

Zeitschrift: Schweizer Monat : die Autorenzeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Band: 99 (2019)
Heft: 1064

Artikel: Facts & Figures
Autor: Rühli, Lukas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-868637>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Facts & Figures

Welche Nationen sind die grössten Schuldner? Was ist mit den Infrastrukturinvestitionen seit der Finanzkrise passiert und welche gefühlten Auswirkungen hatte das auf die Qualität der Infrastruktur? Und warum kostet in der Schweiz ein Meter Autobahn 78 000 Franken? Acht Abbildungen liefern Antworten.

von Lukas Rühli

Abb. 1 Die weltweiten Schuldenberge

Während diverse Schwellenländer eine geringe Verschuldung aufweisen, hat eine Mehrheit der Industrieländer immense Schuldenberge aufgetürmt. In Europa belegt Griechenland mit 188% des BIP den ersten Platz. In absoluten Zahlen allerdings – visualisiert über das Volumen der Berge – wiegt die US-amerikanische Schuld deutlich schwerer. Und: Schulden sind nicht gleich Schulden. Eine Verschuldung gegenüber inländischen Gläubigern ist weniger problematisch als gegenüber ausländischen. Darum macht auch die rekordhohe japanische Staatsschuld wenig Schlagzeilen: Die Gläubiger kommen fast ausschliesslich aus dem Inland.

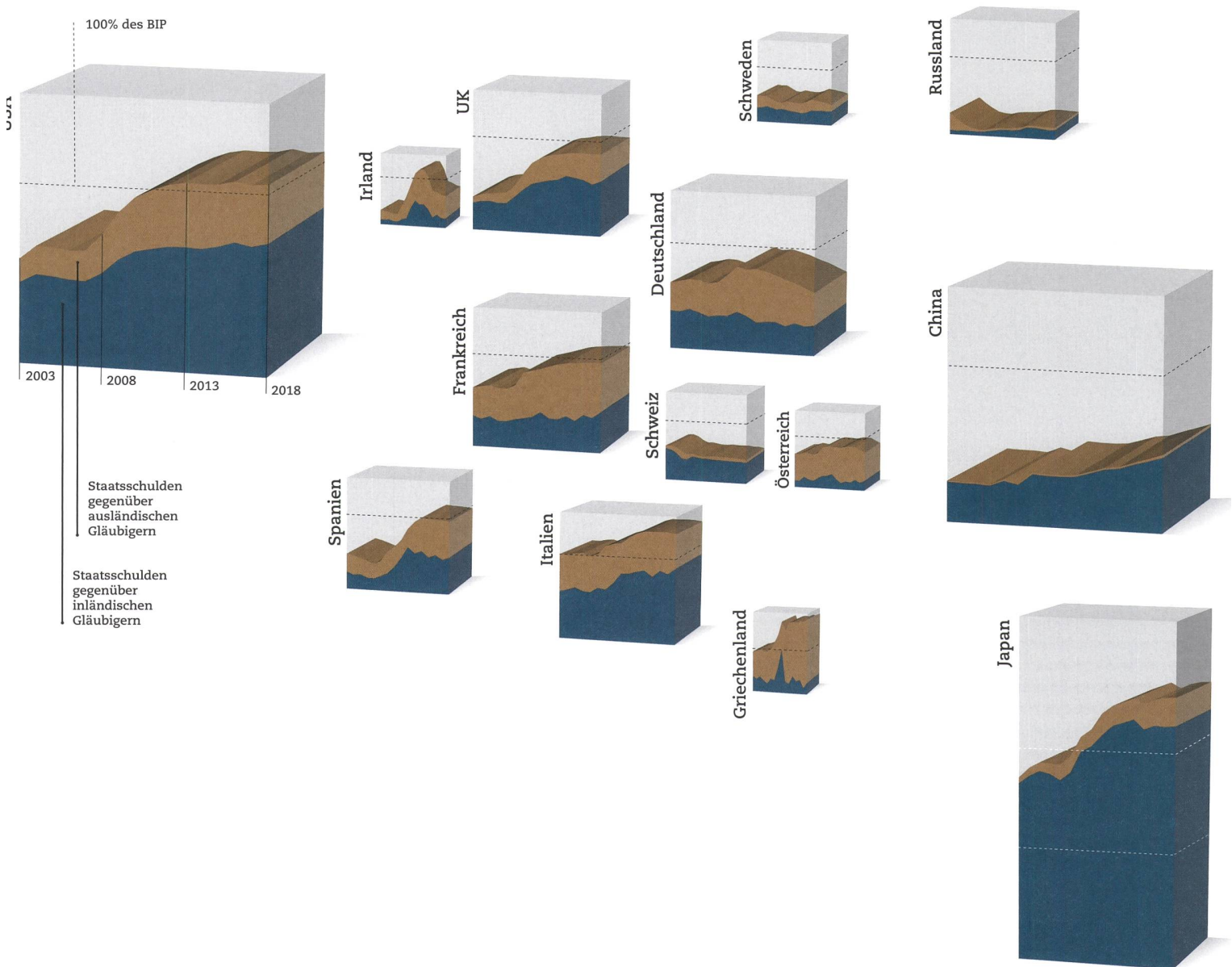


Abb. 2 Staatliche Investitionen im Zeitverlauf

Seit der Finanzkrise sinken die staatlichen Investitionsquoten in vielen Industrieländern. Die schweizerische ist zwar stabil, sie bewegt sich überraschenderweise aber «nur» im Mittelfeld. Zu beachten jedoch: Beim hohen BIP der Schweiz sind 3% in absoluten Zahlen viel mehr als z.B. 3,5% in Griechenland.

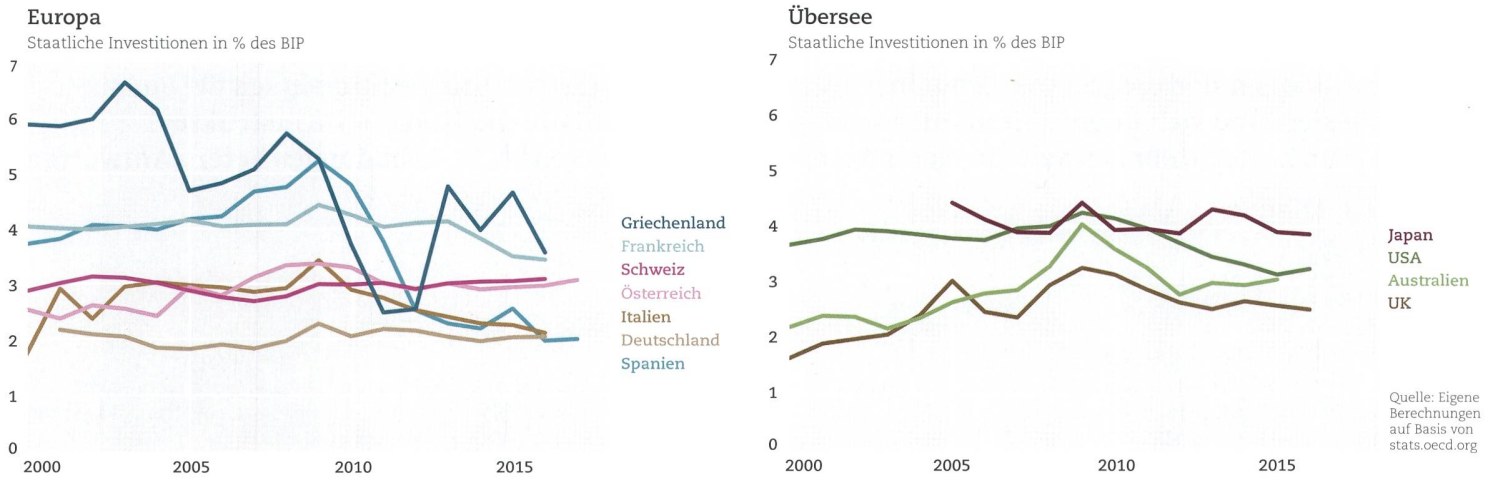


Abb. 3 Pro-Kopf-Ausgaben für Verkehrsinfrastruktur

Die Schweiz ist Investitionsweltmeister bei Schienen- und Strasseninfrastruktur. Viele Industrieländer haben ihre Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seit 2008 reduziert. Der Vergleich mit China ist frappant, er hinkt allerdings: Eine so schnell wachsende Wirtschaft braucht viel höhere Investitionen als die «konsolidierten» der Industrieländer.

| | Schieneninfrastruktur (Euro/Jahr/Kopf) | | Strasseninfrastruktur (Euro/Jahr/Kopf) | | Gesamt* in % des BIP | |
|-------------|----------------------------------------|-----------|----------------------------------------|-----------|----------------------|-----------|
| | 2000-2004 | 2012-2016 | 2000-2004 | 2012-2016 | 2000-2004 | 2012-2016 |
| Schweiz | 255 | 460 | 380 | 462 | 1,48 | 1,40 |
| Deutschland | 78 | 54 | 138 | 145 | 0,84 | 0,58 |
| Österreich | 146 | 185 | 74 | 47 | 0,79 | 0,60 |
| USA | 22 | 37 | 207 | 223 | 0,62 | 0,59 |
| Japan | 67 | 74 | 469 | 250 | 1,52 | 1,02 |
| China | 7 | 65 | 21 | 212 | 2,44 | 4,80 |

* Schiene, Strasse, Luft, Meer, Binnengewässer
Quelle: Berechnungen basierend auf <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm> und UN population division

Abb. 4 Die Rolle der Staatsebenen

Das Klischee bestätigt sich: Die Schweiz ist das am stärksten dezentralisierte Land. In keiner anderen Nation zeichnen die unteren Staatsebenen für einen derart hohen Anteil der Investitionen verantwortlich.

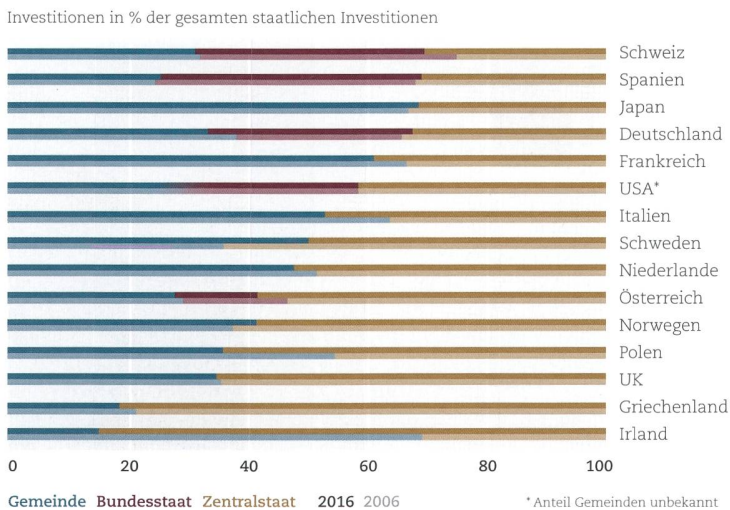


Abb. 5 Investitionsquote nach Staatsebene (2016)

Auf den unteren Staatsebenen ist der Fokus auf Investitionen deutlich grösser als beim Zentralstaat. Und das ist auch gut so: Auf lokaler Ebene weiss man am besten, wo eine Investition sinnvoll ist und wo nicht.

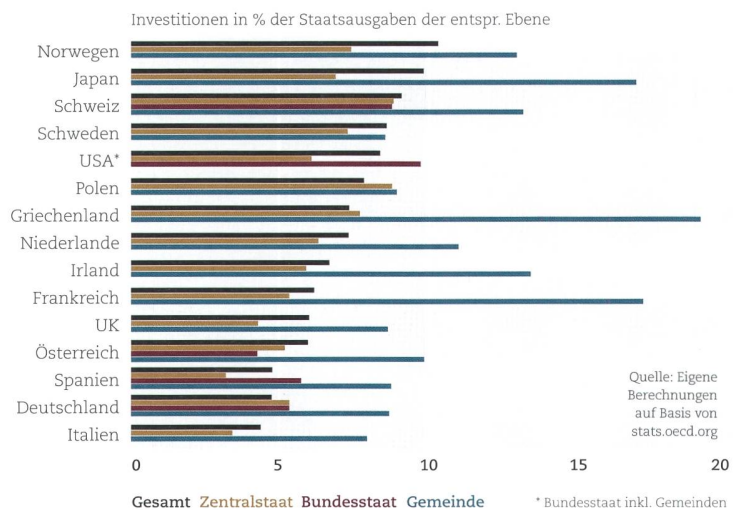


Abb. 6 Struktur- und Investmentfonds der EU: 2014–2020

Die Pro-Kopf-Beiträge aus den fünf EU-Infrastruktur- und Investmentfonds (ESIF) liegen für die beiden ärmsten Ländern, Bulgarien und Rumänien, nur im Mittelfeld. Trotz zweithöchsten BIP/Kopf erhält Irland erhebliche Zuschüsse.

| Land | EU-Beitrag (in Mrd. €) | Nationale Beteiligung (in Mrd. €) | Anzahl Programme | EU-Beitrag pro Einwohner (in €) |
|--------------|------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Estland | 4,4 | 1,4 | 3 | 3362 |
| Litauen | 8,4 | 1,6 | 3 | 2849 |
| Slowakei | 15,3 | 4,3 | 9 | 2830 |
| Lettland | 5,6 | 1,3 | 3 | 2815 |
| Ungarn | 25,0 | 4,6 | 9 | 2532 |
| Kroatien | 10,7 | 1,9 | 4 | 2529 |
| Portugal | 25,9 | 7,0 | 16 | 2480 |
| Tschechien | 23,9 | 9,5 | 11 | 2270 |
| Polen | 86,1 | 18,8 | 24 | 2262 |
| Griechenland | 21,4 | 5,4 | 20 | 1959 |
| Malta | 0,8 | 0,2 | 5 | 1946 |
| Slowenien | 3,9 | 1,0 | 3 | 1880 |
| Rumänien | 30,9 | 5,9 | 8 | 1548 |
| Bulgarien | 9,9 | 1,9 | 10 | 1363 |
| Zypern | 0,9 | 0,3 | 4 | 1069 |
| Spanien | 40,0 | 16,4 | 64 | 856 |
| Italien | 44,7 | 30,5 | 75 | 735 |
| Irland | 3,4 | 2,8 | 5 | 729 |
| Finnland | 3,8 | 4,7 | 6 | 690 |
| Österreich | 4,9 | 5,7 | 4 | 579 |
| Frankreich | 27,5 | 18,4 | 70 | 406 |
| Schweden | 3,6 | 4,4 | 13 | 378 |
| Deutschland | 27,9 | 16,8 | 47 | 345 |
| UK | 16,4 | 10,2 | 17 | 256 |
| Luxemburg | 0,1 | 0,3 | 3 | 255 |
| Belgien | 2,7 | 3,3 | 10 | 242 |
| Dänemark | 1,5 | 0,7 | 4 | 223 |
| Niederlande | 1,9 | 1,9 | 7 | 112 |

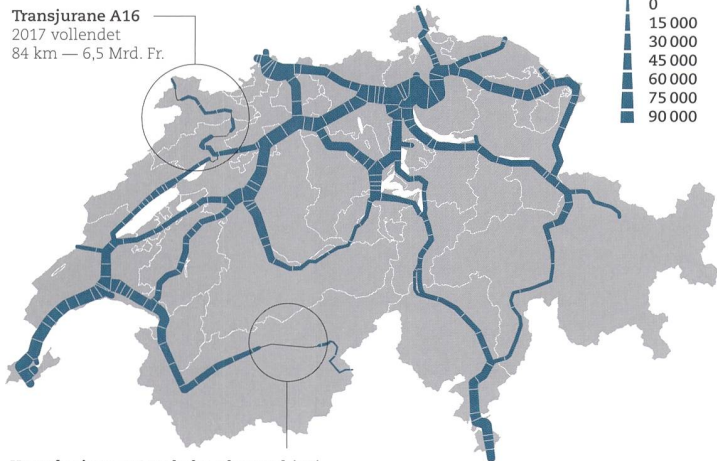
Quelle: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/countries/>

Abb. 7 Viel Geld für wenig Autobahn

9 Mrd. Fr. für total 115 Kilometer Autobahn im Oberwallis und im Jura. Das macht 78 000 Fr. pro Meter! Derweil sind für die Beseitigung von Engpässen auf dem restlichen Nationalstrassennetz nur 13,5 Mrd. Fr., also 7300 Fr. pro Meter, vorgesehen.

Verbesserung des Verkehrsflusses in Agglomerationen:
13,5 Mrd. Fr. bis 2030
Länge Nationalstrassennetz: 1855 km

Transjurane A16
2017 vollendet
84 km — 6,5 Mrd. Fr.



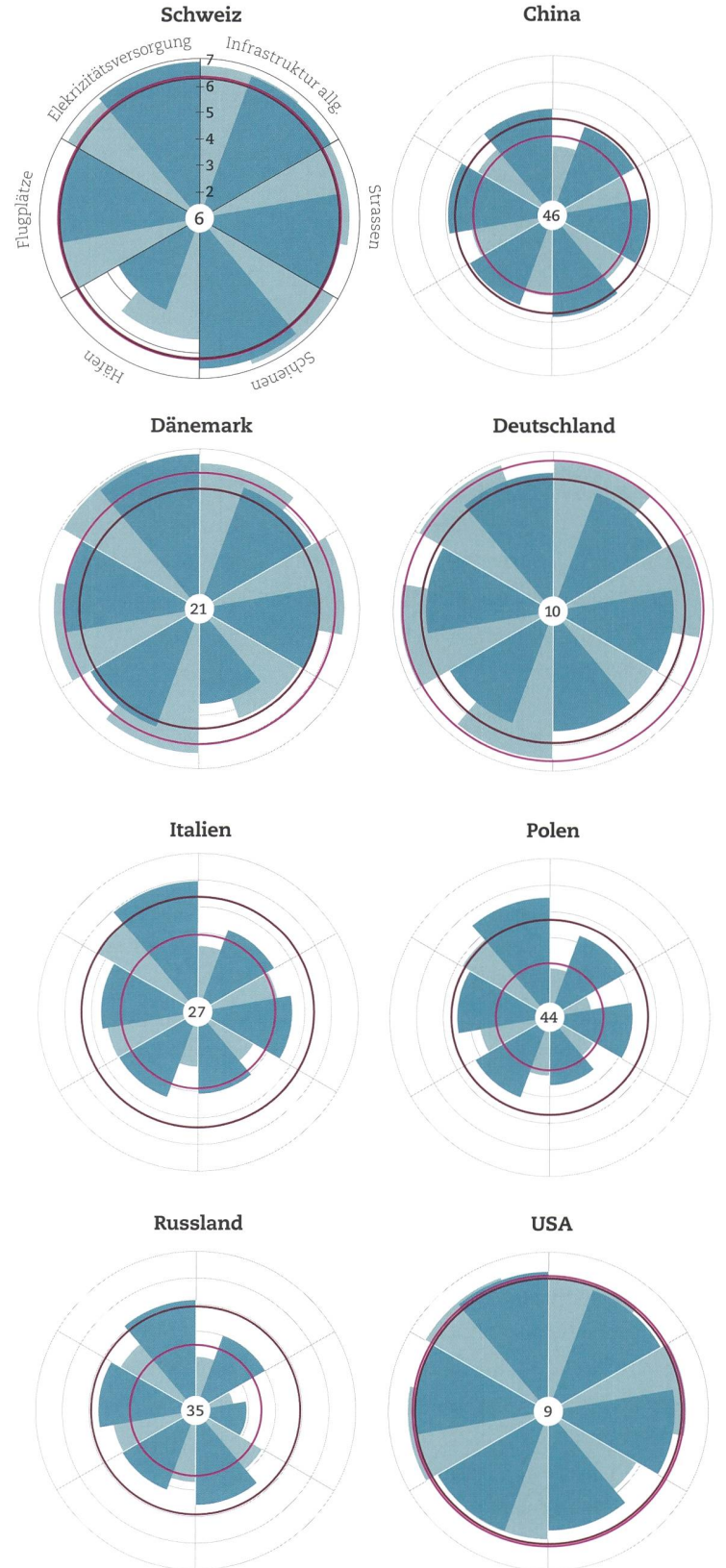
Komplettierung Autobahn Rhonetal (A9)
Vollendung 2025 geplant
31 km — 2,3 Mrd. Fr.

Quelle: Astra, Eigene Ergänzungen

Abb. 8 Wahrgenommene Infrastrukturqualität

Führungspersonen benoten für das WEF regelmässig die Infrastruktur in ihrem Land (1=min, 7=max). China, Polen und überraschenderweise auch Russland und Italien verbesserten sich deutlich, Deutschland und Dänemark fielen zurück.

● 2007/2008 ● 2017/2018 Gesamtwertung: ○ 2007/2008 ○ 2017/2018 ① Platzierung



Quelle: WEF Global Competitiveness Report