



KONSUMENTEN- STIMME

Fakten, Zahlen und Hintergründe

01/24

Thema im Fokus:

Mobilität und Kostenwahrheit

Editorial



Sandro Spaeth

Experte für Mobilität & Reisen

Wie viel kostet Mobilität? Und wer bezahlt dafür?

Kostenwahrheit im Verkehr ist ein umstrittenes Thema. Entspricht der Preis der Zug- und Postautofahrt von A wie Aadorf (TG) nach Z wie Zwischbergen (VS) den effektiven Kosten? Wohl kaum. Ein Grossteil des Billettpreises von 67 Franken (mit Halbtax) bezahlen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Und wer trägt die externen Kosten der Luftfahrt?

Im Preis fürs Flugticket sind sie nicht eingeschlossen. Als externe Kosten des Verkehrs gelten jene Kosten, die durch Mobilität entstehen, nicht aber von den Verkehrsteilnehmenden selbst bezahlt, sondern auf die Allgemeinheit oder die nächste Generation abgewälzt werden.

Es bringt nichts, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Jeder hat seine Berechtigung. Klar ist: Flughafen-Förderung ist umstritten und das System der ÖV- und Strassenfinanzierung ist nicht einfach zu durchblicken. Oder erscheint es Ihnen logisch, weshalb E-Autos in gewissen Kantonen sogar gänzlich von der Motorfahrzeugsteuer befreit sind?

Es ist ein weiter Weg zur Kostenwahrheit.

die grafik

92,5 Milliarden

Schweizer Franken Gesamtkosten für den Verkehr



Strasse

76,3

Milliarden
Schweizer Franken



86 %

Finanzierungsanteil
Nutzer



Schienen

12

Milliarden
Schweizer Franken



35 %

Finanzierungsanteil
Nutzer



Luft

4,2

Milliarden
Schweizer Franken



54 %

Finanzierungsanteil
Nutzer

Jahr 2020, Kosten inkl. immaterieller Kosten aufgrund von Umwelt- und Gesundheitsschäden sowie Unfällen
Quelle: → [BFS, Statistiken / Mobilität](#)

die zahl

14'926 km

durchschnittlich zurückgelegte Distanz pro Person
im Jahr 2021 (2023 publiziert)

59 Prozent Auto: 8'806 km, 18 Prozent ÖV: 2'687 km, 61* Prozent Flugzeug: 2'388 km
*Einbruch aufgrund Covid-19-Pandemie | Quelle: → [BFS, Statistiken / Mobilität](#)



Die Autoren

Regine Sauter
Nationalrätin FDP,
Präsidentin Aviationsuisse

Die Schweiz braucht eine funktionierende Luftfahrt. Sie ist als Teil des Gesamtverkehrssystems und damit als öffentlicher Verkehr zu betrachten: So sieht es FDP-Nationalrätin **Regine Sauter**. Falsch wäre laut der Präsidentin von Aviationsuisse ein Schweizer Alleingang bei der Flugticketabgabe. Kostenwahrheit in Bezug auf die Umweltbelastung müsse zwar das Ziel sein, ihm dürfe aber nicht alles untergeordnet werden. Sonst droht laut Sauter eine Schwächung des Standorts Schweiz. → [Seite 4](#)

Stefan Müller-Altermatt
Nationalrat Die Mitte

Wie weit soll man von der Kostenwahrheit abweichen, um politische Ziele zu erreichen? Diese Frage wirft **Stefan Müller-Altermatt** auf. Für ihn ist klar: Es bezahlen nicht nur die Benutzer der Kantonsstrasse die Kantonsstrasse und nicht nur die Regionalzugpassagiere den Regionalzug. Es zahlen immer auch andere Steuerzahler mit. Müller-Altermatt fordert eine Entwirrung des viel zu komplizierten Systems der ÖV-Finanzierung. Das wäre der erste Beitrag zur Kostenwahrheit. → [Seite 6](#)

Jürg Grossen
Nationalrat und Präsident GLP,
Präsident Swiss e-Mobility

Unabhängig vom Verkehrsmittel müssen Mobilitätskosten bestmöglich von den Verursachenden getragen werden. So sieht es **Jürg Grossen**. Der Präsident von Swiss e-Mobility fordert darum ein umfassendes Mobility-Pricing für den Individualverkehr und für den ÖV. Elektroautos will Grossen vom Mobility-Pricing nicht ausnehmen. Er fordert allerdings Rahmenbedingungen, die emissionsärmere Mobilität begünstigen und den Ausstieg aus den Verbrennungsmotoren beschleunigen. → [Seite 8](#)

Martin Candinas
Nationalrat Die Mitte,
Präsident LITRA –
Informationsdienst ÖV

Martin Candinas kennt die Diskussionen über Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr und hält sie für eher akademisch. Für ihn ist klar: Das Schweizer ÖV-System hat zwar seinen Preis, funktioniert aber hervorragend. Noch besser funktionieren müssen laut Candinas die Schnittstellen zwischen ÖV und Auto, etwa mit bahnhofsnahe Verkehrs-drehscheiben. Die Gegenwart und die Zukunft sind laut Candinas multimodal. Es braucht weiterhin alle Verkehrsträger – möglichst energieeffizient und gut aufeinander abgestimmt. → [Seite 10](#)



Schweizer Luftfahrt muss international konkurrenzfähig sein



Regine Sauter

Nationalrätin FDP,
Präsidentin Aviationsuisse

Luftfahrt ist ein Teil des Gesamtverkehrssystems, ihr Funktionieren von grossem nationalem Interesse. Kostenwahrheit ist anzustreben, gerade bezüglich der nötigen ökologischen Transformation. Die Rahmenbedingungen müssen indes international gut abgestimmt sein.

Mobilität ist und bleibt wichtig – auch nach Corona. Die Menschen wollen reisen: Familie, Bekannte, Geschäftspartner treffen. Im Güterverkehr nimmt die Luftfracht zudem eine wichtige Stellung ein. 2019 hat die Schweizer Industrie Waren im Gesamtwert von 157 Milliarden Franken per Luftfracht exportiert – wertmässig rund 50 Prozent aller Sendungen. Die Globalisierung der Wirtschaft und die verstärkte Vernetzung auch im Privaten führen dazu, dass grosse Strecken schnell überwunden werden müssen. Das Verkehrssystem muss deshalb nicht nur national, sondern auch international ausgebaut sowie effizient und sicher gestaltet werden. Dazu braucht es eine funktionierende Luftfahrt. Diese ist als Teil des Gesamtverkehrssystems und damit als öffentlicher Verkehr zu betrachten.

Aktuell erfüllt die Schweizer Luftfahrt ihre Rolle ausgezeichnet. Die Schweiz ist sehr gut an die Welt angebunden – auf höchst effiziente Weise. Grössere Flugzeuge und bessere Auslastung haben dazu geführt, dass zwar die Zahl der Passagiere in den letzten Jahren stark zugenommen hat, nicht aber jene der Flugbewegungen. Im Vergleich der verschiedenen Verkehrsträger schneidet die Luftfahrt punkto Effizienz und Auslastung ausgezeichnet ab.

Mobilität gesamtheitlich betrachten und entwickeln

Insgesamt ist indes wichtig zu betonen, dass die verschiedenen Träger des öffentlichen Verkehrs nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten. Die Mobilität der Zukunft muss dahingehend entwickelt werden, dass die Verkehrsträger optimal miteinander verzahnt werden, so dass die verschiedenen Stärken maximal genutzt werden können. Für alle muss Kostenwahrheit in Bezug auf die Umweltbelastung das Ziel sein. Dieser Forderung darf indes nicht blindlings alles untergeordnet werden. Für die Luftfahrt bedeutet dies konkret, dass sich die Schweiz keinen nationalen Alleingang leisten kann. Der regulatorische Rahmen muss international gut abgestimmt sein, weil sonst der Wettbewerb verzerrt und die Luftfahrt und damit ein zentraler Standortfaktor geschwächt oder sogar gefährdet würde.

Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt sind Anreizsysteme enthalten. So sind beispielsweise emissionsarme Flugzeuge bei der Gebührenfestlegung zu bevorzugen. Festgehalten ist auch, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene für die Einführung umweltbezogener Standards einsetzt. Das ist der richtige Weg.

Falsch wäre dagegen eine Flugticketabgabe. Dies sieht erfreulicherweise auch das nationale Parlament so. Das revidierte CO₂-Gesetz ist deutlich



effektiver als die Vorlage, die im Juni 2021 an der Urne abgelehnt wurde. Nicht mehr enthalten ist die Flugticketabgabe – richtigerweise. Eine solche Abgabe würde der Luftfahrt just die Mittel entziehen, die sie für die Defossilisierung braucht. Stattdessen hat man erkannt, dass man den grössten Hebel für das Erreichen von Klimazielen in der Luftfahrt mit der Einführung nachhaltiger Treibstoffe hat, und fördert diese über eine Beimischquote: Die Airlines müssen den Anteil des nachhaltigen Treibstoffs in den Tanks der Flugzeuge nach klar definierten Vorgaben stetig steigern.

Die Vorgaben im Schweizer CO₂-Gesetz sind mit den Plänen der EU abgestimmt. Die Herausforderung ist riesig und wird dazu führen, dass Fliegen tendenziell teurer wird. Dank internationaler Harmonisierung bleibt die Schweizer Luftfahrt dabei aber konkurrenzfähig.



Ich fahr mal weg. Wer zahlt?



Stefan Müller-Altermatt
Nationalrat Die Mitte

Die Strasse wird nicht nur von jenen finanziert, die darauf fahren. Und die Bahn zahlen auch nicht nur Bahnfahrer. Das sollte vor allem dort behoben werden, wo gewisse Benutzer viel zu wenig bezahlen. Kostenwahrheit darf in der Verkehrspolitik aber nicht das einzige Kriterium sein.

Ich wohne im Solothurner Jura. Nicht super zentral. Von meinem Haus an den Bahnhof sind es zwölf Kilometer. Dazwischen besteht eine Postauto-Verbindung, welche die Pendler aus den Dörfern zum Bahnhof bringt. Dieses Postauto fährt auf einer unterkapazitären Kantonsstrasse, welche durch die Autopendler im Nadelöhr durch die Balsthaler Klus täglich verstopft wird.

Alle diese Transportmittel und -wege müssen finanziert sein. Das ist für ein – nennen wir es mal – halbperipheres Gebiet schon eine gewaltige Aufgabe. Der ÖV kann bei dieser Bevölkerungsdichte unmöglich selbsttragend betrieben werden. Lässt man ihn also weg und den Modalsplit zum Auto kippen, verstopft das Nadelöhr Klus noch mehr. Es braucht also Finanzmittel, soll die Region nicht entvölkert werden. Doch wer gibt die?

Die Gemeindestrassen sind selbstredend Sache der Gemeinde, die Finanzierung erfolgt also über Steuergelder. Wobei: Gerade im Kanton Solothurn kennen wir beispielsweise den «topographischen Lastenausgleich», mit welchem die Flachlandgemeinden den Juragemeinden etwas die Last der Gemeindestrassen abnehmen.

Gemeindestrassen sind also nicht einfach Gemeindestrassen. Genauso wie Kantonsstrassen nicht einfach Kantonsstrassen sind und nicht ausschliesslich über die kantonalen Motorfahrzeugsteuern bezahlt werden. Transferzahlungen aus der «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» an die Kantone finanzieren nämlich einen Teil der kantonalen Strassenkosten. Und für die Agglomerationen können die Kantone Subventionen aus dem «Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds» erhalten. Was noch bleibt, sind die Nationalstrassen, die überwiegend über die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel und zusätzlich aus dem Erlös der Autobahnvignette finanziert werden.

Sie finden das kompliziert? Dann sei daran erinnert, dass der öffentliche Verkehr auch noch über die verschiedenen Staatsebenen hinüber finanziert werden muss. Bund, Kantone und Gemeinden bezahlen zusammen rund die Hälfte der Kosten.

Angesichts der Komplexität dieser ganzen Finanzierung ist klar, dass es mit der Kostenwahrheit kaum weit her sein kann. Es bezahlen nicht nur die Benutzer der Kantonsstrasse die Kantonsstrasse, nicht nur die Regionalzugpassagiere den Regionalzug. Es zahlen immer auch Steuerzahler von irgendwo für meine Fahrt. Grundsätzlich sollte man das so weit möglich beheben, vor allem dort, wo gewisse Benutzer zu wenig oder gar nicht bezahlen. Man denke an die Elektrofahrzeuge, die keinen Beitrag über die Mineralölsteuer und in vielen Kantonen keine Motorfahrzeugsteuern bezahlen.



Gerade das Beispiel aus meiner Region zeigt aber: Kostenwahrheit kann nicht das einzige Kriterium sein. Verkehrspolitik und -finanzierung ist halt immer auch Regionalpolitik, Klimapolitik, Gesellschaftspolitik etc. Insofern ist die politische Frage legitim: Wie weit soll man von der Kostenwahrheit abweichen, um auch andere politische Ziele zu erreichen? Vermutlich entspricht der jetzige Zustand tatsächlich dem diesbezüglichen politischen Konsens. Vermutlich. Denn eines ist sicher: Viel zu kompliziert ist das System definitiv. Eine Entwirrung kann nicht schaden. Die entstehende Transparenz wäre der erste Beitrag zur Kostenwahrheit.



Mit Elektroautos und Mobility-Pricing zu mehr Kostenwahrheit



Jürg Grossen

Nationalrat und Präsident GLP,
Präsident Swiss e-Mobility

Wie können wir mehr Kostenwahrheit herstellen und den Menschen gleichzeitig viel Freiheit ermöglichen? Ein ehrlicher Blick auf die Mobilitätsfolgen lohnt sich. Elektrifizierung und Mobility-Pricing sind effektive Mittel zur Reduktion der externen Kosten.

Mobilität ist ein legitimes Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Ein Blick auf die Statistik bestätigt: Frau und Herr Schweizer geben jährlich rund 32 Milliarden Franken dafür aus. Die Mobilität liegt damit bei den Konsumausgaben nach Wohnen und Energie noch vor Essen und Trinken auf einem Spitzenplatz.

Das mit Abstand beliebteste Fortbewegungsmittel ist das Auto. Mehr als die Hälfte der Bevölkerung besitzt einen Personenwagen und über 75 Prozent der jährlichen Verkehrsleistung werden auf der Strasse erbracht.

Kaum ein anderer Bereich verursacht so viele externe Kosten wie die Mobilität. Was ist damit gemeint? Unabhängig vom Verkehrsmittel wird ein wesentlicher Teil der Mobilitätskosten von der Allgemeinheit übernommen. Da sind einerseits die jährlichen Staukosten (gemäss dem Bund mehr als drei Milliarden Franken). Diese Zahl wird jeweils dann ins Feld geführt, wenn es um zusätzliche Autobahnspuren geht. Da sind aber andererseits auch grosse Kostentreiber wie Treibhausgas- und Lärmemissionen, welche Schäden an Klima und Umwelt sowie gesundheitliche Folgen verursachen. Laut Schätzung des Bundes fielen im Jahr 2020 für den motorisierten Individualverkehr (MIV) 8,5 Milliarden Franken für diese externen Kosten an.

Elektroautos verursachen deutlich weniger externe Kosten als Verbrennungsfahrzeuge. Der Ausstieg aus der fossilen Mobilität macht nicht nur aus ökologischen Gründen Sinn. Natürlich benötigen auch Elektroautos kostenintensive Infrastrukturen, verursachen Stau und müssen sich deshalb an den anfallenden Ausgaben gleichermassen beteiligen. Die Rahmenbedingungen sind aber so zu gestalten, dass sich emissionsärmere Mobilität rechnet und die Anreize den fossilen Ausstieg fördern. Beispielsweise mit der Gewährleistung des Zugangs zu Ladestationen in Mehrparteiengebäuden. Wenn dabei intelligente Ladesysteme eingesetzt werden, können nicht nur die externen Mobilitätskosten reduziert werden.

Mit bidirektionalen Anwendungen werden Autos zukünftig zu dezentralen Stromspeichern, welche bei Bedarf Energie ans Gebäude oder ins Netz zurückgeben können. Dadurch kann erneuerbarer Strom besser genutzt, die Versorgungssicherheit erhöht und der Verteilnetzausbau reduziert werden. Intelligente und sinnvoll ins Gesamtsystem eingebundene Ladestationen reduzieren die Kosten fürs Stromsystem gemäss einer ETH-Studie um 6,5 Milliarden Franken, wovon wiederum die Allgemeinheit profitiert. Elektroautos bringen also einen externen Nutzen, den man in Zukunft in der Gesamtbetrachtung mit einrechnen muss.

Unabhängig vom Verkehrsmittel müssen Mobilitätskosten bestmöglich von den Verursachenden getragen werden. Es liegt deshalb auf der Hand,



dass nebst der Elektrifizierung ein umfassendes Mobility-Pricing für den individuellen und den öffentlichen Verkehr das effizienteste Mittel zur Verbesserung der Kostenwahrheit darstellt. Damit werden die Kosten reduziert und die Verkehrsspitzen geglättet. Zudem werden sinnvolle Anreize für Verkehrseffizienz und verantwortungsvolles Handeln gesetzt. Die Kombination von Elektromobilität und Mobility-Pricing bildet das künftige Fundament für eine emissionsärmere, nachhaltigere und ökologischere Individualmobilität.



Mehr ÖV in der Mobilität der Zukunft



Martin Candinas

Nationalrat Die Mitte, Präsident
LITRA – Informationsdienst ÖV

Für die Verkehrspolitik ist wichtig, dass wir die hohe Qualität unserer Verkehrsinfrastrukturen in Zukunft aufrechterhalten und die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können. Dies bei einer wachsenden und älter werdenden Bevölkerung – und indem wir im Verkehrsbereich unsere Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen einhalten.

Beurteilungen der Kostenwahrheit im Verkehr sind komplex, weshalb die Diskussionen dazu eher akademisch oder philosophisch geprägt sind. Im ÖV besteht rund die Hälfte des Angebots auf der Strasse, doch vier Fünftel der ÖV-Nutzung (in Personenkilometern) erfolgt auf der Schiene. Dies verdeutlicht, dass die Massentransportmittel des ÖV ein Gesamtsystem bilden, vom Fern- über den Regional- bis hin zum Ortsverkehr. Dabei ist die Finanzierung unterschiedlich geregelt: Während der Fernverkehr eigenfinanziert ist, werden der Regional- und Ortsverkehr im schweizerischen Durchschnitt zu 50 Prozent von den Nutzenden und zu 50 Prozent durch die öffentliche Hand finanziert. Die Bahninfrastruktur wird durch die öffentliche Hand bezahlt.

Dieses ÖV-Gesamtsystem funktioniert in der Schweiz hervorragend. So sind wir seit vielen Jahren Europameister im Zugfahren. Der Regionalverkehr bringt die Leute in den Orts- und Fernverkehr und umgekehrt. Dafür braucht es unabhängig vom Verkehrsträger nur ein Ticket für eine Reise – worum uns das Ausland beneidet. Dank des Taktfahrplans sind regelmässige Verbindungen garantiert – und dies flächendeckend in der ganzen Schweiz. Oftmals muss der Fahrplan nicht angeschaut werden, sondern man kann bequem in den nächsten Bus oder Zug einsteigen. Dieses optimal abgestimmte System hat seinen Preis, ist aber insgesamt in Politik und Bevölkerung sehr geschätzt.

Natürlich heisst das nicht, dass die Kosten und die ÖV-Preise in der Politik keine Rolle spielen sollen. Unsere Verkehrsinfrastrukturen sind bewusst auf die Spitzen ausgelegt. Im Durchschnitt liegt die Auslastung im ÖV denn auch bei nur etwa 30 Prozent. Es muss uns in Zukunft deshalb besser gelingen, diese Auslastung zu erhöhen. Unsere Infrastrukturen und ÖV-Angebote müssen dank verstärkter Anstrengungen besser genutzt werden. Gerade im Freizeitverkehr gibt es viel Potenzial für mehr ÖV. Die Nutzerinnen und Nutzer sollen so einen grösseren Teil der Kosten im ÖV tragen.

Der ÖV ist als Massentransportmittel effizient und platzsparend. So spielt er raumplanerisch eine zentrale Rolle und trägt dazu bei, dass die Staustunden in der Schweiz nicht noch höher sind. Dies macht den ÖV insbesondere für lange Distanzen und in urbanen Gebieten sehr attraktiv. Hier muss er in Zukunft eine noch wichtigere Rolle erhalten und einnehmen. Niemand darf eigentlich ein Interesse daran haben, dass heute über 70 Prozent der Verkehrsleistung in der Schweiz durch den MIV erfolgen. Aus Sicht des ÖV müssen folglich die Schnittstellen zum Auto deutlich verbessert werden, beispielsweise mit bahnhofsnahe, gut geplanten Verkehrsdrehscheiben. Unsere gelebte Gegenwart ist bereits heute multimodal. Diese multimodale Mobilität gilt es stetig weiterzuentwickeln und zu verbessern, mit einer starken Rolle für den ÖV.



Schliesslich gilt es festzuhalten, dass heute fast alle Treibhausgas-Emissionen im Verkehrsbereich durch den MIV erfolgen. Zwar ist die Elektrifizierung des MIV in vollem Gang, doch wird diese kein Spaziergang werden. E-Infrastrukturen müssen aufgebaut werden, was umfangreiche Investitionen in den verschiedensten Bereichen bedingt. Dies zeigt: Eine akademisch oder philosophisch geprägte Diskussion rund um die Kostenwahrheit im Verkehr wird uns politisch nicht weiterbringen. Gefragt sind pragmatische Lösungen, damit der ÖV in der Mobilität der Zukunft eine noch bedeutendere Rolle einnehmen kann, wir ein gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem in der Schweiz haben und bis 2050 das Netto-Null-Ziel erreichen können. Brauchen werden wir weiterhin alle Verkehrsträger: möglichst optimal kombiniert, möglichst preiswert sowie möglichst energieeffizient und emissionsarm – und zu guter Letzt von den Nutzerinnen und Nutzern breit akzeptiert und geschätzt. Daran müssen wir gemeinsam arbeiten!



Ökobilanz

Die Ökobilanz betrachtet den kompletten Lebenszyklus eines Produkts, angefangen bei der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung. Dabei wird neben dem Rohstoff- und Energieverbrauch auch der Ausstoss schädlicher Stoffe in Luft, Wasser und Boden mitgerechnet. Ziel ist es, die Umweltauswirkungen eines Produkts, einer Handlung oder eines Transportmittels zu bewerten. Die Ökobilanz trägt dazu bei, Produkte ökologisch zu optimieren und Umweltauswirkungen zu minimieren.

Herausgeber

comparis.ch
Birmensdorferstrasse 108
8003 Zürich

comparis.ch

Reaktionen

media@comparis.ch

Über comparis.ch

Mit über 80 Millionen Besuchen im Jahr zählt comparis.ch zu den meistgenutzten Schweizer Websites. Das Unternehmen vergleicht Tarife und Leistungen von Krankenkassen, Versicherungen, Banken sowie Telecom-Anbietern und bietet das grösste Schweizer Online-Angebot für Autos und Immobilien. Dank umfassender Vergleiche und Bewertungen bringt das Unternehmen Transparenz in den Markt. Dadurch stärkt comparis.ch die Entscheidungskompetenz von Konsumentinnen und Konsumenten. Das Unternehmen wurde 1996 vom Ökonomen Richard Eisler gegründet und ist in Privatbesitz. Das Unternehmen gehört heute noch zur Mehrheit dem Gründer Richard Eisler. Es sind keine anderen Unternehmen oder der Staat an Comparis beteiligt.