Dossier liefert hilfreiche Zusatzinformationen zum Zahlenmaterial der Themenfelder «Finanzen Strassenwesen» und «Leistungen des Strassenverkehrs». Die Modellannahmen von 1974 widerspiegeln (indirekt) unter anderem aufschlussreiche Details über die damalige Rezeption der motorisierten Mobilität.

Die Modellkriterien

«Das Ziel der Strassenrechnung lässt sich weitgehend durch den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit kennzeichnen. Als Postulat besagt er, jeder Verkehrsträger habe – von gewissen Ausnahmen abgesehen – für die von ihm verursachten Kosten aufzukommen.» Es sollen «auf dem Gesamtverkehrsmarkt gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen. [...] Den Resultaten der Kategorienrechnung wird somit vor allem für die Prüfung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Strasse eine beachtliche Bedeutung zugemessen [...]»¹

Ausgangspunkt der Modellierungen bildete aus naheliegenden Gründen die Grösse des Fahrzeugbestands. Mit der steigenden Zahl der motorisierten Verkehrsteilnehmer wachsend tendenziell die Kosten, aber umgekehrt ebenso die Erträge aus Steuern und Abgaben. Ausführlichere Definitionen zu den einzelnen Fahrzeugkategorien, wie sie in den folgenden Tabellen aufgeführt sind, enthält das Themenfeld «Fahrzeugbestand». Die blosse Anzahl der Automobile sagt aber noch nichts über die «effektiv» verursachten Aufwendungen aus. Als weitere «Kriterien für die Zurechnung der Jahreskosten» zog man zur Modellierung daher die folgenden Parameter bei, die trotz diverser Revisionen und Justierungen ihre prinzipielle Gültigkeit auch danach behielten:

- jährliche Fahrleistung (in Mio. km)
- Flächenbedarf (in Mio. m²)
- Bewegtes Gewicht (in Mio. Brutto-tkm)
- Achslast-Äquivalenz-Faktoren
- Dauer der Strassenbenutzung (in Mio. Std.)

¹ Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 9f.

Natürlich handelt es sich bei den oben genannten Grössen wiederum nur um Schätzwerte, die auf vielen (geschätzten) Einzelvariablen beruhen: «Selbstverständlich gibt es keine Patentlösung, und ein objektiv vollkommenes Resultat ist nicht zu erreichen.»² Nachfolgend werden die oben genannten Messkriterien kurz vorgestellt.

Jährliche Fahrleistung

«Die Fahrleistung wird nicht nur in den besprochenen Kriterien als Gewichtungsfaktor verwendet, sondern auch für sich allein als Massstab benützt.»³ Diese auf den ersten Blick eher unscheinbare Bemerkung stellt einen eigentlichen Knackpunkt der ganzen Untersuchung dar: Mit der Schätzung der Fahrleistungen, also der jährlich zurückgelegten Distanzen, steht und fällt alles. Wie den Anmerkungen zum Themenfeld «Leistungen des Strassenverkehrs» zu entnehmen ist, handelt es sich dabei allerdings um ein höchst komplexes Unterfangen, das durch den Einbezug differenzierter Fahrzeugkategorien nochmals entscheidend erschwert wird.

Flächenbedarf (Flächenkilometer)

Die Flächenkilometer «stellen das Produkt aus der Fahrzeugfläche und der Fahrleistung dar. Sie sind ein Merkmal für die unterschiedliche Fläche, die Wagen verschiedener Grösse beanspruchen.»⁴ Zwar hänge der Flächenbedarf der Fahrzeuge auch von deren Geschwindigkeit ab, doch habe man auf diesen Aspekt bewusst verzichtet, zumal er im Rahmen eines Tests «kein wesentlich anderes Ergebnis zu liefern vermochte».⁵

Bewegtes Gewicht (Bruttotonnenkilometer)

Die Bruttotonnenkilometer ergeben sich aus dem Verkehrsgewicht (Eigengewicht plus Ladung) der Fahrzeuge multipliziert mit der jährlichen Fahrleistung. «Dabei darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass sich die Bruttotonnenkilometer nicht als fixer Massstab für die Strassenabnutzung eignen, da die Wirkung der Verkehrslasten bei den National-, Kantons- und Gemeindestrassen infolge der unterschiedlichen Strassenqualität nicht dieselbe ist.»⁶

Achslast-Äquivalenz-Faktoren

Die Beanspruchung des Strassenkörpers ist mit Blick auf die Fahrzeuge von der Anzahl der Achsen und von deren Auflagegewicht abhängig. Studien aus den USA (AASHO-Strassentest) ergaben, dass die Belastung der Strassen mit steigendem Achsgewicht überproportional zum Fahrzeuggewicht zunimmt (sogenanntes «Vierte-Potenz-Gesetz»). Die Werte der Kosten von schweren Fahrzeugen wurden deshalb zusätzlich mit einem gewichtsmässig abgestuften «Achslast-Äquivalenz-Faktor» gewichtet, und zwar wiederum abhängig von der Fahrleistung. Dies betraf Busse, Cars, Lastwagen, Sattelschlepper und schwere Anhänger. Die «korrekte» Bemessung dieser Faktoren gab immer wieder zu Diskussionen Anlass.

Dauer der Strassenbenutzung

Je nach Fahrzweck und Geschwindigkeit beanspruchen Motorfahrzeuge die Strassen unterschiedlich. Die Dauer der Strassenbenutzung resultiert aus der Fahrleistung dividiert durch die mittlere Reisegeschwindigkeit der Fahrzeuge. «Dieses Kriterium berücksichtigt den Umstand, dass schwere Motorfahrzeuge (z.B. schwere Lastwagen oder Sattelschlepper), die durch ihre technischen Eigenschaften gezwungen sind, langsamer zu fahren, den Strassenraum länger in Anspruch nehmen und die Leistungsfähigkeit der Strasse stark herabsetzen. Zudem können sie bei starken Steigungen die Anlage von Kriechspuren nötig machen.»⁷

² Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 22.

³ Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 25.

⁴ Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 24.

⁵ Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 24.

⁶ Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 22.

⁷ Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 24.

Als vorläufiges Fazit machen die obigen Ausführungen klar, dass es sich methodisch um ein sehr ambitioniertes Projekt handelte, dies auch vor dem Hintergrund, dass sich der Mobilitätsforschung spätestens seit den 1990er-Jahren mit der rasanten Entwicklung der EDV-Anwendungen ganz neue Modellierungsmöglichkeiten eröffneten und die Dichte der statistischen Informationen massiv zunahm. Insofern war die Forschungslage um 1975 noch eher prekär.

Fahrzeugbestand, Fahrleistungen und Fahrdauer

Von den genannten fünf Kriterien werden zwei näher betrachtet, nämlich die Fahrleistungen, denen besondere Bedeutung zukommt, und ferner die Fahrdauer. Dazu dient die Tabelle 1.

Tab. 1: Fahrzeugbestand, Fahrleistungen und Fahrdauer 1974

Fahrzeugkategorien	Anzahl Fahrzeuge (n)	Leistung (Mio. km)	Pro Fahrzeug (km)	Fahrdauer (Mio. Std.)	Pro Fahrzeug (Std.)
Motorfahrräder	715609	2504.6	3500	100.18	140
Motorräder	54052	270.3	5000	5.41	100
Personenwagen					
leicht (bis 5.9 PS)	432480	6227.7	14400	113.23	262
mittel (6–12.9 PS)	1178549	16971.1	14400	308.57	262
schwer (13 und mehr PS)	111995	1612.7	14400	29.32	262
Cars/Busse					
öffentlich	2714	80.1	29500	3.20	1179
privat	2335	75.9	32500	1.69	724
Lieferwagen					
Bis 1499 kg Nutzlast	74000	1184.0	16000	29.60	400
1500–2499 kg Nutzlast	16520	297.4	18000	7.44	450
Lastwagen					
Bis 3999 kg Nutzlast	8615	206.8	24000	5.17	600
4000–6499 kg Nutzlast	10925	305.9	28000	7.65	700
6500–7999 kg Nutzlast	11950	448.1	37500	12.80	1071
8000–8999 kg Nutzlast	8860	354.4	40000	10.13	1143
9000 und mehr kg Nutzlast	3820	171.9	45000	4.91	1285
Andere Nutzfahrzeuge					
Sattelmotorfahrzeuge	2358	112.0	47500	3.20	1357
Traktoren	945	8.0	8500	0.40	423
Anhänger					
leicht (bis 2500 kg)	28545	428.2	15000	10.71	375
schwer (über 2500 kg)	19649	589.5	30000	16.84	857
Gesamttotal/Mittel	2683921	31848.6	11870	670.45	250

Bei den Motorfahrrädern sind die Kleinmotorräder inbegriffen. Bei den Anhängern wurden nur solche für den Gütertransport erfasst, bei den Traktoren ausschliesslich diejenigen für gewerbliche Zwecke.

Interessanter als die Summen sind die Relationen je Fahrzeug. Da wird transparent, auf welchen Grundannahmen die Hochrechnungen basierten. Das betrifft insbesondere die Fahrleis-

tungen, welche die gesamte Modellierung massgeblich beeinflussten. Konkrete Zahlen lagen dem Statistischen Amt nur für den öffentlichen Busverkehr vor. Alle anderen Angaben sind Schätzungen, und zwar – wie die Tabelle belegt – recht rudimentäre. Ähnlich sieht es bei den Fahrstunden pro Fahrzeug aus.

Nun kann man freilich bei jeder einzelnen Zahl darüber diskutieren, wie reell die getroffenen Annahmen waren (der Mikrozensus 1974 stand noch nicht zur Verfügung). Die Vorstellung etwa, dass Sattelschlepper den Strassenraum zeitlich intensiver nutzten als öffentliche Busse, erscheint gewöhnungsbedürftig. Solche Fragen stehen aber, wie oben erwähnt, nicht im Fokus dieses Dossiers. Aufschlussreicher ist es, wenn man die Jahreszahlen pro Fahrzeugkategorie beispielsweise auf einen Tag herunterbricht (1 Jahr = 365 Tage). Demnach hätten Personenwagen pro Tag 40 Kilometer in gut 43 Minuten zurückgelegt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 55 km/h entspricht. Sattelschlepper befuhren pro Tag im Mittel eine Distanz von 130 Kilometern in 3 Stunden und 43 Minuten, also mit 35 km/h. Für die Mofas – hinter den Personenwagen die zahlenmässig zweitgrösste Fahrzeugkategorie – lässt sich eine Tagesdistanz von 9.6 Kilometern berechnen, die in 23 Minuten oder mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h überwunden wurde. Die öffentlichen Busse absolvierten täglich 81 Kilometer in 3 Stunden und 12 Minuten, was ebenfalls 25 km/h ergibt.⁸ Selbstredend wäre zu beachten, dass die Fahrzeuge je nach Verwendungszweck und Wochentag anders oder überhaupt nicht eingesetzt wurden. Auf solche «Details» verzichtete man jedoch offenbar.

Im Weiteren ging man davon aus, dass bei den Sachtransportfahrzeugen mit zunehmender Nutzlast auch die Kilometerleistungen und die Einsatzdauer mehr oder weniger kontinuierlich anwachsen. Das macht betriebswirtschaftlich gesehen durchaus Sinn und wurde in der Kategorienrechnung auch später so gehandhabt. Schwere Laster eignen sich für den Fernverkehr und fahren entsprechende Strecken. Für die Feinverteilung im Nahverkehr sind dagegen kleinere und wendigere Fahrzeuge viel effizienter. Nur – waren die Trendannahmen des Amtes auch realitätsnah? Bedeutend validere Zahlen zu den Fahrleistungen des Güterverkehrs brachte erst die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Jahr 2001.

Namentlich bei den Lastwagen ist jedoch ein Vergleich mit späteren Kategorienrechnungen aufgrund methodischer Mutationen unmöglich, bei anderen Fahrzeugarten zumindest problematisch. Dennoch seien zwei Beispiele angeführt. Bei den Personenwagen verminderten sich die gefahrenen Distanzen im Kategorienmittel bis 1988 auf 13'850 und bis 2000 auf 11'300 Kilometer. Bei den öffentlichen Bussen rechnete man 1988 mit 42'370 und 2000 mit 50'300 zurückgelegten Kilometern.⁹ Das sind erhebliche Diskrepanzen im Vergleich zu 1974, die aber nur teilweise auf methodische oder messtechnische Aspekte zurückzuführen sind. Sie stellen auch ein Spiegelbild der motorisierten Mobilität dar.

Die Ergebnisse der Kapitalrechnung

Die folgenden Ergebnisse sollten nicht überinterpretiert werden. Es war die erste Statistik dieser Art und sie bezog sich nur auf den Zeitraum 1970–1974, wobei wir uns auf das Jahr 1974 beschränken. Die Zahlen der anderen Jahre präsentierten sich nicht wesentlich anders.

In der Tabelle 2 sind die wichtigsten Kennziffern zur Kapitalrechnung 1974 zusammengefasst. Sie beinhaltet – immer nach Fahrzeugkategorien aufgegliedert – die Gesamtkosten aller Strassen (National-, Kantons- und Gemeindestrassen) inklusive Verzinsung und Amortisation. Da zwar der weitaus grösste Teil, aber nicht sämtliche Aufwendungen dem motorisierten Verkehr zugeschrieben werden können, folgen danach die «dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbaren Kosten» abzüglich der Zinsen von Ertragsüberschüssen. Ohne Verzinsung hätten die von den Motorfahrzeugen verursachten Kosten 2'622 Millionen Franken betragen (vgl. Datenbank). Die

⁸ Vgl. auch Strassenrechnung nach Motorfahrzeugkategorien, 41.

⁹ Vgl. Strassenrechnung, Revision 2000, Anhang 6.

Erträge aus dem Motorfahrzeugverkehr setzten sich aus den Treibstoffzöllen (eigentliche Treibstoffzölle auf Benzin und Diesel und ab 1962 Zollzuschläge) sowie aus Steuern und Abgaben zusammen. Den bedeutendsten Posten bei Letzteren bildeten die Motorfahrzeugsteuern. Die Gegenüberstellung von Ausgaben und Einnahmen ergibt den prozentualen Kostendeckungsgrad respektive die Eigenwirtschaftlichkeit des motorisierten Strassenverkehrs. Bei 100 Prozent halten sich Einnahmen und Ausgaben exakt die Waage. In absoluten Zahlen lässt sich unter Beizug des Fahrzeugbestands zusätzlich berechnen, wie hoch die durchschnittlichen Defizite oder Überschüsse pro Fahrzeug und Kategorie waren.

Tab. 2: Ergebnisse der Kapitalrechnung 1974 (alle Strassen)

Fahrzeugkategorien	Kosten (1000 Fr.)	Kosten MFZ (1000 Fr.)	Ertrag MFZ (1000 Fr.)	Deckung (%)	Pro Fahrzeug (Fr.)
Motorfahrräder	97540	80351	32712	40.7	-66
Motorräder	16306	13432	8920	66.4	-84
Personenwagen					
leicht (bis 5.9 PS)	463360	381704	290323	76.1	-212
mittel (6–12.9 PS)	1430278	1178225	1366280	116.0	159
schwer (13 und mehr PS)	140226	115514	193103	167.2	693
Cars/Busse					
öffentlich	36143	29774	7841	26.3	-8082
privat	30889	25445	15284	60.1	-4351
Lieferwagen					
Bis 1499 kg Nutzlast	110227	90802	108896	119.9	245
1500–2499 kg Nutzlast	31291	25777	32660	126.7	417
Lastwagen					
Bis 3999 kg Nutzlast	35172	28974	25363	87.5	-419
4000–6499 kg Nutzlast	64856	53427	51488	96.4	-177
6500–7999 kg Nutzlast	134134	110496	92529	83.7	-1504
8000–8999 kg Nutzlast	131294	108156	80192	74.1	-3156
9000 und mehr kg Nutzlast	80958	66691	42340	63.5	-6374
Andere Nutzfahrzeuge					
Sattelmotorfahrzeuge	68612	56521	24211	42.8	-13702
Traktoren	1394	1148	1350	117.6	214
Anhänger					
leicht (bis 2500 kg)	40211	33125	3808	11.5	-1027
schwer (über 2500 kg)	137076	112920	8323	7.4	-5323
Gesamttotal/Mittel	3049967	2512482	2385623	95.0	-47

Insgesamt deckte der motorisierte Strassenverkehr 1974 nach den Berechnungen des Statistischen Amtes 95 Prozent der von ihm verursachten Aufwendungen, was einem Defizit von 47 Franken pro Fahrzeug entsprach. Wie die Tabelle 2 offenbart, waren die Unterschiede nach Kategorien indessen gewaltig. Ohne hier ins Detail gehen zu können, stechen etwa die Werte der Sattelschlepper mit einem Minus von 13'700 Franken pro Fahrzeug hervor. Diese Maschinen dienen dem Ziehen von Anhängern, was in der Statistik nicht berücksichtigt wurde. Hätte man Fahrzeug und Anhänger als Einheit («Lastenzug») behandelt, sähen die Werte noch düsterer aus. Gleiches gilt zumindest teilweise für die Lastwagen. Um bei den Anhängern zu bleiben, ist deren extrem tiefer Kostendeckungsgrad darauf zurückzuführen, dass ihnen mangels Ver-

brauch keine Einnahmen aus den Treibstoffzöllen gutgeschrieben wurden. Ähnlich verhielt es sich bei den Zweirädern und insbesondere den Motorfahrrädern (Mofas und Kleinmotorräder). Ihr geringer Treibstoffverbrauch minimierte die angerechneten Zollerträge.

Bemerkenswert ist sodann die augenfällige Diskrepanz zwischen dem öffentlichen und dem privaten Busverkehr. Abgesehen davon, dass der Kostendeckungsgrad von beiden klar negativ ausfiel, kam beim öffentlichen Strassenverkehr hinzu, dass dieser bei den Treibstoffzöllen begünstigt und von den Motorfahrzeugsteuern teilweise oder ganz befreit wurde. Dies widerspiegelte sich in ausserordentlich tiefen Einnahmen.

Die Personenwagen verursachten zwei Drittel der anrechenbaren Gesamtkosten, trugen jedoch umgekehrt fast 78 Prozent zum Total der Einnahmen bei. Die Einteilung in die Unterkategorien leichte, mittlere und schwere Autos beruhte in der Statistik auf der Motorenstärke. Weitaus am wirtschaftlichsten von allen Fahrzeugkategorien überhaupt verkehrten gemäss dieser Auslegung schwere Personenwagen. Das mag erstaunen oder aus heutiger Sicht sogar anachronistisch anmuten, ergibt sich aber fast zwangsläufig aus der Untersuchungsanlage: Ein relativ intensiver Treibstoffverbrauch gekoppelt mit hohen Fahrzeugsteuern generierten entsprechende staatliche Einnahmen. Für die mittelschweren Personenwagen galt das selbe, wenn auch in vermindertem Mass. Als mit Abstand grösste Fahrzeugkategorie spielte hier zusätzlich der Mengenfaktor auf der Ertragsseite eine massgebliche Rolle. Ebenfalls klar positiv schnitten die Lieferwagen und ferner die Traktoren ab.

Die Zahlen bieten etlichen Raum für kritische Fragen. So ist es mit gesundem Menschenverstand nicht einfach einzusehen, warum leichte Lastwagen mit einer Nutzlast von bis zu 3999 Kilogramm eine dermassen schlechtere Bilanz aufweisen sollen als schwere Lieferwagen. Diese Diskrepanz ist primär methodisch bedingt (Achslast-Äquivalenz-Faktoren bei Lastwagen). Abschliessend lohnt es sich jedoch, nochmals die grösseren Zusammenhänge ins Blickfeld zu rücken, welche die Untersuchung begleiteten, nämlich «die Prüfung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Strasse». Aus dieser Warte ergab die Kategorienrechnung eine ganz klare Aussage von einiger verkehrspolitischer Brisanz im damaligen Diskurs: Personenwagen deckten die von ihnen verursachten Kosten, Sachtransportfahrzeuge hingegen nicht. Letztere waren folglich zu billig unterwegs, und zwar je ausgeprägter, desto mehr Gewicht sie auf die Waage brachten.

Im Zug der Revision der Strassenrechnung 1985 wurden auch die übergeordneten Grundsätze formuliert, denen sie genügen soll. Neben Konsistenz, Transparenz und Glaubwürdigkeit wurde als vierter Pfeiler «Wirklichkeitstreue» gefordert, indem «die Strassenrechnung möglichst das reale Geschehen widerzugeben hat. [...] Soweit möglich soll die Strassenrechnung keine Ermessensentscheide beinhalten. Keinesfalls sollen darin Werturteile, die zum Beispiel erst im Zusammenhang mit der Abgabepolitik zu fällen sind, enthalten sein.»¹⁰

1985 führte die Schweiz für den Strassengüterverkehr eine nach Fahrzeuggewicht abgestufte Schwerverkehrsabgabe ein. Die Stimmberechtigten hatten diese neue Regelung vorgängig mit deutlicher Mehrheit angenommen.

Fazit

1976 publizierte das Eidgenössische Statistische Amt die erste Strassenrechnung nach Fahrzeugkategorien, die sogenannte Kategorienrechnung. Sie deckte die Jahre 1970–1974 ab und basierte auf Quellenmaterial, das noch weit weniger detailliert vorlag, als dies in jüngerer Zeit der Fall war. Immerhin konnte man sich an ähnlichen Studien aus den USA, Deutschland oder Grossbritannien orientieren. Die Studie sollte als Ziel die Kosten und öffentlichen Einnahmen nach Fahrzeugarten aufschlüsseln und so differenzierte Angaben über den Deckungsgrad (Ausgabenrechnung) respektive die Eigenwirtschaftlichkeit (Kapitalrechnung) des motorisierten

¹⁰ BFS, Neugestaltung, 7.

Strassenverkehrs liefern. Explizit ging es um die «Prüfung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Strasse».

Im Fokus des Dossiers stehen weniger die Resultate an sich, sondern die Methodik und die Annahmen, die der Untersuchung zugrunde lagen, namentlich was die Fahrleistungen anbelangte, denn diese spielten in der Rechnung eine entscheidende Rolle. Dass dieser hochkomplexen Pilotstudie teils erhebliche Mängel anhafteten, war den Verfassern durchaus bewusst. So fehlten bei den Sachtransportfahrzeugen etwa Angaben zur Anzahl der Achsen, was de facto eine konsistente Bemessung der Achslast-Äquivalenz-Faktoren verunmöglichte. Offen blieb unter anderem, ob oder wie man ausländische Fahrzeuge einbeziehen oder wie man mit der Warenumsatzsteuer (Wust) umgehen sollte. Bei der Kapitalrechnung stellte sich die Frage, welche Zinssätze für Abschreibungen und Kapital adäquat sind. Wegen ihrer kumulativen Wirkung führen schon geringfügige Veränderungen der Zinssätze zu ganz anderen Ergebnissen.

Es kann daher nicht erstaunen, dass die Kategorienrechnung mehrere tief greifende Revisionen durchlebte und stets zwar nicht im Grundsatz, aber in der konkreten Ausgestaltung umstritten war, denn sie stellte ein gewichtiges Argumentationsinstrument für die verkehrliche Fiskalpolitik dar, sofern das Verursacherprinzip erklärermassen Anwendung finden sollte. Diesbezüglich kam die erste Kategorienrechnung des Statistischen Amtes zu einem klaren Befund: Personewagen deckten die von ihnen verursachten Kosten, schwere Sachtransportfahrzeuge hingegen nicht.

Bern 2014, Thomas Frey

Quellen und zitierte Literatur

- BFS (Hg.): Bericht über die Neugestaltung der Strassenrechnung, Bern 1985.
- Eidgenössisches Statistisches Amt (Hg.): Schweizerische Strassenrechnung, Nach Motorfahrzeugkategorien gegliederte Ergebnisse 1970–1974, Statistische Quellenwerke der Schweiz, Heft 578, Bern 1976.
- Schweizer, Martin/BFS: Schweizerische Strassenrechnung, Revision 2000, Schlussbericht Version 2, Neuchâtel 2003.