

2016

Jahresbericht

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS
Wölflistrasse 5, Postfach 690, 3000 Bern 22
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS
Wölflistrasse 5, Case postale 690, 3000 Bern 22
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://strasseschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>

E-Mail: info@strasseschweiz.ch

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS 2016

2016

Jahresbericht

Vorwort

Mit dem Ja von Volk und Kantonen zur NAF-Vorlage ist am 12. Februar 2017 das Signal zur Beseitigung der Engpässe, zur kontinuierlichen Verbesserung der Strasseninfrastrukturen und zur Weiterführung der Programme für den Agglomerationsverkehr auf Grün gestellt worden. **strasseschweiz** hat sich während vielen Jahren zusammen mit seinen Mitgliedsverbänden für die Neugestaltung der Finanzierung des Strassenwesens auf der Basis der bisherigen Verkehrsabgaben sowie nach den Grundsätzen der Zweckbindung und des Verursacherprinzips eingesetzt.

Mit der Schaffung des unbefristeten Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs auf Verfassungsstufe und mit der konkreten Ausgestaltung der Mittelbeschaffung zu dessen Äufnung konnte eine breit abgestützte Lösung gefunden werden, welche vom öffentlichen Verkehr und den Gewerkschaften genauso unterstützt wurde wie von den Verbänden des privaten Strassenverkehrs und der Wirtschaft. **strasseschweiz** ist überzeugt davon, dass die neue Verkehrsfinanzierung für Strasse und Schiene (FABI-Vorlage aus dem Jahr 2014) für eine lange Zeit Bestand haben wird.

Was einen zusätzlichen Meilenstein in der Interessenvertretung für die Sache der Strasse und des Automobils darstellt, ist die neue verfassungsmässige Pflichtaufgabe von Bund und Kantonen, für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen zu sorgen. Der Einbezug von gut 400 km kantonalen Strassen in die Zuständigkeit des Bundes sowie die Ergänzung des Nationalstrassennetzes bei Morges und im zürcherischen Glatttal bilden die ersten Schwerpunkte der strassenseitigen Ausbauprojekte des Bundes. Das von Volk und Ständen genehmigte Konzept für das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse wird dafür sorgen, dass der aktuelle Planungs- und Investitionsstau bei der Engpassbeseitigung in der Zukunft Schritt für Schritt behoben werden kann.

Für **strasseschweiz** besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 71. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2016 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand **strasseschweiz** einstimmig genehmigt worden.

Vorwort	2
Abkürzungsverzeichnis	5
ORGANISATION UND VERWALTUNG	9
Ziel und Mitglieder	9
Organe von strasseschweiz	12
Mitgliederversammlung	12
Zentralvorstand	14
Direktionsausschuss	16
Kontrollstelle	20
Generalsekretariat	20
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN	27
Der schweizerische Strassenverkehr	27
Struktur und Entwicklung	27
Verkehrszählung	27
Pendlermobilität in der Schweiz	28
Perspektiven für die Mobilität bis 2040	28
IT-Technologie im Strassenverkehr	29
Cargo Sous Terrain	29
Personenverkehr	30
Transportnachfrage im Personenverkehr	30
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	31
Personenverkehr durch die Schweizer Alpen	32
Güterverkehr	32
Transportnachfrage im Güterverkehr	32
Förderung des Bahngütertransports in der Fläche	34
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	35
Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz	35
Entwicklung des Fahrzeugbestands	37
Personenwagen auf 1000 Einwohner nach Grossregionen (Motorisierungsgrad)	38
Verkehrssicherheit	38
Unfallstatistik	38
Studien	39
Strassenverkehrsrecht	39
Neue Rechtsbestimmungen	39
Volksinitiativen	42
Administrativ- und Strafmassnahmen	42
Verkehrspolitik	44
Europäische Union (EU)	44
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	44
Strassenbau	45
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	45
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	46
Kantonale Vorlagen für Strassenprojekte	47
Öffentlicher Verkehr	48
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	48
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)	50
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)	51

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)	51
Grundversorgung in der Verfassung	52
Agglomerationsverkehr	52
Energie- und Umweltpolitik	54
Energie	54
Energiesstrategie 2050	54
Energieverbrauch	55
Energiesparmassnahmen	56
Umwelt	57
Schadstoff-Immissionen	57
Klimaveränderung	57
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	59
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	61
Handel und Industrie	63
Fahrzeuge	63
Weltproduktion und -absatz	63
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	63
Treibstoffe	65
Schweizerischer Mineralölabsatz	65
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien	67
Tourismus	67
Internationaler Tourismus	67
Tourismus in der Schweiz	68
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung	69
Grenzquerender Personenverkehr	69
Finanzen	71
Finanzpolitik	71
Bundeshaushalt	71
Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen	71
Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)	73
Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»).	75
Strassenbenützungsgaben	76
Gesamtverkehrskosten	79
Kosten des privaten und öffentlichen Verkehrs	79
Kilometerkosten im Personen- und Güterverkehr	81
Deckung der Verkehrskosten	81
Externe Kosten	82
Fiskalleistungen	82
Fiskalbelastung der Treibstoffe	84
Strassenbau und -finanzierung	86
Nationalstrassen	86
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	86
Gotthard-Strassentunnel	89
Vollendete Abschnitte	90
Nationalstrassenfinanzierung	91
Infrastrukturfonds Strasse	92
Internationale Beziehungen	93
Schlusswort	93
Statistische Angaben	94

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Antiblockierbremssystem
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse
AETR	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
ARV	VaudRoutes – Association routière vaudoise
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BG	Bundesgesetz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BV	Bundesverfassung
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
cm ³	Kubikzentimeter
CO / CO ₂	Kohlenmonoxid / Kohlendioxid
CST	Cargo sous terrain
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
CZ	Tschechien
D	Deutschland
DAB	Digital Audio Broadcast
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
ESA	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes
EU	Europäische Union
EV	Erdöl-Vereinigung
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013 als Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»; BBl 2013 S. 4721)

FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (FDP.Die Liberalen)
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Geschäfts-Nr. 96.059)
FLAG	Finanz- und Lastenausgleich
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
Fr.	Schweizer Franken
FR	Kanton Freiburg
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband); heute: strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Fzg / Fzge	Fahrzeug / Fahrzeuge
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GA	Generalabonnement
GE	Kanton Genf
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
GST	Gotthard-Strassentunnel
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr
IRF	International Road Federation
JU	Kanton Jura
KELS	Klima- und Energielenkungssystem
KliK	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
KVF	Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen
LBÄ	Liter Benzinäquivalent
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LU	Kanton Luzern
MFM-U	Monitoring Flankierende Massnahmen Umwelt
mg/l	Milligramm pro Liter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NAFTA	Nordamerikanisches Freihandelsabkommen
NE	Kanton Neuenburg
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversalen
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen

NNK	Netznutzungskonzept
NNP	Netznutzungsplan
NO ₂	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxid
NW	Kanton Nidwalden
OBI	Organisation der Bahninfrastruktur
OICA	Weltautomobilverband
öV	öffentlicher Verkehr
PM10	Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Tausendstel-Millimeter
PW	Personenwagen
RDE	Real Driving Emission
Rp.	Rappen
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVS	Reifen-Verband der Schweiz
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Schweizersicher Auto- und Motorradfahrer-Verband
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SCGV	Schweizerischer Caravangewerbe-Verband, caravaningsuisse
SDR	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SG	Kanton St. Gallen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Kanton Schaffhausen
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SO	Kanton Solothurn
SO ₂	Schwefeldioxid
SR	Ständerat
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
STV	Schweizer Tourismus-Verband
STVG	Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (SR 725.14)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)

SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
t	Tonne
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
TJ	Terajoule
Tkm	Tonnenkilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UKW	Ultrakurzwellen
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (Welttourismusorganisation)
UNO	United Nations Organization (Organisation der Vereinten Nationen)
UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UREK	Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VFGI	Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (vormals), motosuisse (heute)
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
VTs	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist entstanden aus dem Zusammenschluss der Schweizerischen Strassenverkehrsliga (gegründet im Jahr 1928) und der Via Vita (gegründet 1936). Er übt seine Tätigkeit als Dachorganisation des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft seit 1945 aus, bis zum Jahr 2006 unter der Bezeichnung Schweizerischer Strassenverkehrsverband (Fédération Routière Suisse, FRS).

strasseschweiz tritt für die Wahrung der Interessen des Strassenverkehrs ein und handelt dort, wo nach der Ansicht seiner Mitglieder ein gemeinsames Auftreten wünschbar ist.

Im Besonderen (Artikel 2 Statuten)

- a) befasst er sich mit wirtschaftlichen, rechtlichen, technischen, strukturellen, ökologischen und sozialen Fragen des Strassenverkehrs;
- b) fasst er die gemeinsamen Bestrebungen seiner Mitglieder zusammen und vertritt ihre gemeinsamen Forderungen und Interessen gegenüber den Behörden und der Öffentlichkeit;
- c) fördert er Bestrebungen einzelner Mitglieder, die mit den gemeinsamen Interessen in Einklang stehen;
- d) pflegt er Kontakte mit internationalen Organisationen mit gleichen Interessen;
- e) führt er im Rahmen seines Aufgabenbereichs Aktionen durch, mit denen er von seinen Mitgliedern betraut ist.

Der Mitgliederbestand hat im Berichtsjahr keine Veränderung erfahren. Somit sind **strasseschweiz** 30 Mitglieder angeschlossen, nämlich 28 nationale Verbände und zwei kantonale Dachverbände (Ligen), die sich aufgrund ihrer Tätigkeiten wie folgt aufteilen lassen:

Strassenbenützerverbände

Personenwagen und Zweiräder

Automobil Club der Schweiz ACS	Bern
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS	Frauenfeld
Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer- Verband SAM	Feusisberg
Touring Club Schweiz TCS	Vernier/Genf

Nutzfahrzeuge

fenaco, Unternehmensgruppe der Schweiz. Agrarwirtschaft, Region Winterthur	Winterthur
Les Routiers Suisses	Echandens
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Bern
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT	Riniken AG
Verband verkaufsorientierter Fachleute und Firmen Verkauf Schweiz	Unterentfelden

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz	Bern
auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	Bern
ESA-Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes	Burgdorf
Erdöl-Vereinigung EV	Zürich
Internationaler Automobil-Salon	Grand-Saconnex
motosuisse (vormals: Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche VFGI)	Bern
ParkingSwiss	Bern
Reifen-Verband der Schweiz RVS	Bern
Schweizerischer Caravangewerbe-Verband SCGV, caravaningsuisse	Thun
Swiss Automotive Aftermarket SAA	Zürich
Schweizerischer Carrosserieverband VSCI	Zofingen
Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG	Zürich

Strassenwirtschaft

Infra Suisse	Zürich
Schweizerischer Baumeisterverband SBV	Zürich
Schweizerische Mischgutindustrie SMI	Zürich

Kantonale Strassenverkehrsligen

VaudRoutes – Association routière vaudois ARV	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Basel

Verschiedene

asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter	Bern
Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV	Bern
Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer- Verband SMFV	Burgdorf
Schweizer Tourismus-Verband STV	Bern

Organe von strasseschweiz

Mitgliederversammlung

Die 71. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 22. Juni 2016 in Bern statt. Sie wurde von 23 Delegierten besucht, die 977 von insgesamt 1125 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Politik und der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache stellte der Präsident fest, dass mit dem Volksentscheid über die Sanierung des Gotthardstrassentunnels die Verhinderungspolitik der politischen Gegner des Strassenverkehrs nach über 20 Jahren nun endlich an ihre Grenzen gestossen sei. Seit einiger Zeit liessen sich in der verkehrspolitischen Diskussion klare Trends zur Korrektur der bisherigen strassenkritischen bis -feindlichen Politik ausmachen.

Noch vor knapp 20 Jahren hatte der Bundesrat den Ausbau der A1 auf sechs Spuren mit der Begründung abgelehnt, zuerst müsse das Nationalstrassennetz fertiggestellt werden. Gleichzeitig hatte er daran erinnert, dass er im Rahmen des Luftreinhalte-Konzepts auf den Ausbau bestehender Autobahnabschnitte bis zur Realisierung von «Bahn 2000» verzichten wolle. Vor diesem Hintergrund seien im Nationalstrassenbau Ausbauprojekte blockiert und die Planungen eingestellt worden. Die Rechnung für diese Politik bezahlen wir heute in Form der 22'800 Stautunden pro Jahr allein auf dem Nationalstrassennetz. Ein Übel, das in der Zukunft noch weiter zunehmen und uns die Folgen aus den Versäumnissen der Verkehrspolitik der letzten Jahre schmerzlich spüren lassen wird.

Aus diesem Grunde kommt der NAF-Vorlage mit integriertem Netzbeschluss 2012 eine zentrale Bedeutung für den Strassenverkehr zu, weil sie den Infrastrukturausbau zur Entschärfung der Verkehrsprobleme wieder ermöglicht und dabei die Bedürfnisse aller Regionen unseres Landes angemessen berücksichtigt. Allerdings warnte der Präsident von **strasseschweiz** vor übertriebenen Hoffnungen in zeitlicher Hinsicht: Allein die Nordumfahrung Zürich werde erst 2025 fertiggestellt sein.

Zwischenzeitlich seien Lösungen des Verkehrsmanagements mit verstärkter Einwirkung auf den Verkehrsfluss und auf die Verkehrsmenge eine Chance, kurzfristig ein wenig Entlastung in die permanente Staugefahr zu bringen. Die politischen Chancen zur Umsetzung dieser Massnahmen hängen gemäss Rudolf Zumbühl allerdings vom Vertrauen ab, dass Pannestreifenbewirtschaftung, variable Temposignalisationen, Rampmetering oder Lastwagenüberholverbote zur Stauvermeidung und zu keinem anderen Zweck vorgesehen werden. Dazu der Präsident von **strasseschweiz**: *«Verkehrsmanagement darf nicht dazu führen, die notwendigen Ausbauten zu verzögern oder gar zu unterlassen.»*

12

Eine grosse Herausforderung für die Automobilbranche werde der Umbruch in der Mobilität sein, der gegenwärtig eingeläutet und mit der Vernetzung der Fahrzeuge und der Benützer in eine neue Mobilitätsdimension führen werde. Die Verbände und Akteure des Strassenverkehrs werden sich dieser Herausfor-

derung gemeinsam stellen müssen und versuchen wollen, diese neue mobile Zukunft mitzugestalten. «*Wir wollen die neuen Regeln des Strassenverkehrsrechts gestalten und nicht blockieren. Wir wollen die Rahmenbedingungen mitdefinieren, an denen sich neue Angebote ausrichten müssen*», appellierte Zumbühl an die versammelte Gemeinde der Strassenverkehrsverbände. Es werde die herausfordernde Aufgabe für **strasseschweiz** sein, diese Aktivitäten zu koordinieren.

strasseschweiz werde in Zukunft verstärkt die absehbaren Herausforderungen und Themen antizipieren und ihre möglichen Auswirkungen auf den Strassenverkehr analysieren müssen. Dies hätten die Präsidenten der Trägerorganisationen im Rahmen eines Workshops zur Rolle von **strasseschweiz** so festgelegt und dabei die Absicht der gemeinsamen Mitwirkung und Einflussnahme im politischen Entscheidungsprozess bekräftigt.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2015, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2015 und das Budget 2017. Die Rechnung schloss mit einem Jahresgewinn von Fr. 70'846.69 ab; dies vor allem aufgrund der nicht besetzten Stelle des Informationsbeauftragten und Stellvertreters des Generalsekretärs. Das Budget sah einen Ausgabenüberschuss von 28'100 Franken vor.

Aufgrund der eingegangenen Mutationsmeldungen in Organen wurden vor der Mitgliederversammlung drei Ersatzwahlen in den Zentralvorstand für die Amtsperiode 2015 bis 2018 vorgenommen:

- Erdöl-Vereinigung EV: Dr. Roland Bilang (anstelle von Dr. Rolf Hartl, Mitglied von Direktionsausschuss und Zentralvorstand seit 2011)
- Infra Suisse: Matthias Forster (anstelle von Dr. Benedikt Koch, Mitglied des Zentralvorstands seit 2008)
- Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM: Roger Uhr (anstelle von Roland Julmi, Mitglied des Zentralvorstands seit 2015)

Die Mitgliederversammlung beschloss auf Vorschlag von Direktionsausschuss und Zentralvorstand eine Teilrevision der Statuten betreffend die Führung einer Dokumentationsstelle durch das Generalsekretariat von **strasseschweiz**: In Artikel 17 wurde der Satz «*Das Generalsekretariat führt eine Dokumentations- und Informationsstelle*» gestrichen. Diese Massnahme gibt den Organen die Möglichkeit, die Weiterführung der Dokumentationsstelle zur prüfen und allenfalls einzustellen.

Dr. Jörg Beckmann, Geschäftsführer der Mobilitätsakademie AG und des Verbands Swiss eMobility, Bern, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Thema: «Am Urknall der dritten Auto-Ära: Elektrisch, kollaborativ und automatisiert in die Zukunft der Mobilität»

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 4. Mai und am 1. November 2016. Nebst den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den aktuellen verkehrs-, umwelt- und finanzpolitischen Abstimmungsvorlagen, namentlich mit

- den aktuellen Vorlagen zur Finanzierung der Verkehrsträger, insbesondere mit der Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), dem strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) und mit der Schliessung der Finanzierungslücke im Strassenwesen
- der Eidg. Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»)
- dem Referendum gegen das Energiegesetz

Im Weiteren liess sich der Zentralvorstand laufend über die Vernehmlassungsverfahren und über die Tätigkeiten des Direktionsausschusses und des Generalsekretariats orientieren. Ausserdem nahm der Zentralvorstand von den Überlegungen und Vorschlägen des Direktionsausschusses zur Überarbeitung und Aktualisierung der strategischen Zielsetzungen von **strasseschweiz** und den entsprechenden Umsetzungsmassnahmen Kenntnis. Im diesem Zusammenhang steht der Beschluss des Zentralvorstands, den Mitgliederbeitrag per 2017 in zwei Tranchen einzufordern: Für das erste Halbjahr wird bei allen Mitgliedern die Hälfte des bisherigen Beitrags erhoben, für das zweite Halbjahr wurde eine Neubemessung des Mitgliederbeitrags als Folge der neuen Strategiebeschlüsse der Organe von **strasseschweiz** in Aussicht gestellt.

Der Zentralvorstand wählte Mathias Ammann (Zentralpräsident ACS; ausgeschieden im Oktober 2016) und Dr. André Kirchhofer (Vizedirektor ASTAG) zu Vizepräsidenten von **strasseschweiz**. Ausserdem ist Walter Husi vom Verband Verkauf Schweiz als Vertreter der «kleinen Verbände» in den Direktionsausschuss gewählt worden.

Der Zentralvorstand setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen: Vertreter von Mitgliedern, die einen jährlichen Mitgliederbeitrag von mindestens 3000 Franken bezahlen und somit ein Nominationsrecht für die Einsitznahme im Zentralvorstand haben (Art. 13 Statuten):

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
François Launaz (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Mathias Ammann (Vizepräsident; bis Oktober 2016)	Automobil Club der Schweiz ACS
Thomas Hurter (ab Oktober 2016)	Automobil Club der Schweiz ACS
Dr. André Kirchhofer (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Dr. Roland Bilanz	Erdöl-Vereinigung
Michael Baechler	Fédération motocycliste suisse FMS
Alain Deschenaux	ParkingSwiss
Dr. Urs Fasel	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Matthias Forster	Infra Suisse
André Hefti	Internationaler Automobil-Salon
Walter Husi	Verband verkaufsorientierter Fachleute und Firmen Verkauf Schweiz
Walter Lange	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Roger Uhr	Schweizerischer Auto- und Motorrad- fahrerverband SAM
Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Martin A. Senn	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Übrige Mitgliederverbände im Zentralvorstand:	
Patrick Eperon	VaudRoutes – Association routière vaudoise ARV
Barbara Gisi	Schweizer Tourismus-Verband STV
Aldo Rui	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

Direktionsausschuss

Der Direktionsausschuss versammelte sich im Berichtsjahr zu sechs Sitzungen. Schwerpunktmässig beschäftigte er sich mit den folgenden Geschäften:

- *Überprüfung und Neuformulierung der strategischen Ziele von **strasseschweiz***: Ausgehend vom statutarischen Auftrag, die gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs zu vertreten und zu fördern, sowie in Ausführung der Ergebnisse eines Strategieworkshops mit den Präsidenten der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** im Januar des Berichtsjahres hat der Direktionsausschuss die Vision und die Mission des Dachverbands des privaten Strassenverkehrs formuliert und bewertet sowie die strategischen Ziele festgelegt. Anhand der aktuellen Herausforderungen sind in der Folge die Aktivitätsfelder definiert und erste Umsetzungsmassnahmen beschlossen worden:
 - *«Aufgrund der Neuausrichtung des Generalsekretariats ist die Dokumentationsstelle zu überprüfen. Falls es gelingt, diese eigenwirtschaftlich zu führen, kann sie weiterbetrieben werden. Ansonsten ist ihr Betrieb einzustellen.»* – Die Mitgliederversammlung vom 22. Juni 2016 hat in den Statuten den Auftrag zum Betrieb einer Dokumentationsstelle durch das Generalsekretariat von **strasseschweiz** gestrichen (Art. 17 Statuten). Der Direktionsausschuss hat der Weiterführung der Dokumentationsstelle vorerst zugestimmt, weil Leistungsaufträge von Partnern bestehen und da die Kostendeckung für die weitere Zukunft nachgewiesen werden konnte.
 - *«Das Generalsekretariat muss die gestellten Anforderungen selber erfüllen können.»* – Das laufende Beratungsmandat von Competentia GmbH (Dr. M. Gehrken) betreffend die parlamentarische Bearbeitung der NAF-Vorlage ist per Ende April 2016 aufgekündigt worden.
 - *«Die Anforderungsprofile des wissenschaftlichen Mitarbeiters und des Generalsekretärs sind aufeinander abzustimmen.»* – Die Pflichtenhefte des Personals des Generalsekretariats sind neu aufgesetzt und vom Direktionsausschuss genehmigt beziehungsweise zur Umsetzung freigegeben worden.

Am Ende des Berichtsjahrs war die Strategiediskussion im Direktionsausschuss noch in Gange; sie soll bis zur Mitgliederversammlung 2017 abgeschlossen werden.

- *«Milchkuh-Initiative»*: Der Themenbereich um die künftige Ausgestaltung der Strassenfinanzierung ohne weitere Steuererhöhung, verbunden mit einem Programm zur konsequenten und zielgerichteten Beseitigung der Stautellen auf dem Nationalstrassennetz, begleitete die Organe von **strasseschweiz** erneut das ganze Berichtsjahr über.

Die eidgenössischen Räte hatten die Eidg. Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») bereits im Jahr 2015 behandelt und zuhanden der Volksabstimmung die Nein-Empfehlung ausgesprochen. Diese Initiative wurde seinerzeit von auto-schweiz lanciert. Sie wollte die volle Zweckbindung der Strassenabgaben, namentlich der Mineralölsteuern, zugunsten der Strassenfinanzierung des Bundes. Die

«Milchkuh-Initiative» wurde von sämtlichen Verbänden des Strassenverkehrs mitgetragen. Nach deren Ansicht soll eine ausreichende Strassenfinanzierung mittels Umwidmung bestehender Abgaben des Strassenverkehrs im Sinne der «Milchkuh-Initiative» und nicht mittels Anhebung der Steuern erfolgen.

Die Strassenverkehrsverbände hatten stets darauf gezählt, mit der «Milchkuh-Initiative» Einfluss auf die Neugestaltung der Strassenfinanzierung zu nehmen. Sie haben gegenüber Bundesrat und Parlament die Bereitschaft zum Rückzug der Initiative je nach der Ausgestaltung der NAF-Vorlage signalisiert. Allerdings liess der Bundesrat den Initianten keine Chance zum Rückzug der Milchkuh-Initiative, nachdem er (am 1. März 2016) den Termin für die Volksabstimmung vom 5. Juni 2016 vor dem Vorliegen von gesicherten Resultaten zur NAF-Vorlage angesetzt hatte. Der Ständerat behandelte die NAF-Vorlage als Erstrat nämlich am 15. März 2016; das sind zwei Wochen nach der Terminfestsetzung für die Abstimmung über die «Milchkuh-Initiative». Auch nach der Debatte im Ständerat war die seit langer Zeit geforderte Verteilung der Strassengelder und die Schaffung eines dem Bahnfonds ebenbürtigen Strassenfonds («gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene») noch nicht gesichert. Bei dieser Ausgangslage unterstützten die Strassenverbände ausnahmslos die Initiative bis zum Abstimmungstermin.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** ist die Ablehnung der «Milchkuh-Initiative» durch Volk und Stände am 5. Juni auf den von Bundesrat und Parlament in Aussicht gestellten Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (NAF) zurückzuführen.

- *Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP):* Der Bundesrat hat die Botschaft zur NAF-Vorlage am 18. Februar 2015 verabschiedet. Der NAF soll dazu dienen, strukturelle Mängel der Strassenfinanzierung zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF wird in der Verfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Um die sich gemäss Berechnungen des UVEK abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, sollen dem NAF die Erträge aus der Automobilsteuer zufließen. Zudem hätte der Mineralölsteuerzuschlag nach Vorschlag des Bundesrats um 6 Rappen pro Liter erhöht werden sollen.

Der Handlungsbedarf und die Vorschläge des Bundesrats aus dem Jahr 2015 zur Neugestaltung der Strassenfinanzierung waren im Ständerat weitgehend unbestritten. Die Kleine Kammer hatte jedoch in der Herbstsession 2015 die NAF-Vorlage an die Kommission zur Überarbeitung zurückgewiesen mit dem Auftrag, den vom Volk im Jahr 2013 wegen der damit verknüpften Erhöhung der Nationalstrassenabgabe abgelehnten Netzbeschluss in den neuen Strassenfonds zu integrieren sowie dessen Finanzierung vertieft abzuklären.

strasseschweiz hat die Schaffung eines NAF stets begrüsst. Hingegen wandte sie sich zusammen mit den Mitglieder- und Partnerorganisationen

gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Dies insbesondere auch deshalb, weil mit jeder Steuererhöhung wegen dem Tanktourismus ein grosser Teil der vermeintlichen Mehrerträge in das Ausland abfließt.

Die geplante Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen war seit der ersten Präsentation der NAF-Vorlage umstritten. Dem Bundesrat schwebte ursprünglich eine Benzinpreiserhöhung um 15 Rappen vor. Nach Kritik in der Vernehmlassung schlug er noch sechs Rappen vor, also eine Erhöhung von heute 30 auf 36 Rappen pro Liter. Auf Antrag der Verkehrskommission, die die Autofahrer nicht allzu sehr belasten wollte, stimmte der Ständerat aber einer Erhöhung um bloss vier Rappen zu. Den dadurch verursachten Einnahmefall will er aus der Bundeskasse decken: Er beschloss, dem NAF zusätzlich fünf Prozent der Mineralölsteuer zukommen zu lassen. Das sind rund 145 Millionen Franken pro Jahr, die heute in die allgemeine Bundeskasse gehen. Damit werde das Anliegen der Milchkuh-Initiative, über die am 5. Juni abgestimmt wird, teilweise erfüllt, lautete der Tenor im Rat.

Ausserdem soll gemäss Ständerat zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF die Zweckbindung der Mineralölsteuer um weitere maximal 5 auf 60 Prozent gesteigert werden. Damit soll die vom Stimmvolk wegen der Vignettenpreiserhöhung verworfene Übertragung von 400 Kilometern Strasse von den Kantonen auf den Bund mitfinanziert werden. Weitere 60 Millionen Franken steuern die Kantone bei.

Der Nationalrat hat die wesentlichen Elemente der NAF-Vorlage mit den genannten Korrekturen des Erstrats übernommen und nach einem ausgedehnten Differenzbereinigungsverfahren während der Herbstsession, bei dem es immerhin um die Formulierung des Prozentsatzes bei der Zweckbindung der Mineralölsteuer sowie um die Kompetenz zum Teuerungsausgleich der Mineralölbesteuerung ging, verabschiedet.

strasseschweiz sieht in der bereinigten Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds einen Durchbruch in der Schweizerischen Verkehrspolitik. Insbesondere die Neugestaltung der Finanzierung von Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr sowie das Konzept für eine kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes setzen deutliche Akzente zur künftigen Bereitstellung der Strasseninfrastrukturen durch den Bund.

Die Präsidenten der Trägerverbände von **strasseschweiz** haben unmittelbar nach Vorliegen der bereinigten NAF-Vorlage die Unterstützung der Ja-Kampagne zur NAF-Vorlage beschlossen und die Verantwortung für die Durchführung der Abstimmungskampagne an **strasseschweiz** beziehungsweise an R. Zumbühl in seiner Funktion als Präsident von **strasseschweiz** übertragen. Die Eidgenössische Volksabstimmung über die NAF-Vorlage findet am 12. Februar 2017 statt.

- *Überlegungen zum Systemwechsel auf ein Mobility-Pricing; Bericht der Arbeitsgruppe «Verursachergerechte Verkehrsfinanzierung»:* Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Generalsekretariats von **strasseschweiz** hat Überlegungen zur Thematik «Mobility Pricing» beziehungsweise zur «fairen Finanzierung im Verkehrsbereich der Zukunft» angestellt und die-

se in einem Bericht «Verursachergerechte Verkehrsfinanzierung – Überlegungen zum Systemwechsel auf ein Mobility-Pricing» festgehalten. Dieser Bericht wurde im Direktionsausschuss zur Kenntnis genommen.

Einen breiten Raum nahmen in den Beratungen des Direktionsausschusses die Vernehmlassungsvorlagen des Bundes ein (vgl. Ausführungen zum Generalsekretariat; hiernach).

Regelmässig liess sich der Direktionsausschuss ausserdem über die Geschäfte des Politischen Beirats «Verkehr+Automobil» orientieren. Dieser versammelt sich jeweils am ersten Sessionstag vor der Eröffnung der Nachmittagssitzung zu einer Arbeitslunch. Er setzt sich aus ausgewählten Mitgliedern von National- und Ständerat aus den Fraktionen CVP, FDP, SVP sowie den Verbandsspitzen der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** zusammen und wird vom Generalsekretär geleitet. An jeder Sitzung wird ein Schwerpunktthema präsentiert und diskutiert sowie ein Überblick über die verkehrsrelevanten Vorlagen in der bevorstehenden Session gegeben.

Der Direktionsausschuss setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
François Launaz (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Mathias Ammann (Vizepräsident; bis Oktober 2016)	Automobil Club der Schweiz ACS
Thomas Hurter (ab Oktober 2016)	Automobil Club der Schweiz ACS
Dr. André Kirchhofer (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Patrick Eperon	VaudRoutes – Association routière vaudoise ARV
Dr. Roland Bilanz	Erdöl-Vereinigung
Walter Husi	Verband verkaufsorientierter Fachleute und Firmen Verkauf Schweiz
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2016 sind am 23. März 2017 von den beiden Revisoren Reto Jaussi und Alfred Zollinger geprüft worden. Sie stellen der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

Das Generalsekretariat befasste sich im Berichtsjahr nebst den administrativen und organisatorischen Sekretariatsarbeiten für die Organe von **strasseschweiz** und der Vorbereitung und Ausführung derer Geschäfte mit zahlreichen Koordinationsaufgaben sowie mit der verbandsinternen und -externen Information über Verkehrs-, Energie-, Finanz- und Umweltschutzfragen. Ständige Aufgabenschwerpunkte der Geschäftsstelle waren ausserdem die Begleitung und Leitung des Politischen Beirats «Verkehr+Automobil», eingeschlossen die Bereitstellung der Vorschau über verkehrspolitische Sessionsgeschäfte, im Weiteren der Betrieb des Informationsdienstes «News Strasse Schweiz» mit Aktualitäten aus dem Bereich des Strassenverkehrs sowie die Betreuung der Leistungsaufträge der Dokumentationsstelle.

Im Hinblick auf die Eidgenössische Volksabstimmung über die NAF-Vorlage (Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse STEP) am 12. Februar 2017 hat **strasseschweiz** den Auftrag zur Durchführung der befürwortenden Abstimmungskampagne übernommen. Die breit abgestützte Trägerschaft der Kampagne steht unter dem Präsidium von Rudolf Zumbühl (TCS); für die operative Projektleitung konnte Peter Steiner, Luzern, beauftragt werden.

Im Berichtsjahr sind die folgenden Medienmitteilungen und Infos von **strasseschweiz** publiziert worden:

- Erste Zahlen zum Strassenverkehr 2015 – Vademecum 2016 – Kennzahlen zur Automobilwirtschaft und zum Strassenverkehr (Medienmitteilung 9. Februar)
- Gute Vorlage mit Verbesserungsbedarf – NAF-Vorlage zur künftigen Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (Medienmitteilung 15. März)
- 1,4 Mrd. Franken für die Schiene – 8,9 Milliarden Franken Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2015 (Medienmitteilung 5. April)
- Versprechen einlösen – Kommentar zum Ausgang der Volksabstimmung über die «Milchkuh-Initiative» (Medienmitteilung 5. Juni)
- Finanzierung noch offen – NAF-Vorlage zur künftigen Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (Medienmitteilung 15. Juni)
- Silberstreifen in der Verkehrspolitik – 71. ordentliche Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** (Medienmitteilung 22. Juni)

- Radikale Kurskorrektur – Die Strassenverkehrsverbände sind gegen die «Initiative für eine grüne Wirtschaft» (Medienmitteilung 29. August)
- Durchbruch in der Verkehrspolitik – NAF-Vorlage zur künftigen Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (Medienmitteilung 27. September)
- Ein überzeugtes JA für den Strassenverkehr – NAF-Vorlage zur künftigen Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (Medienmitteilung 19. Dezember)

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** nahm im Rahmen der Vernehmlassungen zu den folgenden Vorlagen des Bundes Stellung:

- *Änderung der Energie-Verordnung (Februar)*: In Anbetracht der bereits beschlossenen und im Rahmen der Energiestrategie 2050 geplanten, rigorosen CO₂-Grenzwerte für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ist ein Teil der Mitglieder von **strasseschweiz** der Meinung, dass die Energieetikette für Personenwagen überflüssig geworden ist. Es mache nach der Einführung von absoluten CO₂-Grenzwerten kaum mehr Sinn, dieses ursprünglich als Instrument zum Vergleich der Energieeffizienz verschiedener Fahrzeuge geschaffene Label weiter zu führen.

Andere Mitgliederverbände von **strasseschweiz** wiederum erachten die Beibehaltung der Energieetikette für Personenwagen als durchaus sinnvoll. Diese biete dem Kunden zusätzliche Informationen beim Fahrzeugkauf und sei für den Neuwagenkäufer bei der Auswahl des richtigen Modells nach wie vor von grossem Nutzen.

Bei den Detailbemerkungen hat **strasseschweiz** in ihrer Stellungnahme den Vorschlag zur Anpassung des Verbrauchskatalogs begrüsst und in einigen Punkten eine Optimierung der Vorlage vorgeschlagen (z.B. die Definition eines «neuen» Personenwagens, die Kennzeichnung von Ausstellungsfahrzeugen, die Kennzeichnung der Fahrzeuge in der Werbung und im Internet usw.)

- *Anpassungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) (März)*: **strasseschweiz** hat sich auf die Eingaben seiner Mitgliedsverbände (namentlich asa, ASTAG, AGVS, TCS, caravanninguisse, motosuisse, auto-schweiz) abgestützt und bei gegensätzlicher Haltung seiner Mitglieder unter Verweis auf die «widersprüchliche Stellungnahme der Mitglieder» auf eine Stellungnahme verzichtet.
- *Stabilisierungsprogramm 2017–2019 (März)*: **strasseschweiz** hat zustimmend anerkannt, dass die vorgeschlagenen ausgabenseitigen Massnahmen sich über das gesamte Aufgabenspektrum des Bundes erstrecken und ausgewogen sind. Es wurde festgestellt, dass sowohl die NAF-Vorlage mit dem Netzbeschluss 2012 sowie die Erhöhung des zweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer einen Einfluss auf den Finanzhaushalt des Bundes hätten, welche im aktuellen Finanzplan 2017 bis 2019 noch nicht berücksichtigt seien.

Im Übrigen hat **strasseschweiz** die Vorschläge zur Stabilisierung des Bundeshaushalts in den Jahren 2017 bis 2019 im Verkehrsbereich unterstützt.

Es handelt sich dabei einerseits um Einlagenverschiebungen von 100 beziehungsweise 300 Millionen sowie von zusätzlichen 65,2 Millionen in den Jahren 2016 und 2017; diese sind verkräftbar und haben auf der Ausgabe Seite des Infrastrukturfonds keine Konsequenzen. Andererseits sollen die Beiträge an Via Stora und an den Langsamverkehr gekürzt werden, was aus unserer Sicht verkräftbar ist. Hingegen plädierte **strasseschweiz** bei der Schliessung von Zollstellen für eine angemessene Zurückhaltung.

- *Revision des Gefahrgutrechts (Juli)*: Ab 1. Januar 2017 sollen das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) und damit zusammenhängend die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) geändert werden. Das ADR wird alle zwei Jahre in relativ breitem Ausmass angepasst. Die Vertragsstaaten können vorgängig im Rahmen eines Widerspruchsverfahrens ihre Einwände anbringen. Dazu findet nun auf nationaler Ebene eine Anhörung statt.

strasseschweiz hat ihre Stellungnahme auf derjenigen der ASTAG abgestützt und sämtliche Neuerungen unterstützt.

- *Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2018 bis 2021 (Juli)*: Der Bundesrat will den eidgenössischen Räten eine Vorlage zur Abgeltung von Leistungen im RPV für die Jahre 2018 bis 2021 in der Höhe von 3970 Millionen Franken unterbreiten.

strasseschweiz hat in ihrer Vernehmlassungsantwort das Problem der Abgeltungen beziehungsweise der Subventionierung des öV-Angebots und dessen Dimensionierung nach Massgabe der Verkehrsnachfrage speziell hervorgehoben. Insbesondere im Regionalverkehr werde hierzulande oft übertrieben, indem bei unbedeutender Nachfrage ein übertrieben grosses Verkehrsangebot bestellt und «abgegolten» werde. Mindestens diese Problematik sollte im Rahmen der Finanzierungsregelung für die Abgeltung von Leistungen im RPV für die Jahre 2018 bis 2021 zur Lösung angemeldet werden. **strasseschweiz** hat zuhanden des Parlaments eine Auslegeordnung der konkreten Problemfälle bei der Abgeltung von RPV-Angeboten mit unverhältnismässiger Eigenwirtschaftlichkeit sowie entsprechende Lösungsvorschläge gefordert, wie aus den heutigen Sachzwängen in diesem Bereich der öV-Finanzierung ausgebrochen werden kann.

- *Direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» (November)*: Trotz günstiger Würdigung des Nutzens des Veloverkehrs gibt es nach Meinung von **strasseschweiz** eine Vielzahl von Gründen, weshalb die «Velo-Initiative» und auch der Gegenvorschlag des Bundesrats in der vorgelegten Formulierung nicht unterstützt werden können. Als Einwendungen sind in der Eingabe aufgeführt worden:

Keine besondere Schutzwürdigkeit des Veloverkehrs: Die verfassungsrechtliche Gleichbehandlung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und insbesondere mit dem Wandern ist nicht angebracht. Im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die 1979 zu Recht verfassungs-

rechtlich geschützt worden sind, fehlt es den Velowegen allein schon aufgrund der allgegenwärtigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit. Eine Vorzugsbehandlung des Verkehrsmittels Velo und dessen Gleichbehandlung mit dem Fussverkehr ist nach Meinung von **strasseschweiz** allein in ideologischen Motiven der Velobby begründet, die in Artikel 88 Bundesverfassung eine Förderung des Verkehrsmittels Velo sowie dessen primär städtischen Infrastrukturen in den Mittelpunkt stellen möchte.

Verfehlte Bestandesgarantie: Insbesondere die Bestandesgarantie beziehungsweise der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, ist aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht und ganz allgemein aus Gründen der Opportunität nicht angebracht. Eine entsprechende Regelung könnte im Anwendungsfall ausserdem zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen.

Umstrittene Bevorzugung des Fahrradverkehrs zulasten des übrigen Verkehrs: Die Förderung der Velowege und die Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten für den Fahrradverkehr darf nicht zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer gehen und bei diesen zu Kapazitätseinschränkungen führen.

Fehlende Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr: Wünschbar ist, dass sich der Bund stärker für die Beachtung und Benutzung von Velostreifen und –wegen einsetzt und der Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr mehr Aufmerksamkeit schenkt.

Verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen für die Fahrräder soll grundsätzlich verursachergerecht und mit Ausnahme der Beiträge an den Agglomerationsverkehr (im Rahmen der Agglomerationsprogramme durch den künftigen Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF) nicht mit Mitteln des motorisierten Strassenverkehrs finanziert werden. Entsprechend ist eine Finanzierung der Veloweg-Infrastrukturen ohne Beanspruchung der zweckgebundenen Mittel des Strassenverkehrs zu suchen.

Problematik des Gemischtverkehrs: Die Anliegen der Velofahrer sind alles andere als deckungsgleich mit den Bedürfnissen der Fussgänger und Wanderer und widersprechen diesen oftmals sogar diametral. Während viele Fussgänger und Wanderer das erholsame Erlebnis in der freien Natur suchen, ist es das Ziel der Velofahrer, möglichst rasch von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. Entsprechend häufig sind schon heute die Nutzungskonflikte zwischen Fussgängern bzw. Wanderern und Velofahrern. Diese werden aktuell durch den Trend zum Elektrobike nochmals verstärkt.

- *Zukünftige Klimapolitik der Schweiz (November):* Nach Meinung von **strasseschweiz** müssen für die weitere Klimapolitik und die damit zusammenhängende künftige Energiestrategie der Schweiz insbesondere

im Bereich Verkehr die technischen Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Abgasverhaltens von Motorfahrzeugen im Vordergrund stehen. Dabei gilt es zu beachten, dass ein schweizerischer Alleingang zwingend vermieden werden muss.

strasseschweiz stellte fest, dass der Bundesrat mit der Vorlage zu einer Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der unmittelbaren Betroffenheit der Motorfahrzeuge und des Motorfahrzeugverkehrs diesen grundsätzlichen Vorstellungen über die Ausgestaltung der Klimapolitik gerecht wird und mit der aktuellen Revisionsvorlage insbesondere auf eine CO₂-Abgabe zulasten der Konsumenten verzichtet. Sowohl die Vorgaben an die Neuwagen hinsichtlich ihres Verbrauchs- und Emissionsverhaltens als auch die Regelung über den Emissionshandel und zur CO₂-Kompensation bei den Treibstoffen entsprechen unseren grundsätzlichen Vorstellungen zur Vorgehensweise, auch wenn wir bei der konkreten Ausgestaltung dieser Massnahmen wichtige Korrekturen anbringen müssen. Weitere Korrekturen an der Vorlage werden gefordert; namentlich

- bei der fehlenden Flexibilität hinsichtlich der CO₂-Verminderungsziele im In- und Ausland (Art. 3): **strasseschweiz** plädiert zugunsten eines Flexibilitätsmechanismus' für unser Land anstelle eines In- und Auslandszieles. Dieser Flexibilitätsmechanismus lässt Emissionseinsparungen im In- und Ausland zu, ohne dass vorgängig Einschränkungen definiert werden. Somit können die Emissionseinsparungen zur Erreichung des Gesamtreduktionszieles flexibel (also im In- oder Ausland) erzielt werden.
- bei der Beschränkung der CO₂-Emissionen von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern (Art. 10): Auf die Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ist zu verzichten. Grund ist die völlig unterschiedliche Flottenzusammensetzung in der Schweiz und in der EU.
- bei der Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse für die Vorgabe des Emissionsenkungspfads (Art. 11): Gemäss einer von auto-schweiz bei einem externen Fachbüro in Auftrag gegebenen Studie wird die Schweiz, je nach Entwicklungsszenario für die Elektromobilität, den Grenzwert von 95 Gramm CO₂/km für Personenwagen erst 2024 respektive 2025 erreichen. Um die Schweizer Automobilwirtschaft nicht über Gebühr zu belasten und ein ausgeglichenes Vorgehen mit der EU zu erreichen, unterstützt **strasseschweiz** eine Regelung für ein «Phasing-in» und die Anrechnung von Fahrzeugen mit sehr tiefem CO₂-Ausstoss («Super credits») für die Jahre 2020 bis 2025.
- bei der Behandlung/Anrechnung von erneuerbaren Energieträgern beziehungsweise synthetischen Energien (Art. 13 usw.): **strasseschweiz** unterstützt den Vorschlag zur Anrechnung sämtlicher erneuerbarer Energieträger, einschliesslich die synthetischen Treibstoffe, an die individuelle Zielvorgabe des Fahrzeugimporteurs oder -herstellers.
- bei der fehlenden Flexibilität hinsichtlich der CO₂-Kompensation im In- und Ausland (Art. 25): Bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure soll ebenfalls der Flexibilitätsmechanismus zur Anwendung kommen. Ein minimaler Inlandkompensationsatz ist zu streichen. Wo

die Emissionseinsparungen zur Erreichung des Gesamtsatzes konkret erfolgen (im In- oder im Ausland), soll Sache der Treibstoffimporteure sein.

- bei der fehlenden Begrenzung des zulässigen Maximalaufschlags zur Finanzierung der CO₂-Kompensation (Art. 25): Um die unberechenbaren Auswirkungen der Kompensationspflicht auf die Treibstoffpreise zu begrenzen, wurde bisher ein zulässiger Maximalaufschlag von 5 Rp./Liter im Gesetz vorgeschrieben (Art. 26 Abs. 3). **strasseschweiz** fordert, diese wichtige Schutzmassnahme auch weiterhin beizubehalten.

Die Dokumentationsstelle des Generalsekretariats belieferte die Mitglieder und Interessierte regelmässig sowie auf Anfrage mit aktuellen Informationen und Dokumentationen. Gedankt sei allen, welche der Geschäftsstelle von **strasseschweiz** im Berichtsjahr Dokumente zugestellt haben.

Die Dokumentationsstelle von **strasseschweiz** enthält einen mehrere Jahrzehnte alten umfassenden Thesaurus an Fachliteratur und Dokumenten zum privaten und motorisierten Strassenverkehr und insbesondere auch zur Verkehrssicherheit. Ausserdem wird die Dokumentationsstelle laufend und konsequent mit neuem Schrifttum ergänzt. Seit einiger Zeit können die Schriftstücke und Dokumente nicht nur im Internet online nach Titeln, Inhalten oder Autoren gesucht und geordert, sondern zunehmend direkt als pdf-Datei heruntergeladen werden.

Die Dokumentationsstelle arbeitet zu einem grossen Teil mit Leistungsaufträgen des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) und des Touring Clubs Schweiz (TCS). Der Leistungsauftrag des TCS lief am Ende des Berichtsjahres aus.

Das externe Archiv der Dokumentationsstelle von **strasseschweiz** an der Schläflistrasse in Bern, das im Frühjahr 2015 mit massivem Schimmelpilz befallen wurde und in der Folge umfassend dekontaminiert und gereinigt werden musste, ist aufgelöst worden. Ein Teil des Bestandes wurde aus dem Verzeichnis der Dokumente deklassiert und vernichtet, der grössere Teil des Bestandes konnte jedoch im Kellergeschoss von Mobilcity eingelagert und erneut der Nutzung zugeführt werden. Die Drittkosten zur Sanierung des Archivbestandes konnten durch Leistungen der Versicherung sowie der Vermieterin des Archivraums gedeckt werden.

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** besorgte im Mandat die Geschäftsstelle der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe (SSM).

Der Personalbestand des Generalsekretariats **strasseschweiz** betrug im Berichtsjahr drei Angestellte; dies bei insgesamt 250 beziehungsweise ab September 220 Stellenprozenten.

25

Hans Koller	Generalsekretär
Senta Bindschädler	Leiterin der Dokumentationsstelle
Rebecca Bogenstätter-Fehr	Administration / Buchhaltung

Der Generalsekretär war in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglied der folgenden Kommissionen und Organisationen:

Kommission für Forschung im Strassenwesen (Bundesamt für Strassen ASTRA)

Expertengruppe Stab des Bereichs Energie

(Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

Vorstand des Vereins Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Vorstand des Internationalen Automobil-Salons in Genf

Vorstand der Schweizerischen Verkehrswirtschaftlichen Gesellschaft (SVWG),
Forum des Schweizer Verkehrs

Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Kommission Technik des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Kommission Mobilität / Raumentwicklung des Schweizerischen Gewerbeverbands (SGV)

Infrastrukturkommission und Gruppe Strassen- und Schienenverkehr von economiesuisse

Der vormalige Präsident FRS, Claude Gay-Crosier, war Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.

Der Zentralpräsident TCS, Peter Goetschi, war in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Klimarappen.

Automobilwirtschaft und Strassenwesen

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Verkehrszählung

Die Fahrleistung auf den Nationalstrassen wurde für 2015 vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) erstmals mit Hilfe eines detaillierten Verkehrsmodells berechnet. Das verwendete neue Modell bildet die Realität präziser ab, als es mit der bisherigen Methodik der Fall war. Demnach ist der Verkehr auf den schweizerischen Autobahnen 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 Prozent auf 26,5 Milliarden Fahrzeugkilometer (Fzkm) gewachsen. Diese Jahreszunahme ist deutlich höher als im Vorjahr (+1,0%), sie übersteigt die Wachstumsraten der früheren Jahre, als in den Jahren 2009 bis 2011 ein Wachstum von durchschnittlich rund 3,4 Prozent zu verzeichnen war.

Gemessen an den gesamten Fahrleistungen des Motorfahrzeugverkehrs betrug der Anteil der zurückgelegten Strecken auf dem Nationalstrassennetz rund 42 Prozent (–1%; Zahlen per 2015), bei den schweren Güterfahrzeugen sogar 69 Prozent (+2%). Diese Zahlen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verdeutlichen die Bedeutung des Nationalstrassennetzes für die Schweiz, obwohl es nur 2,5 Prozent der Länge des gesamten schweizerischen Strassennetzes ausmacht.

Die am stärksten belasteten Nationalstrassen waren 2015 wie in den Vorjahren die A1 zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Winterthur sowie die A2 im Raum Basel. Stark belastet waren die A1 auch zwischen Lausanne und Yverdon sowie zwischen Winterthur und St. Gallen, die A2 zwischen den Verzweigungen Augst (BL) und Lopper (NW) sowie im Südtessin, die A3 zwischen Zürich und Wollerau, die A4 im Knonaueramt, die A6 im Raum Bern sowie die A9 zwischen Lausanne und Vevey.

Generell ist im Vergleich zum Vorjahr an den meisten Zählstellen eine Zunahme des Verkehrs registriert worden. Mit einem durchschnittlichen Verkehr von rund 145'119 Fahrzeugen pro Tag wies der Querschnitt Wallisellen auf der A1 die höchste Verkehrsbelastung auf. Damit ist der DTV im 2015 auf diesem Abschnitt gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozent angestiegen. Es folgten an zweiter Stelle Muttenz auf der A2 respektive an dritter Stelle Baden/Baregg-tunnel auf der A1.

27

Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz seit 1990 um rund 27 Prozent angestiegen ist, hat sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt (plus 113%). Auf dem übrigen Strassennetz (gesamtes Strassennetz ohne Nationalstrassen) hat sie um 3,3 Prozent abgenommen. Somit haben die Nationalstrassen in den vergangenen rund 20 Jahren das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr aufgenommen.

Pendlermobilität in der Schweiz

Die Arbeit bildet den zweitwichtigsten Verkehrszweck nach der Freizeit, und ihre Bedeutung hat seit Mitte der 1990er-Jahre deutlich zugenommen. 2014 mass der Arbeitsweg (ein Hinweg) der Pendlerinnen und Pendler durchschnittlich 14,5 Kilometer. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Steigerung um 12 Prozent beziehungsweise 1,6 Kilometer. 2014 benötigten die Pendlerinnen und Pendler im Durchschnitt 30 Minuten, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen (ein Hinweg). Verglichen mit dem im Jahr 2000 ermittelten Wert entspricht dies einer Zunahme von etwa 7 Minuten oder fast einem Drittel, was aber laut Bundesamt für Statistik (BFS) zum Teil auch auf Änderungen bei der Erhebung des Zeitbedarfs zurückzuführen sein dürfte.

Etwas mehr als die Hälfte der Pendlerinnen und Pendler, nämlich 52 Prozent, wählte 2014 für den Arbeitsweg den Personenwagen als Hauptverkehrsmittel. Dessen Anteil hat zwischen 1990 und 2000 um 5 Prozentpunkte zugenommen, ist anschliessend aber leicht zurückgegangen. Zugelegt hat in den vergangenen Jahren die Bahn: Sie kam 2014 auf einen Anteil an den Hauptverkehrsmitteln von 16 Prozent, was gegenüber 1990 einer Zunahme um 5 Prozentpunkte entspricht. Die Anzahl der Bahnpendlerinnen und -pendler ist dabei zwischen 1990 und 2014 von 327'000 auf 636'000 Personen angestiegen. Hierzu beigetragen haben nicht zuletzt die grossen Investitionen in ein leistungsfähiges nationales Bahnnetz (Projekt Bahn 2000) sowie in diverse regionale S-Bahn-Angebote.

Der Anteil der Pendlerinnen und Pendler, welche sich bevorzugt mit dem öffentlichen Strassenverkehr (Trams, Busse) zur Arbeit begeben, ist seit 1990 leicht zurückgegangen (auf knapp 14 %). Zu Fuss oder per Velo wurden 2014 9 Prozent respektive 6 Prozent der Arbeitswege zurückgelegt, ähnlich viel wie in den Vorjahren.

Perspektiven für die Mobilität bis 2040

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat zusammen mit anderen Bundesstellen – darunter die Bundesämter für Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA), Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) – die verkehrlichen Entwicklungen bis 2040 in Form von Szenarien errechnet. Demzufolge wächst der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten weiter, allerdings mit geringeren Raten im Vergleich zu den letzten 20 Jahren. Der weiter wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft stehen Sättigungstendenzen im Motorisierungsgrad, bei den ÖV-Abonnenten und bei der Anzahl Wege pro Person gegenüber. Dass die Ergebnisse der Verkehrsperspektiven 2040 nicht noch höher ausfallen, liegt unter anderem an den ungenügenden Verkehrsinfrastrukturen – trotz Entlastungen durch Beseitigung von Engpässen.

Die höchste Zunahme im Personenverkehr weist bis 2040 der öffentliche Verkehr aus (+51 %), die geringste der motorisierte Individualverkehr (+18 %). Hohe Auslastungen sind beim ÖV in Zukunft während der Spitzenzeiten des werktäglichen Verkehrs in und zwischen den Ballungsräumen zu erwarten. In einzelnen Korridoren des öffentlichen Verkehrs verdoppelt sich die Nachfrage bis 2040. Die abschnittsweisen Einschränkungen in der Nutzung von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen führen zu Verlagerungen des motorisierten

Verkehrs auf lokale und regionale Strassen. Auf langen Wegen bringt dies Vorteile für den ÖV, der im Gegensatz zur Strasse keinen Stauzeitverlusten unterliegt, sondern «nur» Komforteinbussen; entsprechend verändert sich der Modal Split: Der ÖV-Anteil erhöht sich um 4 Prozentpunkte bis 2040.

Im Güterverkehr wachsen sowohl das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung – bei einer BIP-Zunahme von 46 Prozent – um je 37 Prozent. Weil die Kosten im Strassengüterverkehr stärker steigen als jene auf der Schiene, verlagern sich Anteile im Modal Split um 2 Prozentpunkte zugunsten der Schiene (bezogen auf die geleisteten Tonnenkilometer). Dagegen erhöht der Schienenverkehr seine Anteile im kombinierten Verkehr und im Transport von Stück- und Sammelgütern.

IT-Technologie im Strassenverkehr

Der Bundesrat erwartet, dass Automatisierung und Digitalisierung den Verkehr markant verändern werden und selbstfahrende Autos in einigen Jahren zum Alltagsbild gehören. Der Einsatz automatisierter Fahrzeuge, die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander sowie deren Verknüpfung mit weiteren Möglichkeiten der digitalen Welt bieten für das Schweizer Verkehrssystem interessante Perspektiven. Die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr werden sich zunehmend verwischen.

Das geht aus einem Bericht hervor, den der Bundesrat im Dezember des Berichtsjahrs verabschiedet hat. Er präsentiert darin eine Auslegeordnung zur vernetzten Mobilität und erläutert die Aktivitäten des Bundes in diesem Bereich. Um den neusten Entwicklungen so umgehend wie möglich entsprechen zu können, strebt der Bundesrat eine «grosse gesetzgeberische Flexibilität» an. Zu diesem Zweck möchte er sich durch Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes «möglichst weitgehende Kompetenzen» einräumen lassen, «um die Zulassung und den Verkehr von automatisierten bzw. selbstfahrenden Fahrzeugen auf Verordnungsstufe zu regeln», wie er schreibt.

Cargo Sous Terrain

Zwischen grossen Logistik-Standorten der Schweiz sollen Güter unter dem Boden befördert werden. Die Initianten von «Cargo sous terrain» (CST) sehen die Machbarkeit für gegeben an und stellten im Januar ihr Konzept für ein neuartiges Transportsystem vor. In einem ersten Schritt soll bis 2028 ein rund 67 Kilometer langer Tunnel mit einem Durchmesser von 6 Metern die Logistik-Drehscheibe Härkingen/Niederbipp mit Suhr, Spreitenbach und Zürich verbinden. Mittelfristig ist ein Netz von Genf bis St. Gallen und von Basel bis Luzern und Thun geplant. Dort sollen auf die Spuren unbemannte, über eine Induktionsschiene elektrisch angetriebene Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h zirkulieren. Die Dimensionierung der kleinen geschlossenen Wagen orientiert sich an den klassischen Transportpaletten, von denen jeweils zwei in einem Fahrzeug Platz finden sollen. Ergänzend vorgesehen ist an der Decke des bergmännisch zu erstellenden Tunnels eine schnelle Hängebahn für kleine Güter. «Cargo sous terrain» soll vollumfänglich privat finanziert werden.

Der Bundesrat hat bereits erklärt, das Projekt CST für ein neuartiges, unterirdisches Gütertransportsystem mit einem Spezialgesetz zu unterstützen, falls

bestimmte Bedingungen erfüllt werden, unter anderem namentlich dass die Träger ausreichende finanzielle Mittel in der Höhe von mindestens 100 Millionen Franken zusichern, die verbindliche Verpflichtung abgeben und dass die Kantone Zürich, Aargau und Solothurn, die von der ersten Teilstrecke betroffen sind, sich mit der Realisierung einverstanden erklären und das Projekt in ihre regionale Verkehrsplanung aufnehmen. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes schliesst der Bundesrat aber aus.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen- kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2015 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	596,1	20 389,0
Städtischer Nahverkehr		
– Tram	523,8	1 153,3
– Trolleybusse	251,0	516,3
– Autobusse	731,9	2 727,2
Total öffentlicher Verkehr	2 102,8	24 785,8

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

	Personen	Personen- kilometer
<i>Privater Verkehr (Zahlen 2015 in Millionen):</i>		
Privater motorisierter Verkehr		
– Personenwagen	6 274	91 046
– Motorräder	277	2 503
– Motorfahrräder	43	152
– Cars	33	2 766
Langsamverkehr		
– Fahrräder		2 220
– Zu Fuss		5 773
Total privater Verkehr	6 626	104 460

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

2015 wurden auf dem schweizerischen Strassen- und Schienennetz insgesamt 129,2 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Dies entspricht einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 1,6 Prozent. Rund drei Viertel, nämlich 96,5 Milliarden Personenkilometer (74,6 % der gesamten Personenverkehrsleistungen), entfielen auf den privaten motorisierten Strassenverkehr (Autos, Motorräder, Privatcars). Der Langsamverkehr (zu Fuss und Velos) kam auf 8,0 Milliarden Personenkilometer (6,2 %), der öffentliche Strassenverkehr (Trams und Busse) auf 4,4 Milliarden Personenkilometer (3,4 %).

Seit 1970 haben sich die Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs mehr als verdoppelt. Insgesamt wurden auf dem Strassennetz 108,9 Milliarden Personenkilometer geleistet (84,2 %), auf der Schiene 20,4 Milliarden (15,8 %).

Bis zur Jahrtausendwende ist der Personenverkehr auf den Strassen während Jahrzehnten stärker gewachsen als jener auf der Schiene (vgl. Tabelle 1 A im Anhang: Nachfrage im Personenverkehr). Gemessen an den Verkehrsleistungen in Personenkilometer konnte mit dem starken Ausbau des Angebots im schienengebundenen öffentlichen Verkehr (Eröffnung der Bahn 2000) verbunden mit einer mobilitätsfördernden Tarifgestaltung (Abonnemente) der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seither wächst der Schienenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 3,3 Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 1,3 Prozent ansteigt. Allerdings flacht das Wachstum des öffentlichen Verkehrs allmählich wieder ab; in den letzten fünf Jahren (2011 bis 2015) hat es nur noch durchschnittlich 1,2 Prozent betragen, während der motorisierte Strassenverkehr in der gleichen Zeitspanne um 1,6 Prozent pro Jahr zulegte.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)

(Zahlen in Millionen)	1995	2000	2005	2010	2014	2015
Beförderte						
Personen (MiV)	5 205	5 990	5 585	6 056	6 519	6 626
Personenwagen	4 913	5 691	5 335	5 735	6 172	6 274
Motorräder	159	195	188	254	273	277
Motorfahrräder	106	80	36	38	42	43
Cars	27	25	26	29	32	33
Personenkilometer						
Total MiV	73 779	79 142	82 015	88 702	94 985	96 467
Personenwagen	69 586	74 984	77 844	83 775	89 674	91 046
Motorräder	1 512	1 834	1 804	2 296	2 465	2 503
Motorfahrräder	354	237	132	132	145	152
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 701	2 766
Total Langsamverkehr	5 936	6 502	7 211	7 582	7 902	7 993
Fahrräder	2 217	2 314	1 957	2 116	2 196	2 220
zu Fuss	3 719	4 188	5 254	5 466	5 706	5 773

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

Personenverkehr durch die Schweizer Alpen

Gemäss einer Erhebung des Bundesamts für Statistik (BFS) passierten 2015 im Tagesdurchschnitt 93'400 Personen in 35'200 Fahrzeugen die Schweizer Alpen auf den Strassen. Bei Letzteren handelte es sich grösstenteils um Personewagen (94 %). Die Hälfte der Fahrzeuge war in der Schweiz immatrikuliert, 23 Prozent in Italien und 15 Prozent in Deutschland. Mit einem Anteil von 39 Prozent am Gesamtverkehr war der Gotthardtunnel der Alpenübergang mit dem höchsten Verkehrsvolumen, gefolgt vom San-Bernardino-Tunnel (16 %). 38 Prozent des alpenquerenden Strassenverkehrs entfielen auf den Quell- und Zielverkehr, 35 Prozent auf den Binnenverkehr und 27 Prozent auf den Transitverkehr. Im Quell- und Zielverkehr verzeichnet die Relation Schweiz-Italien das grösste Verkehrsaufkommen (33 % des Gesamtverkehrs). 73 Prozent der Alpenquerungen erfolgten zu Freizeit Zwecken, 13 Prozent zu Geschäftszwecken.

Auf der Schiene durchquerten 2015 rund 16'300 Fahrgäste pro Tag die Schweizer Alpen. Auch hier entfiel der Löwenanteil auf den Gotthard. Mit 55 Prozent des alpenquerenden Schienenverkehrs verzeichnete dieser das mit Abstand grösste Fahrgastvolumen, gefolgt vom Simplon (36 %) und vom Bernina (9 %). Wie beim Strassenverkehr stand der Quell- und Zielverkehr auch bei den Alpenquerungen auf der Schiene an erster Stelle (51 %), dies vor dem Binnenverkehr (42 %) und dem Transitverkehr (7 %). Der häufigste Fahrtzweck war mit einem Anteil von 70 Prozent die Freizeit. Auf den Pendlerverkehr entfielen 13 Prozent, auf den Geschäftsverkehr 12 Prozent der Alpenquerungen mit der Eisenbahn. 66 Prozent der Zugfahrgäste hatten ihren Wohnort in der Schweiz, 19 Prozent in Italien.

Güterverkehr

Transportnachfrage im Güterverkehr

Wirtschaftswachstum und die zunehmende Handelsverflechtung führen zu mehr Güterverkehr. So haben die Transportleistungen in der Schweiz aufgrund der Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) zwischen 1993 und 2015 auf der Strasse um 50 Prozent und auf der Schiene um 48 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Wohnbevölkerung der Schweiz ist im selben Zeitraum um 19 Prozent angestiegen. Auf Strasse und Schiene wurden 2015 Transportleistungen von insgesamt 28,0 Milliarden Tonnenkilometer erbracht (2014: 28,3; -0,95 %). Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Abnahme um 1 Prozent. Der Rückgang betraf in erster Linie den Binnenverkehr. Dort war die Bahn gar stärker betroffen als die Strasse (-11 % versus -2 %). Auf der Schiene konnte diese Einbusse jedoch im Import-, Export- und Transitverkehr mehr als wettgemacht werden.

Auf den Schweizer Strassen legten die Güterfahrzeuge 2015 6,4 Milliarden Kilometer zurück (2014: 6,2). Davon entfielen 65 Prozent auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen und Sattelschlepper mit höchstens 3,5 t Gesamtgewicht) und 35 Prozent auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht). Die Transportleistung aller Nutzfahrzeuge betrug 17,2 Milliarden Tonnenkilometer, was gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang um rund 2 Prozent entspricht (2014: 17,5 Mrd Tkm; -1,9 %). Auf der Strasse war die

Abnahme im Transitverkehr am stärksten (-5 %), während sich die Transportleistungen im Import- und Exportverkehr gegenüber dem Vorjahr nicht verändert haben.

Auf der Schiene wurde eine Transportleistung von 10,82 Milliarden Tonnenkilometer (2014: 10,75 Mrd. Tkm; +0,7 %) erbracht. Insbesondere im grenzquerenden Güterverkehr ist es gelungen, einen Teil der Transporte von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. So wuchsen die Transportleistungen im grenzquerenden Schienengüterverkehr insgesamt um 5 Prozent.

Die schweizerische Verkehrspolitik will seit Jahrzehnten den Güterverkehr verstärkt von der Strasse auf die Schiene verlagern. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung schwankte in den letzten 25 Jahren zwischen 42 und 36 Prozent. Die jährlichen Schwankungen waren auf der Schiene generell grösser als auf der Strasse. Insbesondere wegen der Erhöhung der Gewichtslimite für Güterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf 34 Tonnen) und 2005 (auf 40 Tonnen) konnte die Schiene ihren Anteil am Gütertransport nicht halten; er sank bis ins Jahr 2012 nahezu kontinuierlich auf einen Anteil von 36 Prozent am Güterverkehrsmarkt. Gemäss den neuesten Zahlen übernimmt die Schiene nach drei Jahren des Wachstums 15,5 Prozent bei der beförderten Tonnage (66,1 Mio.t) und 38,6 Prozent bei der Transportleistung in Tonnenkilometer (10'823 Mio. Tkm).

Auf der Strasse nahm die beförderte Tonnage seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 1,4 Prozent pro Jahr zu (Zahlen bis 2015; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: *Nachfrage im Güterverkehr*). Innerhalb von 15 Jahren ist die Transportmenge des Strassennutzverkehrs um 14 Prozent auf 362 Millionen Tonnen gewachsen; der Anteil der Strasse an der gesamten beförderten Gütermenge (in Tonnen) beträgt aktuell 84,5 Prozent, der Anteil der Strasse an der Transportleistung in Tonnenkilometer 61,4 Prozent (17'200 Mio. Tkm). Seit dem Jahr 2000 ist die Transportleistung der Strasse jährlich im Schnitt um 2,4 Prozent gewachsen.

Das Wachstum des Strassentransports ging zur Hauptsache auf das Konto der Sattelmotorfahrzeuge. Diese Kategorie hat ihre Transportleistung (in Tkm) gegenüber dem Jahr 2000 um 97 Prozent (Zahlen bis 2015) gesteigert und den grössten Produktionsgewinn aus der Erhöhung der Gewichtslimite gezogen, während die Lastwagen ihre Transportleistung seit der Einführung der 40-Tonnen-Limite um rund 13 % vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge betrug 13 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 53 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34 %), die Lastwagen 41 Prozent (2000: 60 %) und die leichten Nutzfahrzeuge fünf Prozent (2000: 6 %).

Mit Ausnahme der reduzierten Leerfahrten (27 % der Fahrleistungen von schweren inländischen Güterfahrzeugen; 2015) vermochten sich die Einföhrung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 1. Januar 2001) und deren schrittweise, markante Erhöhung (in den Jahren 2005 und 2008) sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik somit nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken. Zu den übrigen Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik zugunsten des Schienengüterverkehrs zählen die Modernisierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

Hingegen hat die LSVA zur laufenden Erneuerung des Lastwagenparks und somit zur massiven Senkung des Schadstoffausstosses beigetragen, indem für emissionsarme Fahrzeuge tiefere Abgabesätze gelten. Die Abgasvorschriften für neu in Verkehr gesetzte schwere Güterfahrzeuge (Euro-Norm) werden laufend verschärft und die Fahrzeughersteller bauen zusehends emissionsärmere Fahrzeuge. Die fortlaufende Erneuerung des Fahrzeugparks führt dann dazu, dass immer mehr vergleichsweise saubere Fahrzeuge auf den Schweizer Strassen verkehren. Der Anteil der modernsten und somit saubersten Fahrzeuge (Euro-Klasse 6) an der Fahrleistung der schweren inländischen Güterfahrzeuge lag 2015 bei 21 Prozent – dies nur vier Jahre, nachdem erstmals Wagen dieser Kategorie in Verkehr gesetzt worden waren. Den grössten Anteil hatten Fahrzeuge der Euro-Klasse 5 (62 %), wobei dieser Prozentsatz seit 2014 rückläufig ist. Der Fahrleistungsanteil der ältesten Euro-Klassen (0 bis 3) ging seit 2008 von 66 Prozent auf 11 Prozent zurück.

Förderung des Bahngüterverkehrs in der Fläche

Es bestehen fortgesetzt Bestrebungen, den Bahngüterverkehr in der Fläche weiter zu fördern. Mit dem neuen Gütertransportgesetz, das am 1. Juli 2016 in Kraft getreten ist, und den entsprechenden Verordnungen werden für den Güterverkehr auf der Schiene bessere Rahmenbedingungen geschaffen.

In den Verordnungen werden u.a. die Details zu den Investitionsbeiträgen für Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr («Terminals»), Hafenanlagen sowie Anschlussgleise geregelt. Das Parlament hatte im September 2015 hierfür einen Rahmenkredit von 250 Millionen Franken für die Jahre 2016 bis 2019 bewilligt. Der Bundesrat hat entschieden, dass Investitionsbeiträge für Hafenanlagen in Form unverzinslicher, bedingt rückzahlbarer Darlehen geleistet werden. Dies erlaubt es dem Bund, zu einem späteren Zeitpunkt seine Darlehen an den Basler Rheinhäfen in Eigenkapital umzuwandeln, falls Bundesrat und Parlament dies als sinnvoll erachten.

Der Bundesrat hat mit den Anpassungen zudem präzisiert, wie die gesetzlich vorgesehenen Abweichungen vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit umgesetzt werden: Die heutigen Betriebsabgeltungen für den Einzelwagenladungsverkehr und den nicht-alpenquerenden kombinierten Verkehr laufen Ende 2018 aus. Die Verordnung sieht vor, dass sich der Bundesbeitrag bei der Förderung neuer Angebote am erwarteten Defizit der ersten drei Betriebsjahre orientiert und maximal 50 Prozent der Kosten decken darf. Zudem wurde der Schlüssel definiert, mit welchem sich der Bund finanziell an Bestellungen von Güterverkehrsangeboten durch die Kantone beteiligen kann.

Weiter wird bei Investitionsbeiträgen für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene der Beitragssatz des Bundes auf höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten festgelegt. Die Rückerstattung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs wurde auf den 1. Januar 2017 um 10 Prozent gekürzt. Der Vor- und Nachlauf zur Rheinschifffahrt und zum Terminal Weil am Rhein auf deutschem Staatsgebiet bleibt rückerstattungsberechtigt.

Mit einem Netznutzungskonzept und -plänen und den entsprechenden Verordnungserlassen hat der Bundesrat ausserdem dafür gesorgt, dass dem Schienengüterverkehr künftig genügend Fahrrechte (Trassen) zur Verfügung

gestellt werden können. In der Vergangenheit kam es immer wieder vor, dass Trassen, die ursprünglich für den Schienengüterverkehr vorgesehen waren, von anderen Verkehrsarten beansprucht wurden. Mit den neuen Instrumenten Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) werden Trassen, die durch den Ausbau der Bahninfrastruktur für den Güter- beziehungsweise den Personenverkehr geschaffen wurden, für die jeweiligen Verkehrsarten langfristig gesichert. Damit wird der Schienengüterverkehr gestärkt. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass der Personenverkehr weiterhin ein hochstehendes Angebot erbringt und bei Bedarf ausgebaut werden kann.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz sind 2016 auf der Schiene mit 28,7 Millionen Tonnen (2015: 26,9 Mio. t) rund zweieinhalbmehr Güter transportiert worden als auf der Strasse (11,7 Mio. t; 2015: 12,0 Mio. t). Insgesamt wurden im Berichtsjahr auf Schiene und Strasse zusammen 40,4 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen befördert (2015: 38,9 Mio. t). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug 3,9 Prozent, wobei die Schiene zulegte (+6,7 %) und die Strasse erneut eine Einbusse (-2,5 %) hinnehmen musste. Der Modalsplit bezifferte sich auf 71 zu 29 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage im alpenquerenden Verkehr auf der Schiene durchschnittlich um jährlich 2,4 Prozent und auf der Strasse um 2,0 Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*.)

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der LSVA und der übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen mit der EU hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen (bis zum Jahr 2016) um 31,5 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr ein Wachstum von 39,3 Prozent verzeichnen konnte. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um 1,2 Prozentpunkte auf 71,0 Prozent erhöht. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um 1,2 Prozentpunkte auf 29,0 Prozent gesunken.

Das Tropfenzähler- beziehungsweise Dosierungssystem für den Schwerverkehr am Gotthard- und San-Bernardino-Strassentunnel, das seit Anfang 2002 praktiziert wird, hat der Entwicklung im Strassentransit bis jetzt nur wenig Einhalt geboten. Den Bahnen ist es nicht wirklich gelungen, aus diesen Erschwernissen beim Konkurrenten Strassenverkehr einen marktmässigen Nutzen zu ziehen.

Ungeachtet dessen hält der Bundesrat an der bisherigen Verlagerungspolitik konsequent fest. Er hat Anfang Dezember 2015 zusätzliche Massnahmen beschlossen, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter zu fördern: Per Anfang 2017 ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht worden und den Bahnen werden bis 2021 zeitlich befristet tiefere Trassenpreise für die Nutzung der Transitstrecken verrechnet.

Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz

Erstmals seit über zwanzig Jahren sank 2016 die Zahl der Lastwagen durch die Schweizer Alpen unter eine Million. 2016 ging deren Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Prozent auf 975'000 zurück. Damit liegt die Zahl der Fahrten

weiterhin ungefähr auf dem Niveau von vor 20 Jahren, als letztmals so wenig alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge registriert wurden. Insgesamt beträgt die Zahl der Fahrten 2016 knapp ein Drittel weniger als im Referenzjahr 2000 (–31 %), liegt aber immer noch 325'000 Fahrten über dem Zielwert von 650'000 Fahrten, welcher gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz bis zum Jahr 2018 zu erreichen ist.

Die mehrjährige Entwicklung der Lastwagenfahrten über die Schweizer Alpen zeigt, dass sich der alpenquerende Lastwagenverkehr auf der Nord-Süd-Achse nicht in jenem Mass reduzieren lässt, wie dies im Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen ist. Dass diese Zielvorgabe für die alpenquerenden Fahrten schwerer Güterverkehrsfahrzeuge nicht realistisch ist und sich die Zahl der Lastwagenfahrten über die Schweizer Alpen innert nützlicher Frist nicht halbieren lässt, bestätigte auch der Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung vom November 2015 (Verlagerungsbericht Juli 2013 bis Juni 2015).

Der Bundesrat hat deshalb eine neue Bemessungsgrundlage für die Umsetzung der Zielvorgabe des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes angeregt: Da die Emissionen der wichtigsten Luftschadstoffe durch den Schwerverkehr bis 2020 infolge der technischen Entwicklung deutlich abnehmen würden, könnte statt der Anzahl Fahrten künftig die Schadstoff- und Lärmbelastung des Schwerverkehrs als Ziel gelten.

Die Verkehrskommission des Nationalrats lehnte solche Vorschläge des Bundesrates für eine Anpassung des Ziels für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ab. Die Kommission will sich erst Ende 2017 wieder mit dem Thema befassen, wenn der nächste Verlagerungsbericht vorliegt.

Erhebungen zur Luftqualität und zum Lärm entlang der Transitachsen im Nord-Süd-Verkehr durch die Alpen seit 2003 ergeben ein uneinheitliches Bild: Zwar haben der technische Fortschritt und politische Vorgaben bei einzelnen Luftschadstoffen und vor allem beim Schienenlärm zu deutlichen Verbesserungen geführt. Die Belastungen für Mensch und Umwelt durch den alpenquerenden Güterverkehr sind aber nach wie vor hoch. Szenariobetrachtungen bis 2020 verdeutlichen, dass es zusätzlicher Anstrengungen bedarf, damit die Transitkorridore ihre Funktion als vollwertige Lebensräume für die lokale Bevölkerung zurückgewinnen. Zu diesem Ergebnis gelangt der jüngste Bericht im Rahmen des Projekts «Monitoring Flankierende Massnahmen Umwelt» (MFM-U), das 2003 als ein Element des Früherkennungssystems des Bundes zur Verlagerungspolitik lanciert worden ist. Es überwacht die Umweltqualität entlang der Transitachsen.

Die Schweiz hat wohl den innenpolitischen Verfassungsauftrag des Alpenschutzartikels, der eine Verlagerung des grenzüberschreitenden, alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Andererseits besteht ausserpolitisch, aufgrund des Landverkehrsabkommens mit der EU, die völkervertragliche Verpflichtung, den EU-Transporteuren den freien Transit durch die Schweiz auf der Strasse zu gewähren. Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist garantiert, und zwar diskriminierungsfrei. Mit der Erhöhung des Gesamtgewichts auf 40 Tonnen (ab 2001) wurde ein starker Anreiz für den Transitverkehr auf der Strasse geschaffen. Die Schweiz betreibt somit eine Verkehrspolitik, die zum einen die Transitstrecken auf der Strasse dem

europäischen Güterverkehr weit öffnet und zum andern, aus innenpolitischen Gründen, nicht bereit ist, die Strassenkapazitäten zu erhöhen. Leidtragende sind in erster Linie die einheimischen Transporteure und mit ihnen die gesamte Schweizer Wirtschaft.

Entwicklung des Fahrzeugbestands

Obschon die Neuzulassungen im Vergleich zu 2015 abgenommen haben, hat der Schweizer Motorfahrzeugbestand im Berichtsjahr gemäss den Daten des BFS gesamthaft um 1,6 Prozent oder 94'870 Fahrzeuge auf 5,98 Millionen zugenommen. Über die letzten 26 Jahre betrachtet – also seit 1990 – hat der Motorfahrzeugbestand um mehr als die Hälfte (+58,3 %) zugenommen.

Gut drei Viertel aller Motorfahrzeuge sind Personenwagen. Ihr Bestand ist 2016 um 1,5 Prozent beziehungsweise 65'960 Fahrzeuge auf 4,52 Millionen angewachsen. Die Anzahl Motorräder vergrösserte sich um 1,9 Prozent auf 664'954 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 3,0 Prozent auf 405'566.

Wie schon 2015 nahm die Gesamtzahl der Hybridautos zu. 2016 wurden 57'439 Hybridautos gezählt, was einem Anstieg um 8931 Fahrzeuge (+18,4 %) gegenüber dem Vorjahr entspricht. Noch deutlicher war die Zunahme bei den reinen Elektrofahrzeugen. Ihre Zahl stieg 2016 um 42,4 Prozent auf 10'724 Fahrzeuge an. Dennoch blieb die Flotte der Hybrid- und Elektroautos im Vergleich zu den benzinbetriebenen (3'149'902) und dieselbetriebenen Fahrzeugen (1'291'500) nach wie vor klein. Der Anteil der Diesel-Fahrzeuge an der gesamten Personenwagenflotte macht mittlerweile 28,9 Prozent (Vorjahr 27,2 %) aus. 2016 waren 73,2 Prozent der dieselbetriebenen Personenwagen mit einem Partikelfilter ausgerüstet, gegenüber 48,2 Prozent im Jahr 2010. Das Durchschnittsalter der in Betrieb stehenden Personenwagen beträgt 8,4 Jahre; drei Jahre älter als im Jahr 1990.

Je nach Schadstoffausstoss werden die Personenwagen in die Emissionsklassen (Euroklassen) 1 bis 6 eingeteilt, wobei die Euroklasse 1 die grosszügigsten und die Euroklasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist. Zwischen 2005 und 2016 ist der Anteil der relativ schadstoffintensiven Fahrzeuge der Klassen 1 bis 3 am Gesamtbestand der Personenwagen von 80,3 Prozent auf 20,5 Prozent zurückgegangen, während die saubereren Fahrzeuge entsprechend zugelegt haben. Der Anteil der Fahrzeuge, welche bereits die Grenzwerte der neuesten und strengsten Emissionsklasse 6 erfüllen, lag 2016 bei 12 Prozent. Die Einhaltung dieser Norm ist seit September 2015 für alle erstmals in Verkehr gesetzten Neuwagen verbindlich.

*Personenwagen auf 1000 Einwohner¹ nach Grossregionen
(Motorisierungsgrad)*

	2000	2005	2010	2016
Schweiz	492	515	517	543
Genferseeregion	528	536	518	531
Espace Mittelland	476	505	514	544
Nordwestschweiz	474	500	508	530
Zürich	483	504	484	499
Ostschweiz	469	502	531	575
Zentralschweiz	486	517	539	580
Tessin	592	600	609	636

¹ bis 2010: mittlere Wohnbevölkerung;
ab 2011: ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember des Vorjahrs

2016 kamen in der Schweiz durchschnittlich 543 Personenwagen auf 1000 Einwohner; 2015 waren es 541, wobei zum Teil erhebliche regionale Unterschiede auszumachen waren: Insbesondere in den städtischen Ballungsräumen mit ihrem dicht geknüpften ÖV-Netz war der Motorisierungsgrad wesentlich tiefer als im schweizerischen Durchschnitt.

Von den angrenzenden Ländern waren Italien (2014: 614), Österreich (2014: 550), Deutschland (2014: 548) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (2014: 478) geringer war.

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind im Jahr 2016 bei Unfällen auf den Schweizer Strassen 216 Menschen getötet worden, 37 Personen weniger als im Vorjahr (-15 %). Seit Beginn der bundesweiten Zählung 1940 war der Wert nur 1945 mit 211 Getöteten geringer. 1971 lag er bei 1'773 (höchster Stand). Seither sank die Zahl kontinuierlich um insgesamt 88 Prozent.

3'785 Personen wurden schwer verletzt, 45 weniger als 2015 (-1 %); 17'607 Verunfallte wurden leicht verletzt (-0,6 %). Insgesamt ereigneten sich 17'577 Unfälle mit Personenschaden (-159 Ereignisse; -1 %). Damit konnte der positive Trend der letzten Jahre weiter fortgesetzt werden. So sank die Zahl der Verkehrstoten 2016 gegenüber dem Durchschnitt der vorhergehenden vier Jahre um 22 Prozent.

Auch bei den Motorradfahrenden gab es weniger Getötete; 2016 wurden bei Verkehrsunfällen 43 Motorradfahrende tödlich verletzt (-35 %). Bei den Insassen von Personenwagen starben wie im Vorjahr 75 Menschen. Die Zahl der Schwerverletzten sank um 1 Prozent.

Bei den Fahrradfahrenden sind 24 Todesopfer zu verzeichnen, eine Person weniger als 2015. Die Zahl der Schwerverletzten stieg hingegen von 838 auf 854

Personen leicht an. Das vermehrte Aufkommen von E-Bikes in den letzten Jahren hat zu einem deutlichen Anstieg der Unfallopfer geführt und erreichte bei den Getöteten 2015 und bei den Schwerverletzten 2016 einen Höchstwert. Mit insgesamt 210 Unfallopfern zeigen die Zahlen eine steigende Tendenz. Zwei Drittel davon sind Personen über 50 Jahre.

2016 kamen 50 Fussgängerinnen und Fussgänger bei Verkehrsunfällen ums Leben, 35 Prozent weniger als im Vorjahr. Knapp die Hälfte der Getöteten waren Senioren. Mehrheitlich starben diese abseits eines Fussgängerstreifens.

(Tabelle 13 A enthält Angaben zu den Strassenverkehrsunfällen; Anhang)

Studien

Mit 256 Unfällen pro 1 Milliarde zurückgelegter Fahrzeugkilometer verkehrten im Jahr 2015 die schweren Güterfahrzeuge deutlich sicherer als die Personenwagen, welche 349 Unfälle pro Milliarde Kilometer verzeichneten. Bei den leichten Güterfahrzeugen lag der entsprechende Wert bei 356 Unfällen. Gründe für die geringere Unfallrate bei den schweren Güterfahrzeugen dürften unter anderem die Aus- und Weiterbildungen der Berufsschauffeure, die vorgeschriebenen Ruhezeiten sowie die niedrigere Alkohol-Promillegrenze sein, schreibt das Bundesamt für Statistik BFS.

In einer europaweiten Umfrage gab fast jede fünfte in der Schweiz befragte Person an, sich zuweilen auch hinters Steuer zu setzen, wenn sie zu viel Alkohol getrunken haben könnte. Von den 1000 für die Studie befragten Personen sagten 17 Prozent aus, im Vormonat gefahren zu sein, obwohl sie womöglich mehr Alkohol konsumiert hatten, als das Gesetz erlaubt. Damit liegt die Schweiz im Vergleich mit weiteren 17 europäischen Ländern an dritter Stelle und auch über dem EU-Mittel von 12 Prozent. Nur in Frankreich (22 Prozent) und in Belgien (18 Prozent) war der Anteil der selbst deklarierten Alkoholsünder höher. Die tiefste Quote haben Finnland (1 Prozent), Schweden (2 Prozent) und Polen (4 Prozent), wie die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) mitteilt.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

Bundesrat und Parlament haben im Berichtsjahr die folgenden Rechtsbestimmungen erlassen und teilweise bereits in Kraft gesetzt:

Der Bundesrat kann weiterhin über Änderungen eines internationalen Vertrags entscheiden, der die Ruhezeitvorschriften für Berufsschauffeure regelt. Das Parlament hat ihm dazu die Kompetenz erteilt. Über diese verfügte der Bundesrat bereits in der Vergangenheit. Das entsprechende Gesetz war jedoch auf 15 Jahre befristet und lief Ende Januar 2016 aus. Beide Parlamentskammern gaben grünes Licht für die Aufhebung dieser Befristung. Damit kann der Bundesrat auch in Zukunft Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) genehmigen. In der Schlussabstimmung vom 18. März haben

der Nationalrat die Vorlage mit 194 zu 0 Stimmen und der Ständerat mit 45 zu 0 Stimmen genehmigt. Der Bundesrat setzte den Erlass per 1. Oktober 2016 in Kraft.

Das AETR-Abkommen regelt grenzüberschreitend die Lenk- und Ruhezeitvorschriften für Berufsschauffeure. Es sieht bei Vertragsänderungen eine sehr kurze Einsprachefrist vor, wie der Bundesrat in der Botschaft schrieb. Wird innerhalb von sechs Monaten keine Einsprache erhoben, gilt dies als Zustimmung zur Änderung. Müsste das Parlament – das eigentlich zuständig wäre – über die Änderung entscheiden, wäre die Frist kaum einzuhalten.

Am 1. Oktober 2016 wurde in der Schweiz die beweissichere Atem-Alkoholkontrolle eingeführt. Fortan ist bei polizeilichen Alkoholkontrollen im Strassenverkehr nur noch in Ausnahmefällen eine Blutprobe nötig. Gemessen wird nicht mehr der Blutalkohol-Gehalt, sondern die Menge Alkohol in der Atemluft. Damit gelten ab Oktober eine neue Messeinheit und neue Zahlen. Die Geräte zeigen nicht mehr Promille-Werte an (Gramm Alkohol pro Kilogramm Blut) sondern Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft (mg/l).

Damit ändern sich auch die Zahlen: Was bisher 0,50 Promille Blutalkohol waren, sind ab jetzt 0,25 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft; 0,8 Promille entsprechen 0,4 Milligramm pro Liter. Die Zahlen halbieren sich, inhaltlich entsprechen sie jedoch den bisherigen Grenzwerten. Die Regeln bleiben also unverändert, die rechtlichen Vorschriften gleich wie bis anhin.

Der Bundesrat hat am 26. Oktober eine Neuregelung des Verbots des Fahrens unter Alkoholeinfluss beschlossen. Diese führt dazu, dass Angehörige von Milizfeuerwehren auf dringlichen Dienstfahrten in Zukunft vom Alkoholverbot ausgenommen sind. Für sie gilt ab 2017 wieder die ordentliche Alkoholgrenze von 0,25 mg/l beziehungsweise 0,50 Promille. Ebenfalls vom Alkoholverbot ausgenommen werden künftig Führer und Führerinnen von schweren Gütertransportfahrzeugen mit geringen Höchstgeschwindigkeiten (bis 45 km/h) sowie von Lastwagen, die den Arbeitsmotorfahrzeugen gleichgestellt sind. Eine weitere Änderung betrifft die Berechnungsmethode zur Erhebung von Versicherungsbeiträgen. Die Änderungen treten am 1. Januar 2017 in Kraft.

Am 16. November hat der Bundesrat die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge den neusten Sicherheits- und Umweltstandards angepasst. Damit werden auch Handelshemmnisse gegenüber der EU vermieden. Die Änderungen umfassen unter anderem die Motorräder und die Nachprüfung von Nutzfahrzeugen.

Neue Motorräder mit einem Hubraum von über 125 cm³ müssen künftig wie in der EU mit Antiblockierbremsystemen (ABS) ausgerüstet werden. Dies dient dazu, die Zahl schwerer Motorradunfälle zu senken. Für neue Motorräder werden gleichzeitig mit der EU neue, strengere Abgasvorschriften eingeführt. Damit wird der schweizerische Fahrzeugpark erneut schadstoffärmer.

40

Für Lastwagen, Sattelschlepper inklusive Anhänger, die nur im Binnenverkehr fahren, werden die ersten beiden Nachprüfungen künftig in einem Intervall von zwei Jahren statt wie bisher jährlich erfolgen. Dies trägt der technischen Entwicklung dieser Fahrzeuge Rechnung. Bisher erfolgte die amtliche Nach-

prüfung von Anfang an jährlich. Mit der Änderung werden Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter entlastet. Bei Fahrzeugen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, bleiben die heutigen Nachprüffristen unverändert. Die Änderung der Nachprüffristen gilt ab dem 1. Juli 2017, alle anderen Änderungen treten am 15. Januar 2017 in Kraft.

Änderungen in der Rechtsanwendung erfolgten auch aufgrund von Entscheidungen des Bundesgerichts:

So ist es künftig erlaubt, bei erhöhtem Verkehrsaufkommen auf der rechten Autobahnspur den links fahrenden Autos vorzufahren. Das Bundesgericht hat im März 2016 seine Rechtsprechung modifiziert und anerkennt nunmehr die Realität des Autofahrens. Wer auf der Normalspur an den links von ihm fahrenden Autos vorbeizieht, begeht nach bisher gültiger Rechtsprechung eine grobe Verletzung der Verkehrsregeln, die mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder einer Geldstrafe geahndet wird. Einzig beim Fahren «in parallelen Kolonnen» war das Vorfahren auf der Normalspur erlaubt.

Neu ist gemäss Bundesgerichtsentscheid das «passive» Vorbeifahren erlaubt: Wenn Fahrzeuge auf der Überholspur faktisch nicht mehr schneller vorankommen als solche auf der Normalspur, die Geschwindigkeit also annähernd gleich ist, handelt es sich laut neuer bundesgerichtlicher Sichtweise um Kolonnenverkehr. Wer rechts fährt, darf in einem solchen Fall künftig «bei gleichbleibender Geschwindigkeit» weiterfahren, auch wenn die Autos links von ihm langsamer werden. Das eigentliche Rechtsüberholen mit Ausschwenken und Wiedereinbiegen bleibt dagegen weiterhin grundsätzlich verboten.

Gegensteuer bei Raser-Delikten: Nicht jede vom Raser-Artikel erfasste Tempoüberschreitung ist auch ein Raser-Delikt. Das Bundesgericht hat seine Praxis geändert und sich seinen Beurteilungsspielraum zurück geholt, den ihm der Gesetzgeber mit den Via-sicura-Vorlagen entzogen hatte. In einem Grundsatzurteil vom 1. Juni 2016 (Urteil 6B-1965/2015) hält es fest, dass die fragliche Gesetzesnorm keine unwiderlegbare Vermutung aufstelle, dass der Fahrer in jedem Fall vorsätzlich gehandelt habe. Es könne spezielle Umstände geben, wo zwar eine Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss dem Raser-Tatbestand vorliege, diese aber vom Fahrzeuglenker nicht mit Vorsatz begangen worden sei und es sich folglich nicht um ein Raser-Delikt handle. Der Richter müsse über einen beschränkten Beurteilungsspielraum verfügen, um dem Verschulden und dem deliktischen Willen des fehlbaren Autofahrers Rechnung tragen zu können.

Im Hinblick auf eine künftige Rechtsänderung sind auf der Ebene von Kantonen und Gemeinden neue Verkehrsversuche durchgeführt worden:

Die Baudirektion des Kantons Zug führte im Juli in Zug einen Versuch mit Tempo 30 durch. Dies nachdem das Bundesgericht am 3. Februar eine Beschwerde von Anwohnern gegen den Kanton, der sich gegen Tempo 30 ausgesprochen hatte, teilweise gutgeheissen hat. Dem Entscheid kommt besondere Bedeutung zu, weil damit die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen vom höchsten Gericht nicht ausgeschlossen wird.

Wie das Basler Amt für Mobilität Mitte Juni in einer Medienmitteilung schrieb, testet es zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) von Juli 2016 bis September 2017 ein Pilotprojekt mit Fahrradstrassen. Auch in Zürich, Luzern,

St. Gallen, Bern und La Chaux-de-Fonds haben Velofahrer in diesem Zeitraum auf den als Fahrradstrassen gekennzeichneten Strassenabschnitten Vortritt gegenüber anderen Fahrzeugen, auch wenn diese von rechts kommen. Velofahrer dürfen zudem nebeneinander fahren. Nach Ende der Pilotphase, die bis Herbst 2017 dauern soll, will das ASTRA einen Evaluationsbericht erstellen. Danach soll ein Entscheid über eine Einführung fallen.

Volksinitiativen

Pro Velo, die Interessenorganisation der Fahrradfahrer, hat am 1. März 2016 bei der Bundeskanzlei die von 105'234 Stimmberechtigten gültig unterzeichnete Initiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege («Velo-Initiative»)» eingereicht. Mittels Volksentscheid soll der Bund dazu verpflichtet werden, das Velofahren zu fördern. In der Verfassung soll verankert werden, dass der Bund nicht nur die Grundsätze über die Fuss- und Wanderwegnetze festlegt, sondern neu auch für das Veloverkehrsnetz. Insbesondere sollen aufgehobene Wege zwingend ersetzt werden müssen. Laut den Initianten soll der Veloverkehr gefördert werden, weil Velofahren gesund, umweltschonend, platzsparend und günstig ist.

Der Bundesrat unterstützt grundsätzlich die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern, lehnt darüber hinausgehende Forderungen der Initiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» aber ab. Deshalb hat er zur Velo-Initiative einen direkten Gegenentwurf ausgearbeitet und zu diesem im Berichtsjahr eine Vernehmlassung durchgeführt. (mehr dazu siehe Kapitel «Organe von **strasse-schweiz**; Generalsekretariat»; hiervor)

Eine Westschweizer Vereinigung will den Strafenkatalog für Raserdelikte anpassen und hat im Mai 2016 die Unterschriftensammlung für die Eidgenössische Volksinitiative «Stopp den Auswüchsen von Via sicura – Für ein gerechtes und verhältnismässiges Sanktionensystem» lanciert. Die Initiative will zwar schwere Raserdelikte weiterhin hart bestrafen; jedoch soll die Verhältnismässigkeit wieder hergestellt werden. Wie die bisherige Gesetzgebung verlangt die Volksinitiative für Raserdelikte eine Freiheitsstrafe von bis zu vier Jahren oder eine Geldstrafe; sie will aber den Gerichten mehr Spielraum lassen. Richter hätten mit Via sicura die Möglichkeit verloren, die Schwere einer Straftat zu beurteilen, da nur noch schematische Sanktionen gültig seien. Auch das Rückgriffsrecht der Versicherung gegenüber den Unfallverursachern soll eingeschränkt werden.

Administrativ- und Strafmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des ASTRA 78'043 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das waren 2'133 oder 2,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Hinzu kommt der Entzug von 3'438 Lernfahrausweisen.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Wegen zu schnellem Fahren wurden 29'226 Führerausweise entzogen; das entspricht

dem tiefsten Stand seit 2005. Im Jahr 2010 wurde hier noch ein Allzeit-Höchststand (35'427 Entzüge) festgestellt. Wie in den Vorjahren nahmen auch im Berichtsjahr die Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker insgesamt ab. Während die Entzüge (0,8 Promille und mehr) um 3,8 Prozent auf 15'084 Fälle zurückgingen, nahmen die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) um 7,2 Prozent auf 5'913 Fälle ab. Die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe am 1. Oktober 2016 hatte keinen Einfluss auf die ADMAS-Jahresstatistik, da die neue Messmethode weder eine Lockerung noch eine Verschärfung der Vorschriften mit sich brachte.

Weiter angestiegen ist die Anzahl der Ausweisentzüge wegen Gefährdung Dritter auf Grund von Ablenkung (Essen, unerlaubte Verwendung von Handys, Navigationsgeräten oder Multimediaanlagen während des Fahrens). 1'693 Personen mussten deswegen letztes Jahr den Führerausweis abgeben; das sind 7,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Anders entwickelte sich die Anzahl der Ausweisentzüge wegen genereller Unaufmerksamkeit; diese hatte um 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr abgenommen (insgesamt 8'761 Entzüge).

Zugenommen haben auch Ausweisentzüge wegen Nichteignung auf Grund von Krankheit und Gebrechen. Hier nahm die Anzahl um 10,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 5'680 Führerausweisentzüge zu. Bei den über 69-Jährigen stieg die Zahl überproportional um 21,6 Prozent auf 2'990 Entzüge.

Eine Zunahme ist auch bei den verkehrspsychologischen Untersuchungen festzustellen. Während 2015 4'376 solche Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet wurden, stieg die Zahl 2016 auf 4'700 Abklärungen. Dies entspricht einer Steigerung von 7,4 Prozent.

Ebenfalls einen Anstieg gab es bei Nichteignung auf Grund von Alkoholabhängigkeit. Hier wurden 2'177 Personen der Führerausweis entzogen. Dies entspricht einer Zunahme von 4,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der 2005 eingeführte Führerausweis auf Probe musste 2016 im Vergleich zum Vorjahr weniger oft annulliert werden. Gegenüber 2015 ist eine Abnahme von 1'505 auf 1'432 zu verzeichnen (minus 4,9 Prozent). Die Zahl der Annullierung von Führerausweisen auf Probe sinkt seit 2012 kontinuierlich. Annulliert wird der Führerausweis, wenn die Neulenkerin oder der Neulenker während der Probezeit den Führerausweis zwei Mal wegen verkehrgefährdenden Widerhandlungen abgeben muss.

(Die Tabelle 14 A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2016)

Die Erfolgsquote bei den theoretischen Führerprüfungen für Personenwagen und Motorräder ist 2016 im Vergleich zum Vorjahr von 73 auf 78 Prozent gestiegen; dies bei einem leicht geringeren Volumen von 129'434 durchgeführten Basistheorie-Prüfungen (Vorjahr 136'174; -4,9%). Zur praktischen Prüfung der Kategorie B meldeten sich 141'503 Personen an (Vorjahr 137'941; +2,6%). Für die praktischen Prüfungen waren im Durchschnitt 1,36 Anläufe erforderlich. Entsprechend ist beim Antritt der praktischen Führerprüfung rund ein Viertel der Kandidatinnen und Kandidaten noch nicht prüfungsreif.

Verkehrspolitik

Europäische Union (EU)

Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU

Im Berichtsjahr sind die flankierenden Massnahmen im Rahmen des Landverkehrsabkommens Schweiz–EU aus dem Jahr 2001 zur Regelung des Strassengüterverkehrs fortgesetzt worden. Am Gotthard gilt weiterhin das «Tropfenzähler-Regime», bei dem die Lastwagen einzeln unter Einhaltung eines Abstands von 150 Meter in den Tunnel geschickt werden. Sobald die Kapazität des Gotthard-Strassentunnels – dies hat auch am San-Bernardino-Tunnel Gültigkeit – überschritten wird, kann die «Phase Rot» ausgerufen werden. In diesem Fall werden die Camions vorgelagert der Tunnelrampen in Wartebereichen und Abstellplätzen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Wartebereiche umfahren dürfen und direkt ins «Tropfenzählersystem» eingewiesen werden.

Im Berichtsjahr musste die «Phase Rot» für den alpenquerenden Strassengüterverkehr zehn Mal wegen Überlastung der Verkehrsanlagen angeordnet werden, davon sechs Mal in Richtung Süden und vier Mal in Richtung Norden.

Eine weitere flankierende Massnahme zur Erreichung der Verlagerungsziele im Rahmen des Landverkehrsabkommens Schweiz–EU sind intensivierte Schwerverkehrskontrollen. Mit ihnen soll eine faire Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sichergestellt werden. Intensivierte Schwerverkehrskontrollen sorgen dafür, dass zwischen dem Schienen- und Strassengüterverkehr gleich lange Spiesse geschaffen werden. Dabei sollen die gesetzlichen Vorschriften für Fahrer, Fahrzeug und Ladung gemäss dem Grundsatz «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht» durchgesetzt werden.

Das erste Schwerverkehrskontrollzentrum ging im 2003 in Stans (NW) an der A2 in Betrieb. Es ist ein so genanntes Mini-Zentrum und wird mit «mobilen» Kräften betrieben. In Unterrealta (GR) an der A13 nördlich des San-Bernardino-Tunnels befindet sich seit November 2004 ein weiteres Mini-Zentrum. Im Dezember 2007 konnten in Schaffhausen (SH) und im Juni 2008 in Ostermündigen (BE) an der A6 weitere Mini-Zentren den Betrieb aufnehmen. Zwei Maxi-Zentren sind auf der Nord- und der Südseite des Gotthard-Strassentunnels an der A2 vorgesehen. Das Zentrum auf der Nordseite in Ripshausen (UR) ist seit September 2009 in Betrieb. Das Zentrum auf der Südseite in Monteforno (TI) ist in der Planung weit fortgeschritten. Das Midi-Zentrum bei St-Maurice (VS) an der A9 ist im 2012 in Betrieb gegangen. Weitere Midi-Zentren sind auf der A1 bei Chavornay (VD) und Oensingen (SO) vorgesehen. In den nächsten Jahren sollen rund zwölf Schwerverkehrskontrollzentren auf dem Nationalstrassennetz in Betrieb sein.

Strassenbau

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Im Jahr 2015 wurden insgesamt 22'828 Stautunden erfasst, 6 Prozent mehr als im Vorjahr (2014: +5 %). Dieser Wert bedeutete nochmals eine substantielle Zunahme der registrierten Stautunden auf einem seit 2009 markant angestiegenen Niveau. Er lag aber immer noch deutlich unter den Zunahmen in den Jahren 2010 (+34 %) und 2011 (+20 %). Im Jahr 2013 hatten die Stautunden bei 20'596 gelegen, 3,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Laut ASTRA stützt die Abflachung im Wachstum der Stautunden die Vermutung, dass das starke Wachstum der Jahre 2010 und 2011 teilweise auf die verbesserte Erfassung der Stauereignisse zurückzuführen ist.

Die mit Abstand wichtigste Ursache für die Staus auf Nationalstrassen waren im 2015 weiterhin Verkehrsüberlastungen. 87 Prozent (19'968 h; +9 % gegenüber 2014) aller erfassten Stautunden auf Nationalstrassen waren die Folge von Verkehrsüberlastungen. 2'263 Stunden waren auf Unfälle (-3 %), 516 Stunden auf Baustellen (-23 %) und 91 Stunden auf nicht klassifizierte Kategorien (-39 %) zurück zu führen; darunter fallen z.B. Staus wegen Brand, Pannen oder Unwetter.

Die Autobahnen stossen auf verschiedenen Abschnitten zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen: Problematisch ist die Stausituation vor allem auf der Nordumfahrung Zürich-Winterthur sowie auf den Abschnitten rund um den Gubrist- und den Baregg Tunnel, wo die Autobahn zu den Stosszeiten praktisch täglich überlastet sind. Stark betroffen sind auch der Abschnitt Bern-Kriegstetten, die Umfahrung Lausanne und die Umfahrung Genf sowie die N2 im Raum Basel. Handlungsbedarf besteht weiter auf der N1 zwischen Lausanne und Yverdon sowie zwischen Winterthur und St. Gallen, auf der N2 zwischen den Verzweigungen Augst (BL) und Lopper (NW) sowie im Südwesten, auf der N3 zwischen Zürich und Wollerau, auf der N4 im Knonaueramt (ZH/ZG), auf der N6 im Raum Bern sowie auf der N9 zwischen Lausanne und Vevey.

Staus verursachen jährliche volkswirtschaftliche Kosten von 1,6 Milliarden Franken. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben die von Staus verursachten Kosten in der Schweiz neu berechnen lassen. Die neu berechneten Staukosten umfassen einerseits die Stauzeitkosten für die Jahre 2010 bis 2014 und andererseits die staubedingten Anteile der Umwelt-, Unfall- sowie Energiekosten für das Jahr 2010. Rund siebenzig Prozent der Gesamtkosten von 1,6 Milliarden Franken umfassen die staubedingten Zeitkosten; die restlichen dreissig Prozent sind aus den staubedingten Energie-, Umwelt- und Unfallkosten begründet. Die neuen Berechnungen haben ausserdem ergeben, dass die Kosten für die im Stau verbrachten Zeiten zwischen 2010 und 2014 von 1,1 auf 1,25 Milliarden Franken pro Jahr stiegen.

45

Um Staus zu verringern, setzt der Bund auf eine bessere Bewirtschaftung der verfügbaren Strassenkapazitäten (Verkehrsmanagement) sowie auf Kapazitätserweiterungen im Rahmen des Programms «Engpassbeseitigung».

Bereits aus Anlass der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) hat der Bundesrat mit Botschaft vom 18. Januar

2012 zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen die folgenden Massnahmen vorgeschlagen:

- Pannestreifenumnutzung (PUN) auf rund 125 Kilometer – Aufgrund der positiven Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Morges – Ecublens in den Jahren 2010 bis 2014 hat der Bundesrat 2015 «Grünes Licht» für die Öffnung von Pannestreifen bei Verkehrsüberlastungen gegeben. Nebst der Strecke Morges – Ecublens sollen ab 2017 weitere 16 Abschnitte mit insgesamt rund 150 Kilometern genützt werden können.
- Punktuelle Lastwagenüberholverbote – Aufgrund der guten Erfahrungen mit entsprechenden punktuellen Anordnungen hat der Bundesrat auf 730 Kilometern des Nationalstrassennetzes Überholverbote für Lastwagen angeordnet. Dies entspricht rund einem Viertel des vierspurigen Nationalstrassennetzes – der Grossteil davon entfällt auf Tunnel oder Abschnitte mit Tunnel. Diese Überholverbote gelten je nach Situation permanent oder temporär.
- Temporäre schrittweise Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 120 auf 100 oder 80 km/h) – Auf 170 Kilometern sind Anlagen zur schrittweisen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Betrieb. Geplant ist, weitere rund 800 Kilometer hoch belastete Nationalstrassenabschnitte mit erheblichem Staurisiko so auszurüsten. Das bedeutet, dass auf über 40 Prozent des gesamten vier- und sechsspurigen Nationalstrassennetzes keine fixen Tempolimiten mehr gelten werden. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen reduzieren die elektronisch umschaltbaren Geschwindigkeitstafeln die Tempolimiten von den auf Autobahnen üblichen 120 Stundenkilometer (km/h) auf 100 oder 80 km/h. Von dieser Massnahme verspricht sich der Bund eine bessere Nutzung der Strassenkapazitäten.
- Umfassende Information der Verkehrsteilnehmenden über Staus und Umfahrungsempfehlungen sowie Bewirtschaftung von Autobahnanschlüssen.
- Zusätzliche Fahrspuren zur Engpassbeseitigung.

Mit dem Ziel, die Verkehrsinfrastrukturen besser zu nutzen und den Druck auf den teuren Ausbau von Schiene und Strasse zu mildern, setzt die Hochschule Luzern als erste Schweizer Bildungsinstitution ihre Vorlesungen ab Wintersemester 2016/17 so an, dass die Studenten nicht in den Hauptverkehrszeiten unterwegs sind. Statt um 8 Uhr wie an den meisten Hochschulen beginnen ihre Vorlesungen erst um 9 Uhr. Auch nach dem Ende des Unterrichts sind die Studierenden ausserhalb der Hauptverkehrszeiten unterwegs.

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind grosse Anstrengungen und bedeutsame zusätzliche finanzielle Mittel nötig. Durch das hohe Staurisiko auf den wichtigsten Strecken werden Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der Mobilität auf der Strasse massiv beeinträchtigt. Ohne rasches Gegensteuern droht der Verkehrskollaps. Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom 17. September 2010 beziffert sich der gesamte Finanzbedarf für den von den Kantonen angebehrten Ausbau des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 67 Milliarden Franken (exkl. Mehrwertsteuer und

Teuerung). Weder war die Politik bisher bereit, die notwendigen Finanzmittel für den Ausbau der Nationalstrassen in diesem Ausmass bereit zu stellen, noch bestehen bis auf weiteres die entsprechenden Projekte «auf dem Papier», die einer Umsetzung zugeführt werden könnten.

Die wichtigste Forderung ist deshalb seit Jahren, die Arbeiten zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz zu beschleunigen. **strasseschweiz** fordert seit langem eine raschere Gangart und einen ehrgeizigen Zeitplan zur umfassenden Sanierung der neuralgischen Stellen im Nationalstrassennetz.

Insbesondere ist es für **strasseschweiz** nicht akzeptabel, dass mit dem bislang – im Jahr 2007 – beschlossenen Investitionsvolumen für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 8,5 Milliarden Franken und für die Engpassbeseitigung im Umfang von 5,5 Milliarden Franken der grösste Teil der Engpässe auf unbestimmte Zeit weiterhin bestehen bleibt. Eine Kreditanpassung ist unumgänglich.

Mit der zweiten Programmbotschaft vom 26. Februar 2014 zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz zeigte der Bundesrat den eidgenössischen Räten auf, welche Erweiterungen mit dem von den im Infrastrukturfonds für die Engpassbeseitigung vorgesehenen total 5,5 Milliarden Franken verbleibenden Investitionsvolumen von gut drei Milliarden Franken finanziert werden sollen. Im Ergebnis legte der Bundesrat dar, dass trotz dieser Investitionen und Verbesserungen sich die Stauproblematik weiter verschärfen wird. Ohne zusätzliche Massnahmen werden bis ins Jahr 2030 über 400 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein.

In der Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) vom 30. September 2016 sind erste konkrete Erweiterungsprojekte am Nationalstrassennetz enthalten. Es handelt sich um die Netzergänzungen im Raum Glatttal und Lausanne-Morges, die für eine Realisierung nach 2040 vorgesehen sind. Ausserdem enthält die NAF-Vorlage mit dem STEP Nationalstrasse ein Planungsinstrument für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz, das künftig alle vier Jahre dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet werden soll. Die erste Tranche bis 2030 umfasst Projekte für rund 6,47 Milliarden Franken (vgl. dazu das Kapitel Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF; hiernach).

Kantonale Vorlagen für Strassenprojekte

Der Bund soll die Planung für einen zusätzlichen Anschluss der A1 ins St. Galler Stadtzentrum weiter vorantreiben. Das städtische Stimmvolk hat am 28. Februar 2016 eine Initiative mit 63,1 Prozent Nein-Stimmen deutlich abgelehnt, die sich gegen den Anschluss im Areal des alten Güterbahnhofs wehrte. Die neue Spange soll die Verkehrsprobleme im Nadelöhr St. Gallen entschärfen. Unbestritten ist der Bau einer zusätzlichen dritten Röhre der Stadtautobahn zur Engpassbeseitigung.

47

63 Prozent der Genfer wollen eine Autobahnumfahrung im Osten der Stadt. Die Verbindung soll entweder unter dem See hindurch oder über eine Brücke führen. Am wahrscheinlichsten ist die Variante Seetunnel. Sie würde gemäss

Studien auf rund 3,5 Milliarden Franken zu stehen kommen. Bei der mit Volksabstimmung vom 5. Juni angenommenen Vorlage geht es indes nicht um ein konkretes Projekt. Vielmehr stimmte die Bevölkerung dafür, das Vorhaben Seetunnel in die Kantonsverfassung aufzunehmen – im Sinne einer Absichtserklärung.

Die Schwyzer Behörden müssen sich beim Bund nicht mit allen rechtlichen Mitteln gegen den Bau der neuen Axenstrasse einsetzen. Die Stimmberechtigten haben am 5. Juni 2016 eine entsprechende Volksinitiative mit 63 Prozent bachab geschickt. Die Initianten wollten erreichen, dass das Tunnelprojekt nicht realisiert, sondern die bestehende Strasse saniert wird. Vorgesehen ist, dass ab 2017 zwischen Ingenbohl und Sisikon parallel zur bestehenden Axenstrasse eine neue Strasse gebaut wird.

Das vom Autoverkehr stark belastete Glarner Dorf Näfels erhält eine Umfahrungsstrasse. Das Bundesgericht lehnte Beschwerden des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) sowie von Privatpersonen gegen das Projekt ab und zog damit einen Schlussstrich unter die sich seit Jahren hinziehende Angelegenheit. Vorgesehen ist ein neuer zweispuriger Strassenabschnitt von rund 2,8 Kilometern zur Umfahrung Näfels. Das öffentliche Interesse an der Verkehrsanbindung von Glarus und an der Verkehrsentlastung spricht laut Bundesgericht für den Bau dieses Strassenstücks. Es gehört zu jenen 400 Kilometern Strasse, die der Bund im Rahmen des Netzbeschlusses von den Kantonen übernehmen und realisieren soll.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Kostendeckung des Schienenverkehrs: Das Bundesamt für Statistik (BFS) weist für den Schienenverkehr 2013 Gesamtkosten von 10,3 Milliarden Franken aus (2010: 9,5 Milliarden). Davon entfielen 8,4 Milliarden Franken auf den Personen- und 1,9 Milliarden auf den Güterverkehr.

Für die Bereitstellung der Schienenverkehrsinfrastrukturen fielen Kosten in Höhe von 4,8 Milliarden Franken an, für die Verkehrsmittel 4,7 Milliarden. Die Umwelt- und Gesundheitskosten machten 0,8 Milliarden Franken aus, die Unfallkosten lediglich 60 Millionen.

Nach Berücksichtigung aller Ausgleichszahlungen und Transferleistungen übernahmen die Verkehrsnutzenden (Passagiere und Auftraggeber von Gütertransporten) 4,8 Milliarden Franken der Kosten des Schienenverkehrs (47 %). Eine wichtige Rolle bei der Finanzierung spielte aber auch die öffentliche Hand: Bund, Kantone und Gemeinden übernahmen 4,6 Milliarden Franken der Gesamtkosten (44 %). Sie taten dies beispielsweise, indem sie Infrastrukturprojekte finanzierten oder Leistungsabteilungen an Transportunternehmen zahlten. Die Allgemeinheit trug 0,8 Milliarden Franken (7 %) der Kosten des Schienenverkehrs (vor allem Umweltschäden), und die Transportunternehmen finanzierten weitere 145 Millionen Franken (1,4 %) ihrer Verkehrskosten durch Gewinne aus Nebengeschäften.

Mehr Millionen für Regionalzüge. Der Bundesrat hat 2015 beschlossen, die jährlichen Abgeltungen der Eidgenossenschaft für den öffentlichen Regionalverkehr ab 2018 auf insgesamt 1 Milliarde Franken pro Jahr aufzustocken. Bisher bewegte sich diese Summe, die rund ein Viertel der Aufwendungen für dieses Angebot ausmacht, bei rund 920 Millionen. Damit will die Landesregierung einen Teil der Mehraufwendungen abfedern, die sich aus dem Angebotsausbau und damit verbundenen Fahrzeugbeschaffungen ergeben. Insgesamt werden für die Periode 2018 bis 2021 Mehrkosten von 880 Millionen Franken erwartet, die sich Bund, Kantone und Passagiere teilen sollen. Traditionell wenden Bund und Kantone gleich viele Mittel für den Regionalverkehr auf. Wird diese Formel beibehalten, werden die Kantone ihren jährlichen Zuschuss ebenfalls auf 1 Milliarde aufstocken.

Ausserdem sollen gemäss Vorschlag des Bundesrats in den Jahren 2018 bis 2021 insgesamt 3,97 Milliarden Franken für S-Bahn-Angebote, Regionalzüge, regionale Buslinien und die weiteren Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) eingesetzt werden. Er hat am 23. November 2016 die entsprechende Botschaft zuhnden des Parlaments verabschiedet. Mit einer Zunahme von durchschnittlich 2 Prozent pro Jahr gesteht der Bundesrat dem RPV eine der höchsten Wachstumsraten bei den Bundesaufgaben zu. Dadurch wird die Inbetriebnahme neuer Angebote möglich, zu denen zum Beispiel die Linie Mendrisio–Varese und neue Elemente der S-Bahn im Aargau, Waadtland, in Zürich oder St. Gallen gehören. Ebenso wird die Voraussetzung für eine weitere Modernisierung des Rollmaterials im RPV geschaffen. Mit der im Verpflichtungskredit festgelegten Wachstumsrate übernimmt der Bund einen wichtigen Teil der Mehrkosten, die 2018 bis 2021 im RPV erwartet werden. Die restlichen Kosten sollen durch Effizienzsteigerungen bei den Bahn- und Busunternehmen, von den Passagieren sowie durch die Kantone aufgefangen werden. Heute bezahlen die Reisenden im RPV durchschnittlich rund 50 Prozent der entstehenden Kosten. Die anderen 50 Prozent werden je zur Hälfte von Bund und Kantonen getragen.

SBB wollen die Kosten senken: Sie haben im September 2016 ein verschärftes Sparprogramm vorgestellt: 1,2 Milliarden Franken will das Bahnunternehmen im Bundesbesitz per 2020 weniger ausgeben. Mit dem ehrgeizigen Ziel verknüpfen die Verantwortlichen auch den Abbau von 1400 Stellen. Dieser Einschnitt soll vorwiegend über die natürliche Fluktuation und Pensionierungen erfolgen. Kündigungen sind ebenfalls möglich, wie es während der Vorstellung von «RailFit20/30» in Bern hiess. Das Unternehmen will sich nach eigenen Angaben mit den Kürzungen gegen die wachsende Konkurrenz wie beispielsweise durch Fernbusse wappnen und langfristig wettbewerbsfähig bleiben. Zudem sollen die Billettpreise für die Reisenden stabil bleiben oder langfristig möglicherweise sinken.

Die öv-Tarife steigen durchschnittlich um 3 Prozent: Der Beschluss des Bundesrats von 2015, die Trassenpreise per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 um 100 Millionen Franken pro Jahr zu erhöhen, führt im öffentlichen Verkehr zu Preiserhöhungen von durchschnittlich 3 Prozent. Dies hat die öv-Branche beschlossen. Die Ausgestaltung der einzelnen Tarife erfolgt differenziert über das ganze Sortiment. Bei den Generalabonnements werden die Preise um durchschnittlich 4,2 Prozent und bei den Einzelbilletten um 2,5

Prozent erhöht. Die SBB wird zudem die Preise für die Fahrt durch den neuen Gotthard-Basistunnel nicht anheben.

Trotz der moderaten Tarifierhöhung ist das Bahnfahren immer noch deutlich billiger als Autofahren. Auf allen Strecken, die der Preisüberwacher analysiert hat, ist der Bahnpassagier auch mit dem vollen Billettpreis günstiger unterwegs. Bahnfahrer zahlen zwar ständig mehr, sind aber immer noch stark subventioniert. Der Preisüberwacher und mit ihm die Lobby des öffentlichen Verkehrs streichen jedoch hervor, dass die Benutzer des öffentlichen Verkehrs trotz Negativteuerung in den letzten Jahren stärker zur Kasse gebeten wurden als die Autofahrer. Der motorisierte Individualverkehr habe von sinkenden Benzinpreisen und tieferen Neuwagenpreisen profitiert.

Das Bahnsystem soll transparenter und kundenfreundlicher werden:

Der Bundesrat will das schweizerische Bahnsystem weiter stärken. Er hat dazu am 16. November 2016 die Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) zuhanden des Parlaments verabschiedet. OBI bringt mehr Transparenz, reduziert das Diskriminierungspotenzial, erhöht die Effizienz und trägt so zur langfristigen Verbesserung des heutigen Systems bei. Die Vorlage will zudem die Rechte der Passagiere stärken.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)

Mit der Eröffnung des **Gotthard-Basistunnels** am 1. Juni und dessen Inbetriebnahme am 11. Dezember 2016 ist die wichtigste Etappe im NEAT-Projekt abgeschlossen worden. Die Eröffnungsfeierlichkeiten des 57 Kilometer langen Bauwerks – dem längsten Eisenbahntunnel der Welt – wurden mit einer Grosszahl geladener Gäste begangen, unter anderen mit einem halben Dutzend Staats- und Regierungschefs aus den Nachbarstaaten und 300 Medienschaffenden aus rund 20 Ländern.

Am **Ceneri-Basistunnel** ist Ende Januar 2016 der letzte Durchschlag erfolgt, und die geologischen Risiken konnten bis Ende 2016 eliminiert werden. Die weiteren Arbeiten konzentrieren sich auf die Fertigstellung des Rohbaus, des Innenausbaus und den Einbau der Bahntechnik.

Die Neat und damit die Flachbahn durch die Schweizer Alpen wird im Dezember 2020 mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels vollendet. Damit kann die Fahrzeit im Personenverkehr zwischen Nord und Süd um bis zu einer Stunde verkürzt werden. Der Hauptdurchschlag an der 15,4 Kilometer langen Weströhre am Ceneri-Basistunnel ist am 21. Januar 2016 erfolgt.

Kosten: Die Projektkostenprognose des BAV für die Neat betrug per Ende 2016 17,65 Milliarden Franken (ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Dies entspricht einer Senkung um 250 Millionen Franken innert Jahresfrist. Damit muss voraussichtlich der vom Parlament bewilligte reale Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken, der seit 16. September 2008 in Kraft ist, nicht vollständig ausgeschöpft werden. Die Kostensteigerung seit 1998 für alle Neat-Werke zusammen beträgt gut 5 Milliarden Franken oder 30 Prozent. Diese ist zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen.

Berücksichtigt man die Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen, werden sich die NEAT-Gesamtkosten auf rund 22,6 Milliarden Franken belaufen. 1998 wurden die NEAT-Kosten noch auf 12,8 Milliarden Franken prognostiziert. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) beziffern sich die Kostensteigerungen somit nach aktuellem Kenntnisstand auf 80 Prozent.

Seit längerem ist allerdings klar, dass sich selbst bei einer optimistischen Verkehrs- und Preisentwicklung nur ein kleiner Teil der NEAT-Investitionen amortisieren lässt. Gemäss einer Studie von Ecoplan und Infras aus dem Jahr 2011 werden die Betriebs- und Unterhaltskosten lediglich anfänglich gedeckt. Mit zunehmendem Alter der NEAT-Anlagen und entsprechend steigenden Unterhalts- und Erneuerungskosten werde die Rechnung kippen und langfristig ein Defizit von rund 200 Millionen Franken pro Jahr resultieren. Der ehemalige Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundesrat Adolf Ogi, hatte, als er 1992 die erste NEAT-Vorlage erfolgreich durch die Volksabstimmung brachte, noch mit der Erwartung eines rentablen Bahnbetriebs geworben.

Für den Bau des **Vier-Meter-Korridors auf der Eisenbahn-Basislinie** am Gotthard hatte das Bundesparlament einen Kredit von knapp einer Milliarde Franken gutgeheissen. Das entsprechende Gesetz aus dem Jahr 2014 sieht vor, dass die Strecke Basel bis an die Grenze Italiens im Jahr 2020 mit Sattelauffliegern von bis zu 2,6 Metern Breite und einer Eckhöhe von 4 Metern befahrbar ist. Dazu müssen rund 150 Tunnel angepasst werden. Die grösste Einzelmassnahme betrifft den Neubau eines Tunnels parallel zum bestehenden Bözberg-tunnel. Ausserdem wird die Schweiz für Massnahmen auf der Luino-Strecke in Italien der italienischen Infrastrukturbetreiberin Rete Ferroviaria Italiana 120 Millionen Euro überweisen.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)

Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) investiert der Bund bis Ende 2020 1'090 Millionen Franken (Preisstand 2003) in das Eisenbahnnetz. Damit sollen die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt werden.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Auf den 1. Januar 2016 wurde der bisherige befristete Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) durch den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) abgelöst. Volk und Stände hatten am 9. Februar 2014 die Vorlage betreffend «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) gutgeheissen. Der BIF verfügt nebst den Anteilen an den Erträgen aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mehrwertsteuer und der Mineralölsteuer gegenüber dem bisherigen FinöV-Fonds über zusätzliche Finanzquellen, nämlich Beiträge von Bund und Kantonen und die Plafonierung des Pendlerabzugs in der Bundessteuer. Ausserdem wird der BIF durch die Erhöhung der Trassenpreise entlastet. Der Bahninfrastrukturfonds finanziert nicht nur Grossprojekte wie die NEAT, sondern die gesamte Bahninfrastruktur inklusive deren Betrieb und Substanzerhalt.

Der Bundesrat beantragte am 18. Mai 2016 dem Parlament für die Finanzierung der Bahninfrastruktur in den Jahren 2017 bis 2020 insgesamt 13,2 Milliarden Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds. Den Betreibern der Bahnen stehen dadurch fast 2,4 Milliarden Franken mehr zur Verfügung als mit dem bisherigen Zahlungsrahmen. Damit soll sowohl den gestiegenen Kosten des Substanzerhalts als auch dem höheren Verkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr Rechnung getragen werden. Über die Hälfte des Betrags geht an die SBB, die Privatbahnen erhalten rund 4,9 Milliarden Franken. 500 Millionen werden für allfällige Naturkatastrophen zurückgestellt.

Der Ständerat hat den entsprechenden Rahmenkredit in der Herbst-Session gutgeheissen, der Nationalrat in der Winter-Session.

Grundversorgung in der Verfassung

Die Eidgenössische Volksinitiative «Pro Service public» ist nach anfänglich starker Zustimmung am 5. Juni 2016 klar gescheitert. Der Ja-Stimmenanteil betrug gesamtschweizerisch lediglich 32,4 Prozent.

Die Initiative stand unter dem Motto «Service statt Profit im öffentlichen Dienst». Konkret forderten die Initianten, dass der Bund und die bundesnahen Betriebe wie Post, Swisscom, Schweizerische Bundesbahnen (SBB) im Bereich des Service public nicht mehr nach Gewinn streben. Fallen dennoch Gewinne an, dürften diese nicht mehr als Dividenden ausgeschüttet werden, sondern müssten im Unternehmen reinvestiert werden. Auch die Quersubventionierung anderer «Verwaltungsbereiche» sollte verboten werden. Zudem dürften künftig die maximalen Löhne der Angestellten der bundesnahen Unternehmen nicht mehr über jenen der Bundesverwaltung liegen.

Agglomerationsverkehr

Gemäss Infrastrukturfondsgesetz (Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) beteiligt sich der Bund mit sechs Milliarden Franken an der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen.

Nach der Genehmigung der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme von Kantonen und Städten durch die Eidg. Räte im Jahr 2014 mit einem Kostenvolumen zulasten des Infrastrukturfonds des Bundes von rund 1,7 Milliarden Franken verblieb von den ursprünglich vorgesehenen sechs Milliarden Franken bloss noch eine Reserve von rund 230 Millionen Franken. Das bedeutet, dass das Total von sechs Milliarden Franken bereits nach zehn statt – wie ursprünglich geplant – 20 Jahren praktisch komplett aufgebraucht ist. Nicht zuletzt deshalb wollte der Bundesrat den Infrastrukturfonds in den neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) überführen.

52

Obwohl die in den Agglomerationsprogrammen bereits umgesetzten beziehungsweise vorgeschlagenen Projekte zu 30 bis 50 Prozent durch Strassengelder finanziert werden, kommt bisher bloss ein Bruchteil der entsprechenden finanziellen Mittel auch tatsächlich dem motorisierten Individualverkehr zugute. Darin liegt der Grund, weshalb **strassenschweiz** in der Bundesvor-

-lage über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eine Neuformulierung der Bedingungen für Beiträge aus dem NAF zugunsten von Agglomerationsprojekten vorgeschlagen hatte (Art. 17d Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe): Die Mitfinanzierung von strassengebundenen öV-, von Tram- und Metrobahnen soll zu Entlastungen des Strassennetzes in Agglomerationen und insbesondere aber zur Kapazitätsverbesserung des Agglomerationsverkehrs auf den Strassen führen; eine Forderung, die sich in der NAF-Debatte der eidgenössischen Räte leider nicht durchsetzen liess. (Vgl. auch das Kapitel Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF; hiernach)

Mit 50,7 Prozent der Stimmenden hat am 5. Juni 2016 der Kanton Tessin äusserst knapp der Einführung einer Parkplatzabgabe zugestimmt, die für Firmen und Einkaufszentren mit mehr als 50 Parkplätzen gelten wird. Der Obolus soll zwischen 1 Franken und 3 Franken 50 pro Parkfeld und Tag betragen. So dürften jährlich 18 Millionen Franken zusammenkommen; sie sollen dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienen und die gebeutelten Kantonsfinanzen entlasten.

Ebenfalls nur sehr knapp sprach sich am 25. September 2016 das rot-grüne Zürich dafür aus, die Gebühren für das Parkieren in innerstädtischen Gebieten zu verteuern. Nur gerade 51,6 Prozent der Stimmenden und lediglich 4 der 9 städtischen Wahlkreise sagten Ja. Die Kompromissvorlage aus dem Gemeinderat, über die abgestimmt wurde, sieht zum einen die Erhöhung der Gebühren vor (1 Franken statt 50 Rappen für eine halbe Stunde, 7 Franken 50 statt 5 Franken für zwei Stunden), zum andern eine Ausweitung der Hochtarifgebiete. Ein Komitee, dem die SVP, die City-Vereinigung und der TCS angehörten, hatte das Referendum gegen die Gebührenerhöhung ergriffen.

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiestrategie 2050

Mit dem Entscheid vom 25. Mai 2011 hat der Bundesrat für die Schweiz den mittelfristigen Ausstieg aus der Kernenergie eingeläutet. Die bestehenden Kernkraftwerke sollen am Ende ihrer sicherheitstechnischen Betriebszeit vom Netz genommen werden. Es werden keine neuen Kernkraftwerke gebaut. Die Energiestrategie soll neu ausgerichtet werden, wobei der Bundesrat eine saubere, sichere, weitgehend autonome und wirtschaftliche Stromversorgung anpeilt. Dabei sollen die heutigen Klimaziele weiterverfolgt und eine allfällige zusätzliche fossile Stromproduktion auf ein absolutes Minimum reduziert werden.

Der Bundesrat hat am 4. September 2013 die Botschaft zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 verabschiedet. Es umfasst die Totalrevision des Energiegesetzes (EnG) sowie die punktuellen Änderungen des CO₂-Gesetzes (Absenkungspfad der CO₂-Emissionen, CO₂-Abgabe), des Raumplanungsgesetzes, des Kernenergiegesetzes, des Elektrizitätsgesetzes usw. als indirekten Gegenvorschlag zur Atomausstiegsinitiative (Volksinitiative «für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie»). Im Verkehrsbereich sollen die Emissionsvorschriften für neue Personen- und Lieferwagen von der Europäischen Union (EU) übernommen werden. Die Vorgabe bis ins Jahr 2020 beträgt durchschnittlich 95 Gramm (PW) und 147 Gramm (Lieferwagen) CO₂ (Kohlendioxid) pro Kilometer.

Nach dreijähriger Beratung haben die Eidgenössischen Räte im September 2016 das erste Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 unter Dach und Fach gebracht. Laut dem Bundesamt für Energie hat das Parlament rund 80 Prozent der ursprünglichen Vorlage des Bundesrats übernommen. Die Vorlage soll am 21. Mai 2017 zur Abstimmung kommen, nachdem das Referendum gegen das Energiegesetz vom 30. September 2016 zustande gekommen war.

Mit dem zweiten Massnahmenpaket der neuen Klima- und Energiepolitik soll ab 2021 der Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem (KELS = Klima- und Energielenkungssystem) stattfinden. Der Bundesrat hat die Botschaft zur zweiten Etappe der Energiestrategie 2050 am 28. Oktober 2015 verabschiedet. Grundlage für diese zweite Etappe der Energiestrategie 2050 bildet ein Verfassungsartikel über Klima- und Stromabgaben sowie Übergangsbestimmungen, mit denen der schrittweise Abbau der bestehenden Fördermassnahmen und der Übergang zum Lenkungssystem näher geregelt werden. Lenkungsabgaben sollen einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die Treibhausgasemissionen vermindert werden und die Energie sparsam und effizient genutzt wird.

Beim Benzin gehen die Modelle von einer Belastung bis zu 26 Rappen pro Liter aus. Der Bundesrat beabsichtigt jedoch, die Treibstoffe in einer ersten Phase (bis spätestens 2030) nicht der Lenkungsabgabe zu unterstellen. Dies vor dem Hintergrund, dass in der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) bereits eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um sechs Rappen pro Liter vorgesehen ist.

Mit diesen Massnahmen wendet sich die Schweiz ab von der bisherigen, bewährten Politik der technischen Vorgaben zur Emissionsbegrenzung und wechselt zu einer dirigistischen und planwirtschaftlich geprägten Energie- und Klimapolitik hin. Diesen Kurswechsel kann **strasseschweiz** nicht unterstützen.

Im Februar 2016 hat die nationalrätliche Energiekommission (UREK) den bundesrätlichen Entwurf zur zweiten Etappe der Energiestrategie geprüft. Sie kritisierte, die Angaben über die Ausgestaltung eines Klima- und Energielenkungssystems seien zu allgemein gehalten. Die Beratungen wurden bis nach dem Abschluss der Vorlage zur ersten Etappe der Energiestrategie ausgesetzt.

Energieverbrauch

Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Prozent auf 838'360 Terajoule (TJ) gestiegen. Ein wichtiger Grund dafür ist die im Vergleich zum Vorjahr kühlere Witterung. Trotz dieses leichten Anstiegs wurde – nach 2014 – der zweittiefste Endenergieverbrauch in den letzten 18 Jahren erreicht. Zum höheren Energieverbrauch haben auch die langfristigen Treiber des Energieverbrauchs beigetragen, die ausnahmslos angestiegen sind: Ständige Wohnbevölkerung (+1,1 %), Bruttoinlandprodukt (+0,9 %), Wohnungsbestand (Zunahme), Motorfahrzeugbestand (+1,8 %).

Der Treibstoffverbrauch insgesamt sank 2015 gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent. Der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich ungebrochen fort: Der Absatz von Dieselöl sank moderat um 1 Prozent, der Benzinverbrauch jedoch deutlich um 7 Prozent. Mit ein Grund für den deutlichen Rückgang des Diesel- und Benzinabsatzes ist der im Januar 2015 gesunkene Wechselkurs des Euros, der für einen Rückgang des Tanktourismus aus dem Ausland (Benzin) und zum Anstieg des Tanktourismus von Schweizern im benachbarten Ausland (Diesel) sorgte. Der Absatz von Flugtreibstoffen stieg um 3 Prozent. Der Verbrauch der biogenen Treibstoffe nahm wiederum deutlich zu (+137,9 %). Neben der Befreiung der biogenen Treibstoffe von der Mineralölsteuer wirkt sich auch deren Anrechnung als CO₂-Kompensationsmassnahme verbrauchssteigernd aus.

Aufgrund der kontinuierlich verbesserten Treibstoffeffizienz neuer Motoren und der Tendenz hin zum Kauf weniger leistungsstarker Personenwagen ist der Treibstoffabsatz (ohne Flugpetrol) seit dem Jahr 2009 rückläufig und zwar jährlich um durchschnittlich 0,9 Prozent. Insbesondere beim Autobenzin ist der Absatz seit der Jahrtausendwende markant rückläufig, während umgekehrt beim Dieselöl ein Wachstum zu verzeichnen ist. Dies ist einerseits eine Folge des Aufschwungs der Dieselschifftechnologie in Personenwagen, andererseits aber auch eine Folge der Veränderungen beim Wechselkurs, welcher beim Absatz von Benzin und teilweise auch von Diesel in den Schweizer Grenzregionen massive Absatzeinbussen bewirkte. (Vgl. dazu Kapitel *Schweizerischer Mineralölabsatz*, wo auch die Absatzzahlen 2016 aufgeführt sind; hiernach und Tabelle 12 A; Anhang)

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der im Jahr 2015 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW) hat 5,84 Liter Benzinäquivalent (LBÄ) pro 100 Kilometer (km) betragen. Gegenüber 2014 (6,11 LBÄ/100 km) entspricht dies einer Abnahme um 4,4 Prozent. Insbesondere die technische Effizienz der

Neuwagen hat sich weiter verbessert: Der Verbrauch pro 1'000 kg Fahrzeuggewicht ist um 6,0 Prozent gesunken und betrug 2015 noch 3,81 LBÄ/100 km.

Beim Leergewicht ist indes ein Anstieg um 1'532 kg zu verzeichnen (2014: 1'507 kg). Der durchschnittliche Hubraum nahm 2015 um –1,5 Prozent auf neu 1'783 Kubikzentimeter ab. Der Anteil an ganz oder teils elektrisch betriebenen Autos lag 2015 bei 1,9 Prozent aller Neuzulassungen (2014: 0,9 %). Auch der Anteil Diesel-Fahrzeuge stieg leicht an und beträgt neu 39,3 Prozent (2014: 37,2 %).

Energiesparmassnahmen

Mit dem **Programm EnergieSchweiz** will der Bund durch Information und Sensibilisierung das energiebewusste Verhalten fördern sowie die Bevölkerung dazu bringen, von Benzin- und Stromfressern auf sparsame Haushaltsgeräte oder verbrauchsarme Fahrzeuge umzusatteln, und zwar freiwillig. EnergieSchweiz ist integraler Bestandteil des ersten Massnahmepaketes zur Umsetzung der Energiestrategie 2050, indem sämtliche unterstützenden Massnahmen künftig unter dessen Dach umgesetzt werden.

Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge: Die Energieetikette für Personenwagen wird jährlich auf den 1. August aktualisiert. Das UVEK hat die Energieeffizienzkategorien der Energieetikette für neue Personenwagen turnusgemäss verschärft und per 1. August mit einer Übergangsfrist bis 31. Dezember dem neuesten Stand der Technik angepasst, da sonst der Anteil an Fahrzeugen in der besten Effizienzklasse A ständig zunehmen würde. Durch verbesserte Motoren sind der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Neuwagen stetig gesunken. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss für die Neuwagen-Modelle in der Schweiz liegt für die Periode Juni 2015 bis Mai 2016 bei 134 g CO₂/km. Seit diesem Jahr müssen bei allen Treibstoffarten die CO₂-Emissionen aus der Treibstoffbereitstellung angegeben werden. Bisher wurden lediglich die CO₂-Emissionen aus der Stromherstellung auf der Etiketle aufgeführt.

Erste Wasserstofftankstelle der Schweiz für Personenwagen: Auf ihrem Campus in Dübendorf hat die Empa Anfang Oktober 2016 die erste Wasserstofftankstelle der Schweiz für Personenwagen mit einem Fülldruck von 700 bar in Betrieb genommen. Reiner Wasserstoff stand bis anhin mit einem Fülldruck von 350 bar zur Verfügung. Dieser Druck eignet sich in erster Linie für die Betankung von Nutzfahrzeugen, die über grosse Tanks verfügen. Mit der nun neu aufgebauten 700 bar-Zapfsäule für Wasserstoff reagiert die Empa auf die Bedürfnisse von Brennstoffzellen-Personenfahrzeugen: kompakte Tanks, möglichst grosse Reichweite und eine schnelle Betankung. Personenwagen mit Wasserstoffantrieb lassen sich damit innerhalb von 2 bis 3 Minuten betanken und haben bei vollem Tank eine Reichweite von bis zu 600 km. Die Tankstelle ist Teil des Mobilitätsdemonstrators «move» und wird für verschiedene Projektfahrzeuge der Empa sowie für Wasserstofffahrzeuge von privaten Besitzern genutzt.

Umwelt

Schadstoff-Immissionen

Der neueste Bericht des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL) 2015 zeigt, dass zwar in den letzten Jahren bedeutende Verbesserungen bezüglich SO_2 , CO und Schwermetallen erzielt werden konnten, aber die Belastung mit Feinstaub, Ozon, NO_2 sowie kanzerogenen Luftschadstoffen aus gesundheitlicher Sicht teilweise oder insgesamt weiterhin zu hoch ist.

Die Luftbelastung des Jahres 2015 kann wie folgt charakterisiert werden: Die Mehrzahl der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt werden heute eingehalten. Trotzdem ist das gesetzlich verankerte Ziel einer sauberen Luft noch nicht erreicht. Bei den Schadstoffen Ozon, lungengängiger Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid wurden die Immissionsgrenzwerte teilweise überschritten. An den NABEL-Stationen werden die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Staubbiederschlag und die Schwermetalle hingegen eingehalten. Die Entwicklung der Luftbelastung in den letzten 25 Jahren zeigt eine deutliche Verbesserung.

Klimaveränderung

Am 1. Januar 2013 begann die zweite Verpflichtungsperiode des bis 2020 verlängerten Kyoto-Protokolls, welchem sich die 27 EU-Staaten und zehn weitere Industrieländer – darunter Australien, Norwegen und die Schweiz – angeschlossen hatten. Da sich die grossen Emittenten von Treibhausgasen wie China, die USA und Indien entweder bereits zuvor nicht zu Emissionsreduktionen verpflichtet oder sich wie Russland, Japan und Kanada der Verlängerung des Kyoto-Protokolls nicht anschlossen hatten, deckt die aktuelle Vereinbarung nur noch rund 12 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen ab.

In der Schweiz werden die Anstrengungen zur Treibhausgasreduktion im Rahmen der zweiten Verpflichtungsperiode (2013–2020) unter dem Kyoto-Protokoll weitergeführt. Bis ins Jahr 2020 sollen die Emissionen gegenüber 1990 um 20 Prozent gesenkt werden. Dieses Ziel haben Nationalrat und Ständerat 2015 mit einem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über die Klimaänderungen, die sogenannten «Änderungen von Doha», genehmigt.

Vertreterinnen und Vertreter aus 195 Ländern hatten Ende 2015 an der 21. Klimakonferenz in Paris nach jahrelangen, schwierigen Verhandlungen ein für alle Staaten rechtlich bindendes Abkommen verabschiedet. Im Mittelpunkt des Paris-Abkommens steht das Ziel, die durch Treibhausgase verursachte Erderwärmung auf klar unter 2 Grad zu begrenzen. Die Bemühungen, den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen, sollten zudem fortgesetzt werden. Laut Vertragstext soll der Ausstoss von Treibhausgas möglichst bald sinken. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts sollen dann nicht mehr Treibhausgase ausgestossen werden als anderweitig, etwa von Wäldern, aufgenommen werden können. Es fehlen allerdings verbindliche Emissionsreduktionsziele und Sanktionsmechanismen.

Die mit dem Abkommen von Paris verabschiedeten Ziele implizieren langfristig eine vollständige Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft. Das bedeutet eine kontinuierliche Abkehr vom Verbrauch fossiler Energieträger (z.B. Kohle, Öl und Gas), welche heute die weltweite Energieproduktion dominieren. Gleichzeitig braucht es einen Aufschwung der erneuerbaren Energien und stärkere Investitionen in die Energieeffizienz.

Der Bundesrat hat dem Pariser Klimaschutz-Abkommen zugestimmt und dieses am 22. April in New York unterzeichnet. Es wurde am 4. November 2016 in Kraft gesetzt. Die Botschaft zur Ratifikation des Abkommens wurde am 21. Dezember 2016 aufgelegt. Genehmigt das Parlament das Abkommen, bestätigt die Schweiz beim UNO-Klimasekretariat, dass sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent unter das Niveau von 1990 senken will.

Für die Umsetzung des Pariser Abkommens ist in der Schweiz eine Revision des CO₂-Gesetzes nötig. Der Bundesrat hat dazu vorerst die groben Linien vorgezeichnet. 30 Prozent der Reduktionen will er bis 2030 durch Massnahmen im Inland erzielen. Die restlichen 20 Prozent könnten via Emissionshandel durch eine Verminderung von Emissionen im Ausland erbracht werden. Für den Verkehrsbereich ist vorgesehen, dass die Treibstoffimporteure weiter in der Pflicht sein werden, einen Teil der Verkehrsemissionen mit Massnahmen im In- und neu auch im Ausland zu kompensieren. Ausserdem sollen die Vorschriften zur Verminderung der Treibhausgasemissionen bei Personenkraftwagen im Einklang mit der EU weitergeführt werden. Die Vernehmlassung zum Revisionsentwurf des CO₂-Gesetzes dauerte bis Ende November 2016. Die Botschaft wird im zweiten Halbjahr 2017 an das Parlament überwiesen.

Für **strassenschweiz** steht die weitere Nutzung des technischen Potenzials zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen (im Einklang mit den Zielen und marktwirtschaftlichen Massnahmen der EU) weiterhin im Vordergrund, während die Lenkungsabgaben abgelehnt werden. In diesem Sinne hat es **strassenschweiz** begrüsst, dass der Bundesrat mit der Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der unmittelbaren Betroffenheit der Motorfahrzeuge und des Motorfahrzeugverkehrs diesen grundsätzlichen Vorstellungen über die Ausgestaltung der Klimapolitik gerecht wird und mit der aktuellen Revisionsvorlage insbesondere auf eine CO₂-Abgabe zulasten der Konsumenten verzichtet. Sowohl die Vorgaben an die Neuwagen hinsichtlich ihres Verbrauchs- und Emissionsverhaltens als auch die Regelung über den Emissionshandel und zur CO₂-Kompensation bei den Treibstoffen entsprechen unseren grundsätzlichen Vorstellungen zur Vorgehensweise, auch wenn wir bei der konkreten Ausgestaltung dieser Massnahmen wichtige Korrekturen anbringen mussten.

Die Schweiz ist vom Klimawandel mit Gletscherschwund, Unwetter und Hitzewellen besonders betroffen – das ist das Fazit des Berichts «Brennpunkt Klima Schweiz», den die Akademie der Naturwissenschaften Anfang November 2016 vorgestellt hat. Deren Forum für Klima und globale Umweltveränderungen (ProClim) hat mit 75 Klimaforschern und -experten sowie 40 Gutachtern versucht den aktuellen Wissensstand zum Klimawandel in der Schweiz zusammenzutragen. So dürfte bis Ende des Jahrhunderts der grösste Teil der Gletscher in der Schweiz wegschmelzen. Im Hochgebirge entstehen stattdessen neue Landschaften von Fels, Schutt, spärlicher Vegetation und vielen, meist

kleinen Seen. Die Fichte, der wichtigste Baum der Holzwirtschaft, droht aus den Wäldern des Mittellands zu verschwinden. Vor erheblichen Problemen stehe besonders der Wintertourismus.

459 Frauen im AHV-Alter haben am 25. Oktober 2016 die erste Schweizer Klimaklage eingereicht. Darin klagen die Seniorinnen den Bund an, weil nicht nur die aktuelle, sondern auch die geplante Klimagesetzgebung ihr verfassungsmässiges Grundrecht auf Leben und Gesundheit verletze. Gemäss dem Verein KlimaSeniorinnen verletzt die Klimapolitik des Bundes Artikel 10 der Bundesverfassung, der das Recht auf körperliche Unversehrtheit festschreibt.

Reduktion der CO₂-Emissionen

CO₂-Gesetz 2011: Das CO₂-Gesetz 2011 will die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 senken, und zwar ausschliesslich durch Inlandmassnahmen. Damit hat sich die Schweiz klimapolitisch selber unter erheblichen Erwartungsdruck gesetzt. Aufgrund der bisherigen Ergebnisse der Reduktionsbestrebungen ist davon auszugehen, dass die Schweiz diese Ziele deutlich verfehlen wird und die Ziellücke in die nächste Periode 2021 bis 2030 transferieren muss.

Damit das CO₂-Ziel erreicht werden kann, hat der Gesetzgeber im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs zusammenfassend die beiden folgenden Massnahmen beschlossen:

- Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss neu in Verkehr gesetzter Personenwagen muss bis 2015 auf 130 g/km reduziert werden. Andernfalls gewärtigen die Automobilimporteure erhebliche Sanktionen, deren Ertrag in den Infrastrukturfonds zur Finanzierung von Engpassbeseitigungen auf Autobahnen und in Agglomerationen fliessen würde. Diese Massnahme trat Mitte 2012 in Kraft.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen lagen 2015 mit 135 g CO₂ pro Kilometer um 4,9 Prozent tiefer als im Vorjahr (142 g CO₂/km); bei Benzinfahrzeugen auf 136 g CO₂/km (2014: 142 g/km) und bei Dieselfahrzeugen auf 139 g CO₂/km (2014: 146 g/km). Das Gesamtflottenziel von 130 g CO₂/km wurde damit im Durchschnitt um 5 Gramm überschritten. Trotzdem konnten die meisten Importeure ihre spezifischen Zielvorgaben erreichen. Dies aufgrund der verschiedenen Vollzugsmodalitäten wie der gewichtsabhängigen Berechnung der Zielvorgabe und Spezialzielwerten für einzelne Marken. Zudem erleichterten die Einführungsbestimmungen des Phasing-in und der Supercredits die Erreichung der Zielvorgaben vorübergehend. Das Total der Sanktionen belief sich auf 12,6 Millionen Franken. Der Nettoertrag aus dem Vollzugsjahr 2015 wird dem Infrastrukturfonds zugewiesen.

- Anstelle des bisherigen freiwilligen Klimarappens wurde die Erdölimportbranche zur teilweisen Kompensation der CO₂-Emissionen aus dem Verbrauch der Treibstoffe verpflichtet. Zur Finanzierung von Emissionszertifikaten kann auf Benzin und Diesel ein Kompensations-Aufschlag von maximal fünf Rappen pro Liter erhoben werden.

Anfang Juli 2013 hatte die von der Erdöl-Vereinigung (EV) gegründete Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) ihre Tätigkeit aufge-

nommen. KliK finanziert, unterstützt, plant und realisiert in der Schweiz Projekte, die den Ausstoss von Treibhausgasen reduzieren. Als Kompensationsgesellschaft nimmt KliK den Inverkehrbringenden von fossilen Treibstoffen die im revidierten CO₂-Gesetz verankerte Pflicht ab, einen Teil der bei der Treibstoffnutzung entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die Stiftung KliK finanziert sich über eine Abgabe auf alle Benzin- und Dieselloimporte in der Höhe von durchschnittlich aktuell 1,5 Rappen pro Liter. In den Jahren 2013 bis 2020 stehen der Stiftung KliK rund eine Milliarde Franken für die Finanzierung von Klimaschutzprojekten in der Schweiz gemäss den Vorschriften des CO₂-Gesetzes zur Verfügung.

Das Parlament der Europäischen Union (EU) hat im Februar 2014 eine Verschärfung der Klimaschutzvorgaben für Personenwagen verabschiedet. Demzufolge beträgt die künftige Obergrenze für den Ausstoss von CO₂ durchschnittlich 95 Gramm pro Kilometer; sie wird in zwei Schritten eingeführt: Ab 2020 müssen 95 Prozent der Neuwagenflotte das Ziel erreichen, ab 2021 dann volle hundert Prozent. In den drei Jahren von 2020 bis 2022 werden zudem besonders emissionsarme PW wie z.B. Elektrofahrzeuge bei der Berechnung des Flottendurchschnitts stärker gewichtet als die übrigen Autos («Supercredits»). Geplant ist ferner, zur Ermittlung des Verbrauchs, möglichst rasch auf den neuen, realistischeren UNO-Testzyklus WLTP überzugehen.

Im Rahmen des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 ist in der Schweiz die Anpassung des Zielwerts für Personenwagen analog der EU auf 95 g CO₂/km sowie die Einführung eines neuen Zielwerts von 147 g CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper vorgesehen. Nach dreijähriger Beratung haben die Eidgenössischen Räte im September 2016 die entsprechenden Gesetzesanpassungen verabschiedet. Die Vorlage soll am 21. Mai 2017 zur Abstimmung kommen, nachdem das Referendum gegen das Energiegesetz vom 30. September 2016 zustande gekommen war.

Bereits heute ist absehbar, dass die Anstrengungen zur schärferen CO₂-Emissionsreduktion in Zukunft unvermindert andauern werden. Bis 2050 sollen gemäss Bundesrat die CO₂-Emissionen um bis zu 85 Prozent reduziert werden. Von ähnlichen Grössenordnungen geht die EU-Kommission aus. Laut dem Weissbuch zur Verkehrspolitik soll der Mobilitätssektor seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 60 Prozent reduzieren.

CO₂-Statistik

Jahr	Total		Brennstoffe		Treibstoffe	
	(in Mio. t CO ₂)	index.	(in Mio. t CO ₂)	index.	(in Mio. t CO ₂)	index.
1990	38,86	100,0	23,41	100,0	15,45	100,0
1995	37,81	97,3	22,70	97,0	15,11	97,8
2000	39,30	101,1	22,45	95,9	16,85	109,0
2005	38,97	100,3	22,07	94,3	16,90	109,3
2010	37,51	96,5	20,09	85,8	17,42	112,7
2014	35,54	91,5	18,39	78,6	17,15	111,0
2015	34,29	88,2	17,87	74,6	16,42	106,3

(Quelle: BAFU)

Die CO₂-Statistik für das Jahr 2015 weist witterungsbereinigt weiterhin abnehmende Emissionen aus. Trotz zunehmender Verkehrsleistung weisen die Emissionen aus Treibstoffen eine markante Abnahme im Vergleich zum Vorjahr aus. Der beobachtete abrupte Rückgang der Emissionen ist zu einem überwiegenden Anteil der Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Nationalbank und den dadurch verursachten Veränderungen des Tanktourismus zuzuschreiben (Einbruch des Tanktourismus aus dem Ausland beim Benzin und Zunahme des Tanktourismus von Schweizern im benachbarten Ausland beim Diesel). Obwohl die Verwendung von biogenen Treibstoffen gegenüber dem Vorjahr markant zunahm, bleibt der Effekt auf die gesamten Verkehrsemissionen nach wie vor gering, da ihr Anteil am gesamten Treibstoffverbrauch im Jahr 2015 nur knapp 1 Prozent betrug.

Verglichen mit 1990 lagen die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen im Jahr 2015 um 6,3 Prozent höher bei 16,4 Millionen Tonnen. Bei den Emissionen aus Brennstoffen betrug der Rückgang gegenüber dem Vorjahr 2,8 Prozent. Ohne Witterungsbereinigung sind sie hingegen um 5 Prozent gestiegen. Gegenüber 1990 lagen diese Emissionen um 23,6 Prozent tiefer.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Reduktion der Schadstoffemissionen: Auf Bundesebene existieren Vorschriften über den Schadstoff-Ausstoss von Feuerungen, industriellen Anlagen, Motorfahrzeugen sowie Baumaschinen, und solche über die Qualität von Brenn- und Heizstoffen. Um den Schadstoffausstoss beim Strassenverkehr zu vermindern, passt der Bund die Vorschriften über Abgase und Treibstoffqualität laufend dem Stand der Technik an. Auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie die Raumplanung bilden Bestandteile der Bundesmassnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.

Ab September 2017 müssen neue Automodelle neue Abgastests bestehen, bevor sie in der EU auf den Markt gebracht werden können. Das EU-Parlament hat im Februar 2016 einen entsprechenden Vorschlag der EU-Kommission gebilligt. Konkret geht es darum, zur Ermittlung insbesondere des Ausstosses von

Stickoxiden (NO_x) in Ergänzung zu den bisherigen, auf einem Prüfstand durchgeführten Labortests, eine Prüfung im praktischen Fahrbetrieb auf der Strasse (Real Driving Emission, RDE) einzuführen. Nach den neuen Vorgaben darf der Stickoxid-Ausstoss neuer Personenwagen unter realen Fahrbedingungen ab September 2017 maximal das 2,1-Fache des gesetzlich vorgeschriebenen Laborwerts von 80 mg/km erreichen (Konformitätsfaktor).

Ab dem Jahr 2020 müssen neue Fahrzeugtypen die Prüfstandgrenzwerte eins zu eins auf der Strasse einhalten. Zulässig ist dann nur noch der Aufschlag für die Messungenauigkeit von 0,5. Diese Anforderungen sind sehr ehrgeizig. Im Vergleich zum heutigen Bestand bedeutet das eine Schadstoffsenkung von 78 Prozent.

Die Förderung umweltschonender Treibstoffe durch den Bund muss haushaltsneutral erfolgen. Seit dem 1. Juli 2008 sind biogene Treibstoffe von der Mineralölsteuer befreit, sofern sie ökologische und soziale Mindestanforderungen erfüllen. Erd- und Flüssiggase werden seither steuerlich um 40 Rappen je Liter begünstigt. Die aus den Steuererleichterungen resultierenden Ausfälle müssen durch eine höhere Besteuerung des Benzins kompensiert werden.

Das Parlament hatte im Rahmen der parlamentarischen Initiative «Agrotreibstoffe. Indirekte Auswirkungen berücksichtigen» (09.499) die Anforderungen für die Gewährung der Steuererleichterung für biogene Treibstoffe angepasst. Sie werden neu auf Gesetzesstufe geregelt. Im Bereich der Biodiversität wurden die Anforderungen mit jenen der EU harmonisiert. Darüber hinaus wurde ein Kriterium eingeführt, wonach der Anbau der Rohstoffe auf Flächen erfolgen muss, die rechtmässig erworben wurden. Bei Treibstoffen aus biogenen Abfallstoffen wird, mit Ausnahme der sozialen Anforderungen, davon ausgegangen, dass diese die angepassten Anforderungen erfüllen. Der Bundesrat hat am 4. Mai 2016 die Mineralölsteuerverordnung an die neuen gesetzlichen Bestimmungen angepasst und die vom Parlament beschlossenen Änderungen des Mineralölsteuergesetzes sowie des Umweltschutzgesetzes vom 21. März 2014 auf den 1. August 2016 in Kraft gesetzt.

Am 25. September 2016 ist die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» wuchtig abgelehnt worden. 63,6 Prozent der Stimmenden legten zu dem Begehren der Grünen Partei der Schweiz (GPS) ein Nein ein. Das Volksbegehren verlangte von Bund, Kantonen und Gemeinden, eine nachhaltige und die natürlichen Ressourcen schonende Wirtschaft anzustreben. Geschehen sollte dies mit geschlossenen Kreisläufen: Abfälle sollten als Rohstoffe weiterverwendet werden. Freiwillige Massnahmen sollten zwar Vorrang haben. Vorschriften wurden aber nicht ausgeschlossen. Der Verfassungsartikel hatte vorgeschrieben, dass der Bund lang- und mittelfristige Ziele anstreben muss, damit bis ins Jahr 2050 der «ökologische Fussabdruck» der Schweiz «eine Erde» nicht mehr überschritten würde. Der Bund sollte unter anderem die Möglichkeit einer ökologischen Ausgestaltung des Steuersystems erhalten.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Der Weltautomobilmarkt ist, abgesehen von den Krisenjahren 2008/2009, kontinuierlich auf Wachstumskurs. 2016 legte er laut den Angaben des Weltautomobilverbands OICA um knapp 5 Prozent auf 93,9 Millionen Kraftfahrzeuge zu. In dieser Zahl sind Personenwagen, Nutzfahrzeuge und Busse zusammengefasst. Entsprechend entwickelte sich auch die Automobilproduktion.

Der US-Markt für Light Vehicles (Personenwagen und Light Trucks) erreichte 2016 einen neuen Rekordwert von 17,5 Millionen Fahrzeugen (+0,4%). Dabei wurden mit fast 10,6 Millionen Einheiten gut 7 Prozent mehr Light Trucks verkauft als im Vorjahr. Das Personenwagen-Segment hingegen musste einen Rückgang um rund 9 Prozent hinnehmen. Damit setzte sich der Trend zu Light Trucks fort. Rekordhohe Verkäufe verzeichnete die Branche auch in anderen Ländern, etwa in Grossbritannien und in China. Der chinesische Personenwagen-Absatz nahm um fast 18 Prozent auf 23,7 Millionen Einheiten zu.

In Westeuropa stiegen die Neuzulassungen 2016 um 6 Prozent auf 14,0 Millionen Personenwagen. Die Top-5-Märkte waren durchweg im Plus: Italien wuchs um 16 Prozent, Spanien um 11 Prozent, Frankreich und Deutschland jeweils um 5 Prozent, Grossbritannien um 2 Prozent. Abgesehen von den Niederlanden und der Schweiz verzeichneten alle 18 westeuropäischen Länder ein automobiles Wachstum. In den neuen EU-Ländern wurden 1,2 Millionen Personenwagen neu angemeldet (+16%).

Seit 2009 ist die Zahl der weltweit zugelassenen Fahrzeuge um 43 Prozent gestiegen: von gut 66 Millionen Autos auf rund 94 Millionen im Jahr 2016. Der Nafta-Raum wurde von der Krise 2008/2009 zwar hart getroffen, doch hat er sich davon sehr rasch und nachhaltig erholt. In Südamerika ist die Krise der letzten drei Jahre klar erkennbar. Europa hatte, verglichen mit dem Nafta-Raum, eine wesentlich längere Phase des Rückgangs. Erst ab 2014 gingen die Verkäufe wieder nach oben, dann aber recht steil. Asien hat – im Gegensatz zu Nafta und Europa – in den vergangenen zwölf Jahren eine kontinuierliche Wachstumsstory geschrieben, seinen Absatz mehr als verdoppelt und auch im Jahr 2016 deutlich zugelegt. Der afrikanische Automobilmarkt weist noch ein recht geringes Volumen auf und unterliegt entsprechend höheren Schwankungen.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

63

2016 wurden in der Schweiz 414'986 motorisierte Strassenfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt. Dies sind 2,9 Prozent weniger als 2015 (427'168 Fahrzeuge). Die stärksten Rückgänge waren bei den Kategorien der Landwirtschaftsfahrzeuge (-11,4%) und der Motorräder (48'175; -7,0%) festzustellen. Eine Zunahme der Neuzulassungen, und zwar um 3,6 Prozent, verzeichneten zwischen 2015 und 2016 einzig die Personentransportfahrzeuge (leichte und schwere Motorfahrzeuge, Gesellschaftswagen, Kleinbusse und Gelenkbusse).

Dies geht aus der Bestandesstatistik des Bundesamts für Statistik BFS per Stichtag 30. September hervor.

Die Personenwagen als wichtigste Fahrzeuggruppe registrierten 2016 ebenfalls einen Rückgang bei den Neuzulassungen, und zwar um 2,4 Prozent auf 319'331 Einheiten. Die Diesel- und Benzinfahrzeuge gingen im Vergleich zu 2015 leicht zurück (-1,8 % bzw. -3,7 %). Die dieselbetriebenen Wagen machten 2016 rund 39,3 Prozent der neu zugelassenen Personenwagen aus, leicht mehr als im Jahr zuvor (39,1 %). 2016 gab es zum ersten Mal mehr Neuzulassungen von Stationswagen (Kombis) als von Fahrzeugen des Karosserietyps Limousine (156'642 gegenüber 155'175).

Bei den Elektrofahrzeugen war gegenüber dem Vorjahr ein geringfügiges Wachstum von 1,2 Prozent auf insgesamt 3'525 Neuzulassungen festzustellen. Dagegen nahmen die Neuzulassungen von Hybridfahrzeugen (benzin-elektrisch oder diesel-elektrisch) um 20,5 Prozent zu. Allerdings blieb ihre Zahl im Vergleich zu benzin- oder dieselbetriebenen Fahrzeugen weiterhin überschaubar (insgesamt 10'587).

Betrachtet man die neuen PW nach Marken, so nahm Volkswagen (D) die Spitzenposition ein, gefolgt von BMW (D) und Mercedes (D). Die folgenden Ränge belegten Skoda (CZ) und Audi (D), und an sechster Stelle Renault (F).

Ein Schweizer Phänomen sind die Fahrzeuge mit Allradantrieb. Deren Anteil an allen neu zugelassenen Personenwagen betrug 2016 stolze 44,2 Prozent (141'004 PW).

(Weitere detaillierte Angaben über die in Verkehr gesetzten neuen Motorfahrzeuge befinden sich im Anhang in den Tabellen 6 A und 7 A.)

Für die offiziellen Autoimporteure und ihre Markenvertreter hat der Auto-Markt der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein mit 317'318 verkauften neuen Personenwagen im Berichtsjahr deutlich besser abgeschlossen als erwartet. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen leichten Rückgang von 6'465 Neuimmatrikulationen (-2,0 %). Die Parallel- und Privatimporte machten im Jahr 2016 zirka 6,9 Prozent der Neuzulassungen von Personenwagen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein aus.

Mit einem Rekord-Marktanteil von 44,2 Prozent (140'410 Fzge) dürfte die Schweiz bei den Allrad-Fahrzeugen erneut den 4x4-Spitzenplatz in Europa innehaben. Die starke Nachfrage nach einer hohen Sicherheitsausstattung ist ungebrochen.

Fast vier von zehn neuen Personenwagen hatten 2016 einen Selbstzünder unter der Motorhaube. Der Marktanteil von 39,2 Prozent (124'399 Fzge) bezeugt, dass der Diesel immer beliebter wird, allen Unkenrufen zum Trotz.

Zwar wurde bei den Alternativ-Antrieben mit einem Marktanteil von 4,7 Prozent (15'020 Fzge) ein Allzeit-Höchstwert erzielt. Deutlich mehr Stückzahlen als im Vorjahr gab es aber nur bei den Benzin-Hybriden (9'867 Fzge bzw. +33,9 %). Reine Elektroautos stagnierten und erreichten wie 2015 einen Marktanteil von 1,0 Prozent (3'295 Fahrzeuge; +38 bzw. +1,2 %).

Im Nutzfahrzeugmarkt lässt sich das Jahr 2016 wie folgt zusammenfassen: Mehr Wohn- und Lastwagen, etwas weniger Lieferwagen. Es wurden 3'547 neue Wohnwagen (+496 Einheiten oder +16,3 % gegenüber dem Vorjahr) in Betrieb genommen. Weil in den restlichen Kategorien der Personentransportfahrzeuge, zu denen vor allem Kleinbusse, Cars und Busse zählen, sich Plus und Minus gleichmässig verteilen, resultiert in dieser Gesamtkategorie ein Zuwachs von 495 Fahrzeugen oder 11,9 Prozent auf 4'651 Neuzulassungen.

Auch bei den schweren Sachentransportfahrzeugen wurden 2016 mehr Fahrzeuge immatrikuliert als im Vorjahr. Der Zuwachs hat 5,1 Prozent (+198) auf 4'076 Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht betragen.

Einzig bei den leichten Sachentransportfahrzeugen mussten die in der Importeurvereinigung auto-schweiz zusammengeschlossenen Importeure einen leichten Marktrückgang verzeichnen. Im Vergleich zu 2015 gingen die Einlösungen von Lieferwagen usw. um 3,2 Prozent oder 996 auf 29'837 Einheiten zurück.

Der Gebrauchtwagenmarkt war 2016 gegenüber dem Vorjahr leicht besser. Wie die von EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergaben, wechselten insgesamt 873'586 Gebrauchtwagen den Besitzer (+1,6 % gegenüber 2015). Dies waren 2,8-mal mehr Fahrzeuge, als Neuwagen immatrikuliert worden sind. Die durchschnittliche Standzeit ist mit 99 Tagen (2015: 95 Tage; +4,2 %) erneut angestiegen.

Die dreizehnte Ausgabe der Motorrad-, Roller- und Tuning-Show SWISS-MOTO vom 18. bis 21. Februar brach alle bisherigen Rekorde und erfüllte die Träume von 74'349 Motorradfans. Neben der Fülle an Neuheiten und Sondermodellen von über 400 Marken gehörten 2016 gemäss Organisatorenkommentar «die Premiere des Technikwunders Daytona Bike 1 sowie die Verführungskunst auf höchstem Niveau von und mit Zoe Scarlett» zu den Besucher-Highlights.

Die 86. Ausgabe des Auto-Salons in Genf wartete vom 3. bis zum 13. März mit 120 Welt- und Europapremieren auf und bot ein Zeugnis, dass der Trend zu SUV anhält und dass das selbstfahrende Auto eine stärker werdende Präsenz aufweist. Mit 687'000 Eintritten gelang es den Organisatoren, die Zahl der Eintritte um 0,7 Prozent zu steigern. Auch 2016 bleibt Genf damit die Stadt mit der fünftgrössten Automobilausstellung der Welt. Übertroffen wird die Rhone-Stadt nur noch von Paris, Frankfurt, Peking und Detroit.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

65

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2016 in der Schweiz rund 9,5 Millionen Tonnen, 5 Prozent beziehungsweise 0,5 Millionen Tonnen weniger als im Vorjahr. Die Abnahme war in erster Linie auf die um 19 Prozente gesunkenen Heizölverkäufe zurückzuführen. Diese Angaben stammen von der Erdöl-Vereinigung (EV).

Vom Gesamtabsatz entfiel mit 6,9 Millionen Tonnen (69 %) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 0,9 Prozent mehr Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2015. Der absolute Treibstoffabsatz im Strassenverkehr lag 0,2 Prozent unter dem Vorjahreswert – und dies trotz eines um 1,6 Prozent höheren Motorfahrzeugbestands, was Ausdruck der weiter gestiegenen Treibstoffeffizienz ist. (Über die Entwicklung des Mineralölabsatzes in der Schweiz orientiert Tabelle 12 A im Anhang.)

Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt; es wurde mit 2,4 Millionen Tonnen (–2,9 % im Vergleich zum Vorjahr) erneut weniger Benzin als Dieselöl abgesetzt. Der Absatz von Dieselöl richtete sich im Berichtsjahr mit einem Wachstum von 2,75 Millionen Tonnen (+2,3 %) wiederum den Trend der letzten Jahre an, während der Absatz von Flugtreibstoffen um 4,8 Prozent auf 1,7 Millionen Tonnen anstieg. Der Verbrauch der biogenen Treibstoffe nahm wiederum deutlich zu: beim Biodiesel um 178 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 80 Millionen Liter und bei den biogenen Anteilen in Mischungen mit Benzin um 143 Prozent auf 40 Millionen Liter.

Am Ende des Berichtsjahrs wurden in der Schweiz 3'424 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt. Das sind 37 Stationen weniger als vor Jahresfrist (–1,1 %). Über das grösste Tankstellennetz verfügten weiterhin die AVIA-Unternehmen mit 597 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figurierte Agrola (425), vor BP (358), Ruedi Rüssel (328) und Migrol (313).

Insgesamt 1'335 Tankstellenshops boten ihren Kunden die Möglichkeit an, kleinere Einkäufe mit dem Tanken zu verbinden. Der Trend der Vorjahre zu Shops mit einer Verkaufsfläche von mehr als 50 Quadratmeter (+14 Einheiten) hält weiter an. Bei den Tankstellenshops mit einer Verkaufsfläche von weniger als 50 Quadratmeter war eine Abnahme zu verzeichnen (–23 Einheiten). Rund 72 Prozent des gesamten Treibstoffabsatzes wurden an Tankstellen mit Shop generiert, was deren grosse Bedeutung als Wettbewerbsfaktor illustriert. Es zeigte sich zudem, dass an Standorten mit einer grösseren Shopfläche im Mittel wesentlich mehr Treibstoff getankt wird als an solchen mit einem kleinen Shop.

Im Berichtsjahr konnten die Kunden an 3'367 Tankstellen nebst Benzin auch Dieselöl tanken. Pro Tankstelle wurden im Durchschnitt rund 1,35 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 3,2 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,61 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen – beide Werte waren gegenüber 2015 leicht rückläufig. Der Absatz von Treibstoffen ist seit Jahren rückläufig.

Das geltende Landesversorgungsgesetz ist noch vom Kalten Krieg geprägt. Das Parlament hat in der Juni-Session 2016 einer Modernisierung zugestimmt. Mit den neuen Rechtsgrundlagen können die Behörden rascher reagieren und müssen nicht zuerst eine tatsächliche Mangellage abwarten. Auch das Funktionieren wichtiger Infrastrukturen, namentlich in den Bereichen Stromversorgung, Kommunikations- und Finanzdienstleistungen, wird gesichert. Bewährte Mechanismen der Landesversorgung wie das Subsidiaritätsprinzip, das Miliz-

system und die Vorratshaltung von lebenswichtigen Gütern und die Pflichtlagerhaltung von Treibstoffen werden beibehalten.

Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien

Das Netz öffentlich zugänglicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge wächst schnell: Per Ende 2016 waren in der Schweiz rund 1650 dieser Stromtankstellen installiert. Etwa 130 Stationen sind mit Gleichstrom für die Schnellladung der Fahrzeugbatterien ausgestattet und bei 11 Stationen handelt es sich um Supercharger-Stationen der Fahrzeugmarke Tesla. Schnellladestationen laden die Batterie eines Elektroautos innerhalb von 15 bis 30 Minuten auf eine Kapazität von rund 80 Prozent auf. Damit ist die Schweiz weltweit eines der Länder mit der höchsten Stromtankstellen-Dichte. Dank der Initiative mehrerer Firmen wächst das Netz der Schnellladestationen rasch weiter.

Im Jahr 2016 wurden in der Schweiz rund 2,9 Millionen Kilogramm Biogas als Treibstoff über Gastankstellen an Endkunden verkauft. Biogas als Fahrzeugtreibstoff wird aus Abfällen und Produktionsrückständen aus der Produktion oder Verarbeitung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen hergestellt. Dieses wird in das schweizerische Erdgasnetz eingespeist oder zu Treibstoffqualität aufbereitet und direkt an Biogastankstellen abgegeben. Der entsprechende Biogasanteil am gesamten Gastreibstoffabsatz (13,2 Mio. kg Erdgas und Biogas) betrug 2016 rund 22 Prozent und wurde vollumfänglich in der Schweiz hergestellt. Im Vorjahr betrug der Anteil Biogas noch 25 Prozent.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Der internationale Tourismus ist 2016 trotz der vorhandenen Schwierigkeiten stark geblieben. Gemäss dem letzten UNWTO-Tourismusbarometer hat der internationale Tourismus um 3,9 Prozent zugenommen und beläuft sich nun auf insgesamt 1,235 Milliarden Touristenankünfte. Im Vergleich zum Vorjahr haben 2016 rund 46 Millionen Touristen mehr eine internationale Reise mit Übernachtung unternommen.

Nach der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise von 2009 war 2016 das siebte Jahr in Folge mit einem anhaltenden Wachstum. Eine vergleichbare Periode mit einem solch soliden und ununterbrochenen Wachstum gab es seit den 60er-Jahren nicht mehr. So haben 2016 – verglichen mit dem Rekord von 2008 noch vor der Krise – rund 300 Millionen internationale Touristen mehr die Welt bereist. Die Einnahmen im internationalen Tourismus sind während dieser Periode in einem ähnlichen Mass gestiegen.

67

2016 steht die Region Asien und Pazifik (+8 %) an der Spitze der Zunahme an internationalen Touristen. Dies aufgrund einer starken Nachfrage sowohl der inner- wie auch interregionalen Quellmärkte. Afrika (+8 %) hat nach zwei schwachen Jahren ebenfalls einen starken Aufschwung erlebt. In Nord- und Südamerika (+4 %) setzte sich die positive Dynamik fort. Europa (+2 %) verzeichnete gemischte Resultate mit zweistelligen Wachstumszahlen bei einigen Destinationen und rückläufigen Zahlen bei anderen. Im Mittleren Osten

(-4%) sieht es ähnlich aus: Während manche Regionen positive Resultate verzeichnen konnten, mussten andere negative Zahlen hinnehmen.

In Europa sind die Resultate unterschiedlich ausgefallen. Diverse Destinationen hatten mit Sicherheitsproblemen zu kämpfen. Dennoch stiegen die Touristenankünfte auf 620 Millionen, das sind 12 Millionen (+2%) mehr als im Vorjahr. Nordeuropa (+6%) und Zentraleuropa (+4%) verzeichneten positive Resultate, während sich die Mittelmeerländer nur um 1 Prozent steigern konnten. In Westeuropa stagnierten die Zahlen.

Tourismus in der Schweiz

Gemäss den definitiven Ergebnissen des BFS verzeichnete die Hotellerie in der Schweiz im Berichtsjahr insgesamt 35,5 Millionen Logiernächte. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2015 einem Rückgang um 0,3 Prozent (-96'000 Logiernächte). Bei den ausländischen Gästen wurden 19,3 Millionen Logiernächte und damit ein Rückgang von 1,5 Prozent (-288'000 Einheiten) verzeichnet. Die Schweizer Gäste generierten 16,2 Millionen Logiernächte, was im Vergleich zum Vorjahr einem Plus von 192'000 Logiernächten (+1,2%) entspricht.

Der seit 2009 zu beobachtende Abwärtstrend der Logiernächte bei den Gästen aus dem europäischen Kontinent (ohne die Schweiz) setzte sich im Jahr 2016 fort (-172'000; -1,5%), war jedoch weniger markant als in den Vorjahren. Unter diesen generierte Deutschland mit -149'000 Logiernächten den stärksten absoluten Rückgang (-3,9%), womit die Zahl zum achten Jahr in Folge stetig sank. Russland (-46'000; -12,4%), Belgien (-28'000; -4,9%), Italien (-17'000; -1,8%), Frankreich (-9'800; -0,8%) und das Vereinigte Königreich (-7'200; -0,4%) verzeichneten ebenfalls weniger Logiernächte. Das Ergebnis der Niederlande (+530; +0,1%) war nach mehreren Jahren stetigen Rückgangs stabil. Demgegenüber verbuchte Spanien eine Zunahme um 22'000 Logiernächte (+5,6%).

Nach mehreren Jahren ununterbrochenen Wachstums ging die Nachfrage der asiatischen Gäste im Vergleich zu 2015 um 160'000 Logiernächte zurück (-3,4%). Zurückzuführen ist diese Trendwende auf die starke Abnahme der chinesischen Gäste (ohne Hongkong), die mit einem Minus von 248'000 Logiernächten (-18,0%) den stärksten Rückgang aller Herkunftsländer verzeichneten, gefolgt von Japan mit einem Minus von 34'000 Logiernächten (-8,5%). Die Logiernächte der Gäste aus den Golfstaaten (+30'000; +3,2%) und der Republik Korea (+22'000; +7,1%) nahmen hingegen zu.

Die Nachfrage aus dem amerikanischen Kontinent setzte ihr Wachstum fort und erhöhte sich um 68'000 Logiernächte (+2,8%). Mit 96'000 zusätzlichen Logiernächten (+5,5%) lieferten die Vereinigten Staaten die stärkste absolute Zunahme dieses Kontinents. Afrika (-24'000; -7,9%) und Ozeanien (-1600; -0,5%) verzeichneten hingegen ein Minus.

Sieben der vierzehn Tourismusregionen wiesen 2016 gegenüber 2015 eine Logiernächteabnahme auf. Am stärksten war der Rückgang in den Bergregionen, insbesondere im Berner Oberland (-91'000; -2,4%). In Graubünden (-90'000; -1,9%) und im Wallis (-70'000; -1,9%) war die gleiche Entwicklung zu beobachten. Die Region Luzern / Vierwaldstättersee verbuchte mit -85'000 Logiernächten (-2,4%) ebenfalls eine der stärksten Abnahmen. Demgegen-

über registrierte die Genferseeregion (Waadtland) mit einem Plus von 121'000 Einheiten (+4,5 %) das deutlichste Wachstum. Es folgen das Tessin (+100'000; +4,6 %) und Bern Region (+22'000; +2,1 %).

Für ausländische Gäste haben Reisen in die Schweiz aufgrund des starken Frankens an Attraktivität eingebüsst. Für die Schweizer Wohnbevölkerung sind Auslandsreisen hingegen attraktiver geworden. Die ausländischen Reisenden gaben 2015 in der Schweiz 15,7 Milliarden Franken aus. Dies sind 3,5 Prozent weniger als im Jahr 2014. Die Ausgaben der Schweizer Reisenden im Ausland blieben mit 15,4 Milliarden gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert (-0,1 %). Gemäss den Schätzungen des Bundesamts für Statistik (BFS) blieb die Fremdenverkehrsbilanz bisher mit 323 Millionen Franken somit positiv.

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Im Jahr 2015 unternahm jede in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 3,1 Reisen mit Übernachtungen und 10,7 Tagesreisen. 64,5 Prozent der Reisen mit Übernachtungen führten ins Ausland, während die Tagesreisen grossmehrheitlich in der Schweiz erfolgten (88 %).

88,4 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren unternahmen 2015 mindestens eine Reise mit auswärtiger Übernachtung. Insgesamt wurden 22,8 Millionen solcher Reisen registriert.

Während Frauen und Männer ungefähr gleich oft verreisten, zeigt der Vergleich zwischen den verschiedenen Sprachregionen und Altersgruppen Unterschiede im Reiseverhalten. Personen aus der italienischen Schweiz unternahmen weniger Reisen (2,3 Reisen pro Person) als jene aus der Deutschschweiz (3,3 Reisen) oder der Westschweiz (2,8 Reisen). Personen zwischen 45 und 64 Jahren reisten am häufigsten (im Durchschnitt 3,2 Reisen pro Jahr), während bei den über 65-Jährigen nur 2,1 Reisen pro Jahr verzeichnet wurden.

Der motorisierte Individualverkehr war das am häufigsten für Reisen mit Übernachtungen genutzte Transportmittel, sowohl bei den Reisen im Inland (67 %) als auch bei jenen ins Ausland (46,5 %). Bei etwas weniger als einem Viertel aller Reisen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel, jedoch fast ausschliesslich für Auslandsreisen. Der Anteil der Reisen, für welche öffentliche Landverkehrsmittel genutzt wurden, war bei den Inlandsreisen bedeutend höher als bei den Auslandsreisen (29 % gegenüber 10 %).

Grenzquerender Personenverkehr

2015 wurden die Schweizer Grenzen im Strassenverkehr pro Tag durchschnittlich von 2,1 Millionen Personen in 1,1 Millionen Fahrzeugen (Autos, Motorräder und Reisebusse) überquert. Bei 97 Prozent der Fahrzeuge handelte es sich um Personenwagen. Im Schienenverkehr wurden in Fernverkehrszügen oder in Regionalzügen 80'500 Grenzübertritte pro Tag registriert. Dies geht aus einer umfangreichen Erhebung hervor, die das Bundesamt für Statistik (BFS) 2015 an den Grenzposten durchgeführt hatte.

Werden nur in die Schweiz einreisende Fahrzeuge betrachtet, hatte der sogenannte Zielverkehr (Destination in der Schweiz) den grössten Anteil (78 %). Der Binnen- und der Transitverkehr dagegen spielten mit Anteilen von je 11 Prozent

nur eine untergeordnete Rolle. Die grössten Fahrzeuganteile verzeichneten die Relationen Frankreich-Schweiz (36 % des Einreiseverkehrs) und Deutschland-Schweiz (22 %). Werden die einreisenden Fahrzeuge nach Immatrikulationsland betrachtet, waren die Schweizer Fahrzeuge am häufigsten (37 %), gefolgt von solchen mit französischem Nummernschild (29 %).

Als häufigster Grund für die Grenzüberquerungen wurden Freizeitaktivitäten genannt (39 % der Fahrzeuge). An zweiter Stelle lag das Pendeln (29 %) und an dritter das Einkaufen (24 %). Der Fahrtzweck unterscheidet sich jedoch je nach Immatrikulationsland des Fahrzeugs. Während 44 Prozent der Schweizer Fahrzeuge die Grenze zu Freizeitwecken und 41 Prozent zu Einkaufszwecken überquerten, standen bei im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen das Pendeln (40 % der Grenzquerungen) und die Freizeit (37 %) an der Spitze.

Auf der Schiene machte der Quell- und Zielverkehr 76 Prozent des Gesamtverkehrs aus, nur 18 Prozent der Fahrgäste waren im Transitverkehr unterwegs.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Der Bundeshaushalt schloss das Jahr 2016 mit einem ordentlichen Überschuss von 0,8 Milliarden Franken ab; budgetiert war ein Defizit von 0,5 Milliarden. Ohne die Auswirkungen der Negativzinsen hätte dieses Defizit nicht abgewendet werden können.

Der Bund kann sich in den nächsten Jahren weniger leisten als geplant. Der Bundesrat hat am 25. Mai 2016 die Botschaft zum Stabilisierungsprogramm 2017 bis 2019 verabschiedet und dem Parlament zur Beratung überwiesen. So will die Regierung den Bundeshaushalt um 784 Millionen Franken (2017), 978 Millionen Franken (2018) und schliesslich um 1033 Millionen Franken (2019) entlasten – wohlgermerkt nicht etwa gegenüber dem Status quo, sondern gegenüber dem geltenden Finanzplan. Das Stabilisierungsprogramm 2017 bis 2019 setzt stark bei der Entwicklungshilfe, der Bildung und Forschung sowie beim Personal an.

Im Verkehrsbereich, der zu gut 11 Prozent am Entlastungsprogramm teilhaben soll, beträgt die Ausgabenkürzung zwischen 98 und 129 Mio. Franken pro Jahr, wobei vor allem bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur Abstriche eingeleitet werden. Beim UVEK sollen die Ausgaben für die Nationalstrassen (Globalbudget des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), Einlage in den Infrastrukturfonds) nur in den Jahren 2016 und 2017 gekürzt werden (80,9 Mio. Fr.). Ausserdem sollen die Hauptstrassenbeiträge an die Kantone auf dem Stand des Jahres 2016 plafoniert werden. Gemäss Bundesrat verfügt der Infrastrukturfonds trotzdem über eine ausreichende Liquidität, um alle vorgesehenen Projekte und Beiträge zu finanzieren. Ab Inkrafttreten der NAF-Vorlage im Jahr 2018 ist die Einlage in den NAF gesetzlich weitestgehend gebunden beziehungsweise von Einnahmen abhängig. Die Kürzung der Einlagen in den Infrastrukturfonds in den Jahren 2016 und 2017 sollen vollumfänglich dem NAF gutgeschrieben werden.

Die Beratungen der Eidgenössischen Räte zum Stabilisierungsprogramm können erst in der Frühjahrsession 2017 abgeschlossen werden. Es sieht nunmehr Sparmassnahmen in der Höhe von 755 Millionen im Jahr 2018 und von weiteren 820 Millionen Franken im Jahr 2019 vor.

Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Strasse und Schiene stehen vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Gemäss dem Bericht des Bundesrats «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» vom 17. September 2010 beträgt der Mittelbedarf des Bundes für den Ausbau des Nationalstrassennetzes bis ins Jahr 2030 bis zu 67 Milliarden Franken. Davon sind bisher bloss knapp 28 Milliarden Franken oder rund 40 Prozent mit genehmigten Finanzierungsbeschlüssen gedeckt.

Beim Schienennetz des öffentlichen Verkehrs wird der Finanzbedarf bis ins Jahr 2030 für den Ausbau auf rund 60 Milliarden Franken geschätzt; eben-

falls mit einem hohen Anteil nicht bewilligter Mittel, wobei im Rahmen der Verfassungsänderung gemäss Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ein weiterer Verpflichtungskredit im Umfang von rund 6,4 Milliarden Franken für einen weiteren Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur bereitgestellt worden ist. Über weitere Schritte im Bahnausbau wird das Parlament jeweils alle vier bis acht Jahre entscheiden.

Nach Meinung von **strasseschweiz** müssen zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen die folgenden Grundsätze zur Anwendung kommen:

- Es gilt das Verursacherprinzip. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten grundsätzlich selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden. Wer die Verkehrsleistungen des öV benutzt oder ein entsprechendes öV-Angebot bestellt, soll für die damit verbundenen Kosten aufkommen.
- Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung. Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden.
- Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Steuern und Abgaben sind entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen, und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) muss auf das Niveau einer Schwankungsreserve (max. 500 Mio. Fr.) zurückgeführt werden.
- Zusätzliche Abgaben dürfen nur zur Sicherstellung der Finanzierung von bedarfsgerechten Verkehrsinfrastrukturen erhoben werden. Mit der Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden, beispielsweise die Sicherstellung eines funktionierenden Strassennetzes und damit insbesondere die Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs der Hochleistungsstrassen (wo die Betroffenheit am höchsten ist), aber auch des Betriebs der Hauptstrassen und wichtiger Durchgangsstrassen oder die Ermöglichung von Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt.

Mit der FABI-Vorlage (vgl. Kapitel *Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*; hiervor), die in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 genehmigt worden ist, werden diese Grundsätze mehrfach verletzt.

Einerseits, indem die FABI-Vorlage vorsieht, dass die LSVA-Erträge neu zeitlich unlimitiert und die Mineralölsteuermittel (sog. NEAT-Viertel) bis voraussichtlich 2030 befristet in den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen sollen. Andererseits, weil zur Kompensation der Ausfälle im Bundeshaushalt, die aus einem zusätzlichen Engagement des Bundeshaushalts am BIF in der Höhe von 300 Millionen Franken jährlich resultieren, der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer ab 2017 auf 3000 Franken limitiert wird. Dieser Abzug liegt in der Grössenordnung eines nationalen öV-Generalabonnements zweiter Klasse oder jener Abzüge, die beim Pendeln per Auto für eine Fahrtstrecke zwischen Wohn- und Arbeitsort von bis zu zehn Kilometer pro Tag geltend gemacht werden können.

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öV sind seit mehreren Jahren beträchtlich (aktuell rund 1,4 Mrd. Fr. pro Jahr). Dies erhält zusätzliche Brisanz aufgrund der Prognose des Bundesrats, wonach durch die steigenden Aufwendungen und wegen der sinkenden Erträge aus den Mineralölsteuern bis ins Jahr 2018 die kostendeckende Strassenfinanzierung nicht mehr sichergestellt werden kann. Laut Bundesrat entsteht in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ab Ende 2018 eine jährliche Finanzierungslücke von durchschnittlich zirka 1,3 Milliarden Franken pro Jahr (2018–2030), die nicht mehr durch vorhandene Rückstellungen in der SFSV gedeckt werden kann.

Um die drohende Lücke bei der SFSV zu verhindern, hat der Bundesrat ursprünglich die Anhebung des Preises für die Autobahnvignette und nunmehr des Mineralölsteuerzuschlags vorgeschlagen (siehe das Kapitel *Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)*; hiernach). Diese Aussichten erhöhen den Druck auf die Forderung, dass zuerst die Erträge aus den Treibstoffabgaben weitestgehend zur Finanzierung von Kosten des Strassenverkehrs eingesetzt werden, bevor der Motorfahrzeugverkehr mit zusätzlichen Steuererhöhungen konfrontiert wird.

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

strasseschweiz fordert bereits seit vielen Jahren eine Fondslösung, um die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherstellen zu können. Mit der Botschaft vom 18. Februar 2015 hat der Bundesrat den entscheidenden Schritt dazu getan und die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) beantragt.

Der NAF soll dazu dienen, strukturelle Mängel der Strassenfinanzierung zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF wird in der Verfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Um die sich gemäss Berechnungen des UVEK abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, sollen dem NAF – dies im Sinne einer Konzession an die Verfechter der Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») – die vollen Erträge aus der Automobilsteuer zufließen. Zudem soll der Mineralölsteuerzuschlag nunmehr nur um 6 Rappen statt der ursprünglich vorgesehenen 15 Rappen pro Liter Treibstoff erhöht werden. Falls sich die Projekte zur Engpassbeseitigung wie geplant realisieren liessen, werde gegen 2023 eine weitere Erhöhung um fünf bis sieben Rappen notwendig. Das Bundesparlament könne dann zumal über diesen zweiten Schritt entscheiden. Im Weiteren beabsichtigt der Bundesrat, die Mineralölsteuer künftig der Teuerung anzupassen.

Das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse, das der Bundesrat alle vier Jahre dem Parlament unterbreiten will, soll in der ersten Tranche (bis 2030) Projekte für rund 6,6 Milliarden Franken umfassen. Zusätzlich möchte die Landesregierung die Netzergänzungen im Raum Glatttal und Lausanne–Morges ins STEP Nationalstrasse aufnehmen. Trotz allem bestehen bleiben soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), und zwar für die übrigen Aufgaben. Ausserdem ist beabsichtigt, zwischen NAF und SFSV einen Ausgleichsmechanismus zu schaffen, um allfällige Unterdeckungen in diesen beiden Finanzierungsgefässen zu vermeiden.

strasseschweiz hat die Schaffung eines NAF begrüsst und die parlamentarischen Beratungen zur NAF-Vorlage eng begleitet. Auf Anregung der Strassenverbände hat der Ständerat im Frühjahr 2016 die Vorlage in den folgenden wesentlichen Punkten ergänzt:

- Einbezug des Moduls 4 zur Beschleunigung der Engpassbeseitigung
- Einbezug des Netzbeschlusses 2012 in Verbindung mit einem Kompensationsbeitrag der Kantone im Umfang von 60 Millionen Franken pro Jahr an den Bund: von der KVF-SR beantragt
- Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rp./l anstelle 6 Rp./l
- Zusätzliche Zuweisung von maximal 5 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer zur Finanzierung des NAF. Zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF, d.h. auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beschlusses zur Erweiterung des Nationalstrassennetzes, soll die Zweckbindung der Mineralölsteuer um weitere maximal 5 Prozent auf insgesamt 60 Prozent erhöht werden. Die Strassenverkehrsverbände hatten sich für einen höheren Prozentsatz ausgesprochen.
- Begrenzung der Beiträge aus dem NAF an Agglomerationsprojekte
- Neuformulierung der Bedingungen für Beiträge aus dem NAF zugunsten Agglomerationsprojekte
- Verfassungsartikel über Ziele, Auftrag und Kompetenzen des Bundes betreffend die Bereitstellung eines nachfragegerechten Nationalstrassennetzes und die Beseitigung der Engpässe

In den Beratungen des Ständerats war insbesondere die geplante Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen umstritten. Dem Bundesrat schwebte ursprünglich eine Benzinpreiserhöhung um 15 Rappen vor. Nach Kritik in der Vernehmlassung beschränkte er sich auf sechs Rappen, also eine Erhöhung von heute 30 auf 36 Rappen pro Liter. Auf Antrag der Verkehrskommission, die die Autofahrer nicht allzu sehr belasten wollte, stimmte der Ständerat aber einer Erhöhung um bloss vier Rappen zu. Den dadurch verursachten Einnahmenausfall will er aus der Bundeskasse decken: Er beschloss, dem NAF zusätzlich fünf Prozent der Mineralölsteuer zukommen zu lassen. Das sind rund 145 Millionen Franken pro Jahr, die heute in die allgemeine Bundeskasse fliessen (neu). Damit werde das Anliegen der Milchkuh-Initiative, deren Abstimmung noch bevor stand, teilweise erfüllt, lautete der Tenor im Rat.

Der Nationalrat zeigte sich in der Sommersession 2016 bei der Alimentierung des neuen Strassenfonds grosszügiger als Bundes- und Ständerat. Während der Ständerat den zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer zugunsten des NAF-Fonds von den vom Bundesrat vorgesehenen 50 auf «maximal» 60 Prozent erhöhte (+280 Mio. Fr.), entschied sich die grosse Kammer entsprechend der Empfehlung von **strasseschweiz** für fixe 60 Prozent. Im Unterschied zum Ständerat verweigerte die grosse Kammer dem Bundesrat ausserdem die Kompetenz, die Benzinsteuern bei Bedarf der Teuerung anzupassen.

In der Herbstsession 2016 beharrte der Ständerat zu Beginn der Differenzbereinigung zunächst auf einer gewissen Flexibilität bei der Zweckbindung der Mineralölsteuer. Damit wollte er im Fall von Sparprogrammen etwas Spielraum

bei der Bemessung der zusätzlichen Mittelzuweisung an den NAF zugunsten der allgemeinen Bundeskasse behalten. In der Folge und zur Deblockade der Differenz zum Nationalrat, der weiterhin für fixe 60 Prozent eintrat, beschloss der Ständerat auf Antrag seiner Verkehrskommission, statt «maximal» den Begriff «in der Regel» zu verwenden. Damit werde die gewünschte Flexibilität geschaffen, und es werde gleichzeitig eine gewisse Planungssicherheit gewährleistet. Der Nationalrat schloss sich dieser Ansicht an und übernahm die ständerätliche Formulierung. Ebenso bei der Kompetenz zum Teuerungsausgleich der Mineralölbesteuerung obsiegte die ständerätliche Version, wonach dem Bundesrat die Kompetenz zur Anpassung der Steuersätze an die aufgelaufene Teuerung zugesprochen worden ist.

Mit 146 zu 48 Stimmen und 41 zu 1 Stimme haben Nationalrat und Ständerat am 30. September 2016 den Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) und mit 196 zu 2 Stimmen und 44 zu 0 Stimmen das entsprechende Bundesgesetz zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet. Damit war die NAF-Vorlage bereit für die Volksabstimmung, die vom Bundesrat auf den 12. Februar 2017 festgelegt worden ist. Für die Vorlage setzten sich Politiker von links bis rechts ein. Das Komitee der Befürworter präsentierte noch vor Weihnachten 2016 unter Mitwirkung von Bundespolitikern und Regierungsräten ihre Argumente. **strassenschweiz** war Teil der breiten Allianz der Befürworter der NAF-Vorlage und trat zusammen mit seinen Mitgliedsverbänden mit voller Überzeugung für ein JA zu dieser Vorlage ein.

Mit der NAF-Vorlage erfährt die Strassenfinanzierung des Bundes nebst der verfahrensrechtlichen Verselbständigung in einem Fonds eine Erhöhung der verfügbaren Mittel um rund 1,1 Milliarden auf neu 4,4 Milliarden Franken pro Jahr. Für den Anteil von gut 650 bzw. 60 Millionen kommen Bund und Kantone je mit ihrem Finanzhaushalt auf. Mit der «Milchkuh»-Initiative wäre es zu einer Umverteilung von 1,4 Milliarden Franken gekommen.

Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»)

Die Milchkuh-Initiative ist am 5. Juni 2016 an der Volksabstimmung gescheitert. 70,8 Prozent der Stimmenden lehnten es ab, der Bundeskasse 1,4 Milliarden Franken zu entziehen, um das Strassennetz rascher ausbauen zu können. Mit der Vorlage appellierten die Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz) als Initianten an den Unmut der Automobilisten über zunehmende Stauungen und über mögliche Treibstoffzollerhöhungen. 709'974 Personen stimmten der Initiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» zu. 1'719'661 Personen sagten Nein. Für das Ständemehr reichte es ebenfalls nicht. In keinem Kanton stimmte eine Mehrheit für die Initiative. Deutlich wurde die Milchkuh-Initiative in ländlichen Kantonen und in Randregionen abgelehnt. Die Warnung vor drohenden Einsparungen bei der Landwirtschaft oder im regionalen Personenverkehr waren dort offenbar nicht ungehört verhallt. Am deutlichsten war die Ablehnung aber in Kantonen mit grossen Städten.

Obwohl die beiden Vorlagen nie miteinander verknüpft worden waren, verfehlte die Milchkuh-Initiative ihre Wirkung auf die Ausgestaltung der Vorlage für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) nicht. Im

Zuge der bundesrätlichen Vernehmlassung und der Beratung im Ständerat machten Exekutive und Legislative den Initianten beträchtliche Zugeständnisse. Zwar sollen – anders als die Initianten das wollten – auch die Automobilisten für die Mehraufwendung zugunsten der Strassen direkt zur Kasse gebeten werden (vgl. Kapitel «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF»; hiervor).

Getragen wurde die «Milchkuh-Initiative» von einem breit abgestützten, überparteilichen Komitee sowie von Verbänden wie dem Schweizerischen Gewerbeverband (SGV), dem Verband Handel Schweiz (VSI), der Erdöl-Vereinigung (EV), dem Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) und federführend von auto-schweiz. Die Landesregierung und das Parlament lehnten das Volksbegehren ab und verzichteten auch darauf, ihm einen direkten oder indirekten Gegenvorschlag gegenüber zu stellen.

Strassenbenützungsgeld

Nationalstrassenabgabe: Die Nationalstrassenabgabe beträgt unverändert 40 Franken für Personenkraftwagen, Motorräder, Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie für Anhänger. Sie gilt jeweils für die Zeit vom 1. Dezember bis zum 31. Januar des übernächsten Jahres. Der Ertrag aus der Nationalstrassenabgabe ist für das Strassenwesen zweckgebunden. Im Jahr 2015 leisteten die Fahrzeugbesitzer die Gesamtsumme von 373 Millionen Franken (+2,2 % gegenüber Vorjahr) für den Kauf der sog. «Autobahnvignette».

Der Bundesrat hat Anfang Dezember 2016 einen Bericht verabschiedet, in dem er den Wechsel von der Klebevignette zur elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe mittels «E-Vignette» empfiehlt. Mit der «E-Vignette» würde die Berechtigung zur Nutzung des abgabepflichtigen Strassennetzes neu an das Kontrollschild und nicht länger an das mit der Vignette beklebte Fahrzeug gebunden.

Vor dem Befahren des abgabepflichtigen Nationalstrassennetzes würde der Fahrzeugführer sein Kontrollschild elektronisch registrieren und die Abgabe entrichten. Kontrollen würden mittels automatisierten Kontrollsystemen erfolgen, welche die Durchfahrt eines Kontrollschildes erfassen und mit den in der Datenbank registrierten Kontrollschildern abgleichen. Durchfahrtsdaten registrierter Kontrollschilder würden sofort gelöscht. Wer im abgabepflichtigen Strassennetz ein nicht registriertes Kontrollschild verwendet, müsste mit einer Busse rechnen.

Der Bundesrat erachtet die «E-Vignette» gegenüber der heutigen Klebevignette im Hinblick auf Betriebskosten, Missbrauchsbekämpfung und Aufwand an den Grenzübergängen als die bessere Lösung und spricht sich daher für die Einführung der «E-Vignette» aus. Eine Erhöhung der Abgaben steht für den Bundesrat nach dem Volks-Nein im Jahr 2013 allerdings derzeit nicht zur Diskussion. Nutzungsperioden unter einem Jahr ohne Erhöhung der Jahresabgabe lehnt er wegen den zu erwartenden Mindereinnahmen ab.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA beliefen sich im Berichtsjahr netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1'454 Millionen Franken (2015: 1'456

Mio. Fr.; -0,2%). Ein Drittel davon ging an die Kantone, zwei Drittel an den Bund zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV).

Die LSVA erfasst Strassengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Sie bemisst sich nach der Zahl der in der Schweiz zurückgelegten Kilometer, dem zulässigen Höchstgewicht der Fahrzeuge und den Emissionen des Fahrzeugs.

Seit 1. Juli 2012 bezahlen Fahrzeuge mit «Euro 0/II» 3,10 Rappen (Rp.) pro Tonnenkilometer (Tkm), mit «Euro III» 2,69 Rp./Tkm, mit «Euro IV/V» 2,28 Rp./Tkm und mit «Euro VI» 2,05 Rp/Tkm. Für Nutzfahrzeuge der Emissionskategorie VI gab es bis 2016 einen Rabatt von zehn Prozent.

Per Anfang 2017 gelten neue Tarife für die LSVA-Kategorien Euro III, IV und V:

- Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO 0, I, II, III:
3,10 Rappen pro Tonnenkilometer.
- Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO IV, V:
2,69 Rappen pro Tonnenkilometer.
- Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO VI:
2,28 Rappen pro Tonnenkilometer.

Der Rabatt für Lastwagen der Kategorie VI entfällt. Damit wird ein Lastwagen oder Sattelschlepper mit 40 Tonnen Gesamtgewicht für eine Fahrt durch die Schweiz im gewichteten Durchschnitt rund 298 Franken LSVA zahlen.

Ausserdem hat der Bundesrat am 27. Januar 2016 diverse Anpassungen in der Verordnung zur Schwerverkehrsabgabe vorgenommen. Diese umfassen etwa die Abgabebefreiung für vom Zivilschutz gemietete Fahrzeuge oder die Kontrolle von Milchtanklastern. Neu besteht eine Kontrollmöglichkeit von Fahrzeugen, die ausschliesslich Rundholz, Milch oder Nutztiere befördern. Für diese Fahrzeuge werden wie bisher nur drei Viertel der Schwerverkehrsabgabe erhoben. Bei den vom Zivilschutz gemieteten Fahrzeugen entfällt die Abgabepflicht, wenn sie für speziell definierte Einsätze gemietet werden.

Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2016

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1563
Kosten für die Erhebung der Abgabe (5 % der Bruttoeinnahmen)	78	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 19, Holztransporte 5, Diverse 1)	20	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	11	109
Nettoertrag		1454
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		23
Abschreibungen Debitoren		2
Reinertrag		1420
Kantonsanteil (1/3)		473
Bundesanteil (2/3); zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		894
Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		52

Mobility Pricing: Die meisten Kantone erachten Mobility Pricing als sinnvolles Instrument, um Kapazitäten auf Strasse und Schiene besser zu nutzen und Verkehrsspitzen zu brechen. Das hat die Anhörung zum bundesrätlichen Konzeptbericht ergeben. Der Bundesrat hat im Juni 2016 das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) daher beauftragt, nun zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden die Möglichkeit von Pilotprojekten zu prüfen und die dazu nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären. Ziel ist, die Mobilitätsnachfrage langfristig durch benützungsbezogene Abgaben besser auf den Tag zu verteilen und die Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene so gleichmässiger auszulasten. Mobility Pricing ist für den Bund in erster Linie ein Instrument zur Lösung von Kapazitätsproblemen und nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

strasseschweiz verschliesst sich nicht einem Systemwechsel auf ein leistungsabhängiges Besteuerungssystem zur verursachergerechten Finanzierung des Strassenverkehrs, lehnt hingegen eine Abgabe zum Zwecke des Verkehrsverzichts oder des vermehrten Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel ab. Im Hinblick darauf, dass dereinst eine Ablösung der heute gültigen Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs durch das Modell des Mobility Pricing angestrebt werden soll, müssen eine Vielzahl von Fragen beantwortet werden, die der vorliegende Konzeptbericht des Bundesrats zu Mobility Pricing überhaupt nicht aufwirft und schon gar nicht zu beantworten vermag.

strasseschweiz hat sich deshalb gegen die Einführung von Mobility Pricing zur Verkehrslenkung ausgesprochen. Die Behörden beziehungsweise der Staat sollen keine Kompetenz und keine Einsatzmittel erhalten, um damit in die Verkehrs- und Reisefreiheit einzugreifen. Am heutigen Finanzierungssystem des Bundes für das Strassenwesen auf der Basis der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette soll nach Auffassung von **strasseschweiz** bis auf weiteres festgehalten werden.

Gesamtverkehrskosten

Die Gesamtkosten des Verkehrs in der Schweiz (alle Verkehrsträger ausser der Schifffahrt) werden vom Bundesamt für Statistik (BFS) alle fünf Jahre erhoben, die Kosten des motorisierten Strassenverkehrs und des Schienenverkehrs hingegen jährlich. 2010 beliefen sich die Gesamtverkehrskosten auf 93,4 Milliarden Franken. Dies entspricht pro Einwohner rund 12'000 Franken. Davon entfielen 72,8 Milliarden auf den Personen- und 20,7 Milliarden auf den Güterverkehr. Inbegriffen in diesen Zahlen sind neben den Ausgaben für die Verkehrsmittel und –infrastrukturen auch die Kosten der Unfälle sowie der verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitskosten.

2013 waren die Gesamtkosten des motorisierten Strassenverkehrs siebenmal höher als jene des Schienenverkehrs (74,5 gegenüber 10,3 Milliarden Franken). Der Anstieg der Kosten seit 2010 war beim Schienenverkehr mit 8 Prozent doppelt so gross wie beim Strassenverkehr (4 %). Die Gesamtkosten des Langsamverkehrs betragen 5,9 Milliarden Franken, diejenigen des Luftverkehrs 6,4 Milliarden Franken (Zahlen per 2010).

Im motorisierten Strassenverkehr wurden über zwei Drittel der Kosten (52,3 Mrd. Fr.) durch Anschaffung, Betrieb und Unterhalt der Fahrzeuge verursacht, während die Infrastrukturkosten lediglich 11 Prozent ausmachten. Auch die Kosten für Unfälle, Umwelt- und Gesundheitsschäden sind im motorisierten Strassenverkehr mit 13,7 Milliarden Franken höher als jene für die Infrastruktur (8,6 Mrd. Fr.). Ganz im Unterschied zum Schienenverkehr, bei welchem für die Infrastruktur sogar höhere Kosten anfielen als für die Verkehrsmittel (4,8 versus 4,7 Mrd. Fr.).

Kosten des privaten und öffentlichen Verkehrs

Der private motorisierte Personenverkehr auf der Strasse kostete 2013 51,6 Milliarden Franken (2010: 50,3 Mrd.). Davon entfielen zwei Drittel auf die Verkehrsmittelkosten für Personenwagen, Motorräder, Mofas und Privatcars (34,4 Mrd. Fr.). Die übrigen drei Kostenkategorien machten jeweils zwischen 10 und 12 Prozent aus.

Diese Kosten des privaten motorisierten Personenverkehrs wurden zu 77 Prozent zunächst von den Verkehrsnutzenden und zu 12 Prozent von der öffentlichen Hand übernommen. Nach Anrechnung aller Transfers, zum Beispiel der Mineralölsteuer und der kantonalen Motorfahrzeugsteuer, trugen die Teilnehmer des privaten motorisierten Personenverkehrs 90 Prozent der finalen Kosten (46,2 Milliarden Franken) selbst. Die verbleibenden, nicht gedeckten 5,4 Milliarden Franken wurden als externe Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Der öffentliche Strassenverkehr, das heisst fahrplanmässig verkehrende Autobusse, Trolleybusse und Trams, kostete 2013 insgesamt 3,6 Milliarden Franken (2010: 3,3 Milliarden). Dies entspricht etwa 7 Prozent der Kosten des privaten motorisierten Strassenverkehrs. Gut drei Viertel davon (2,8 Milliarden Franken) wurden für Verkehrsmittel ausgegeben und eine halbe Milliarde Franken diente der Infrastruktur. Der Anteil der Unfall-, Umwelt und Gesundheitskosten betrug beim öffentlichen Strassenverkehr lediglich 9 Prozent. Zum Vergleich: Beim privaten motorisierten Strassenverkehr waren es 21 Prozent.

85 Prozent der Kosten (3,1 Milliarden Franken) wurden zunächst von den Transportunternehmen finanziert. Nach Anrechnung von Tarifeinnahmen, Subventionen und Abgeltungen kamen die Verkehrsnutzenden noch für 43 Prozent (1,5 Mrd. Fr.) und die öffentliche Hand für 52 Prozent (1,9 Mrd. Fr.) der finalen Kosten auf.

Die Kosten des **Personenverkehrs auf der Schiene** beliefen sich 2013 auf insgesamt 8,4 Milliarden Franken (2010: 8,3 Mrd. Fr.). Etwa die Hälfte ist auf den Bau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur (4,1 Mrd.) zurückzuführen und fast genauso viel auf die Verkehrsmittel (3,9 Mrd. Fr.).

Von diesen Kosten wurden 6,8 Milliarden Franken direkt von den Transportunternehmen und 1,1 Milliarden Franken von der öffentlichen Hand finanziert. Nach Berücksichtigung aller Transfers trugen die Fahrgäste und die öffentliche Hand mit 3,8 respektive 4,0 Milliarden Franken etwa gleich hohe Anteile der finalen Kosten. Schlussendlich kompensierten die Transportunternehmen 111 Millionen Franken an Verlusten aus dem Verkehrsgeschäft durch Gewinne aus Nebengeschäften, wie zum Beispiel durch Verpachtung von Immobilien.

Der Güterverkehr mit schweren Strassenfahrzeugen (Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) verursachte 2013 Kosten von 8,9 Milliarden Franken (2010: 8,8 Mrd. Fr.). Zwei Drittel davon (6,0 Mrd.) beanspruchten die Anschaffung und der Betrieb der Verkehrsmittel. Vergleichsweise hoch war mit 15 Prozent der Anteil der Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten (1,3 Mrd. Fr.).

Die Verkehrsnutzenden übernahmen zunächst 6,2 Milliarden Franken der Kosten, während die öffentliche Hand 1,5 Milliarden und die Allgemeinheit 1,2 Milliarden Franken trugen. Nach Berücksichtigung der durch den Schwerverkehr entrichteten Steuern und Abgaben kamen die Verkehrsnutzenden für 97 Prozent der finalen Kosten auf. 0,3 Milliarden Franken blieben gemäss Bundesamt für Statistik ungedeckt, das heisst sie wurden auf die Allgemeinheit übergewälzt.

Der Güterverkehr mit leichten Fahrzeugen (Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen) erzeugte 2013 Kosten von insgesamt 10,4 Milliarden Franken. Seit 2010 sind sie um 13 Prozent gestiegen, während sie beim Schwerverkehr nahezu stagnierten (+1 %). Mehr als vier Fünftel beanspruchte die Anschaffung, der Betrieb und der Unterhalt der Verkehrsmittel (9,1 Mrd. Fr.), während der Anteil der übrigen Kostenkategorien vergleichsweise gering blieb.

Die Nutzenden der leichten Güterfahrzeuge kamen schlussendlich für 9,8 Milliarden Franken der finalen Kosten auf. Die verbleibenden 0,6 Milliarden Franken wurden auf die Allgemeinheit übergewälzt.

Der Güterverkehr auf der Schiene kostete 2013 insgesamt 1,9 Milliarden Franken (2010: ebenfalls 1,9 Mrd. Fr.). Davon entfiel jeweils knapp die Hälfte auf die Verkehrsmittelkosten und den Bau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur (0,8 respektive 0,7 Mrd. Fr.). Die Kosten für Umwelt und Gesundheit betragen 0,3 Milliarden Franken. Kaum ins Gewicht fielen hingegen die Kosten infolge von Unfällen (29 Mio. Fr.).

Von diesen Kosten wurden 1,4 Milliarden Franken direkt von den Transportunternehmen und 0,2 Milliarden Franken von der öffentlichen Hand getragen. Letztendlich kamen die Verkehrsnutzenden für 1,0 Milliarden Franken der Kosten auf, die öffentliche Hand für eine halbe Milliarde. Der Allgemeinheit verblieben 0,3 Milliarden Franken in Form von externen Kosten.

Kilometerkosten im Personen- und Güterverkehr

Im privaten motorisierten Personenverkehr auf der Strasse wurden 2013 93,5 Milliarden Personenkilometer (Pkm) zurückgelegt, im öffentlichen Strassenverkehr 4,3 Milliarden und auf der Schiene 19,5 Milliarden. Daraus ergeben sich Kilometerkosten von 55 Rappen pro Pkm für den privaten motorisierten Strassenverkehr, 85 Rappen für den öffentlichen Strassenverkehr und 43 Rappen für den Personenverkehr auf der Schiene. Beim öffentlichen Strassenverkehr ist jedoch zu bedenken, dass dieser in einer Komplementärbeziehung zum Schienenverkehr steht: Der relativ kostengünstige Schienenverkehr ist für die Feinerschliessung der Regionen auf Trams, Trolley- und Autobusse angewiesen. Bei einer Gesamtbetrachtung des öffentlichen Strassen- und Schienenverkehrs beliefen sich die Kilometerkosten 2013 auf 51 Rappen pro Personenkilometer.

Mit schweren Strassengüterfahrzeugen wurden 2013 Transportleistungen von 16,3 Milliarden Tonnenkilometern erbracht. Daraus ergeben sich durchschnittliche Kosten von 54 Rappen pro Tonnenkilometer. Da leichte Güterfahrzeuge häufig auch für andere Zwecke als den Gütertransport eingesetzt werden (zum Beispiel für Dienstleistungen von Handwerkern), ist es dort nicht möglich Kilometerkosten auszuweisen.

Im Schienengüterverkehr betrug die Verkehrsleistung 11,8 Milliarden Tonnenkilometer. Somit verursachte der Schienengüterverkehr durchschnittliche Kilometerkosten von lediglich 16 Rappen pro Tonnenkilometer.

Deckung der Verkehrskosten

Keine der Nutzergruppen hat die verursachten Kosten vollumfänglich selbst getragen, weder im Personen- noch im Güterverkehr. Die Nutzenden des privaten motorisierten Strassenverkehrs deckten 90 Prozent ihrer Kosten, während der öffentliche Strassenverkehr und der Personenverkehr auf der Schiene nur zu 43 Prozent respektive 46 Prozent nutzerfinanziert waren.

Die vergleichsweise hohe Kostendeckung im privaten motorisierten Strassenverkehr lässt sich vor allem durch den hohen Kostenanteil für die Anschaffung und den Betrieb der privaten Fahrzeuge erklären. Die gesamten Kosten des privaten motorisierten Strassenverkehrs waren sechsmal so gross wie jene des Personenverkehrs auf der Schiene und 14-mal so gross wie jene des öffentlichen Strassenverkehrs. Damit überstiegen die ungedeckten Kosten des privaten motorisierten Strassenverkehrs (5,4 Mrd. Fr.) in absoluten Zahlen dennoch

jene des Personenverkehrs auf der Schiene (4,5 Mrd. Fr.) oder des öffentlichen Strassenverkehrs (2,1 Mrd. Fr.) – trotz des höheren Deckungsgrads.

Im Güterverkehr auf der Strasse deckten die Nutzenden den grössten Teil der durch sie verursachten Kosten selbst, im Falle von schweren Güterfahrzeugen zu 97 Prozent und von leichten zu 95 Prozent. Deutlich tiefer war der Anteil der durch die Verkehrsnutzenden getragenen Kosten mit 53 Prozent im Schienengüterverkehr, da dort auch die öffentliche Hand einen namhaften Kostenanteil (28 %) übernahm. Bund, Kantone und Gemeinden kamen für diese Kosten bewusst auf: Die Finanzierung von Infrastrukturen und Verkehrsmitteln sind das Ergebnis politischer, oft durch Volksabstimmungen legitimierter Entschiede. Im Gegensatz dazu trägt die Allgemeinheit die auf sie abgewälzten Kosten unfreiwillig.

Externe Kosten

Die Strassenrechnung ist eine sogenannte Wegekostenrechnung; die externen Kosten, die Unfallkosten oder die Aufwendungen für die Fahrzeuge werden darin nicht berücksichtigt. Gemäss Studien, die im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) erstellt worden sind, haben die externen Kosten des Schweizer Verkehrssystems im Jahr 2012 gegen 9,8 Milliarden Franken betragen. Davon gingen 8,0 Milliarden Franken oder 81 Prozent auf das Konto des Strassenverkehrs und 759 Millionen Franken oder acht Prozent auf jenes des Schienenverkehrs.

Die externen Kosten des Luftverkehrs betragen 1'030 Mio. Franken oder zehn Prozent, jene des Schiffverkehrs 57 Mio. Franken oder ein Prozent. Als einziger Verkehrsträger weist der Velo- und Fussverkehr einen sehr hohen externen Nutzen (1,4 Mrd. Franken) auf, der seine externen Kosten von 900 Mio. Franken somit deckt. Begründung dafür: Radfahrer und Fussgänger seien im Schnitt gesünder. Werden die externen Kosten pro Personenkilometer (Pkm) berechnet, schnitten der Schienenverkehr mit 2,4 Rappen am besten und der Schiffsverkehr mit 16,9 Rappen am schlechtesten ab. Der motorisierte Privatverkehr verursachte externe Kosten von 6,0 Rappen pro Pkm.

Leider hat es das ARE bisher versäumt, im Sinne einer Gesamtsicht auch die Nutzen der Verkehrsträger, insbesondere jene der Strasse, zu aktualisieren.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11,5 Milliarden Franken betragen. Davon gingen 8,8 Milliarden an den Bund (das ist ein Siebtel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes), nämlich 2'766,1 Millionen Franken Mineralölsteuern (–14,5 Mio.) und 1'838,4 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (–10,9 Mio.), 1'818 Millionen Franken Mehrwertsteuer sowie 385 Millionen Franken Automobilsteuern (–8,4 Mio.) sowie 50 Millionen Franken Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+3,8 Mio.). Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 375 Millionen Franken (+2 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der LSVA in der Höhe von 1'454 Millionen Franken (–3,3 Mio.), total also 1'829 Millionen Fran-

ken für die Strassenbenützung. (Tabelle 9 A im Anhang enthält eine Übersicht über die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs.)

Zweckbindung für das Strassenwesen: Nach Verfassung und Gesetz sind von den hiervor genannten 8,8 Milliarden Franken (= rund 1'468 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3'616 Millionen Franken oder rund 41 Prozent im Rahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden; dazu gehört nebst der eigentlichen Strassenfinanzierung auch die Querfinanzierung an den Schienenverkehr unter den Titeln «Bahninfrastrukturfonds BIF» (290 Mio. Fr.), Kombiniertes Verkehr (193 Mio. Fr.) oder öffentlicher Agglomerationsverkehr (155 Mio. Fr.). Zusammen mit den Erträgen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA leisteten die Strassenbenützer 2016 insgesamt 1,5 Milliarden Franken an den Bahnverkehr und namentlich an die Schieneninfrastrukturen.

Weitere 3,6 Milliarden Franken, davon stammen 1'383 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse. Der MIV leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV): Über 60 Prozent der LSVA-Einnahmen – 894 Millionen Franken – sind in den Bahninfrastrukturfonds umgeleitet worden. Seit dem Jahr 1998 fliessen Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe in die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen, womit sich die Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene unter diesem Titel nunmehr auf den Betrag von 12'197 Millionen Franken summiert. Im Weiteren konnten bis 2015 Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Seit 2016 werden anstelle dieses «Neat-Viertels» 9 Prozent aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag, höchstens 310 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds eingeleitet. Im Berichtsjahr betrug dieser Anteil 290 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 5'226 Millionen Franken. Somit hat der Strassenverkehr seit 1998 via FinöV-Fonds beziehungsweise BIF total über 17,4 Milliarden Franken an die Grossprojekte des Schienenverkehrs bezahlt.

Seit Bestehen der Treibstoffzölle beziehungsweise der Mineralölsteuern hat der motorisierte Strassenverkehr dem Bund folgende Nettobeträge abgeliefert (in Mio. Franken):

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag	Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen			
		verwendet für:			
		Strassen	Bundeskasse	NEAT ² /BIF ³	Total
1925–1949	–	205 (21 %)	787 (79 %)		992
1950–1958	–	681 (50 %) ¹	672 (50 %)		1 353
1959–2016	77 205	44 592 (46 %) ¹	46 542 (48 %)	5 294 (5 %)	96 428
1925–2016	77 205	45 478 (46 %)	48 001 (49 %)	5 294 (5 %)	98 773

¹ Ab 3. Oktober 1958 bis 30. April 1983 60 %.

² Seit 1998 erhobener Beitrag von 25 Prozent der NEAT-Kosten, gestützt auf Übergangsbestimmung zu Art. 87 Bundesverfassung (Abs. 2 Bst. c).

³ Seit 2016 fliesst der sog. «Neat-Viertel» (d.h. 9 % des Reinertrags aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag, höchstens 310 Mio. Franken) in den Bahninfrastrukturfonds (BIF), gestützt auf Übergangsbestimmung zu Art. 87 Bundesverfassung (Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 BV)

Eine Übersicht über die zweckfinanzierten Strassenausgaben ist im statistischen Teil im Anhang (Tabelle 10 A) enthalten. Daraus ist ersichtlich, wie sich diese Einnahmen auf die verschiedenen Bereiche verteilen.

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2017 ergab sich die folgende Belastung mit Steuern und Abgaben auf den Treibstoffen:

	Unverbleites Benzin Rp./Liter	Diesel Rp./Liter
Mineralölsteuer	43,12	45,87
Mineralölsteuerzuschlag	30,00	30,00
Total Mineralölsteuer	73,12	75,87
Importabgaben (u.a. Pflichtlagerbeitrag)	0,33	0,33
Mehrwertsteuer	10,74	11,11
Belastung pro Liter	84,19	87,31
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	113,16	104,56

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe um 40 Rappen je Liter steuerlich begünstigt. Die Fördermassnahme wurde auch im Berichtsjahr aus den Ertragsüberschüssen der um 1,35 Rappen erhöhten Mineralölsteuer auf Benzin während den Jahren 2008 bis 2010 finanziert. Weil die zu kompensierenden Mengen umweltschonender Treibstoffe stark zunehmen, müsste für eine entsprechende Kompensation der Steuersatz für Benzin seit 2015 angehoben werden. Der Bundesrat verzichtete seither auf diese Erhöhung. Er begründet den Entscheid mit der schwierigen Situation für die Wirtschaft nach der Aufhebung des Euro-Mindestkurses.

Die Vorlage für einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) aus dem Jahr 2016 sieht eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter vor, sobald die Ausgaben des Bundes den Zufluss zusätzlicher Finanzmittel notwendig machen. Falls sich die Projekte zur Engpassbeseitigung wie geplant realisieren liessen, wird gemäss Bundesrat schon in naher Zukunft eine weitere Erhöhung um fünf bis sieben Rappen notwendig. Im Weiteren schafft die NAF-Vorlage dem Bundesrat die Kompetenz, die Mineralölsteuer künftig der Teuerung anzupassen. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst.

Am 6. März 2015 hatte der Bundesrat die Botschaft zur Teilrevision des Mineralölsteuergesetzes zuhanden des Parlaments verabschiedet. Die Anpassungen betreffen einerseits die teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer und andererseits eine Kompetenzdelegation an die Steuerbehörde für gewisse Steuerbefreiungen. In der Frühjahrssession 2016 haben die Eidgenössischen Räte die Vorlage genehmigt. Die neue Regelung trat auf den 1. Oktober 2016 in Kraft.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

2017 wird der Bund rund 1,8 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investieren. 400 Millionen davon fliessen in den Bau von neuen Abschnitten, 1,2 Milliarden werden für den Ausbau und den Unterhalt des bestehenden Netzes eingesetzt. 195 Millionen Franken fliessen in Projekte zur Beseitigung von Engpässen. Das eidgenössische Parlament hat dazu die notwendigen Kredite beschlossen.

Die Neubauten im Rahmen der **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes** werden bis zum Inkrafttreten des NAF-Fonds im Jahr 2018 aus dem Infrastrukturfonds finanziert. Zu diesem Zweck sind insgesamt 8,5 Milliarden Franken reserviert. Im Berichtsjahr wurden Ausgaben von 384 Millionen Franken getätigt. Infolge von Projektverzögerungen beanspruchten die Kantone rund 233 Millionen Franken weniger, als zum Zeitpunkt der Erstellung des Voranschlags geplant.

Die Netzvollendung bleibt nach der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Federführung und die Bauherrenrolle obliegen bei der Netzfertigstellung den Standortkantonen; sie leisten auch eine Teilfinanzierung. Der Bund bezahlt den grössten Teil und hat die Oberaufsicht.

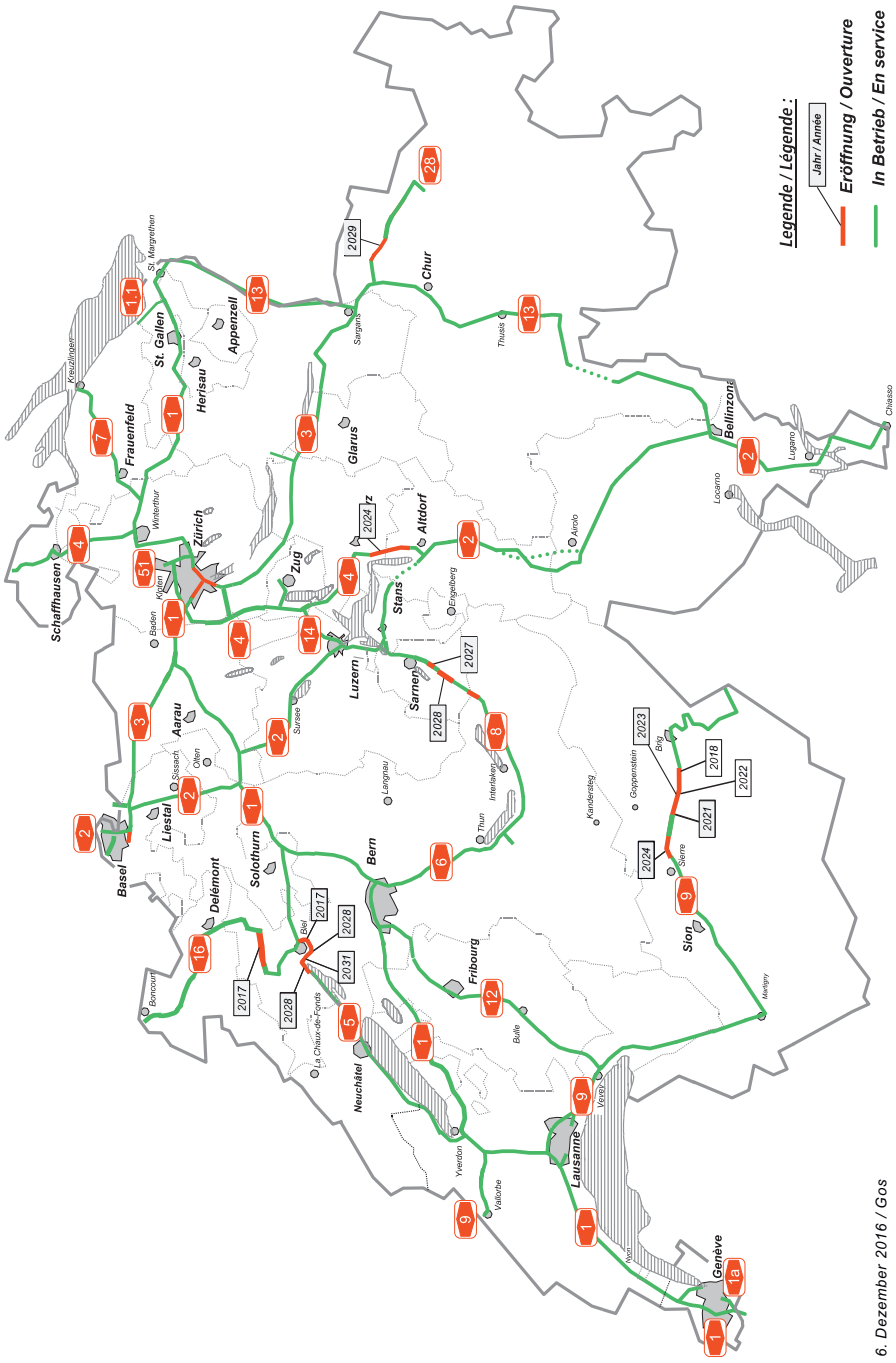
Grundlage für die Bauarbeiten an neuen Strecken ist das 9. langfristige Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen, welches vom Bundesrat am 23. März 2016 beschlossen worden ist. Es sieht für vier Jahre Investitionen von insgesamt rund 1,8 Milliarden Franken vor. Die Schwerpunkte der Neubautätigkeit liegen in der Weiterführung begonnener Projekte. Dazu gehören unter anderem:

- A5 Bern: Biel Ost – Biel Süd (Eröffnung 2017)
- A9 Wallis: Gampel – Brig Glis (Teileröffnung 2017)
- A16 Bern: Court – Tavannes (Eröffnung 2017)

Weitere grosse Projekte der Netzfertigstellung sind:

- A4 Schwyz/Uri: Neue Axenstrasse
- A5 Bern: Umfahrung Biel Westast
- A9 Wallis: Umfahrung Visp, Pfywald, Riedberg

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables
Überarbeitung 9. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /
Remanifement 9ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales
Variante 2016.104



Für die **Erhaltung (Ausbau und Unterhalt)** der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem ASTRA im Berichtsjahr die Gesamtsumme von 1,173 Milliarden Franken zur Verfügung. Aus dem effektiven Aufwand resultierte ein Mehrbedarf gegenüber dem Voranschlagskredit von 20 Millionen Franken. Dieser Mehrbedarf konnte kompensiert werden unter anderem durch Massnahmen im Bereich des Finanz- und Lastenausgleichs (FLAG) sowie durch Verschiebungen aus dem Globalbudget ASTRA.

Für das Jahr 2017 hat das Parlament für Ausbau und Unterhalt des Nationalstrassennetzes den Kredit von 1,209 Milliarden Franken bereitgestellt. Zusammen mit der Abgrenzung 2016 ergibt sich ein Voranschlagskredit von 1,437 Milliarden Franken. Diese Gelder stammen aus der SFSV.

Bei vier Erhaltungsprojekten starten 2017 die Hauptarbeiten:

- A1: Rheineck–St. Margrethen (SG)
- A2: Schänzli (BL)
- A6: Thun Nord–Spiez (BE)
- A9: Vennes–Chexbres (VD)

Auf den folgenden Strecken werden 2017 die Hauptarbeiten fortgesetzt:

- A1: Bernex–Ferney (GE)
- A2: Sanierungstunnel Belchen (BL/SO)
- A2: Airolo–Quinto (TI)
- A2: Anschluss Mendrisio (TI)
- A4: Tunnel Galgenbuck (SH)
- A5: Colombier–Cornaux (NE)
- A9: Vallorbe–Essert-Pittet (VD)
- A13: Umfahrung Roveredo (GR)

Der Bundesrat genehmigte im Berichtsjahr mehrere Projekte zum Ausbau des Nationalstrassennetzes, insbesondere

- Januar 2016: die Engpassbeseitigung im Raum Crissier (VD). Das Projekt sieht ein ganzes Massnahmenpaket und einen neuen Anschluss in Ecublens vor. Damit sollen die Kapazität und die Sicherheit des entsprechenden Autobahnabschnitts erhöht werden, denn es wird bis 2030 mit einer starken Verkehrszunahme gerechnet. Die Gesamtkosten für die Realisierung dieses Projekts westlich von Lausanne werden sich auf fast 510 Millionen Franken belaufen.
- März 2016: der Anschluss Chavannes (VD) der Autobahn A1 westlich von Lausanne. Es geht darum, Vorkehrungen im Hinblick auf das bis 2030 erwartete deutliche Verkehrswachstum zu treffen. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 59,3 Millionen Franken.
- November 2016: das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern. Der Engpass im Nationalstrassennetz im Raum Luzern wird mit einem Ausbau

der Autobahn A14 von vier auf sechs Spuren zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Buchrain sowie einem neuen Tunnel mit zwei zweispurigen Röhren zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern–Kriens behoben. Im bestehenden Tunnel Spier auf der A2 zwischen den Anschlüssen Luzern–Horw und Hergiswil werden drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung dem Verkehr zur Verfügung gestellt. Die Kosten für das Vorhaben belaufen sich auf rund 1,7 Milliarden Franken.

Die **Engpassbeseitigung** auf dem Nationalstrassennetz wird aus Mitteln des Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr wurden 131 Millionen Franken insbesondere für die Hauptarbeiten des Sechs-Spur-Ausbaus zwischen Härkingen und Wiggertal und für den Ausbau der Nordumfahrung Zürich bereitgestellt. Diese finanziellen Mittel konnten im Jahre 2016 bis auf einen kleinen Restbetrag vollständig verwendet werden.

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die eidgenössischen Räte für das Jahr 2017 total 195 Millionen Franken bereitgestellt. Zusammen mit den Kreditrestanzen aus dem Vorjahr (49,4 Mio. Fr. Abgrenzung 2016) stehen für das Programm Engpassbeseitigung 233,5 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Gelder werden hauptsächlich in den Sechspurausbau der Nordumfahrung Zürich (A1) investiert.

Die Nordumfahrung Zürich gehört zu den am häufigsten befahrenen Autobahnabschnitten der Schweiz. Täglich staut sich vor dem Gubristtunnel der Verkehr. Jetzt wird der chronisch überlastete Autobahnengpass beseitigt: Im Beisein von Doris Leuthard, Vorsteherin des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), sowie Vertretern von Kanton und Stadt Zürich erfolgte am 6. Juni 2016 in Regensdorf der Start der Hauptarbeiten zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich. Bis etwa im Jahr 2025 wird unter Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) der ganze Abschnitt zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Verzweigung Zürich Nord in beiden Richtungen auf je drei Spuren ausgebaut. Der 3250 Meter lange Gubristtunnel wird durch eine dritte, dreistreifige Tunnelröhre auf der Nordseite ergänzt. Anschliessend werden die bestehenden Röhren saniert. Es wird mit Gesamtkosten im Umfang von 1,55 Milliarden Franken gerechnet.

Gotthard-Strassentunnel

57 Prozent der Stimmenden (1'883'859 Ja-Stimmen gegen 1'420'390 Nein-Stimmen) haben am 28. Februar 2016 ja gesagt zur Vorlage, die am Gotthard den Bau einer zweiten Strassentunnelröhre gestattet, um die 2,8 Milliarden Franken teure Sanierung des bestehenden Tunnels abzufedern. Auch das Ständemehr lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. 24 Kantone sagten Ja. Darunter auch das Tessin mit 58 Prozent und der Kanton Uri mit 53 Prozent. Einzig Waadt und Genf lehnten die Vorlage mit je fast 55 Prozent Nein-Stimmen ab; wohl aus Angst, dass nun am Gotthard Strassengelder gebunden werden, welche bei Verkehrsprojekten in den eigenen Agglomerationen fehlen könnten.

Im Hinblick auf die unausweichlich bevorstehende Gesamtsanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) hatte der Bundesrat den Neubau eines zweiten Strassentunnels (ohne Kapazitätserweiterung) mit anschliessender Sanierung

der bestehenden Tunnelröhre vorgeschlagen und am 13. September 2013 die entsprechende Botschaft zum Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) zuhanden der eidgenössischen Räte vorgelegt.

Die Eidgenössischen Räte hatten die Sanierungsvorlage des GST im Jahr 2014 beraten und entsprechend dem Vorschlag des Bundesrats die Variante mit dem Neubau einer zweiten Tunnelröhre gutgeheissen. Gegen diesen Beschluss des Parlaments zum Strassentransitgesetz wurde von den Alpenschützern mit 75'852 gültigen Unterschriften das Referendum ergriffen und im Februar 2015 bei der Bundeskanzlei deponiert.

strasseschweiz hatte sich für die STVG-Änderung gemäss Vorschlag des Bundesrats ausgesprochen. Zentrale Argumente waren:

- einerseits die Redundanz der Verkehrsverbindung mit dem Kanton Tesin: Den Verkehrsteilnehmenden steht auch während der Sanierungsphase des GST in den Jahren 2028 bis 2030 sowie bei künftigen (unvorhergesehenen) Ereignissen in einer der beiden Tunnelstrecken dauerhaft eine (winter-)sichere Strassenverbindung zur Verfügung. Ohne Sanierungstunnel müsste die Gotthard-Strecke während 900 bis 1050 Tagen, je nach Vorgehensvariante, gesperrt werden; das ist unzumutbar.
- andererseits die nachhaltig massive Erhöhung der Verkehrssicherheit: Gemessen an den Verkehrsleistungen weist der GST das grösste Unfallrisiko beziehungsweise Gefahrenpotenzial aller Schweizer Nationalstrassentunnels auf. Im diesem zweispurigen, nicht richtungstrennt geführten Tunnel werden durchschnittlich 288'000 Fahrzeugkilometer (Fzg/km) pro Tag zurückgelegt, was der zweithöchsten Kilometerleistung sämtlicher Strassentunnel-Anlagen in der Schweiz entspricht. Einzig im vierspurigen, richtungstrennten Gubristtunnel fällt die durchschnittliche Kilometerleistung pro Tag (351'000 Fzg/km) noch höher aus als im fünfmal längeren GST. Bei allen übrigen inländischen Strassentunnels sind bedeutend geringere Fahrzeugkilometerleistungen dokumentiert.

Vollendete Abschnitte

Im Berichtsjahr konnten mehrere neue Nationalstrassenabschnitte dem Verkehr übergeben werden.

- 7. November 2016: Mit der Eröffnung der neuen Umfahrung von Roveredo endete für die Gemeinde eine lange Leidenszeit, führte die Nationalstrasse bisher doch mitten durch das Dorf. Der Verkehr fährt künftig durch einen Tunnel. Roveredo verfügt neu zudem über einen Anschluss an die Nationalstrasse, und die Halbanschlüsse San Vittore und Grono wurden ausgebaut. Die Gesamtkosten der Umfahrung Roveredo belaufen sich auf rund 440 Millionen Franken. Mit der Eröffnung der neuen Umfahrung von Roveredo sind die Arbeiten aber noch nicht zu Ende. So wird es bis Ende 2019 dauern, bis das Trasse der ehemaligen A13 zurückgebaut, die neue «Strada italiana» samt ihren Anschlüssen ans lokale Strassennetz errichtet und der Autobahnanschluss «Roveredo est» realisiert sind.
- 25. November 2016: Eröffnung des A9-Teilstücks Leuk/Susten Ost–Gampel/Steg West. Damit wurde nach der Eröffnung der Teilstrecke Gamsen–Ey-

holz im Jahr 2002 das zweite Etappenziel erreicht. Inzwischen sind rund zehn von insgesamt 32 Kilometern der im Oberwallis zu erschliessenden Autobahn realisiert.

- 5. Dezember 2016: Einweihung des letzten Transjurane-Abschnitts im Kanton Jura. Dreissig Jahre nach dem Spatenstich ist der letzte Abschnitt der Autobahn Transjurane (A16) auf jurassischem Boden eingeweiht worden. Dieses 4,9 km lange neue Autobahnteilstück verläuft zwischen der Kantonshauptstadt Delsberg und der Grenze zum Kanton Bern. Auf Berner Boden hat die A16 nach Biel noch eine Lücke zwischen Court (BE) und Loveresse (BE). Dieser Abschnitt soll am 3. April 2017 eröffnet werden. Unter dem Strich hat die A16 dann – wegen diverser Tunnels, Galerien und Viadukte sowie teils heikler Geologie – über 6,5 Milliarden Franken gekostet.

Damit waren Ende 2016 insgesamt 1837,5 Kilometer Nationalstrassen oder rund 97,1 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb, nämlich:

7-spurige Autobahnen:	1,2 km
6-spurige Autobahnen:	83,5 km
4-spurige Autobahnen:	1351,8 km
3-spurige Autostrassen	1,9 km
2-spurige Autostrassen	287,6 km
Gemischtsverkehrsstrassen	111,5 km

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird die Nationalstrassentunnel bis Ende 2018 mit DAB+-Technologie ausrüsten. Die Investitionskosten betragen rund 30 Millionen Franken. Diese Massnahme wird infolge der Migration von UKW zu Digitalradio notwendig. Radioempfang in Strassentunnel ist ein wichtiges Sicherheitselement. Auch der UKW-Empfang bleibt deshalb bis zu der von den Privatradioverbänden und der SRG spätestens 2024 geplanten Abschaltung der UKW-Sender gewährleistet.

Nationalstrassenfinanzierung

Seit 1. Januar 2008 ist der Bund Eigentümer der Nationalstrassen und finanziert diese zu hundert Prozent. Er hat die volle Verantwortung für Bau und Ausbau, für Unterhalt und Betrieb der Autobahnen. Beauftragt mit der Rolle des Bauherrn ist das ASTRA. Die Kantone sind allerdings insofern involviert, als die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes wie bisher als Verbundaufgabe zu Ende geführt wird. Für den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt werden die Kantone mit Leistungsvereinbarungen beauftragt. Ihnen obliegt auch die Aufgabe der Schadenwehren beziehungsweise der Blaulichtdienste.

Dem Bund stehen für die Finanzierung des Strassenwesens einerseits die SFSV, geöffnet aus zweckgebundenen Erträgen aus der Besteuerung von Treibstoffen (Mineralölsteuern) sowie aus der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette), zur Verfügung. Die Freigabe der Mittel aus der SFSV erfolgt jeweils

durch Parlamentsbeschluss anlässlich der Genehmigung des Budgets der Eidgenossenschaft.

Seit 2008 besteht ausserdem für bestimmte Infrastrukturaufgaben der Infrastrukturfonds Strasse (vgl. Ausführungen hiernach), der mit einer ausserordentlichen Ersteinlage von 2,6 Milliarden Franken (2008) und einer weiteren ausserordentlichen Einlage von 850 Millionen Franken (2011) aus der SFSV alimentiert wurde und seither durch jährliche, vom eidgenössischen Parlament bestimmte Einlagen aus der SFSV gespeist wird.

Dieses bisherige System der Strassenfinanzierung wird voraussichtlich im Jahr 2018 durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF abgelöst (siehe Kapitel «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, NAF»; hiervor).

Infrastrukturfonds Strasse

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Es sieht Investitionen von rund 20,8 Milliarden Franken, die aus der SFSV stammen, während 20 Jahren vor, davon

- 14 Milliarden Franken für das Autobahnnetz (8,5 Mrd. für die Fertigstellung und 5,5 Mrd. für den Ausbau bzw. die Beseitigung von Engpässen);
- 6 Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen;
- 800 Millionen Franken für den Unterhalt von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

Im Jahr 2016 schüttete der Infrastrukturfonds rund 773 Millionen Franken aus – davon 378 Millionen zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, 122 Millionen zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz und 47 Millionen für Hauptstrassen in Berggebieten und in Randregionen. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen sind 56 Millionen Franken für Strassenprojekte und 155 Millionen für Bahn- und Schieneninfrastrukturen ausgegeben worden. Die Liquidität des Infrastrukturfonds lag Ende 2016 bei 2,1 Milliarden Franken.

Für das Jahr 2017 haben die eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 400 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- 195,48 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz;
- 322 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 47,589 Millionen Franken für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

Ende 2016 sind beim Bund 37 Agglomerationsprogramme der dritten Generation eingereicht worden. Die damit vorgesehenen Verkehrsprojekte in rund 800 Städten und Gemeinden aus 23 Kantonen sowie Gebietskörperschaften aus den grenznahen Gebieten Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Österreichs und des Fürstentums Liechtenstein sind mit Investitionen von rund 12,7 Milliarden Franken verbunden. Erstmals sind dabei keine Massnahmen für die Eisenbahn enthalten, weil diese nicht mehr über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Die wirkungsvollsten Projekte dürfen mit einem Bundesbeitrag von 30 bis maximal 50 Prozent aus dem NAF-Fonds rechnen. Die eidgenössischen Räte werden Anfang 2019 über die zu unterstützenden Vorhaben entscheiden.

Internationale Beziehungen

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** war bestrebt, zum Austausch von Informationen und Erfahrungen auf europäischer und internationaler Ebene im Verkehrswesen mit Unterlagen und Berichten beizutragen. Insbesondere als Mitglied der International Road Federation (IRF) stand **strasseschweiz** in Kontakt mit den Generaldirektionen in Genf und Washington sowie zu den einzelnen Mitgliedverbänden der IRF. Konkret wurden der IRF die schweizerischen Unterlagen für die Welt-Strassen-Statistik übermittelt. Diese Statistik enthält die neuesten Angaben von über hundert Ländern über das Strassennetz, die Fahrzeugproduktion, den Import und den Export von Fahrzeugen, die Strassenverkehrsunfälle, die Motorfahrzeugbesteuerung und die jährlichen Ausgaben für das Strassenwesen. Das umfangreiche Tabellenwerk kann direkt bei der IRF, 4 chemin de Blandonnet, 1214 Vernier (Genf; Tel. 022 306 02 60) bezogen werden.

Schlusswort

Der Berichterstatter über die Tätigkeit von **strasseschweiz** im Jahr 2016 dankt allen Mitgliedverbänden, dem Zentralvorstand und dem Direktionsausschuss für die grosse Unterstützung und für das Vertrauen, das sie dem Generalsekretariat und dessen Personal entgegengebracht haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch die Mitarbeiterinnen des Generalsekretariats von **strasseschweiz**, die mit ihrem treuen und pflichtbewussten Einsatz einen reibungslosen Gang der vielfältigen Geschäfte des Dachverbands sicherstellten. Der Dank richtet sich aber auch an alle Politiker/innen, die Vertreter/innen der Behörden sowie die Medien für ihr Vertrauen und Wohlwollen gegenüber den Anliegen von **strasseschweiz** und seinen Mitgliedern.

Statistische Angaben

Statistiques

Seite / Page

Verkehrsleistungen		<i>Prestations de transport</i>
Personenverkehr	1 A	<i>Trafic de personnes</i>
Güterverkehr	2 A	<i>Trafic de marchandises</i>
Alpenquerender Güterverkehr	3 A	<i>Trafic de marchandises par les Alpes suisses</i>
Motorfahrzeuge		<i>Véhicules à moteur</i>
Bestand	4 A	<i>Effectif</i>
Entwicklung	5 A	<i>Evolution</i>
Neuzulassungen	6 A	<i>Mises en circulation</i>
Meistverkaufte Automarken	7 A	<i>Marques des voitures de tourisme les plus vendues</i>
Mineralöl- und Automobilsteuern	8 A	<i>Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles</i>
Fiskalleistungen	9 A	<i>Prestations fiscales</i>
Strassenausgaben	10 A	<i>Dépenses routières</i>
Treibstoffimporte	11 A	<i>Importations des carburants</i>
Mineralölabsatz	12 A	<i>Ventes d'huiles minérales</i>
Strassenverkehrsunfälle	13 A	<i>Accidents de circulation</i>
Führerausweisentzüge	14 A	<i>Retraits de permis</i>

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres							
	Schiene % Rail	Strasse / Route MIV % TMI	öV % TP	%	Schiene % Rail	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%	
1970	294	6,9	3 224	75,3	763	17,8	48 002	83,7	45 882	80,0	2 120	3,7
1980	256	4,4	4 699	81,1	836	14,4	69 697	87,5	67 041	84,2	2 656	3,3
1990	324	4,7	5 461	79,0	1 129	16,3	80 801	86,4	77 759	83,2	3 042	3,3
2000	303	4,1	5 990	80,9	1 112	15,0	89 072	87,6	79 142	77,8	3 428	3,4
2001	301	4,1	5 904	80,5	1 126	15,4	89 807	87,1	79 574	77,2	3 605	3,5
2002	319	4,4	5 848	80,1	1 136	15,6	90 844	86,5	80 397	76,6	3 667	3,5
2003	340	4,7	5 773	79,5	1 147	15,8	91 743	86,3	81 057	76,3	3 756	3,5
2004	353	4,9	5 699	79,0	1 162	16,1	92 657	86,1	81 805	76,0	3 781	3,5
2005	385	5,4	5 585	78,2	1 175	16,4	93 083	85,2	82 014	75,1	3 858	3,5
2006	405	5,6	5 649	77,8	1 205	16,6	94 092	85,0	82 941	74,9	3 889	3,5
2007	434	5,9	5 711	77,2	1 251	16,9	95 209	84,5	83 932	74,5	3 964	3,5
2008	462	6,1	5 821	76,7	1 310	17,3	96 572	84,5	85 355	74,6	3 820	3,3
2009	472	6,1	5 955	76,6	1 349	17,3	98 652	84,2	87 248	74,4	3 901	3,3
2010	494	6,2	6 056	76,4	1 374	17,3	100 271	83,9	88 702	74,3	3 987	3,3
2011	513	6,4	6 146	76,2	1 408	17,5	101 699	83,9	89 949	74,2	4 099	3,4
2012	515	6,2	6 283	76,1	1 457	17,6	103 757	84,3	91 811	74,6	4 212	3,4
2013	542	6,4	6 406	75,9	1 489	17,6	105 525	84,4	93 463	74,8	4 252	3,4
2014	576	6,7	6 518	76,0	1 485	17,3	107 203	84,3	94 985	74,7	4 316	3,4
2015	596	6,8	6 626	75,9	1 507	17,3	108 857	84,2	96 467	74,6	4 397	3,4

(Quelle: BFS T11.4.1.2 / Source: ofs T11.4.1.2)

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres									
	Beförderte Tonnage / tonnage transporté	Strasse Route	%	Total Veränderung Variation	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Total Veränderung Variation	
(in Mio.) (en Mio.)										
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0	7 412	54.6	6 175	45.4	13 587
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	7 276	49.1	7 548	50.9	14 824
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	8 345	42.0	11 524	58.0	19 869
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	7 326	39.1	11 429	60.9	18 755
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	7 979	39.7	12 117	60.3	20 096
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	8 351	39.4	12 858	60.6	21 209
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9 937	42.2	13 609	57.8	23 546
2003*	62.4	16.7	311.2	83.3	373.6	9 534	38.8	14 986	61.1	24 520
2004	69.3	17.7	321.5	82.3	390.8	10 245	40.0	15 341	60.0	25 586
2005	67.9	16.8	335.4	83.2	403.3	10 149	39.2	15 709	60.8	25 858
2006	70.2	16.9	344.8	83.1	415.0	10 880	40.1	16 259	59.9	27 139
2007	71.1	16.8	353.3	83.2	424.4	10 631	38.6	16 889	61.4	27 520
2008*	69.9	16.4	355.6	83.6	425.5	10 980	39.1	17 130	60.9	28 110
2009	61.9	15.1	347.4	84.9	409.3	9 398	35.9	16 775	64.1	26 173
2010	64.0	15.5	348.6	84.5	412.6	9 805	36.7	16 906	63.3	26 711
2011	65.0	14.9	370.2	85.1	435.2	10 164	36.9	17 372	63.1	27 536
2012	60.3	14.1	368.3	85.9	428.6	9 744	36.3	17 109	63.7	26 853
2013	65.0	15.1	365.3	84.9	430.3	10 280	37.4	17 241	62.6	27 521
2014	65.4	14.9	374.6	85.1	440.0	10 751	38.0	17 541	62.0	28 292
2015	66.1	15.5	361.7	84.5	427.8	10 823	38.6	17 200	61.4	28 023

* = offizielle Gütertransport-Erhebungsjahre / années officielles du recensement du trafic de marchandises

¹ = ab 1985 in Millionen Netto-Tonnenkilometer (ohne Gewicht der Sachtransportfahrzeuge, Container und Wechselbehälter im kombinierten Verkehr) / depuis 1985 en millions de tonnes-kilomètres nets (sans le poids des véhicules de transport de biens, des conteneurs et des bennes interchangeables dans le trafic combiné)

p = provisorisch / provisoirement

(Quelle: BFS T11.4.1.2 / Source: ofs T11.4.1.2)

Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises par les Alpes suisses

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse								
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5	
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	23.4		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	23.9
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2	4.4
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2	3.5
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		21.8	72.2	8.4	27.8	30.2	3.4
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-13.2
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.8	29.2	11.5
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7		21.9	71.6	8.7	28.4	30.6	4.8
2012	23.7	63.4	13.7	36.6	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	27.7	28.2	-7.8
2013	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	1.6		21.9	73.7	7.8	26.3	29.7	5.3
2014	26.1	67.8	12.4	32.2	38.5	1.3		22.9	77.9	6.5	22.1	29.4	-1.0
2015	26.9	69.2	12.0	30.8	38.9	1.0							
2016	28.7	71.0	11.7	29.0	40.4	3.9							

(Quelle: Verlagerungsbericht 2012; bfs T 11.5.4.4; Alpinfo 2012 / Source: rapport sur le transfer 2012; ofs T 11.5.4.4; Alpinfo 2012)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre)*

	2015	2016
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 458 069	4 524 029
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	47 328	51 154
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 779	6 882
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	6 618	6 288
Übrige / <i>Autres</i>	4 995	5 352
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	340 520	352 472
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 830	41 843
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 153	11 165
Übrige / <i>Autres</i>	95	86
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	191 132	192 139
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	67 101	68 721
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	5 175 620	5 260 131
Motorräder / <i>Motocycles</i>	652 683	664 954
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	28 701	25 251
Übrige / <i>Autres</i>	28 638	30 176
Total Motorräder / Total des Motocycles	710 022	720 381
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 885 642	5 980 512
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	159 915	*161 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 029	6 844
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	262 854	270 966
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 735	34 891
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	21 489	21 298
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	49 001	47 335
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 653	16 806
Übrige / <i>Autres</i>	21 831	23 473
Anhänger total / Remorques total	413 592	421 613

* Schätzungen / *Estimations*

(Quelle: BFS / *Source: ofs 11.03.02.01.03-2, T11.3.2.1.1*)

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2016 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2016

Jahr Année	Personen- wagen 1 Voitures de tourisme	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires						Traktoren 4 Tracteurs	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 2 Chariots à moteur et automobiles de travail	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 3 Motocy- clettes	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder 6 Cyclo- moteurs
		Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, de autobus	Liefer- wagen Voitures de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à sellette							
1950	146 998	–	2 028	36	472			2 049	188 512	75 975	264 487	–	
1960	509 279	–	3 127	55	150			5 122	573 780	291 326	865 106	–	
1970	1 383 204	–	5 542	105	725		1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	521 505	
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473	
1990 ⁵	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609	
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719	218 932	
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955	139 548	
2014	4 384 490	6 962	6 656	329 206	41 853	11 125	140 319	115 339	5 084 865	699 219	5 784 084	153 348	
2015	4 458 069	6 618	6 779	340 206	41 830	11 153	141 911	116 322	5 175 620	710 022	5 885 642	159 915	
2016	4 524 029	6 288	6 882	352 472	41 843	11 165	143 474	117 386	5 260 131	720 381	5 980 512	*161 000	

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

(¹) Ab 1955 inklusive Kombiwagen (bis 1970 Kleinbusse inbegriffen) / Dès 1955 y compris les combis (ainsi que les minibus jusqu'en 1970)

(²) Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

(³) Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

(⁴) Ab 1980 gewerbliche und landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

(⁵) Ab 1990 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1990 sans véhicules militaires

(⁶) Inkl. sämtliche E-Bikes, die ein Motorfahrrad-Kontrollschild benötigen / Y compris tous les vélos électriques exigeant une plaque de contrôle pour cyclomoteur

* Schätzungen / Estimations

(Quelle: BFS T11.03.02.07 / Source: ofs T11.03.02.07)

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge Véhicules à moteur neufs mis en circulation

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	327 955	334 045	310 154	304 083	327 143	319 331
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	2 587	2 998	2 950	3 119	3 596	4 019
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	363	470	347	181	385	177
Autocars	1 000	853	841	867	1 014	979
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	28 644	30 427	28 933	28 755	31 007	30 435
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	3 273	3 123	2 774	3 457	3 194	3 165
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 202	897	926	1 193	1 089	1 181
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	3 238	3 482	3 214	2 916	3 372	2 998
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 679	1 741	1 772	1 611	1 699	1 631
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 803	3 132	2 882	2 885	2 882	2 895
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	372 744	381 168	354 793	349 067	375 381	366 811
Motorräder / <i>Motocycles</i>	42 933	44 545	42 804	43 565	47 661	44 663
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	2 308	1 874	1 130	865	830	749
Andere / <i>Autres</i>	2 890	3 386	3 390	3 091	3 296	2 763
Total Motorräder / Total des motocycles	48 131	49 805	47 324	47 521	51 787	48 175
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	420 875	430 973	402 117	396 588	427 168	414 986

(¹) Gesamtgewicht bis 3,5 t / *D'un poids total jusqu'à 3,5 t*

(²) Gesamtgewicht über 3,5 t / *D'un poids total supérieur à 3,5 t*

Die meistverkauften Automarken
Les marques des voitures de tourisme les plus vendues

Marke / Marque	2016	2015	in % / en %
Volkswagen	42 142	42 212	-0,2 %
BMW	24 842	24 039	+2,8 %
Mercedes	23 842	22 884	+4,2 %
Skoda	21 060	20 972	+0,4 %
Audi	19 582	22 225	-11,9 %
Renault	14 301	14 821	-3,5 %
Opel	13 186	13 769	-4,2 %
Ford	13 083	13 704	-4,5 %
Peugeot	10 386	12 587	-17,5 %
Toyota	10 386	9 881	+5,1 %
Mazda	10 172	9 989	+1,8 %
Seat	10 136	10 451	-3,0 %
Hyundai	9 076	9 937	-8,7 %
Citroën	9 071	11 517	-21,2 %
Fiat	8 757	9 025	-3,0 %
Suzuki	7 646	8 351	-8,4 %
Dacia	7 422	5 396	+37,5 %
Volvo	7 130	7 251	-1,7 %
Nissan	6 038	7 968	-24,2 %
Kia	5 481	5 039	+8,8 %
Subaru	5 419	6 011	-9,8 %
MINI	5 267	4 861	+8,4 %
Honda	4 773	3 345	+42,7 %
Porsche	4 240	4 305	-1,5 %
Land-Rover	3 941	3 808	+3,5 %
Mitsubishi	3 873	4 042	-4,2 %
Jeep	3 269	3 705	-11,8 %
Smart	2 770	3 409	-18,7 %
Jaguar	1 791	980	+82,8 %
Alfa Romeo	1 509	1 249	+20,8 %
Ssangyong	968	806	+20,1 %
Lexus	861	943	-8,7 %
Maserati	783	705	+11,1 %
Infiniti	619	227	+172,7 %
Chevrolet	249	273	-8,8 %
Aston Martin	127	127	0,0 %
Lancia	84	127	-33,9 %
BMW Alpina	72	64	+12,5 %
Diverse Marken	3 098	2 778	+11,5 %

Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2016
Recettes douanières procurées par la circulation routière en 2016

Position		Fr.
2710.1993/1994/		
9100/9900	Autoöle / <i>Huiles pour automobiles*</i>	–
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 776 765
8407	Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408	<i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	524 623
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512	<i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 253 158
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	1 562
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	20 663
8703.2100–9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	13 494 385
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	6 549 966
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	134 715
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	1 024
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	56 436
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	21 214 172
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	3 344 896
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 /	
	<i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	413 662
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger /	
	<i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	553 937
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	33 852
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen	
	und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules</i>	
	<i>à moteur et les pièces détachées</i>	50 373 816

* Unter «Mineralölsteuer auf anderen Produkten» integriert / *indiqué sous «impôts sur les huiles min. autres prod.»*

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung, Bern
 Source: *Administration fédérale des douanes, Berne*

Fiskalleistungen des Strassenverkehrs (in Millionen Franken)
Prestations fiscales de la circulation routière (en millions de francs)

Jahr/Année	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 780.6	2 766.1
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	71.8	71.4
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	–	–	–	–	–
Mineralölsteuerszuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 849.3	1 838.4
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	733.2	644.4
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerrträge / Droits des douane	197.4	284.3	244.8	31.2	30.7	30.5	46.6	50.4
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles				354.5	340.7	403.4	393.4	385.0
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.0	7.2	3.7	–	–	–	–	–
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 162.8	1 173.2
Sanktionen auf zu hohe CO ₂ -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO ₂								
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	373.0	375.0
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 457.3	1 454.0
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 544.1	8 495.7	9 217.4	8 880.6	8 777.9
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 885.4	2 071.2	2 180.8	*2 250.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*450.0	*460.0
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	21.8	21.7
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	4.0	4.9	–	–	–	–	–	–
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	20.9	24.9
Total	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 587.9	10 735.7	11 700.8	11 554.1	11 534.5

* Schätzungen / Estimations

Aufwendungen und Einnahmen des Bundes für das Strassenwesen (in Millionen Franken) Dépenses et recettes de la Confédération en provenance du trafic routier (en millions de francs)

	1958–2013	2014	2015	2016
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds) / Baulicher Unterhalt und Erneuerung 1958–1984 / ab 1997 Nationalstrassen Unterhalt				
<i>Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Gros entretien et renouvellement 1958–1984 / Renouvellement (1958–84) / dès 1997 Routes nationales entretien</i>	64 918.4	1 304	1 227	1 151
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5			
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt)				
<i>Entretien courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)</i>	4 804.8	346	347	350
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1	–	–	–
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements extraordinaires (ab 2008 / dès 2008)	3 450.0	–	–	–
Jährliche Einlage / Versement annuel (ab 2008 / dès 2008)	5 663.0	1 029	992	978
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 998.0	174	175	173
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 395.8	2	1	0
Huckepack, Autovelrad, Neat, Bahninfrasturkturfonds				
<i>Ferrotage, chargement de voitures, NLFA, Fonds d'infrastructure ferroviaire</i>	9 561.4	469	474	484
Bahnhofparkanlagen (inkl. Darlehen bis 1995) / Places de parc près des gares (incl. prêts jusque 1995)	107.4			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	3 219.3	113	106	120
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	1 031.8	32	32	41
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
<i>Participation générale aux frais routiers et péréquation financière</i>	10 265.2	365	350	349
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 267.1			
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
<i>Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales</i>	625.8	7	7	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0			
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	1 264.1	154	153	151
Total Ausgaben / Dépenses totales	119 259.7	3 996	3 864	3 805
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerverzuschlag, Autobahnvignette				
<i>Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière</i>	117 993.9	3 769	3 596	3 582
Übrige Einnahmen / Autres recettes	48.8			
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
<i>Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»</i>	(-) 227	(-) 269	(-) 269	(-) 223
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	1 809	1 540	1 540	1 317

Rohöl-, Benzin- und Dieseltreibstoffimport
Importation d'huiles brutes de pétrole, d'essence et de carburant Diesel

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.) (2710.1112.) (2110.1211.)	Wert <i>Valeur</i>	(2710.1912.)	Wert <i>Valeur</i>	(2709.0090.)	Wert <i>Valeur</i>
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	4 578 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 025 322	1 701.3	*2 952 670	2 368.9	5 413 010	3 415.9
2007	2 141 865	1 911.4	*2 400 502	1 978.4	4 595 181	2 974.6
2008	1 954 495	1 957.0	*2 937 648	3 189.3	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 409 823	2 033.0	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7
2011	1 723 345	1 616.9	*2 559 267	2 247.0	4 302 674	3 216.7
2012	1 920 124	1 965.5	*3 512 609	3 301.8	3 231 713	2 638.9
2013	1 412 697	1 378.7	*3 219 342	2 902.3	4 891 059	3 798.9
2014	1 256 763	1 149.2	*2 381 097	1 972.4	4 963 792	3 543.0
2015	1 653 799	1 007.5	*3 297 704	1 789.5	2 921 304	1 183.9
2016	1 734 121	846.5	*3 051 540	1 270.9	2 875 500	930.1

* ab 1997 inkl. Heizöl / dès 1997 incl. mazout

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2015
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2015*

Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence Mio.t	% (*)	Diesel Mio.t	% (*)	Treibstoffe o. Flugg. Carburants s. kéro. Mio.t	% (*)	Flugpetrol Kérosène Mio.t	% (*)	Treibstoffe Carburants Mio.t	total % (*)	Heizöl Huile chauff. Mio.t	% (*)	Mineralölpod. Prod. pétroliers Mio.t	total % (*)
1990	3.702		1.117		4.819		1.118		5.937		5.594		11.531	
2000	3.983		1.307		5.290		1.582		6.872		4.741		11.613	
Ø 91-00	0.8		1.7		1.0		4.2		1.6		-1.5		0.1	
2001	3.873	-2.8	1.330	1.8	5.203	-1.6	1.492	-5.7	6.695	-2.6	5.182	9.3	11.877	2.3
2002	3.795	-2.0	1.377	3.5	5.172	-0.6	1.380	-7.5	6.552	-2.1	4.723	-8.9	11.275	-5.1
2003	3.776	-0.5	1.460	6.0	5.236	1.2	1.241	-10.1	6.477	-1.1	4.990	5.7	11.467	1.7
2004	3.708	-1.8	1.568	7.4	5.276	0.8	1.171	-5.6	6.447	-0.5	4.909	-1.6	11.356	-1.0
2005	3.595	-3.0	1.712	9.2	5.307	0.6	1.186	1.3	6.493	0.7	4.918	0.2	11.411	0.5
2006	3.484	-3.1	1.852	8.2	5.336	0.5	1.243	4.8	6.579	1.3	4.708	-4.3	11.287	-1.1
2007	3.450	-1.0	1.988	7.3	5.440	1.9	1.326	6.7	6.764	2.8	4.091	-13.1	10.855	-3.8
2008	3.375	-2.2	2.186	10.0	5.561	2.2	1.418	6.9	6.979	3.2	4.276	4.5	11.255	3.7
2009	3.283	-2.7	2.221	1.6	5.504	-1.0	1.360	-4.1	6.864	-1.6	4.119	-3.7	10.983	-2.4
2010	3.166	-3.6	2.308	3.9	5.474	-0.5	1.428	5.0	6.902	0.6	4.314	4.7	11.216	2.1
Ø 01-10	-2.3		5.9		0.4		-0.8		0.1		-0.7		-0.3	
2011	3.044	-3.9	2.369	2.6	5.413	-1.1	1.522	6.6	6.935	0.5	3.395	-21.3	10.330	-7.9
2012	2.937	-3.5	2.513	6.1	5.450	0.7	1.559	2.4	7.009	1.1	3.634	7.0	10.643	3.0
2013	2.803	-4.6	2.626	4.5	5.429	-0.4	1.572	0.8	7.001	-0.1	3.932	8.2	10.933	2.7
2014	2.694	-3.9	2.701	2.9	5.395	-0.6	1.582	0.6	6.976	-0.4	2.729	-30.6	9.705	-11.2
2015	2.514	-6.7	2.684	-0.6	5.198	-3.7	1.636	3.4	6.835	-2.0	3.171	16.2	10.006	3.1
2016	2.440	-2.9	2.746	2.3	5.186	-0.2	1.714	4.8	6.899	0.9	2.579	-18.7	9.478	-5.3
Ø 11-16	-4.2		3.0		-0.9		3.1		-0.0		-6.5		-2.6	

(*) = Abweichung zum Vorjahr in % / écart p. r. à l'année préc. %

Quelle: Erdöl-Vereinigung EV / Source: Union Pétrolière UP

Strassenverkehrsunfälle, Motorfahrzeuge und ständige Wohnbevölkerung in der Schweiz seit 1970
Accidents de la circulation routière, véhicules à moteur et population résidente en Suisse, depuis 1970

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus			In 1000 / En milliers			Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)			Wohnbevölkerung Population résidente
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbevölkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	
1970	74 709	35 981	1 694	1 666	40 488	6 193				
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	6 321				
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	6 335				
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	6 485				
1990	79 436	29 243	954	3 777	79 199	6 751				
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	7 060				
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	7 204				
2001*	23 896	30 160	544	4 707	84 301	7 256	100	100	100	100
2005	21 706	26 754	409	5 040	83 000	7 459	91	89	75	107
2010	19 609	24 237	327	5 360		7 870	82	80	60	114
2011	18 990	23 332	320	5 480		7 955	79	77	59	116
2012	18 148	22 218	339	5 605		8 039	76	74	62	119
2013	17 473	21 379	269	5 694		8 140	73	71	49	121
2014	17 803	21 521	243	5 784		8 237	75	71	45	123
2015	17 736	21 791	253	5 886		8 306	74	72	47	125
2016	17 577	21 608	216	5 981		8 392	74	72	40	127

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa

* ab 2001 Unfälle mit Personenschaden / à partir de 2001 accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / Durée	1990	2000	2010	2015	2016
Bis 3 Monate / Jusqu'à 3 mois	33 412	40 596	53 550	52 396	50 925
Über 3 bis 6 Monate / Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois	6 478	7 279	10 158	7 850	7 608
Über 6 Monate bis 1 Jahr / Plus des 6 mois jusqu'à 1 an	2 169	2 120	3 644	2 571	2 425
Über 12 Monate / Plus de 12 mois	2 147	1 628	1 682	1 060	1 103
Unbefristet / Illimitée	3 855	6 056	15 140	23 530	23 185
Dauernd / à titre définitif	43	40	47	47	15
Total	48 104	57 719	84 221	87 454	85 261

Gründe der Führerausweis-Entzüge (ohne Motorfahräder) Motifs des retraits du permis de conduire (sans les cyclomotoristes)

Entzugsgründe / Motifs	2016
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften Infraction aux limitations de vitesse	29 226
Angetrunkenheit / Conduite en état d'ébriété	15 084
Unaufmerksamkeit / Inattention	8 761
Missachten des Vortritts / Non respect des règles de priorité	4 556
Nichtbeachten von Signalen / Inobservation des signaux	1 431
Unzulässiges Überholen / Faute de dépassement	1 978
Andere Fahrfehler / Autres fautes de circulation	5 409
Trunksucht / Alcoolisme	2 177
Einfluss von Medikamenten, Drogen / Influence de médicaments, drogues	4 675
Drogensucht / Toxicomanie	3 430
Krankheiten und Gebrechen / Maladies ou infirmités	5 680
Übrige Gründe / Autres motifs	21 139

