

2013

Jahresbericht

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS
Wölflistrasse 5, Postfach 690, 3000 Bern 22
T: 031 329 80 30, 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 30, F: 031 329 80 83

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

E-Mail: info@strasseschweiz.ch

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS 2013

2013

Jahresbericht

Vorwort

Die ausreichende Finanzierung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastrukturen ist sowohl ein Anliegen der Behörden wie auch der Strassenverkehrsverbände. Grundsätzlich besteht bei den Strassenbenützern eine echte Bereitschaft, mit Steuern und Abgaben die notwendigen Finanzmittel für ein funktionstüchtiges Strassennetz zu gewährleisten oder Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt zu ermöglichen.

Diese Zahlungsbereitschaft seitens des motorisierten Strassenverkehrs ist in der Vergangenheit allerdings insofern mehrfach strapaziert worden, als die zweckgebundenen Finanzmittel der «Strassenkasse» umgewidmet und beispielsweise zur Entlastung der Bundeskasse, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) oder für S-Bahnen des Agglomerationsverkehrs verwendet worden sind. Künftig sollen sie auch für den allgemeinen Ausbau der Bahninfrastrukturen und deren Betrieb (FABI-Vorlage) verwendet werden.

Im Hinblick auf die angekündigte Finanzierungslücke im Strassenwesen wächst deshalb der politische Druck gegen diese Plünderung der «Strassenkasse». Die in einer Referendumsabstimmung abgelehnte Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) sowie die Einreichung der Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») sind beredter Ausdruck dieses Stimmungswandels, der innerhalb der betroffenen Kreise und Bevölkerung stattgefunden hat und der vor weiteren Steuer- und Abgabenerhöhungen im Verkehrsbereich unmissverständlich nach klaren, stringenten Finanzierungsgrundsätzen ruft.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat diese Finanzierungsgrundsätze formuliert und schenkt ihnen bei der Ausübung seiner Tätigkeit eine hohe Aufmerksamkeit. 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 68. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2013 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	13
Direktionsausschuss	15
Kontrollstelle	17
Generalsekretariat	18
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN	25
Der schweizerische Strassenverkehr	25
Struktur und Entwicklung	25
Verkehrszählung	25
Personenverkehr	26
Transportnachfrage im Personenverkehr	26
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	27
Güterverkehr	28
Transportnachfrage im Güterverkehr	28
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	30
Entwicklung des Fahrzeugbestands	32
Verkehrssicherheit	34
Unfallstatistik	34
Studien	34
Verkehrssicherheitsmassnahmen	35
Strassenverkehrsrecht	35
Neue Rechtsbestimmungen	35
Volksinitiativen	36
Administrativ- und Strafmassnahmen	37
Verkehrspolitik	39
Europäische Union (EU)	39
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	39
Strassenbau	40
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	40
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	41
Kantonale Strassenprojekte	42
Öffentlicher Verkehr	43
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	43
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)	44
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)	46
Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)	46
Grundversorgung in der Verfassung	47
Agglomerationsverkehr	48

Energie- und Umweltpolitik	49
Energie	49
Neue Energiepolitik	49
Energieverbrauch	49
Energiesparmassnahmen	51
Umwelt	52
Luftschadstoff-Immissionen	52
Klimaveränderung	52
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	53
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	55
Handel und Industrie	57
Fahrzeuge	57
Weltproduktion und -absatz	57
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	57
Treibstoffe	59
Schweizerischer Mineralölabsatz	59
Mineralölwirtschaft	60
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien	60
Strassentransport	61
Tourismus	62
Internationaler Tourismus	62
Tourismus in der Schweiz	62
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung	63
Finanzen	64
Finanzpolitik	64
Bundeshaushalt	64
Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen	64
Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)	66
Strassenbenützungsgabgaben	67
Strassenrechnung	69
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	69
Externe Kosten	70
Fiskalleistungen	70
Fiskalbelastung der Treibstoffe	72
Strassenbau und -finanzierung	73
Nationalstrassen	73
Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz	73
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	74
Gotthard-Strassentunnel	76
Vollendete Abschnitte	77
Nationalstrassenfinanzierung	77
Infrastrukturfonds Strasse	78
Internationale Beziehungen	79
Schlusswort	79
Statistische Angaben	80

Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
AG	Kanton Aargau
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
ARV	Association routiére vaudoise
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ATB	Alpentransitbörse
ATG	AlpTransit Gotthard AG
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
cm ³	Kubikzentimeter
CO / CO ₂	Kohlenmonoxid / Kohlendioxid
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
DML	Durchmesserlinie (Kernelement der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon)
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EnV	Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01)
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 (BBl 1999 S. 742)	
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	
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit	
Fzg / Fzge	Fahrzeug / Fahrzeuge	
Fzkm	Fahrzeugkilometer	
g/km	Gramm pro Kilometer	
GE	Kanton Genf	
GLP	Grünliberale Partei der Schweiz	
GPS	Grüne Partei der Schweiz	
GR	Kanton Graubünden	
GST	Gotthard-Strassentunnel	
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr	
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, SR 725.13)	
IRF	International Road Federation	
KAPG	Bundesgesetz über das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket 2014 (Geschäfts-Nr. 12.101)	
KliK	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation	
kg	Kilogramm	
km	Kilometer	
km/h	Stundenkilometer	
KSBS	Konferenz der Strafverfolgungsbehörden der Schweiz	
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe	
LVG	Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982 über die wirtschaftliche Landesversorgung (Landesversorgungsgesetz; SR 531)	6
LMV	Landesmantelvertrag	
MIV	Motorisierter Individualverkehr	
NAD	NEAT-Aufsichtsdelegation der Eidgenössischen Räte	

NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NAFTA	Nordamerikanisches Freihandelsabkommen (North American Free Trade)
NE	Kanton Neuenburg
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversalen
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NW	Kanton Nidwalden
NSAG	Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz vom 22. März 2013 (NSAG; BBl 2013 S. 2527)
OPERA 3	Arbeiten zur Optimierung der ersten Ausbildungsphase und zur Prüfung der Übernahme der dritten Führerschein-Richtlinie der EU (OPERA-3)
öV	öffentlicher Verkehr
PPP	Public Private Partnership
PW	Personenwagen
Rp.	Rappen
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 vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621)
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Kanton Schaffhausen
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SO	Kanton Solothurn
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
SSV	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)
STV	Schweizer Tourismus-Verband

STVG	Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (SR 725.14)
Suva	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SVAV	Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung; SR 641.811)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)
SVZ	Schwerverkehrskontrollzentrum zur Überwachung des Strassengüterverkehrs
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
TI	Kanton Tessin
Tkm	Tonnenkilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UNO	United Nations Organization (Organisation der Vereinten Nationen)
UR	Kanton Uri
USA	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika)
USG	Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, SR 814.01)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VFGI	Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (vormals), motosuisse (heute)
VOC	Flüchtige organische Verbindungen (volatile organic compounds)
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
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.

Per Ende des Berichtsjahres ist das Einzelmitglied Hans Urs Merz, vormals Generaldirektor des Automobil Clubs der Schweiz (ACS), aus dem Verband **strasseschweiz** ausgetreten. Somit sind **strasseschweiz** nunmehr insgesamt 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
VSIG Handel Schweiz	Basel

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz	Bern
auto-schweiz	Bern
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	
ESA-Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes	Burgdorf
Erdöl-Vereinigung EV	Zürich
Internationaler Automobilsalon	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

Fachverband Infra	Zürich
Schweizerischer Baumeisterverband SBV	Zürich
Schweizerische Mischgutindustrie SMI	Zürich

Kantonale Strassenverkehrsligen

Association routière vaudoise 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 68. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 27. Juni 2013 in Bern statt. Sie wurde von 27 Delegierten besucht, die 1066 von insgesamt 1140 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 betonte der Präsident, Niklaus Zürcher, dass sich die Schweiz und die Wirtschaft die ständig wiederkehrenden und sich häufenden Staus sowie Verkehrszusammenbrüche auf den wichtigsten Verkehrsstrecken auf die Dauer nicht leisten können. Er forderte ein effizientes Regelwerk für eine abgesicherte Strassenfinanzierung, konkret den Strasseninfrastrukturfonds, der durch die bisherigen Abgaben des Strassenverkehrs finanziert werden soll. Falls die baureifen Strassenprojekte nicht allein mit den bisherigen Verkehrsabgaben finanziert werden können und zusätzliche Finanzmittel notwendig sind, so müssten diese über die Erträge aus bestehenden Verkehrsabgaben beschafft werden. Es brauche keine Verdreifachung des Preises der Autobahnvignette und auch keine Erhöhung der Mineralölsteuern.

«Die Verbände des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft machen sich nicht nur für einen nachfrageorientierten Ausbau des Strassennetzes – namentlich für die rasche Beseitigung der Stauschwerpunkte auf den Autobahnen – stark, sondern stehen auch für eine ausreichende Finanzierung ein; dies ebenfalls für den Fall, dass die fortschreitenden Projektarbeiten zusätzliche Finanzmittel bedingen», unterstrich Niklaus Zürcher.

Aufgrund der bislang gemachten schlechten Erfahrungen betreffend die Verwendung der Reserven und Rückstellungen in der «Strassenkasse» seien die Strassenverkehrsverbände allerdings nicht länger bereit, dem Bundesrat und dem Parlament quasi eine «Carte blanche» für neue Finanzmittel zu erteilen, bevor die verbindlichen Projektbeschlüsse mit den entsprechenden Haushaltsverpflichtungen auf dem Tisch liegen. «Diese Haltung schulden wir unserer Basis, die als Verkehrsteilnehmende unter der gegenwärtigen Stauentwicklung leiden muss und gleichzeitig die zusätzliche Steuerlast zu tragen hätte», hielt der Präsident von **strasseschweiz** fest. In diesem Sinne bat er die Verbände der Bauwirtschaft um Verständnis, dass die Strassenverkehrsverbände die Forderungen zur Erhöhung der Strassenabgaben nicht unterstützen könnten.

In seiner Ansprache hob Niklaus Zürcher hervor, dass – nachdem die Bahninfrastruktur-Finanzierung sichergestellt worden ist und sich im Trockenen befindet – die politischen Verantwortungsträger jetzt so rasch als möglich die Finanzierung der Strasseninfrastruktur an die Hand nehmen und auf eine solide sowie dauerhafte Grundlage stellen müssten. Dies sei unter dem Gesichtspunkt gleich langer Spiesse für Strasse und Schiene bzw. einer fairen Verkehrsfinanzierung zwingend erforderlich.

Die derzeit von den Bundesbehörden eingeschlagene Strategie, die Transferzahlungen von der Strasse hin zur Schiene fortzusetzen und in der Folge strassenseitig Steuern, Abgaben sowie Gebühren erhöhen zu wollen, gehe längerfristig nicht auf. Nicht zuletzt deswegen sei es höchste Zeit, die Strassenfinanzierung auf sichere und solide Beine zu stellen. Durch FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) seien die «Löcher in der Strassenkasse» besiegelt worden. Deshalb gelte es nun, andere Möglichkeiten für eine ausreichende Finanzierung der Strasseninvestitionen zu finden – und zwar ohne dabei die Strassenabgaben anzuheben. «Konkret infrage kämen die Nutzung des gesamten Ertrags aus der Mineralölsteuer – dies ist eine der Forderungen der so genannten «Milchkuh-Initiative»– sowie des Ertrags aus der Importabgabe auf Fahrzeugen und Automobilzubehör (so genannte Automobilsteuer) für Strassenzwecke», sagte der Präsident von **strasseschweiz**.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2012, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2012 und das Budget 2014. Die Rechnung schloss dank der Entnahme von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 80'770 Franken vor.

Aufgrund der eingegangenen Mutationsmeldungen in den Organen wurden von der Mitgliederversammlung zwei Ersatzwahlen für die Amtsperiode 2012 bis 2015 vorgenommen:

- Zentralvorstand: Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM: Markus Bütler (anstelle von Bruno Siegenthaler, Mitglied des Zentralvorstands seit 2003)
- Rechnungsrevisoren: Reto Jaussi, Vizedirektor Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG (anstelle von Ella Anderegg, vormals Automobil Club der Schweiz ACS, gewählt 1998)

Dr. Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamts für Strassen ASTRA, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Bundesratsbeschluss über den Strasseninfrastrukturfonds.

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 7. Mai und am 6. November 2013. Nebst den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den aktuellen verkehrs- und finanzpolitischen Abstimmungsvorlagen, namentlich mit

- der Eidg. Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» (VCS-Initiative) und deren direkten Gegenvorschlag (FABI-Vorlage betr. Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur),
- dem Nationalstrassenabgabegesetz, gegen welches das Referendum ergriffen wurde,
- der Eidg. Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»).

Ein weiteres Schwerpunktthema bildeten die Massnahmen zur Optimierung der Fahrausbildung (Projekt «Opera 3»), konkret die vorgezogene Fahrausbildung und die Neukonzeptionierung der Weiterausbildungskurse für Neulenker.

Im Weiteren liess sich der Zentralvorstand laufend über die Vernehmlassungsverfahren und über die Tätigkeiten des Direktionsausschusses und des Generalsekretariats orientieren.

Der Zentralvorstand setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Heinz Burkhardt	ParkingSwiss
Hans U. Büschi	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Kaspar Engeli	VSIG Handel Schweiz
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Rolf Hartl	Erdöl-Vereinigung EV
André Hefti	Internationaler Automobil-Salon
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Dr. Benedikt Koch	Fachverband Infra
Walter Lange	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserieverband VSCI
Martin A. Senn	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Bruno Siegenthaler (bis Juni 2013) Markus Bütler (ab Juli 2013)	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM

Mila Trombitas
(bis November 2013)
Barbara Gisi
(seit November 2013)

Schweizer Tourismus-Verband STV

Willi von Atzigen

Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVLT

Direktionsausschuss

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

- *VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» und Gegenvorschlag FABI: strasseschweiz* hat die Arbeiten zur Optimierung des Gegenvorschlags des Bundesrats – die FABI-Vorlage – fortgesetzt und verstärkte den Fokus der Arbeiten auf eine analoge Finanzierungslösung mit einem Strasseninfrastruktur­fonds in Verbindung mit einem konkreten Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen.

Am 28. Januar 2013 wurde dazu ein Workshop durchgeführt, bei dem die Ablehnung der VCS-Initiative bekräftigt und eine aktive Bekämpfung des FABI-Gegenvorschlags durch die Strassenverkehrsverbände als aussichtslos und insofern nicht zielführend bezeichnet wurde, als für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eine neue Lösung notwendig und die Schwachstellen in der FABI-Vorlage (konkret die Begrenzung des Pendlerabzugs, der Wegfall der Befristung der LSVA-Verwendung sowie die Verlängerung des NEAT-Viertels) im parlamentarischen Verfahren noch optimiert werden könnten. Nachdem die eidgenössischen Räte den entsprechenden Forderungen der Strassenverkehrsverbände jedoch in keinerlei Beziehung entgegen gekommen waren, hatten sich die beiden Mitgliedverbände auto-schweiz und ASTAG für die Nein-Parole zur FABI-Vorlage und somit zu deren aktiven Bekämpfung entschieden. Die Volksabstimmung über den FABI-Gegenvorschlag zur VCS-Initiative fand am 9. Februar 2014 statt.

Weiter wurde anlässlich des Workshops von Ende Januar des Berichtsjahres festgelegt, die weiteren Bemühungen der Strassenverkehrsverbände schwer­gewichtig auf die Ausgestaltung der künftigen Strassenfinanzierung auszurichten, die sich an verbandspolitischen Grundsätzen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen orientiert, eine kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierungslösung für den Bereich Strasse ermöglicht und die Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beschleunigen hilft. Das strategische Entwicklungsprogramm betreffend die Strasseninfrastruktur und der Strasseninfrastruktur­fonds waren weitere Schwerpunktthemen, die auf die politische Traktandenliste der Verbände gesetzt und deren Konkretisierung in der Folge an die Hand genommen worden sind. Das Generalsekretariat von **strasseschweiz** hat in mehreren Fachbeiträgen in nationalen Publikationen die zentralen Anforderungen an die künftige Ausgestaltung der Strasseninfrastrukturfinanzierung formuliert. Ursprünglich wurde eine Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats über einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) für die zweite Jahreshälfte 2013 angekündigt; nunmehr wird diese Vorlage im Frühjahr 2014 erwartet.

Nach dem Rückzug der VCS-Initiative ist die Kampagnen-Webseite zu deren Bekämpfung abgeschaltet und am 22. Oktober die neue Webseite zum Strasseninfrastrukturfonds aufgeschaltet worden. Die neue Webseite ist unter www.strasseninfrastrukturfonds.ch beziehungsweise www.fonds-infrastructure-routiere.ch abrufbar.

- *Bau und Finanzierung einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard:* Am 29. Oktober 2013 hatte **strasseschweiz** die Gelegenheit, an einem Hearing der ständerätlichen Verkehrskommission die Position zur Vorlage über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) darzulegen. **strasseschweiz** unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierung des Gotthard-Strassentunnels samt Bau einer zweiten Tunnelröhre (Sanierungstunnel; ohne Kapazitätserweiterung) und die in diesem Kontext postulierte Änderung des Strassentransitgesetzes vollumfänglich. Im Vordergrund der Argumentation für die zweite Röhre im GST stehen die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Redundanz der Verkehrsanbindung des Kantons Tessin.
- *«Milchkuh-Initiative»:* Am 5. März 2013 ist die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») im Bundesblatt veröffentlicht worden. Diese Initiative wurde von auto-schweiz im Alleingang vorbereitet und lanciert. Sie will die volle Zweckbindung der Strassenabgaben, namentlich der Mineralölsteuern, zugunsten der Strassenfinanzierung des Bundes. Die «Milchkuh-Initiative» wird von sämtlichen Verbänden des Strassenverkehrs mitgetragen.
- *Referendum gegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette:* **strasseschweiz** hat sich im Parlamentsverfahren gegen die Erhöhung der Nationalstrassenabgabe gewehrt, weil für die Strassenverkehrsverbände eine Steuererhöhung solange nicht in Frage kommt, als gleichzeitig die Verlängerung der Querfinanzierungen vom Strassen- zum Schienenverkehr zur Debatte steht. Eine Unterstützung der Unterschriftensammlung zum Referendum, das von den beiden SVP-Nationalräten Nadja Pieren und Walter Wobmann lanciert worden ist, wollte der Direktionsausschuss allerdings nicht vorsehen. Dies, weil die Ablehnung der Anhebung der Autobahnvignette und damit der Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) im Widerspruch zur Forderung nach neuen Strassen bzw. zur Beseitigung der Engpässe auf dem Strassennetz gestanden hätte.

Die fehlende Garantie einer Verwendung der zusätzlichen Erträge aus den massiv erhöhten Nationalstrassenabgaben zur Sanierung bestehender Engpässe auf den Autobahnen und somit zur Staubekämpfung sowie die zögerliche Bereitschaft von Bundesrat und Parlament zur Reform des aktuellen Strassenfinanzierungssystems haben die Verbände der Strassenbenützer und der Automobilwirtschaft in der Folge dazu bewogen, das Referendum gegen die Erhöhung der Autobahnvignette dennoch zu unterstützen. Die Bauwirtschaft und die übrigen Partnerverbände der Wirtschaft hingegen haben dem Aufschlag von 40 auf hundert Franken zugestimmt. Die Referendumsabstimmung vom 24. November gegen die Verteuerung der Autobahnvignette brachte mit einem Nein-Stimmenanteil von rund 60 Prozent ein überraschend klares Ergebnis. Alle Kantone – auch Neuenburg und Glarus, die vom Bund unmittelbar finanzierte Strassenausbauten erwarten durften – sprachen sich gegen den Aufschlag von 40 auf hundert Franken aus.

- *Verkehrsmanagement*: An seiner Sitzung vom 13. Oktober hat der Direktionsausschuss einen Workshop mit Heinz Suter, Bereichsleiter Verkehrsmanagement ASTRA, durchgeführt.

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 einem 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:

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Rolf Hartl	Erdöl-Vereinigung EV
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2013 sind am 1. April 2014 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 **strasse-schweiz** 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 Berichtsjahr sind die folgenden Medienmitteilungen und Infos von **strasse-schweiz** publiziert worden:

- Finanzierung ohne Garantie – Schaffung eines Strasseninfrastrukturfonds: Bundesratsvorschlag ist ungenügend (Medienmitteilung 30. Januar)
- Gut 95 Mrd. Franken Umsatz – Vademecum 2013 – Kennzahlen zur Automobilwirtschaft und zum Strassenverkehr (Medienmitteilung 1. Februar)
- 1,74 Mrd. Franken für Schiene – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2012: Fast 9,5 Milliarden Franken (Medienmitteilung 5. April)
- Tropfen auf den heissen Stein – Bundesrat eröffnet Vernehmlassung zur 2. Programmbotschaft Engpassbeseitigung (Medienmitteilung 10. April)
- Die Zeit für Steuererhöhungen liegt in weiter Ferne – Keine Kenntnis von bzw. keine Unterstützung für «20-Rappen-Kompromiss» (Medienmitteilung 17. Juni)
- Strassenfinanzierung sicherstellen – Bundesversammlung verwirft VCS-Initiative und genehmigt FABI-Gegenvorschlag (Medienmitteilung 21. Juni)
- Keine neuen Abgaben! – 68. ordentliche Mitgliederversammlung vom 27. Juni 2013 in Bern (Info 27. Juni)
- 1,87 Mrd. Franken für die Schiene – Budgetierte und geschätzte Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2014 (Medienmitteilung 30. August)
- Strasse rentiert, Schiene nicht – Strassenrechnung der Schweiz für das Jahr 2011: Sehr gute Ergebnisse (Info 30. Dezember)

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

- *Energiestrategie 2050 (Januar)*: Die bundesrätliche Vorlage zur Energiestrategie 2050 beinhaltet das erste Massnahmenpaket, das für den langfristigen und etappenweisen Umbau des Energiesystems bis 2050 nötig sein wird. Das Massnahmenpaket beruht auf einer konsequenten Umsetzung der Energieeffizienz im Gebäudebereich, bei Elektrogeräten, in der Industrie und in der Mobilität sowie auf dem geplanten Zubau erneuerbarer Energien und auf fossiler Stromproduktion. Damit sollen in erster

Linie jene Effizienzpotenziale genutzt werden, welche die Schweiz bereits heute mit den vorhandenen beziehungsweise absehbaren Technologien realisieren kann.

Im Mobilitätssektor soll der Gesamtenergieverbrauch massgeblich reduziert werden. Je nach Entwicklung der Elektrifizierung des Verkehrs kommt es zu einer Verschiebung von fossilen zu elektrischen Antrieben. Um die Energie- und CO₂-Reduktionsziele zu erreichen, sind insbesondere Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz von Strassenfahrzeugen definiert worden. Entsprechend sollen vorerst die bestehenden CO₂-Zielwerte für Personenwagen verschärft oder eine Reifenetikette zur Förderung von sicheren, leisen und energieeffizienten Reifen eingeführt oder die Energieetikette für weitere Fahrzeugkategorien (leichte Nutzfahrzeuge, Motorräder) vorgesehen werden.

Von verpflichtenden Massnahmen zur Verkehrsreduktion wird vorerst abgesehen, weil sie einen negativen Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung haben können. Laut Energiestrategie wäre durch die Einführung eines nutzungsabhängigen Systems zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eine erhebliche Reduktion des Energieverbrauchs zu erwarten. Da dieses Instrument jedoch primär eine verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherstellen müsse, werde es im Rahmen von «Mobility Pricing» und nicht im Rahmen des Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 vorgeschlagen.

strasseschweiz hat in seiner Stellungnahme die vorliegende Energiestrategie 2050 nicht unterstützt. Diese Strategie sei im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aus heutiger Sicht nur mit unverhältnismässigen staatlichen Eingriffen – namentlich mit Massnahmen zur Verhaltenslenkung des einzelnen Verbrauchers sowie mit Verboten, wie sie nach der Startphase des Programms vom Bundesrat in Aussicht gestellt werden – zu erreichen. Stattdessen forderte **strasseschweiz**, dass die künftige Energiestrategie des Bundes fortgesetzt auf das technische Potenzial zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen baut sowie den Herstellern von Fahrzeugen die verbrauchs- und emissionsbezogenen Zielvorgaben nach Massgabe der realistischen Möglichkeiten setzt – dies im Rahmen einer möglichst freien, weitestgehend globalen Wettbewerbs- und Marktordnung.

- *Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) (März)*: Mit der Revision der SVAV sollen gestützt auf die Erfahrungen aus den ersten zwölf Jahren seit der Einführung der heutigen Schwerverkehrsabgabe unter anderem verfahrenstechnische Anpassungen vorgenommen sowie die Möglichkeit geschaffen werden, Massnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung von Missbräuchen zu ergreifen.

strasseschweiz hat zu den einzelnen Revisionschwerpunkten eine differenzierte Stellungnahme abgegeben: Eine Abgabebefreiung für gemietete Fahrzeuge des Zivilschutzes, die im Rahmen von Instandstellungsarbeiten eingesetzt werden, wurde in Anbetracht einer «möglichen Wettbewerbsverzerrung» zulasten der Transportunternehmen abgelehnt. Ebenso wurde ein Handlungsbedarf bei der Besteuerung des Transfers von Fluggästen zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort oder Gebiet verneint: Solche konzessionspflichtige Flughafenstransferfahrten sollen weiterhin von der Schwerverkehrsabgabe befreit bleiben.

- *Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Gotthard-Strassentunnel) (April)*: Das Revisionsvorhaben steht im Zusammenhang mit der in rund zehn Jahren zwingend notwendigen Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST). Aus diesem Grund, und um die wichtige Gotthard-Verbindung auch während der Sanierungszeit so gut wie möglich aufrecht zu erhalten, hat sich der Bundesrat für den «Neubau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre» entschlossen. Dass dem Verkehr nach dem Bau der zweiten Tunnelröhre und dem Abschluss der Sanierungsarbeiten am bestehenden Tunnel nur eine Fahrspur je Fahrtrichtung offen steht, garantiere die Verfassungsmässigkeit dieser Lösung.

strasseschweiz gelangte in seiner Eingabe zum Schluss, dass der Bau einer zweiten Tunnelröhre sachlich begründet ist und insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der Redundanz der Verkehrsverbindung mit dem Kanton Tessin gefordert wird. Bei der Finanzierung steht die ordentliche Strassenfinanzierung des Bundes im Vordergrund. Falls jedoch die PPP-Finanzierung zur einzigen Möglichkeit werden sollte, um die zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel zu finanzieren, könnte dieses neue Finanzierungsmodell bei der Infrastrukturfinanzierung von Verkehrsobjekten akzeptiert werden.

- *Revision des Landesversorgungsgesetzes LVG (Mai)*: **strasseschweiz** begrüsst im Grundsatz die durch die Totalrevision angestrebte LVG-Modernisierung. Dadurch soll und kann bei unmittelbar drohender oder eingetretener Krise ein früheres, schnelleres, flexibleres und gezielteres Handeln ermöglicht werden. Damit wird dem Wechsel von der Sicherheits- zur Risikologik und den veränderten globalen Rahmenbedingungen in angemessener Weise Rechnung getragen.

Dem geltenden Prinzip der Subsidiarität staatlichen Handelns misst **strasseschweiz** weiterhin einen hohen Stellenwert bei und forderte dieses Subsidiaritätsprinzip im Zusammenhang mit der LVG-Revision ausdrücklich. Das heisst: Das Primat der wirtschaftlichen Landesversorgung muss bei der Wirtschaft liegen. Ferner befürwortete **strasseschweiz** in seiner Eingabe die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Branchenvereinbarungen, wodurch das Trittbrettfahren innerhalb der Branchen verhindert werden soll.

- *Verordnungsänderungen im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung (Juli)*: **strasseschweiz** kritisierte den Zeitpunkt dieser Anhörung als verfrüht, da gegen die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes vom 22. März 2013 (NSAG) das Referendum ergriffen worden ist und somit zuerst die Volksabstimmung über die Erhöhung der Vignette und über den damit verknüpften geänderten Netzbeschluss entschieden werden muss. Dieses so genannte Junktim hielt **strasseschweiz** für sachlich verfehlt und forderte deshalb, dass es fallen gelassen wird. In materieller Hinsicht verlangte **strasseschweiz**, dass bei Verkehrsmanagement-Massnahmen der Kantone auf dem nachgelagerten Strassennetz die Erarbeitung von kantonalen Verkehrsmanagementplänen angeordnet werden könne, welche aufzeigen, wie Verkehrsflussbehinderungen auf den Nationalstrassen zu vermeiden sind.

- *Umsetzung der im zweiten «Via-sicura»-Paket enthaltenen Massnahmen (Juli):* **strasseschweiz** hat zu verschiedenen Revisionspunkten aufgrund unterschiedlicher Haltungen der Mitgliedverbände keine Stellungnahme abgegeben. Dies betraf beispielsweise die Durchführung von verkehrsmedizinischen und -psychologischen Fahreignungsuntersuchungen. Dort, wo der Verband hingegen Stellung nahm, erklärte er sich mit den vorliegenden Verordnungsänderungen grösstenteils einverstanden (z.B. Mindestanforderungen an das Seh- und Hörvermögen, Verlängerung der Frist zum Nachholen der Weiterbildung für Inhaber von Führerausweisen auf Probe, obligatorische Verwendung der Lichter während der Fahrt). Ablehnend äusserte sich **strasseschweiz** hingegen zu den Änderungen betreffend das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Ausdehnung auf Personen, die an Lern- und Übungsfahrten mitwirken sowie alle Inhaber eines Führerausweises auf Probe, Untergrenze von 0,1 Promille).
- *Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel (August):* **strasseschweiz** konnte sich mit dem vorliegenden Bundesbeschluss grundsätzlich einverstanden erklären, forderte allerdings ein forscheres Vorgehen sowie die Errichtung eines Strasseninfrastrukturfonds. Gleichzeitig bekräftigte **strasseschweiz** die Absicht, sich für einen nachfrageorientierten Ausbau des Strassennetzes – namentlich für die rasche Beseitigung der Stauschwerpunkte auf den Autobahnen einzusetzen. Die ständig wiederkehrenden und sich häufenden Staus sowie Verkehrszusammenbrüche auf den wichtigsten Verkehrstrassen könnten sich unser Land und die Wirtschaft auf die Dauer nicht leisten. **strasseschweiz** forderte ferner ein effizientes Regelwerk für eine abgesicherte Strassenfinanzierung, konkret den Strasseninfrastrukturfonds, der durch die bisherigen Abgaben des Strassenverkehrs bezahlt werden soll. Falls die baureifen Strassenprojekte nicht allein mit den bisherigen Verkehrsabgaben finanziert werden können und zusätzliche Finanzmittel notwendig sind, müssten diese über die Erträge aus bestehenden Verkehrsabgaben beschafft werden. Es brauche keine 150-prozentige Verteuerung des Preises der Autobahnvignette und auch keine Erhöhung der Mineralölsteuern.
- *Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (August):* **strasseschweiz** erklärte sich mit der vorliegenden Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche grundsätzlich nicht einverstanden, weil diese zu viele Mängel, Schwächen sowie Widersprüche aufweist und stark befürchten lässt, dass der Schienengüterverkehr in der Fläche auch in Zukunft jenseits jeglicher logistischen Vernunft sowie unter Ausschluss einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtsicht massiv subventioniert werden soll. **strasseschweiz** verlangte einen integrativen Masterplan Güterverkehr und Logistik, der klar definierte Grundsätze und Ziele sowie eindeutig messbare Instrumente und Massnahmen zur leistungsmässigen Beurteilung beinhaltet.
- *Änderung der Energieverordnung (EnV) und Herkunftsnachweis-Verordnung (HKNV) (September):* Im Rahmen dieser Revision sollen verschiedene Anpassungen auf Verordnungsstufe vorgenommen werden (Herkunftsnachweise, kostendeckende Einspeisevergütung, Energieetikette, Straf-

stimmungen). Für den Bereich des Motorfahrzeugverkehrs relevant ist die Anpassung bezüglich der Energieetikette für Fahrzeuge: **strasseschweiz** hat sich dagegen ausgesprochen, dass das Kriterium der Nicht-Immatrikulation bei der Pflicht zur Verbrauchsdeklaration von Neuwagen wegfällt. Es müsse vermieden werden, dass sämtliche Fahrzeuge mit weniger als 2000 Kilometer Fahrleistung der Deklarationspflicht unterstellt werden, unabhängig davon, ob es sich um Neuwagen, Kundenwagen oder Testfahrzeuge handelt.

- *Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (Oktober)*: Das Infrastrukturfondsgesetz (IFG) ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren von den insgesamt 20,8 Milliarden Franken deren sechs Milliarden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen bereit. Das Parlament hatte 2006 bereits knapp 2,6 Milliarden Franken für dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs freigegeben und stellte 2010 weitere 1,5 Milliarden für die erste Generation der Agglomerationsprogramme «Siedlung und Verkehr» zur Verfügung. Die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation, die ab 2015 vorgesehen sind, beabsichtigt der Bundesrat, mit rund 1,6 Milliarden Franken zu unterstützen; davon betreffen bloss 100 Millionen Franken Projekte des motorisierten Individualverkehrs. Beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) waren insgesamt 41 Agglomerationsprogramme der zweiten Generation mit einem Investitionsvolumen von zwanzig Milliarden Franken eingereicht worden; 35 davon sollen Bundesbeiträge erhalten.

strasseschweiz hat in seiner Eingabe festgehalten, dass die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel zugunsten der Infrastrukturprojekte des öffentlichen und privaten Verkehrs insofern fehlt, als die Projekte des motorisierten Individualverkehrs insgesamt mit lediglich rund 680 Millionen Franken bedacht werden sollen, was einen Anteil von nur gut 12 Prozent ausmacht. Für die Schiene bzw. Eisenbahn sowie für Trams bzw. Stadtbahnen soll hingegen ein Betrag von total rund 3,6 Milliarden Franken verwendet werden, was einem Anteil von fast 64 Prozent entspricht. Der Rest geht in Projekte des Langsamverkehrs. **strasseschweiz** hat deshalb gefordert, dass zumindest die für die zweite Generation vorgesehenen Bundesbeiträge im Umfang von rund 715 Millionen Franken statt für Massnahmen im Bereich Schiene bzw. Eisenbahn (460 Mio. Franken) und Trams bzw. Stadtbahnen (255 Mio. Franken) vollumfänglich für die Erweiterung von Strasseninfrastrukturen insbesondere auch in kleinen und mittleren Städten sowie Agglomerationen eingesetzt werden.

- *Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem; Varianten eines Energielenkungssystems (Dezember)*: Mit dem Ziel, die zweite Etappe zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 vorzubereiten, führte das Eidg. Finanzdepartement (EFD) eine Vorkonsultation zum Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem mit verschiedenen Varianten der Energielenkung durch. Konkret soll eine ökologische Steuerreform geprüft und die Möglichkeiten für den Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem untersucht werden.

strasseschweiz hat bisher die Energiestrategie 2050 des Bundesrats nicht unterstützt und sich in der entsprechenden Vernehmlassung (Januar 2013) auch gegen die in der zweiten Etappe (ab 2021) geplante ökologi-

sche Steuerreform ausgesprochen. **strasseschweiz** hat für den Bereich der Mobilität den Wechsel von einer Förder- zu einer Lenkungs- und letztlich wohl zu einer Verbotsstrategie, wie sie dem Bundesrat mit der Energiestrategie 2050 vorschwebt, abgelehnt.

Statt eines Lenkungssystems forderte **strasseschweiz**, dass die künftige Energiestrategie des Bundes weiter auf das technische Potenzial zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen baut sowie den Herstellern von Fahrzeugen die verbrauchs- und emissionsbezogenen Zielvorgaben nach Massgabe der realistischen Möglichkeiten setzt – dies im Rahmen einer möglichst freien, weitestgehend globalen Wettbewerbs- und Marktordnung.

- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) und der Signalisationsverordnung (SSV) (Dezember): Seit dem Jahr 2010 sind die Strassentunnels nach einem europäischen standardisierten System für die Beförderung gefährlicher Güter in verschiedene Kategorien eingeteilt. Anlässlich der Einführung dieses Beschränkungssystems wurden die betroffenen Tunnels nur provisorisch kategorisiert; sie können nun auf der Basis einer neu entwickelten Risikoanalyse definitiv festgelegt werden, was im Rahmen der Vernehmlassung auf die allgemeine Zustimmung von **strasseschweiz** gestossen ist. Auf den Alpentransitachsen müssen Gefahrgüter weiterhin auf der Schiene transportiert werden; die beiden Tunnel Gotthard (A2) und Mappo Morettina (TI) bleiben für Gefahrguttransporte gesperrt.

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 arbeitete im Berichtsjahr zu einem grossen Teil mit Leistungsaufträgen des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) und des Touring Clubs Schweiz (TCS).

Im Juli hat der bisherige Leiter der Dokumentationsstelle, Hans-Jürg Bardola, unseren Verband nach knapp zwanzig Dienstjahren verlassen. Seine Nachfolge als Leiterin der Dokumentationsstelle hat im September Senta Bindschädler angetreten.

Ende Juli konnte die neugestaltete Webseite von **strasseschweiz** in Betrieb genommen werden.

Mitte Dezember 2013 ist das Generalsekretariat von **strasseschweiz** in den fünfstöckigen Neubau «Mobilcity» an die Wölflistrasse 5 in Bern umgezogen. Mobilcity vereinigt die Geschäftsstellen eines Unternehmens und von neun Verbänden des Strassenverkehrs, darunter auch die Mitglied- bzw. Trägerorganisationen AGVS, ASTAG und auto-schweiz.

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

Der Personalbestand des Generalsekretariats **strasseschweiz** betrug im Berichtsjahr vier Angestellte; dies bei insgesamt 340 Stellenprozenten.

Hans Koller	Generalsekretär
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär Informationsbeauftragter
Hans-Jörg Bardola (bis Juli 2013)	Leiter der Dokumentationsstelle
Senta Bindschädler (ab September 2013)	Leiterin der Dokumentationsstelle
Rebecca Bogenstätter-Fehr	Administration / Buchhaltung

Der Generalsekretär und sein Stellvertreter waren in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglieder der folgenden Kommissionen und Organisationen:

Kommission für Forschung im Strassenwesen

Expertengruppe TRASY und Lagekonferenz Erdöl im 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)

Beirat Energieforum Schweiz

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

Der Verkehr auf den schweizerischen Autobahnen ist 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozent auf 25,95 Milliarden Fahrzeugkilometer (Fzkm) gewachsen. Dieser Wert lag deutlich unter den Zuwachsraten der vorangegangenen Jahre; 2009 bis 2011 war ein Wachstum von durchschnittlich rund 3,4 Prozent zu verzeichnen. Beim schweren Güterverkehr hat die Fahrleistung auf den Nationalstrassen im 2012 sogar um 1,6 Prozent abgenommen (1,51 Mrd. Fzkm; durchschnittliche Zuwachsrate 2009 bis 2011: rund +2,3%).

Gemessen an den gesamten Fahrleistungen des Motorfahrzeugverkehrs betrug der Anteil der zurückgelegten Strecken auf dem Nationalstrassennetz deutlich über 40 Prozent (2011: 43,4%), bei den schweren Güterfahrzeugen sogar nahezu 70 Prozent (2011: 67,7%). 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 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 Südtesin, die A3 zwischen Zürich und Wollerau, die A4 im Knonaueramt, die A6 im Raum Bern sowie die A9 zwischen Lausanne und Vevey.

Mit einem durchschnittlichen Verkehr von rund 140 845 Fahrzeugen pro Tag wies der Querschnitt Wallisellen auf der A1 die höchste Verkehrsbelastung auf. Es folgten an zweiter Stelle Muttenz auf der A2 respektive an dritter Stelle Neuenhof auf der A1.

Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz seit 1990 um gut einen Fünftel angestiegen ist, hat sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt (plus rund 109%). In den vergangenen 20 Jahren haben die Nationalstrassen nicht nur das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr aufgenommen, sondern die übrigen Strassen auch noch leicht vom Verkehr entlastet.

Gemäss den neuesten Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) pendeln stets mehr Schweizer zur Arbeit und die dafür zurückgelegten Wege werden immer länger. Neun von zehn erwerbstätigen Personen (total 3,7 Mio.) waren im Jahr 2011 als Pendler zur Arbeit unterwegs. Davon haben rund zwei Millionen

für den Arbeitsweg hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr (MIV) – also das Auto, das Motorrad oder ein anderes privates Motorfahrzeug – benötigt. Dies entsprach 55 Prozent aller Pendler.

Das meistbenutzte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg war der Personenwagen: 53 Prozent der Pendlerinnen und Pendler verwendeten ihn 2011 als Hauptverkehrsmittel, wobei der entsprechende Anteil in den ländlichen Gebieten mit 67 Prozent deutlich höher lag als in den Kernstädten (33%) oder in den Agglomerationsgürteln (56%).

Der Anteil der Eisenbahn an den Hauptverkehrsmitteln im Pendlerverkehr lag bei 16 Prozent. Besonders beliebt ist die Eisenbahn bei Langstreckenpendlern mit Arbeitswegen von mehr als 50 Kilometer. In dieser Gruppe kam sie auf einen Anteil an den Hauptverkehrsmitteln von 55 Prozent.

Der Anteil jener Pendler, die sich per so genanntem Langsamverkehr (Fahrrad oder zu Fuss) zur Arbeit begaben, betrug – unverändert seit dem Jahr 2000 – 16 Prozent. Im Jahr 2011 waren es 600'000 Personen.

Die Arbeitspendler benötigen für den Arbeitsweg, d.h. für einen Hinweg, im landesweiten Durchschnitt 30 Minuten, die Städter etwas länger (31 Min.) als die ländliche Bevölkerung (28 Min.).

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen-kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2012 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	457,7	19 262,0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	519,2	1 130,3
– Trolleybusse	250,1	506,0
– Busverkehr	688,0	2 593,7
Total öffentlicher Verkehr	1 915,0	23 491,9

(Quelle: BFS TT 11.4.1.2)

	Personen	Personen-kilometer
<i>Privater Verkehr (Zahlen 2012 in Millionen):</i>		
Personenwagen	5 948	86 651
Motorräder	265	2 397
Motorfahrräder	39	137
Cars	31	2 625
Total Privater Verkehr	6 283	91 810

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

Im Jahr 2012 wurden in der Schweiz auf Strassen und Schienen insgesamt 123 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Davon entfielen 78 Prozent auf die Strasse (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr), knapp 16 Prozent auf die Schiene und sechs Prozent auf den Langsamverkehr. Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs auf Schienen und Strassen betrug 19 Prozent.

Zwischen 1980 und 2012 stieg die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um 37 Prozent auf 91,8 Milliarden Personenkilometer.

Die Verkehrsleistung im öV lag im Jahr 2012 bei 23,5 Milliarden Personenkilometer. Davon wurden 19,3 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene und 4,2 Milliarden Personenkilometer auf der Strasse zurückgelegt.

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 schienenengebundenen öffentlichen Verkehr (Eröffnung der Bahn 2000) verbundenen mit einer mobilitätsfördernden Tarifgestaltung (Abonnemente) der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seither wächst der Schienenverkehr jährlich um durchschnittlich 3,6 Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 1,2 Prozent ansteigt. Allerdings flacht das Wachstum des öffentlichen Verkehrs allmählich wieder ab; in den letzten fünf Jahren (2008 bis 2012) hat es nur noch durchschnittlich zwei Prozent betragen, während der motorisierte Strassenverkehr in der gleichen Zeitspanne um 1,8 Prozent pro Jahr zulegte.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)

(Zahlen in Millionen)	1995	2000	2005	2010	2011	2012
Beförderte Personen (MiV)	5 208	5 990	5 858	6 056	6 146	6 283
Personenwagen	4 913	5 691	5 335	5 648	5 817	5 948
Motorräder	162	195	188	254	260	265
Motorfahrräder	106	80	36	38	39	39
Cars	27	25	26	29	30	31
Personenkilometer						
Total MiV	73 779	79 142	82 014	88 702	89 949	91 810
Personenwagen	69 586	74 984	77 844	83 775	84 889	86 651
Motorräder	1 512	1 834	1 804	2 296	2 347	2 397
Motorfahrräder	354	237	131	132	135	137
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 577	2 625
Total Langsamverkehr	5 936	6 502	7 211	7 582	7 651	7 734
Fahrräder	2 217	2 314	1 957	2 116	2 132	2 154
zu Fuss	3 719	4 188	5 254	5 466	5 519	5 580

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

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 2012 auf der Strasse um 51 Prozent und auf der Schiene um 33 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Wohnbevölkerung der Schweiz ist im selben Zeitraum um 15 Prozent angestiegen. Auf Strasse und Schiene wurden 2012 Transportleistungen von insgesamt 27,0 Milliarden Tonnenkilometer erbracht (2011: 27,7; -2,5%). Dies bedeutet einen erneuten Einbruch, nachdem sich der Güterverkehr in den beiden Vorjahren erholt hatte.

Auf den Schweizer Strassen legten die Güterfahrzeuge 2012 6,18 Milliarden Kilometer zurück (2011: 6,05; +2,2%). Davon entfielen gut 64 Prozent auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen und Sattelschlepper mit höchstens 3,5 t Gesamtgewicht). Die Transportleistung aller Nutzfahrzeuge betrug 17,2 Milliarden Tonnenkilometer (2011: 17,5; -1,5%).

Auf der Schiene wurde eine Transportleistung von 9,7 Milliarden Tonnenkilometer (2011: 10,2; -4,1%) erbracht. Somit verlor die Bahn gegenüber der Strasse weitere Marktanteile.

Die schweizerische Verkehrspolitik will seit Jahrzehnten den Güterverkehr verstärken von der Strasse auf die Schiene verlagern. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung schwankte in den letzten 20 Jahren zwischen 42 und 36 Prozent, dies mit sinkender Tendenz. Die jährlichen Schwankungen waren auf der Schiene generell grösser als auf der Strasse. Insbesondere wegen der Erhöhung der Gewichtslimits 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 nahezu kontinuierlich und beträgt gemäss neuesten Zahlen (2012) 14,0 Prozent bei der beförderten Tonnage (60,3 Mio.t) und 36,1 Prozent bei der Transportleistung in Tonnenkilometer (9744 Mio. Tkm).

Auf der Strasse hingegen nahm die beförderte Tonnage seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 1,4 Prozent pro Jahr zu (Zahlen bis 2012; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: *Nachfrage im Güterverkehr*). Innerhalb von zwölf Jahren ist die Transportmenge des Strassennutzverkehrs um 17 Prozent auf 370 Millionen Tonnen gewachsen; der Anteil der Strasse an der gesamten beförderten Gütermenge (in Tonnen) beträgt aktuell 86,0 Prozent, der Anteil der Strasse an der Transportleistung in Tonnenkilometer 63,9 Prozent (17'238 Mio. Tkm).

Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 1. Januar 2001) und deren schrittweise, markante Erhöhung (in den Jahren 2005 und 2008) sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik vermochten sich 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.

Das Wachstum des Strassentransports ging zur Hauptsache auf das Konto der Sattelmotorfahrzeuge. Diese Kategorie hat ihre Transportleistung (in Tkm) gegenüber dem Jahr 2000 um 94 Prozent (Zahlen bis 2012) 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 zwölf Prozent vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge betrug hingegen ebenfalls beachtliche 29 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 52 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34%), die Lastwagen 41 Prozent (2000: 60%) und die leichten Nutzfahrzeuge sechs Prozent (2000: 6%).

Der Anteil des internationalen Schwerverkehrs (Import-, Export- und Transitverkehr in Tkm) am Güterverkehr der Schweiz beträgt derzeit 38 Prozent. Im Jahr 2000 hatte sich dieser Anteil noch auf 30 Prozent belaufen. Die Transportleistung der ausländischen Nutzfahrzeuge hat zwischen 2000 und 2012 um 77 Prozent zugelegt, während die Transportleistung der inländischen Lastwagen, schweren Sattelzüge und Sattelmotorfahrzeuge in der gleichen Zeitspanne bloss um elf Prozent gesteigert worden ist.

Der Güterverkehr der Bahnen erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken vermehrt in der Fläche eingesetzt wird. Beim Binnen-, Import- und Exportverkehr dominierte der Strassenverkehr mit Anteilen von jeweils rund drei Viertel an den Transportleistungen. Beim Transitverkehr hingegen überwog der Schienengüterverkehr mit einer Quote von 70 Prozent. Die Schiene bietet vor allem bei längeren Transportwegen – wie dies im Transitverkehr der Fall ist – Vorteile.

Es bestehen Bestrebungen, den Schienengüterverkehr in der Fläche weiter zu fördern. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat im April 2013 eine Totalrevision des Gütertransportgesetzes und weitere Gesetzesänderungen in die Vernehmlassung gegeben und vorgeschlagen, dass der Personenverkehr bei der Schienentrassenvergabe in Zukunft nicht mehr automatisch bevorzugt wird. Allerdings soll auf das Festlegen eines expliziten Verlagerungsauftrags, wie er heute für den alpenquerenden Güterverkehr besteht, für den Schienengütertransport in der Fläche verzichtet werden. Ferner müssen die Angebote des Güterverkehrs laut Bundesrat eigenwirtschaftlich sein, und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können künftig selbst entscheiden, in welchem Umfang sie Güterverkehrsdienstleistungen anbieten wollen. Beim Güterverkehr auf der Strasse soll an den gegenwärtig geltenden Regelungen betreffend das Nacht- und Sonntagsfahrverbot sowie die Gewichtslimiten festgehalten werden.

In einer umfassenden Studie gelangte die Branche des Schienengüterverkehrs zum Schluss, dass der Bahntransport bis ins Jahr 2030 um 35 Prozent wachsen wird. Nicht erfasst wurden dabei die Transitgüter. Beim Personenverkehr sollen die Volumina sogar um 59 bis 83 Prozent steigen. Die vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV), SBB Cargo und dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) in Auftrag gegebene Studie wies darauf hin, dass die Bahn damit lediglich die im vergangenen Jahrzehnt realisierten Mengen erreicht. Die Branche forderte, dass dem Schienengüterverkehr auf den stark beanspruchten Achsen Basel–Mittelland, Genf–Lausanne, Jurasüdfuss sowie Aarau–Zürich minimale Kapazitäten garantiert werden und die tägliche Betriebszeit für den

Güterverkehr von heute 15 auf 18 Stunden erhöht wird, da er sonst wegen Kapazitätsengpässen sein Potenzial nicht ausschöpfen könne. Schliesslich soll der Bund Geld für neue Techniken beim Verkehrsträgerwechsel bereitstellen.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Der Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner hat im Jahr 2012 auf Schiene und Strasse gegenüber dem Vorjahr um 5,6 Millionen Tonnen oder 5,2 Prozent abgenommen. Es sind 101,5 Millionen Tonnen Güter transportiert worden. Gegenüber 1980 (49,8 Mio. t) entsprach dies einer Zunahme um 103,9 Prozent.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2012 37,7 Prozent und war damit um 2,5 Prozent tiefer als im Vorjahr. Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag in der Schweiz bei 63,4 Prozent (2011: 63,9%), 26,8 Prozent (32,5%) in Österreich und 15,1 Prozent (14,3%) in Frankreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Güterverkehr belief sich auf 67,4 Prozent (Vorjahr: 67,0%). Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 12,1 Prozent (12,1%), in der Schweiz waren es 75,5 Prozent (76,2%) und in Österreich 89,8 Prozent (88,4%). Der Modalsplit im Transitverkehr 2012 wies einen Bahnanteil für die Schweiz von 72,3 Prozent (71,8%) auf, für Österreich von 28,6 Prozent (33,5%). Auf den französischen Übergängen wurde kein Transitverkehr auf der Schiene registriert.

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz sind 2013 auf der Schiene mit 25,2 Millionen Tonnen (2012: 23,7 Mio. t) rund 1,9mal mehr Güter transportiert worden als auf der Strasse (12,9 Mio. t; 2012: 13,7 Mio. t). Insgesamt wurden im Berichtsjahr auf Schiene und Strasse zusammen 38,1 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen befördert (2012: 37,4 Mio. t). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug 1,9 Prozent, wobei die Schiene zulegen (+6,3%) und die Strasse eine Einbusse (-5,8%) hinnehmen musste. Der Modalsplit bezifferte sich auf 66 zu 34 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage auf der Schiene durchschnittlich um jährlich 1,9 Prozent und auf der Strasse um 3,2 Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*.)

Im reinen Transitverkehr durch die Schweiz (Transport von Grenze zu Grenze) wurden auf der Schiene mit rund 20,4 Millionen Tonnen (Zahlen per 2012) rund zweieinhalb Mal mehr Güter transportiert als auf der Strasse (7,8 Mio. t). Der Modalsplit bezifferte sich hier auf 72 zu 28 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage des Transitverkehrs auf der Schiene im Durchschnitt pro Jahr um zwei Prozent und auf der Strasse sogar um fünf Prozent zu (Zahlen bis 2012; 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 2013) um 45 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 22 Prozent verzeichnen konnte. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn

am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um vier Prozentpunkte auf 66 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um vier Prozentpunkte auf 34 Prozent gestiegen.

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

Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz

	Alpenquerender Verkehr Schweiz (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) (Fzge in Tausend)	Transitverkehr Schweiz (Fzge in Tausend)
2000:	1 404	736
2005:	1 204	590
2006:	1 180 (-2%)	582 (-1%)
2007:	1 263 (+7%)	647 (+11%)
2008:	1 275 (+1%)	672 (+4%)
2009:	1 180 (-7%)	638 (-5%)
2010:	1 257 (+7%)	670 (+5%)
2011:	1 258 (+0,1%)	661 (-1%)
2012:	1 209 (-4%)	606 (-8%)
2013:	1 143 (-5%)	

(Quelle: UVEK, Alpinfo 2012)

Im Jahr 2013 haben 1,14 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert, das waren 5,4 Prozent oder 65'000 Fahrten weniger als im Vorjahr. Insgesamt lag die Fahrtenzahl um 18,6 Prozent unter jener des Referenzjahres 2000 und 493'000 Fahrten über dem im Güterverkehrsverlagerungsgesetz angestrebten Zielwert (650'000 Fahrten), der bis zum Jahr 2018 erreicht werden soll.

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 (650'000 Lastwagen spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, das heisst voraussichtlich 2018). 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 2013 (Verlagerungsbericht Juli 2011 bis Juni 2013).

Der Bundesrat regte deshalb eine neue Bemessungsgrundlage für die Umsetzung der Zielvorgabe des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes an: 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.

Ausserdem beantragte der Bundesrat mit Botschaft vom 29. November 2013, den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs von 2019 bis 2023 zu verlängern. Nach Ablauf dieser Verlängerung – weil dannzumal die NEAT durchgehend in Betrieb und der Vier-Meter-Korridor am Gotthard verwirklicht sind – sollen die Transporte hingegen nicht mehr abgegolten werden. Insgesamt will die Landesregierung für die Verlängerung der Zahlungen an den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) 350 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Davon stammen 170 Millionen Franken aus dem bestehenden Zahlungsrahmen, der nicht ausgeschöpft wurde. 180 Millionen Franken sind neue finanzielle Mittel, die aus der SFSV entnommen werden sollen.

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 aussenpolitisch, 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

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gemäss den Daten des BFS gesamthaft um 1,6 Prozent oder 88'314 Fahrzeuge auf 5,7 Millionen zugenommen. Über die letzten 30 Jahre betrachtet, hat sich die Anzahl motorisierter Strassenfahrzeuge in der Schweiz beinahe verdoppelt.

Drei Viertel der Motorfahrzeuge waren Personenwagen. Ihr Bestand ist 2013 um 1,6 Prozent bzw. 66'160 Fahrzeuge auf 4,3 Millionen angewachsen. Die Anzahl Motorräder vergrösserte sich um 1,2 Prozent auf 687'990 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 2,6 Prozent auf 371'361.

Der schon seit der Jahrtausendwende zu beobachtende Diesel-Boom bei den Personenwagen hat sich auch 2013 fortgesetzt: Die Anzahl dieselbetriebener Autos überstieg erstmals die Millionengrenze und lag mit 1'035'843 Fahrzeugen 10,9 Prozent höher als 2012. Die Dieselfahrzeuge machen mittlerweile 24,0 Prozent der schweizerischen Personenwagenflotte aus; im Jahr 2000 betrug ihr Anteil noch 4,0 Prozent.

Deutlich vergrössert haben sich 2013 auch die Bestände der Hybrid- (34'834 Fzge) sowie der reinen Elektroautos (2683 Fzge). Die entsprechenden Zuwachsraten übertrafen mit 24,0 bzw. 52,6 Prozent sogar jene der Dieselfahrzeuge. Dabei handelt es sich allerdings um Steigerungen auf tiefem Niveau: 2013 fuhr lediglich einer von 124 Personenwagen mit Hybrid- und gerade einmal einer von 1610 Wagen mit reinem Elektromotor.

Die Zunahme des Personenwagenbestands ging 2013 ausschliesslich auf das Konto der allradbetriebenen Fahrzeuge, während die Zahl der Autos mit Vorder- oder Hinterradantrieb sank. Der Trend hin zu Allradfahrzeugen bestand bereits seit längerer Zeit, hat sich in den letzten Jahren jedoch akzentuiert. 2013 betrug der Anteil allradbetriebener Autos an sämtlichen Personenwagen 24,1 Prozent. Grosse Unterschiede gab es dabei zwischen den Bergkantonen und den übrigen Regionen: Während in Graubünden 58,4 Prozent der Personenwagen über Allradantrieb verfügten, waren es in Basel-Stadt lediglich 17,7 Prozent.

Auch die Stationswagen (Kombis) erfreuten sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Die Anzahl der Autos mit dieser Karosserieform hat um sieben Prozent zugenommen und beläuft sich neu auf 1'112'352 Stück.

Das mittlere Alter der PW lag unverändert gegenüber dem Vorjahr bei 8,2 Jahren mit leicht steigender Tendenz.

Der durchschnittliche Hubraum der in der Schweiz immatrikulierten Personenwagen hat sich seit 2007 leicht, aber kontinuierlich verkleinert. 2013 sank er gegenüber dem Vorjahr von 1958 auf 1950 Kubikzentimeter. Nichtsdestotrotz ist die Anzahl Fahrzeuge mit besonders grossen Motoren (mehr als 2'500 Kubikzentimeter) zwischen 2007 und 2013 weiter angestiegen (+6%).

Neben den Personenwagen verzeichneten 2013 auch die übrigen Strassenfahrzeuggruppen Bestandeszunahmen. So stieg die Zahl der immatrikulierten Motorräder gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Prozent auf 687'990 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 2,6 Prozent auf 371'361. Letztgenannte Zunahme ist dabei allein auf das Wachstum des Lieferwagenbestands zurückzuführen (von 308'884 auf 318'622 Fzge; +3,2%), während die Anzahl Lastwagen und Sattelschlepper 2013 leicht zurückgegangen ist.

*Personenwagen auf 1000 Einwohner¹ nach Grossregionen
(Motorisierungsgrad)*

	2000	2005	2010	2012
Schweiz	492	515	517	535
Genferseeregion	528	536	518	534
Espace Mittelland	476	505	514	531
Nordwestschweiz	474	500	508	524
Zürich	483	504	484	498
Ostschweiz	469	502	531	555
Zentralschweiz	486	517	539	558
Tessin	592	600	609	628

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

2012 kamen in der Schweiz durchschnittlich 535 Personenwagen auf 1000 Einwohner, 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 (2011: 605) und Österreich (2011: 536) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Deutschland (2012: 533; 2011: 531) und Frankreich (2011: 482) gleich beziehungsweise geringer war.

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind im Jahr 2013 bei Unfällen auf den Schweizer Strassen 269 Menschen getötet worden, 70 Personen weniger als im Vorjahr (-21%). 4129 Personen wurden schwer verletzt, 73 weniger als 2012 (-2%); 17'250 Verunfallte wurden leicht verletzt (-4%). Insgesamt ereigneten sich 17'473 Unfälle mit Personenschaden. Damit konnte der positive Trend der letzten Jahre fortgesetzt werden.

Verbesserungen zeigten sich vor allem bei den schweren Geschwindigkeits- und Alkoholunfällen: hier lag der Rückgang bei den getöteten Personen prozentmässig im zweistelligen Bereich, bei den Schwerverletzten macht er sechs beziehungsweise sieben Prozent aus.

2013 verunglückten 17 Fahrradfahrende tödlich, elf weniger als im Vorjahr. Bei den verunfallten Motorradfahrenden sank die Zahl der tödlich verunglückten Opfer um 19 auf 55 Personen. Bei den schwer verletzten Motorrad- und Fahrradfahrenden ist ebenfalls ein Rückgang von drei beziehungsweise sechs Prozent zu verzeichnen. Diese positive Bilanz dürfte durch die Witterungsbedingungen begünstigt worden sein. Die bis Ende April anhaltenden winterlichen Verhältnisse, der nasse Herbst sowie der Wintereinbruch bereits Mitte Oktober in den Alpen dürften den Gebrauch von Zweirädern gegenüber dem Vorjahr eingeschränkt haben. Im Berichtsjahr sind vier E-Bike-Fahrende ums Leben gekommen (-50%), die Zahl der Schwerverletzten ist hingegen auf 114 gestiegen (+36 Verletzte).

Die Zahl der getöteten Fussgänger ist um sechs Personen auf 69 gesunken. Im Vergleich mit dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre entspricht dies einer Zunahme um zwei Prozent. Fünf Prozent mehr sind im Vergleich mit dem Vorjahr schwer verletzt worden und sechs Prozent mehr im Vergleich mit dem fünfjährigen Mittel. Auf dem Fussgängerstreifen verloren im Berichtsjahr 21 Personen das Leben (+1). Die Zahl der auf dem Streifen Schwerverletzten stieg um 17 auf 301 Menschen.

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

Studien

Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) gelangte in einer neuen Studie zur Erkenntnis, dass das Autounfallrisiko berufstätiger Frauen um rund ein Viertel höher ist als jenes berufstätiger Männer. Dieses Risiko sei sogar doppelt so hoch, wenn die Unfallhäufigkeit ins Verhältnis zu den gefährlichen Kilometern gestellt wird. Dies deshalb, weil Frauen rund 40 Prozent weniger weit fahren als Männer. Am stärksten überhöht sei das Unfallrisiko für Frauen im täglichen Morgenverkehr zwischen sieben und acht Uhr.

Während in den vergangenen zehn Jahren bei Männern das Risiko, zu verunfallen, um 26 Prozent zurückgegangen ist, habe sich das Unfallrisiko bei Frauen um lediglich 15 Prozent reduziert. Mit anderen Worten: Das Unfallrisiko für Frauen ist nicht gestiegen, sondern weniger stark gesunken.

Aufgrund der Studienergebnisse forderte die Suva gezielte Präventionsmassnahmen für berufstätige Frauen. Dieser Forderung widersprach die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Eine Unfallprävention, die den Hauptfokus auf Frauen legt, sei nicht zweckmässig. Frauen am Lenkrad seien mehr Opfer denn Verursacherinnen von Verkehrsunfällen. Bei Unfällen, in denen ein Automobilist und eine Autofahrerin direkt miteinander kollidieren, sei in über der Hälfte der Fälle der Mann allein verantwortlich. In 40 Prozent der Fälle sei es die Frau und für den Rest teilten sich Frau und Mann die Schuld.

Gemäss einer neuen Studie der Universität Zürich zeigen Autofahrende, die über 80 Jahre alt sind, ein drei Mal höheres Unfallrisiko, als aufgrund der gesamten Unfallzahlen erwartet werden könnte. Das zweithöchste Risiko trügen Autofahrende zwischen 75 und 80 Jahren; an dritter Stelle folgten Autofahrende zwischen 18 und 24 Jahren. Die Studie stellte somit die Altersgrenze von 70 Jahren für Fahreignungsprüfungen in Frage. Würden überhaupt solche Prüfungen gewollt, könne die Alterslimite auf mindestens 75 Jahre angehoben werden.

Verkehrssicherheitsmassnahmen

Nach einer Testphase ging Anfang März 2013 das bereits im Jahr 2010 errichtete Thermoportal auf der Gotthard-Strassenstrecke in Airolo (TI) offiziell in Betrieb. Die Anlage soll dazu beitragen, Brände von nordwärts fahrenden schweren Motorfahrzeugen im Gotthard-Strassentunnel zu verhindern. Gemessen wird die Temperatur verschiedener Fahrzeugkomponenten wie Motor, Auspuffanlage, Reifen, Laderaum und Führerkabine. Erkennt das Thermoportal zu hohe Werte, löst es Alarm aus.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

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

«**Via sicura**»: Das zweite Massnahmenpaket des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» tritt in drei Tranchen in Kraft:

- am 1. Januar 2014 das Alkoholverbot (höchstens 0,1 Promille) für Berufschauffeure, Neulenkende, Fahrschüler(innen), Fahrlehrer(innen) und Begleitpersonen von Lernfahrten sowie das obligatorische Fahren mit Licht am Tag und die Halterhaftung für Ordnungsbussen sowie die Einführung einer Schadensverlaufserklärung;
- am 1. Juli 2014 die obligatorische Abklärung der Fahreignung bei Fahren in angetrunkenem Zustand mit 1,6 Promille oder mehr;

- am 1. Januar 2015 der obligatorische Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen auf die Person, die den Unfall alkoholisiert oder fahrunfähig oder durch ein Raserdelikt verursacht hat.

Die restlichen «Via sicura»-Massnahmen sollen im Lauf des Jahres 2015 in Kraft gesetzt werden; es sind dies folgende: die Qualitätssicherung bei den Fahreignungsabklärungen, die Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen, die obligatorische Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkenden, der Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten und Alkohol-Wegfahrsperrern sowie die Einführung der beweissicheren Atem-Alkoholprobe.

Gigaliner: Im Rahmen der Differenzvereinigung zum Vier-Meter-Korridor auf der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) hat das Bundesparlament in der Dezember-Session ein erneutes Zeichen gegen so genannte Gigaliner gesetzt. Wider den Willen des Bundesrats nahmen die eidgenössischen Räte die maximale Höhe und Breite von Lastwagen und Fahrzeugkombinationen ins Strassenverkehrsgesetz auf. Bis anhin waren diese beiden Masse lediglich auf Verordnungsstufe geregelt.

Volksinitiativen

Zum Start des Genfer Autosalons Anfang März ist die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») lanciert worden. Das Volksbegehren will das Verursacherprinzip durchsetzen: Steuern, Gebühren und Abgaben der Strassenbenützer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Damit würden der allgemeinen Bundeskasse auf einen Schlag 1,5 Milliarden Franken pro Jahr fehlen. Zudem will die Initiative die demokratischen Mitwirkungsrechte stärken: Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren oder Abgaben im Bereich des Strassenverkehrs soll künftig dem fakultativen Referendum unterstehen. Die rund 900 Millionen Franken, die heute jedes Jahr aus der so genannten «Strassenkasse» für den öffentlichen Verkehr, insbesondere den kombinierten Verkehr auf der Schiene, verwendet werden, bleiben unangetastet.

Getragen wird 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 Auto-Partei hat im Mai drei Volksbegehren gleichzeitig lanciert:

- Mit der Eidgenössischen Volksinitiative «Ja zu vernünftigen Tempolimiten» soll die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von heute 120 auf 130 Stundenkilometer (km/h) und jene ausserorts von 80 auf 100 km/h hinaufgesetzt werden.
- Die Eidgenössische Volksinitiative «Freie Fahrt statt Megastaus» verlangt den Ausbau der Autobahnen.
- Die Eidgenössische Volksinitiative «Strassengelder gehören der Strasse» will die nötigen finanziellen Mittel für diesen Ausbau sicherstellen.

Die Sammelfrist für die drei Volksbegehren läuft bis 28. September 2014.

Administrativ- und Strafmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des ASTRA 75'699 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das waren 497 weniger als im Vorjahr. Hinzu kommt der Entzug von 3083 Lernfahrausweisen.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahrens nahmen um 3,8 Prozent auf 29'701 Fälle ab. Im Jahr 2010 wurde hier noch ein Allzeit-Höchststand (35'427 Entzüge) festgestellt. Weiter nahmen auch Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker insgesamt ab. Während die Entzüge (0,8 Promille und mehr) um 4,7 Prozent auf 16'301 Fälle zurückgingen, nahmen die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) um 0,6 Prozent auf 6118 Fälle leicht zu.

Die Ausweisentzüge wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung blieben 2013 im Vergleich zum Vorjahr stabil. Die unerlaubte Verwendung von Kommunikations- und Multimediaelektronik wie Telefon und Navigationsgeräte im Fahrzeug war Ursache von 10'212 Ausweisentzügen (Vorjahr: 10'232). Aus denselben Gründen wurden Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer für leichtere Widerhandlungen auch verwarnet: 2013 waren 5115 Personen betroffen, 2012 noch 4719 Personen (Zunahme 8,4%).

Die meisten Ausweisentzüge waren auf einen bis drei Monate befristet (59,7%; Vorjahr: 61,6%). Führerausweisentzüge von sieben bis zwölf Monaten verringerten sich um 6,4 Prozent auf 3136 Fälle. Ausweisentzüge, die länger als zwölf Monate dauern, haben von 1432 auf 1290 (-9,9%) ebenfalls erneut deutlich abgenommen. 23,7 Prozent der Ausweise mussten hingegen auf unbestimmte Zeit entzogen werden. Dies entsprach einer Zunahme um knapp 15,1 Prozent (Vorjahr: +4,5%).

Das im Jahr 2005 eingeführte, verschärfte Recht (Kaskadensystem mit stufenweiser Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter) führte erneut zu einer Abnahme der Anzahl Führerausweisentzüge. Eine Zunahme war lediglich noch bei den Wiederholungstätern festzustellen, die aber immer häufiger aus dem Verkehr gezogen werden (unbefristete Führerausweisentzüge).

Im Berichtsjahr wurden schweizweit 4505 verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutete eine erneute Zunahme um 9,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zwei Hauptgründe waren die Ursache:

- Die Zunahme der Anzahl Annullierungen des Führerausweises auf Probe in den früheren Jahren (d.h. vor 2013) wirkte sich hier aus. Einen neuen Führerausweis kann nur beantragen, wer vorher an einer verkehrspsychologischen Untersuchung seine Fahreignung beweist (nach einer Sperrfrist von einem Jahr)
- 2005 wurde das Kaskadensystem für Wiederholungstäter eingeführt. Wer seither dreimal wegen schweren Widerhandlungen den Führerausweis

abgeben musste, erhält den Führerausweis nach Ablauf einer Sperrfrist nur zurück, wenn er vorher mittels einer verkehrspsychologischen Untersuchung nachweist, dass er sich gebessert hat und wieder fahrgerecht ist.

Die Ergebnisse der verkehrspsychologischen Untersuchungen zeigten, dass vielen Personen die charakterlichen Voraussetzungen zum sicheren Fahren fehlen. Diese mussten deshalb den Führerausweis auf unbestimmte Zeit abgeben (Zunahme um 308 auf 1459 Fälle; +26,7%).

(Die Tabelle 14 A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2013.)

Die Erfolgsquote bei den theoretischen Führerprüfungen für Personenwagen und Motorräder ist 2013 im Vergleich zum Vorjahr von 72 auf 68 Prozent gesunken; dies bei einem leicht tieferen Volumen von 136'459 durchgeführten Theorieprüfungen (Vorjahr 140'826; -3,1%). Zur praktischen Prüfung der Kategorie B meldeten sich 139'381 Personen an (Vorjahr 142'136; -1,9%), zur praktischen Prüfung der beiden Motorrad-Kategorien A und A1 34'590 Personen (Vorjahr 36'106; -4,2%). Für die praktischen Prüfungen waren im Durchschnitt 1,51 bzw. 1,49 Anläufe erforderlich. Entsprechend ist beim Antritt der praktischen Führerprüfung rund ein Drittel der Kandidatinnen und Kandidaten noch nicht prüfungsreif.

Der Vorstand der Konferenz der Strafverfolgungsbehörden der Schweiz (KSBS) hat zwecks einer schweizweit möglichst einheitlichen Rechtsprechung Empfehlungen zur Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen erarbeitet. Diesbezüglich zeichnete sich eine weitere Verschärfung ab, welche auf Fahrer abzielt, die zwar nicht Raser sind, aber Tempolimiten trotzdem weit überschreiten.

Die besagte Verschärfung erfolgte gemäss KSBS-Vorstand als Reaktion auf den per 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Rasertatbestand. Laut dem vorgeschlagenen Katalog, der als Richtschnur für entsprechende Bussen bzw. Strafen gilt, soll die einfache Verletzung von Verkehrsregeln (innerorts bis plus 24 km/h, ausserorts bis plus 29 km/h und auf Autobahnen bis plus 34 km/h) wie bis anhin geahndet werden. Zwischen diesen Übertretungen und dem, was als Raserei gilt, postulierte der KSBS-Vorstand einen differenzierten Rahmen von Geldstrafen, der von 20 bis zu über 120 Tagessätzen reicht. Damit werden die bisher gültigen Ansätze im Minimum verdoppelt.

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 Warteräumen und Abstellplätzen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren dürfen und direkt ins «Tropfenzählersystem» eingewiesen werden.

Im Berichtsjahr wurde die «Phase Rot» für den alpenquerenden Strassengüterverkehr an keinem Tag angeordnet.

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 sogenanntes Mini-Zentrum und wird mit «mobilen» Kräften betrieben. In Unterrealta (GR) an der A13 nördlich des San-Bernardino-Tunnels befindet sich seit November 2004 das erste Midi-Zentrum. Im Dezember 2007 konnten in Schaffhausen (SH) und im Juni 2008 in Ostermundigen (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 2012 hat die Anzahl der erfassten Stautunden um vier Prozent zugenommen. Insgesamt wurden 19'921 Stautunden erfasst. Dieser Wert bedeutete nochmals eine substantielle Zunahme der registrierten Stautunden auf einem seit 2009 markant angestiegenen Niveau. Er lag aber deutlich unter den Zunahmen in den Jahren 2010 (+34%) und 2011 (+20%). 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 2012 weiterhin Verkehrsüberlastungen. Drei Viertel (16'223) aller erfassten Stautunden auf Nationalstrassen waren die Folge von Verkehrsüberlastungen. Gegenüber dem Vorjahr markant abgenommen haben die Staus infolge von Baustellen, und zwar um minus 504 auf neu 1120 Stunden. Deutlich zugenommen haben mit plus 340 Stunden hingegen die unfallbedingten Stautunden (2452).

Die Autobahnen stossen auf verschiedenen Abschnitten zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen: Problematisch ist die Stausituation vor allem auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur, wo 2012 an 346 Tagen Staus registriert wurden. Stark betroffen waren auch der Gubrist-Tunnel sowie der Grossraum Baregg, der Abschnitt Bern–Kriegstetten, die Umfahrung Lausanne und die Umfahrung Genf. Am Südportal des Gotthard-Strassentunnels wurden 2012 an 173 Tagen Staus registriert, am Nordportal an 168 Tagen. Bei fast allen betrachteten Stauschwerpunkten hat die Anzahl Stautage gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Die beiden Ausnahmen bildeten der Abschnitt Gotthard Nord mit einer Zunahme von zwölf Prozent und der Grossraum Belchentunnel mit einer Zunahme von 29 Prozent.

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 (vgl. Kapitel «Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz»; hiernach):

- Pannestreifenumnutzung auf rund 125 Kilometer – In der Westschweiz läuft zwischen Ecublens und Morges ein Pilotprojekt zur beschränkten Umnutzung des Pannestreifens. Der Verkehr zirkuliert auf diesem Abschnitt wesentlich flüssiger, die Unfallraten sind um bis zu 70 Prozent gesunken.
- Punktuelle Lastwagenüberholverbote – Im Berichtsjahr sind die ersten lokalen Überholverbote für Lastwagen auf den Nationalstrassen in Kraft gesetzt worden. Diese Überholverbote gelten je nach Situation permanent oder temporär. Nach einer Überprüfung von rund 530 Kilometer des Nationalstrassennetzes wurden abschnittsweise Lastwagenüberholverbote

mit einer Länge von vorerst insgesamt 290 Kilometer bestimmt, die etappenweise bis Ende 2014 verfügt und signalisiert werden. In einer zweiten Phase sollen auf zusätzlichen 460 Kilometer des Nationalstrassennetzes weitere Überholverbote für Camions geprüft werden.

- Temporäre schrittweise Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 120 auf 100 oder 80 km/h) auf rund 400 Kilometer – Dank tieferer Geschwindigkeiten soll es zu weniger Staus kommen; die betreffenden Strecken könnten zudem etwa zehn Prozent mehr Verkehr bewältigen.
- Umfassende Information der Verkehrsteilnehmenden über Staus und Umfahrungsempfehlungen sowie Bewirtschaftung von Autobahnanschlüssen.
- Zusätzliche Fahrspuren zur Engpassbeseitigung.

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Der Bundesrat legte im Berichtsjahr seine Vorstellungen zum weiteren Ausbauprogramm zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz zur Vernehmlassung vor. Die Landesregierung schlug vor, dafür knapp eine Milliarde Franken aus dem Infrastrukturfonds freizugeben. Konkret soll die Kapazität auf den drei Streckenabschnitten zwischen Härkingen und Luterbach (SO), Andelfingen und Winterthur (ZH) sowie Meyrin/Vernier und Le Vengeron (GE) erhöht werden. Das Geld stammt von jenen 5,5 Milliarden Franken, welche die eidgenössischen Räte zur Engpassbeseitigung im Infrastrukturfonds beschlossen haben. Von diesem Betrag hatte das nationale Parlament im Jahr 2009 bereits 1,4 Milliarden Franken bewilligt, um die dringendsten Engpässe beseitigen zu können.

Bereits mit der Vorlage zur Anpassung des Netzbeschlusses haben Bundesrat und Parlament im Jahr 2012 beschlossen, die beiden Netzergänzungen «Glattalautobahn» und «Umfahrung Morges» ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Diese Massnahme ist vorderhand blockiert, nachdem das Schweizer Volk eine damit verbundene Erhöhung der Nationalstrassenabgabe in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt hat.

Der Finanzbedarf für die Einrichtung zusätzlicher Fahrspuren zur Engpassbeseitigung wird den Umfang der vom nationalen Parlament bewilligten Mittel aus dem Infrastrukturfonds bei weitem übersteigen. Dieser Kredit von 5,5 Milliarden Franken reicht bestenfalls für die Sanierung einiger, besonders dringlicher Engpässe aus. Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind zusätzliche finanzielle Mittel nötig. Damit könnten weitere dringende, aber derzeit weniger prioritär eingestufte, Engpässe behoben werden.

Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom 17. September 2010 werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Nationalstrassen überlastet sein, davon rund 81 Kilometer sehr stark und rund 181 Kilometer stark. Der Bundesrat bezifferte die gesamten Kosten des Ausbaus des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 67 Milliarden Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung).

Für **strasseschweiz** ist es deshalb nicht akzeptabel, dass mit dem bislang 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. Zu diesem Zweck ist so rasch als möglich eine Nachfolgevorlage mit einer Liste der für die langfristige Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes notwendigen Abschnitte beziehungsweise neuer Netzelemente samt deren Finanzierung auszuarbeiten und den eidgenössischen Räten zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Die Verkehrskommission des Nationalrats hat diese Forderung der Strassenverbände aufgenommen. 2012 hat das Parlament die Kommissionsmotion «Strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur» (Geschäfts-Nr. 12.3329) verabschiedet, die den Bundesrat mit der Erarbeitung eines strategischen Entwicklungsprogramms für die Strasseninfrastruktur beauftragte. Der Bundesrat hat sich bereit erklärt, in Analogie zur Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) auch für die Nationalstrassen die strategischen Bedürfnisse inklusive Finanzierungssituation aufzubereiten – dies unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Beschlüsse der eidgenössischen Räte zu FABI und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Kantonale Strassenprojekte

Die Stimmberechtigten des Kantons Aargau haben am 4. März 2013 den Zubringer zur Autobahn A1 im Raum Lenzburg samt Knoten Neuhof mit einem Ja-Stimmenanteil von 73,5 Prozent deutlich gutgeheissen. Das 75 Millionen Franken teure Projekt wird gänzlich durch die Strassenbenützer selber bezahlt und soll die täglich auftretenden Staus zum Verschwinden bringen.

Am 24. April ist in Olten (SO) eine gut vier Kilometer lange Umfahrungsstrasse eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Damit hat die Stadt einen zweiten Aareübergang für den Strassenverkehr erhalten. Die prognostizierten Baukosten beliefen sich auf nahezu 320 Millionen Franken. Es handelte sich damit um das teuerste Strassenbauwerk, das bis anhin im Kanton Solothurn realisiert worden ist.

Die Tessiner Regierung und das Kantonsparlament wollten den unteren Malcantone durch eine Umfahrungsstrasse zwischen Agno und Bioggio sowie durch zwei kurze Tunnel entlasten. Gegen dieses Vorhaben brachte die Lega dei Ticinesi eine Volksinitiative zustande, die einen einzigen langen Tunnel zwischen Ponte Tresa und Bioggio forderte. Letzteren wollten die Tessiner Stimmberechtigten allerdings nicht und haben die Lega-Initiative am 9. Juni mit gegen 53 Prozent Nein-Stimmen knapp verworfen. Der Bau eines durchgehenden Tunnels hätte rund eine Milliarde Franken gekostet, während die Variante von Regierung und Parlament auf insgesamt rund 500 Millionen Franken geschätzt wurde.

Die rund 47 Millionen teure und drei Kilometer lange Südwestumfahrung von Brugg (AG) kann definitiv gebaut werden. Dies haben die Aargauer Stimmberechtigten am 9. Juni 2013 mit einem Ja-Stimmenanteil von beinahe 70 Prozent entschieden. Mit der nun beschlossenen Entlastungsstrasse soll eine bessere Verbindung zwischen Region Aaretal/Schinznach und dem Anschluss der Autobahnen A1/A3 im Birrfeld sichergestellt werden.

Mit einem feierlichen Akt ist am 11. Dezember 2013 die A22 im Kanton Basel-Landschaft samt dem gut zwei Kilometer langen Tunnel Schönthal offiziell in Betrieb genommen worden. Die neue Hochleistungsstrasse vom Anschluss an die Nationalstrasse A2 bis zur bestehenden Umfahrung Liestal steht dem Verkehr somit vollständig zur Verfügung.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die Eisenbahnrechnung des BFS wies für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2011 – die derzeit letzte Publikation des BFS zu dieser Thematik – einen betriebswirtschaftlichen Überschuss von 376 Millionen Franken aus (2010: 298 Mio. Fr.). Der Ertrag betrug (inklusive Subventionen) 10,31 Milliarden Franken (2010: 9,84 Mrd. Fr.), der Aufwand 10,02 Milliarden Franken (2010: 9,54 Mrd. Fr.). Der Kostendeckungsgrad bezifferte sich auf 103,8 Prozent (Vorjahr: 103%).

Vom gesamten Verkehrsertrag von 4,21 Milliarden Franken (2010: 4,09 Mrd. Fr.) entfielen 78 Prozent (2010: 77%) auf den Personen- und 22 Prozent (2010: 23%) auf den Güterverkehr. Die Beiträge der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) an die ungedeckten Kosten des Angebots sowie die Abgeltungen für Infrastrukturleistungen beliefen sich auf total 3,35 Milliarden Franken, rund 126 Millionen mehr als 2010. Werden diese Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgeklammert, betrug der betriebswirtschaftliche Kostendeckungsgrad noch rund 70,3 Prozent (2010: 69,3%).

Aus volkswirtschaftlicher Sicht hingegen erscheinen die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebe in einem anderen Licht. Die volkswirtschaftliche Rechnung, d.h. unter Ausklammerung der Unterstützung der öffentlichen Hand (Subventionen gelten nicht als Ertrag), wies einen Fehlbetrag von 10,20 Milliarden Franken (2010: 10,14 Mrd. Fr.) aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 40,9 Prozent ergab (2010: 40%).

Die externen Kosten des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr), die bei rund 471 Millionen Franken liegen (Berechnungsgrundlage: Jahr 2007), werden in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

Bahnreform: Im Rahmen des zweiten Schritts zur Bahnreform 2 hat der Bundesrat am 29. Mai 2013 verschiedene Verordnungen verabschiedet. Damit wollte die Landesregierung den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr vereinfachen und sicherstellen, dass der regionale Personenverkehr effizient funktioniert sowie langfristig gut finanziert ist. In diesem Zusammenhang soll lediglich bei Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 30 Prozent eine Überprüfung punkto Umstellung auf Busbetrieb durchgeführt werden und nicht, wie ursprünglich vorgeschlagen, bei Linien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent. Statt 175 betrifft dies nur noch 17 Bahnlinien. Vorgesehen ist, dass diese Überprüfung jeweils vor der Genehmigung von neuem Rollmaterial und dem Entscheid über grössere Infrastrukturinvestitionen erfolgen sowie alle zehn Jahre wiederholt werden soll.

Gemäss Bundesrat ist eine Umstellung des Bahnbetriebs auf die Strasse jedoch nur dann sinnvoll, wenn der Busbetrieb eine effiziente, kundenfreundliche Alternative darstellt. Daher sollen bei der Überprüfung nebst der Wirtschaftlichkeit auch die Auslastung der Linie während der Hauptverkehrszeiten sowie die Auswirkung einer allfälligen Umstellung auf die Qualität der Erschliessung als Kriterien berücksichtigt werden. Substanzielle Kostenersparnisse könnten nur dann realisiert werden, wenn nicht nur der Bahnbetrieb umgestellt, sondern die ganze Schieneninfrastruktur aufgehoben werden kann. Der Grund dafür liege im hohen Fixkostenanteil des Infrastrukturbetriebs.

Eisenbahnlärm: In der Herbstsession 2013 hat das Parlament zusätzliche Massnahmen beschlossen, um die Bevölkerung besser vor Eisenbahnlärm zu schützen. Der Bundesrat hat die entsprechenden Gesetzesänderungen per 1. März 2014 in Kraft gesetzt.

Die Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen war in der parlamentarischen Beratung unbestritten. Die wichtigste Massnahme im neuen Lärmschutzpaket ist die Einführung neuer Lärmgrenzwerte für Güterwagen. Mit diesen werden ab 2020 Fahrten mit lärmigen Güterwagen auf dem Schweizer Bahnnetz faktisch verboten. Die Revision schafft zudem die Voraussetzungen für den Einsatz von lärmbegrenzenden Massnahmen an der Schiene und für die Förderung von technischen Innovationen. Zur Finanzierung der Lärmsanierung hiess das Parlament gleichzeitig einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 1,5 Milliarden Franken gut.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)

Das NEAT-Projekt ist weitgehend auf Kurs. Am **Gotthard-Basistunnel** schritten die Arbeiten beim Einbau der Bahntechnik planmässig voran. Anfang September konnte zum ersten Mal der gesamte Gotthard-Basistunnel von Bodio bis Erstfeld durchfahren werden. Aus heutiger Sicht gilt die Eröffnung im Jahr 2016 als gesichert.

Beim **Ceneri-Basistunnel** liefen 2013 die Übertage- und Ausbrucharbeiten auf Hochtouren. Der Rückstand im Tunnelvortrieb Richtung Norden aufgrund von geologischen Schwierigkeiten konnte dank Beschleunigungsmassnahmen im Rahmen eines überarbeiteten Terminplans wieder aufgefangen werden.

Gegen die Vergabe der zwei Lose «Fahrbahn und Logistik» sowie «Bahntechnik und Gesamtkoordination» am Ceneri-Basistunnel wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht. Die Beschwerde hat aufschiebende Wirkung und dürfte zu neuen Verzögerungen in der Bauplanung führen.

Sorgen bereiten der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) der eidgenössischen Räte nach wie vor die **NEAT-Zufahrten** im Ausland. Wichtig ist insbesondere die rasche Fertigstellung der vierspurigen Zufahrtsstrecke Karlsruhe-Basel, mit dem Ziel, dass die NEAT spätestens ab 2035 mit ihrer vollen Kapazität betrieben werden kann. Die NAD zeigte sich skeptisch, ob dieses Ziel erreicht werden kann. Bei den Südan schlüssen erachtete die NAD ein von der Schweiz und Italien unterzeichnetes Memorandum of Understanding über gemeinsame Infrastrukturprojekte als wichtigen Schritt.

Grosse Bedeutung kommt der Realisierung des Vier-Meter-Korridors zwischen Basel und Chiasso bzw. Mailand sowie auf der Luino-Linie in Italien zu. Mit 143 zu 36 Stimmen (Nationalrat) bzw. mit 37 zu einer Stimme (Ständerat) haben die eidgenössischen Räte in der Dezember-Session den Bau und die Finanzierung des Vier-Meter-Korridors auf der NEAT-Gotthardachse sowie den Ausbau des Korridors auf der NEAT-Lötschbergachse im Umfang von total 990 Millionen Franken genehmigt. Davon sollen auf italienischem Territorium 230 Millionen Franken in die Gotthard- und 50 Millionen Franken in die Lötschbergachse fließen. Die Finanzierung soll zunächst über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) und später über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) abgewickelt werden.

Dank dieses Ausbauprojekts sollen auf den NEAT-Achsen, insbesondere jener am Gotthard, dereinst Sattelaufleger mit vier Meter Eckhöhe befördert werden können. Die entsprechende Umsetzung bis ins Jahr 2020 erfordert den Ausbau von 20 Tunnels allein auf der Gotthard-Linie. Insgesamt sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen (Tunnelanpassungen, Perrondächer, Fahrstrom- und Signalanlagen sowie Überführungen) notwendig, um bis 2030 rund 160'000 Sattelaufleger pro Jahr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Kosten: Das BAV und die AlpTransit Gotthard AG (ATG) rechneten für die NEAT weiterhin mit stabilen Kosten, Finanzen und Terminen. Demnach beziffern sich die Endkosten auf 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Der NEAT-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken (ebenfalls Preisstand 1998), der seit 16. September 2008 in Kraft ist, wird somit nach Einschätzung des BAV nicht ausgeschöpft. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 3,93 Milliarden Franken für die aufgelaufenen Finanzierungskosten erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat zusammen rund 23,0 Milliarden Franken (Stand April 2013) an Verpflichtungskrediten für die NEAT gesprochen.

Unter Berücksichtigung von Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen sind die Endkosten für die gesamte NEAT auf 24 Milliarden Franken veranschlagt. 1998 wurden die NEAT-Kosten noch auf 12,8 Milliarden Franken prognostiziert. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) belaufen sich die Kostensteigerungen somit nach aktuellem Kenntnisstand auf 87 Prozent.

Bereits heute 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 Infrac 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.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)

Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) investiert der Bund bis Ende 2020 1090 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.

Von den 33 Ausbauprojekten für die HGV-Anschlüsse konnten im Berichtsjahr weitere dem Betrieb übergeben werden. Mitte 2013 waren bereits über die Hälfte aller Projekte betrieblich nutzbar. Bei sieben Projekten wurde noch geplant und die restlichen befanden sich im Bau.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Im Rahmen des Gegenvorschlags zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» hat der Bundesrat am 18. Januar 2012 seine Vorstellungen zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgestellt. Die Vorlage sah einen neuen Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) vor, mit dem die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes künftig gedeckt werden sollen. Die bestehende finanzielle Lücke, namentlich beim Substanzerhalt, sollte mit zusätzlichen Beiträgen von allen Beteiligten – Bund, Kantonen, Passagieren sowie vom Verkehrsträger Strasse (LSVA, NEAT-Viertel, Pendlerabzug-Begrenzung) – gedeckt werden.

Der Ständerat, der die FABI-Vorlage in der Wintersession 2012 als Erstrat behandelt hatte, erhöhte den Investitionsbetrag für den Ausbau des Bahnnetzes bis ins Jahr 2025 auf fast das Doppelte gegenüber dem Antrag des Bundesrats – nämlich auf 6,4 statt 3,5 Milliarden Franken. Zudem hat das «Stöckli» bereits Pflöcke für den zweiten Ausbauschritt 2030 eingeschlagen: Bis 2018 soll der Bundesrat dazu eine Botschaft vorlegen.

Nach dem Ständerat hat auch der Nationalrat beim Bahnausbau mit «der grossen Kelle angerichtet». Der Nationalrat hiess in der Sommersession den neuen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) samt einem ersten Ausbauprogramm bis ins Jahr 2025 in der Höhe von 6,4 Milliarden Franken gut.

Insgesamt sollen ab 2016 pro Jahr rund fünf Milliarden Franken für Bau, Unterhalt und Betrieb der Bahninfrastrukturen in den BIF fliessen. Davon zahlt der Bund fix 2,3 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt sowie rund 200 Millionen via einem Anteil von zwei Prozent der Bundessteuer der natürlichen Personen – Letzteres mittels der Beschränkung des Fahrkostenabzugs für Pendler auf 3000 Franken. Weitere rund 1,6 Milliarden Franken stammen aus dem bestehenden FinöV-Fonds: namentlich zwei Drittel der Erträge (rund eine Milliarde Franken) der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), aus den Einnahmen der Mineralölsteuer (sog. NEAT-Viertel) rund 300 Millionen Franken und aus einem Promille der Einnahmen der Mehrwertsteuer (rund 350 Mio. Franken). Dabei gilt es anzumerken, dass der NEAT-Viertel befristet bis 2030 erhoben sowie gemäss Beschluss der Grossen Kammer die gesamte Eisenbahninfrastruktur bis Ende 2018 direkt finanziert und danach «nur» für die Rückzahlung der FinöV-Schulden und nicht zur Finanzierung künftiger Bahnprojekte verwendet werden soll. Ferner ist vorgesehen, neu eine bis 2030 befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein zusätzliches

Promille (rund 350 Mio. Franken) dem BIF zukommen zu lassen. Schliesslich sollen gemäss Beschluss des Nationalrats die Kantone eine Einlage von pauschal 500 Millionen Franken jährlich zur Finanzierung der Infrastrukturkosten an den BIF leisten. Ausserhalb des BIF sollen die Bahnbenützer via die Überwälzung der Trassenpreiserhöhung rund 300 Millionen Franken bezahlen.

Im Differenzbereinigungsverfahren zur FABI-Vorlage ist der Ständerat auf die Position des Nationalrats eingeschwenkt, wonach sich auch die Kantone an der künftigen Bahnfinanzierung mit pauschal 500 Millionen Franken pro Jahr beteiligen sollen.

Die Bundesversammlung hat die Neuordnung der Bahnfinanzierung sowie einen Ausbau des Bahnnetzes bis 2025 für 6,4 Milliarden Franken am 21. Juni 2013 gutgeheissen. Ausserdem wurde mit 182 zu sechs (Nationalrat) bzw. mit 45 zu null (Ständerat) Stimmen die Ablehnung der VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» beschlossen, mit 144 zu 40 bzw. 44 zu null Stimmen die Bahnfinanzierung, mit 152 zu 34 bzw. 45 zu null Stimmen der Ausbauschrift 2025 und mit 116 zu 33 bzw. 37 zu null Stimmen der direkte Gegenentwurf samt neuem Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Am 1. Juli 2013 hat die «Allianz für den öffentlichen Verkehr» die Initiative zurückgezogen mit der Begründung, dass der Gegenvorschlag des Parlaments für den öffentlichen Verkehr und insbesondere für die Eisenbahnen mehr Vorteile verschafft, als dies mit dem Initiativbegehren der Fall gewesen wäre.

Auch wenn die FABI-Vorlage, die dem Souverän als direkter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs präsentiert worden ist, die Vor- und Nachteile nach allen Kunstgriffen der Politik ausgewogen auf die Regionen und die Bevölkerung verteilt hat, weist sie nach Auffassung von **strasseschweiz** erhebliche Mängel auf: So wird insbesondere die Quersubventionierung von der Strasse hin zur Schiene nicht nur unvermindert fortgesetzt, sondern sogar ausgebaut. Das wirkt sich unmittelbar auf die «Strassenkasse» aus, indem dieser massiv Gelder entzogen werden, die künftig für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur fehlen. Dieser Umstand hat wesentlich zur Unterstützung der Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») durch die Strassenverbände beigetragen.

Grundversorgung in der Verfassung

Der Bundesrat hat am 8. Mai 2013 die Botschaft für eine allgemeine Verfassungsbestimmung über die Grundversorgung verabschiedet und an die eidgenössischen Räte überwiesen. Die Landesregierung erfüllte damit zwar eine Motion aus dem Ständerat, sprach sich im Grundsatz aber nach wie vor gegen die Schaffung einer solchen Bestimmung aus, da sie keinen praktischen Nutzen mit sich bringe.

Einer der betroffenen Sachbereiche wäre auch der Personen- und Gütertransport. Der Bundesrat legte drei unterschiedlich ausführliche und differenzierte Varianten vor. Allen diese Varianten gemein ist, dass aus der neuen Bestimmung über die Grundversorgung keine unmittelbaren Ansprüche auf staatliche Leistungen abgeleitet werden könnten. Vielmehr handle es sich in jedem Fall um einen Verfassungsartikel mit symbolischem Charakter. Sollte die Bundesversammlung dennoch eine Bestimmung über die Grundversorgung in

der Bundesverfassung verankern wollen, würde der Bundesrat jene Variante vorziehen, die sich auf einen knappen Grundsatz, der zwangsläufig der programmatischen Natur der Bestimmung entspricht, beschränkt.

Die Eidgenössische Volksinitiative «Pro Service public» ist mit rund 104'200 gültigen Unterschriften offiziell zustande gekommen. Das Volksbegehren verlangt, dass der Bund bzw. die entsprechend beauftragten Unternehmen im Bereich der klassischen Grundversorgung (Bahn, Post, Telekommunikation) nicht nach Gewinn streben, auf Quersubventionierungen verzichten und keine fiskalischen Interessen verfolgen.

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.

Für die Finanzierungsetappe 2011–2014 haben die eidgenössischen Räte im Jahr 2009 aus dem Kredit für den Agglomerationsverkehr 1,5 Milliarden Franken freigegeben. Damit werden insgesamt 26 Agglomerationsprogramme für Strasse und Schiene – darunter die Durchmesserlinie (DML) in Zürich – alimentiert.

Gemäss den Vorstellungen des Bundesrats sollen im Programm der zweiten Generation zur Verbesserung der Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs insgesamt 35 Städte und Agglomerationen ab 2015 vom Bund mit rund 1,6 Milliarden Franken unterstützt werden. Dadurch würden sich die im Infrastrukturfonds verbleibenden Mittel auf rund 370 Millionen Franken reduzieren. Zu seinem Beschluss über die Freigabe der Mittel betreffend die zweite Generation der Agglomerationsprogramme hat der Bundesrat Ende Juni die Vernehmlassung eröffnet.

(Weitere Ausführungen zum Thema vgl. Kapitel *Infrastrukturfonds Strasse*; hiernach)

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Neue Energiepolitik

Mit Entscheidung 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. Darin hält die Landesregierung an den Grundzügen der Energiestrategie fest, hat aber die Massnahmen stärker an den politischen Realitäten ausgerichtet. 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.

Ebenfalls im September hat der Bundesrat einen Grundlagenbericht betreffend den Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem in die Vernehmlassung gegeben. Dabei wurden zwei Varianten vorgeschlagen: Während die erste Variante auf eine neue Treibstoffbesteuerung verzichtet, wird bei der zweiten Variante die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen auch auf Treibstoffe (rund 30 Rappen pro Liter) ausgedehnt.

Insbesondere in wirtschaftsnahen Kreisen werden die vom Bundesrat in der Energiestrategie 2050 definierten Ziele als Bedrohung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz angesehen. Die extremen Ziele des Bundesrats würden zudem extreme Mittel für deren Erreichung erfordern. Die Energie müsste erheblich verteuert werden. Es wird allgemein erwartet, dass die Vorlage im politischen Rechtsetzungsprozess aus referendumstaktischen Gründen erhebliche Korrekturen erfahren wird.

Energieverbrauch

Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist 2012 gegenüber dem Vorjahr um 3,7 Prozent auf 882'280 Terajoule gestiegen. Hauptgrund dafür waren die kühlere Witterung sowie die positive Wirtschaftsentwicklung und das anhaltende Bevölkerungswachstum. Am meisten Energie wurde im Verkehrssektor verbraucht: Der Anteil der Erdöltreibstoffe am Gesamtenergieverbrauch belief sich auf 34 Prozent.

Während der Brennstoffverbrauch stark anwuchs (Heizöl extraleicht +7,4%; Erdgas +9,7%), nahm der Treibstoffverbrauch insgesamt nur leicht zu (+1,1%). Dabei legten der Absatz von Dieselöl (+6,1%) deutlich und jener der Flugtreibstoffe (+2,4%) moderat zu. Der Benzinverbrauch war – wie bereits in den

vergangenen zwölf Jahren – rückläufig (-3,5%). Der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich damit ungebrochen fort. Der Verbrauch von Biotreibstoffen stieg erneut deutlich an (+15,6%).

Im Jahr 2013 hat gemäss Angaben der Erdöl-Vereinigung (EV) der gesamte Absatz der Treibstoffe um 0,1 Prozent abgenommen. Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort (-4,6% im Vergleich zu 2012). Beim Dieselöl betrug der Absatzzuwachs 4,4 Prozent (vgl. dazu Kapitel *Schweizerischer Mineralölabsatz*; hiernach).

Auch nach neuesten Erkenntnissen wächst der Treibstoffabsatz (ohne Flugpetrol) seit dem Jahr 2000 nur noch leicht, nämlich um durchschnittlich jährlich 0,2 Prozent. Im Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2000 hatte der Gesamtabsatz von Treibstoffen in der Schweiz noch ein Prozent pro Jahr zugenommen. (vgl. Tabelle 12 A; Anhang)

Beim Benzin ist der Absatz seit 2000 rückläufig, und zwar um durchschnittlich 2,7 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Absatz von Dieselöl mit durchschnittlich 5,5 Prozent pro Jahr zu verzeichnen. In den 1990er-Jahren hatte der Benzinabsatz durchschnittlich 0,8 Prozent pro Jahr zugenommen, der Dieselabsatz um 1,7 Prozent pro Jahr.

Der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der im Jahr 2012 in der Schweiz verkauften neuen Personenwagen (PW) ist gegenüber 2011 um 2,8 Prozent auf 6,21 Liter pro hundert Kilometer (l/100 km) zurückgegangen. Dies entspricht einer Abnahme des Verbrauchs gegenüber dem Vorjahr um 0,18 l/100 km.

Nachdem das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagen in den Jahren 2008 und 2009 gesunken war, nahm es seit 2010 wieder zu und erreichte 2012 mit 1510 Kilogramm (kg) einen neuen Rekordwert (2011: 1483 kg). Dieser Gewichtsanstieg kompensierte einen Teil der technischen Effizienzverbesserungen, denn pro 100 kg Zusatzgewicht verbraucht ein Personenwagen pro 100 km rund 0,4 Liter mehr Treibstoff.

Der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen ist nach mehreren rückläufigen Jahren leicht angestiegen und lag 2012 bei 1805 cm³ (+25 cm³ gegenüber 2011). Der Anstieg war ausschliesslich in den Hubraumklassen über 2000 Kubikzentimeter (cm³) zu verzeichnen, während in den tieferen Hubraumklassen die Tendenz hin zu kleineren Motoren anhielt.

Die Effizienz der Neuwagen hat sich weiter verbessert. Der Verbrauch pro 1000 kg Fahrzeuggewicht betrug im Jahr 2012 noch 4,11 l/100 km (2011: 4,31 l/100 km). Das sind über 2,7 Liter weniger als 1996 (6,84 l/100 km) und knapp 3,4 Liter weniger als 1990 (7,5 l/100 km).

Nachdem 2009 erstmals seit 1996 der Anteil neuer Autos mit Dieselmotoren gesunken war, nahm er seit 2010 wieder zu und belief sich 2012 auf 37 Prozent (2011: 33 Prozent). Die neu in Verkehr gebrachten Diesel-PW verbrauchten 2012 im Durchschnitt 5,83 l/100 km (2011: 6,0 l/100 km); das sind rund 0,6 Liter oder gut neun Prozent weniger als der mittlere Verbrauch der neuen PW mit Benzinmotor.

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 Massnahmepakets zur Umsetzung der Energiestrategie 2050, indem sämtliche unterstützenden Massnahmen künftig unter dessen Dach umgesetzt werden.

Schwerpunkt des Bereichs Mobilität waren 2012 Massnahmen für energiebewusstes Kaufverhalten sowie für energieoptimiertes Fahr- und Mobilitätsverhalten. Zusammen mit verschiedenen Projektpartnern sind verschiedene Projekte weiter bearbeitet worden, unter anderem ist Ende 2012 der «Auto-EnergieCheck» des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS) lanciert worden.

Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge: Das UVEK hat die Energieeffizienzkategorien der Energieetikette für neue Personewagen 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.

«Cleantech-Initiative»: Die eidgenössischen Räte haben die Volksinitiative «Neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien (Cleantech-Initiative)» deutlich abgelehnt. In der Debatte hielt Bundesrätin Doris Leuthard fest, dass zur Erreichung der von der «Cleantech-Initiative» vorgegebenen Ziele vor allem bei der Mobilität und bei den Gebäuden massive staatliche Eingriffe in die Investitionszyklen und hinsichtlich des Konsumverhaltens nötig wären, was problematisch sei. Die Initiative verlangte den schrittweisen Ausstieg sowohl aus der Atomenergie als auch aus der Erdölabhängigkeit. Insbesondere hätte in der Schweiz bis ins Jahr 2030 der Energiebedarf mindestens zur Hälfte aus erneuerbaren Energien gedeckt werden sollen.

Nachdem die als indirekter Gegenvorschlag konzipierte parlamentarische Initiative «Freigabe der Investitionen in erneuerbare Energien ohne Bestrafung der Grossverbraucher» in den eidgenössischen Räten klar angenommen worden war, hat das «Cleantech-Initiative»-Komitee sein Volksbegehren im Juli 2013 bedingt zurückgezogen.

Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer»: Der Bundesrat hat in seiner Botschaft vom 20. November 2013 ans Bundesparlament die Eidgenössische Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer» ohne jeglichen Gegenvorschlag zur Ablehnung empfohlen. Zwar teilte die Landesregierung grundsätzlich das Anliegen des Volksbegehrens der Grünliberalen Partei der Schweiz (GLP), zur Erreichung von klima- und energiepolitischen Zielen Energieabgaben einzusetzen. Allerdings lehnte der Bundesrat die Abschaffung der Mehrwertsteuer ab und erachtete es als unzumutbar, die Höhe der vorgeschlagenen Energiesteuer einzig an den Mehrwertsteuereinnahmen auszurichten. In diesem Fall wären zur Finanzierung der öffentlichen Haushalte sehr hohe Energieabgaben, die das energie- und klimapolitisch begründbare Mass bei weitem übersteigen würden,

notwendig. Der Liter Treibstoff würde sich um 80 Rappen verteuern, und der Treibstoffpreis müsste – damit keine Gefahr bestünde, dass die Einnahmequelle versiegen könnte – bis ins Jahr 2050 auf rund fünf Franken pro Liter ansteigen.

Volksinitiative «Für eine vernünftige Finanzierung der Gesundheitskosten»: Die Unterschriftensammlung betreffend die Volksinitiative zur neuen Finanzierung der Leistungen von Kranken- und Unfallversicherungen ist bis zum Ablauf der Sammelfrist Ende Februar 2014 gescheitert. Die Initiative hätte eine Lenkungsabgabe auf nicht erneuerbaren Energien, Alkohol, Tabak, Spielbanken sowie Betäubungsmitteln, Zucker und Fett vorgesehen.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Gemäss Umweltbericht 2013 des Bundesamts für Umwelt (BAFU) hat die schweizerische Umweltpolitik seit den 1980er-Jahren zahlreiche Fortschritte erzielt. So verbesserte sich beispielsweise die Luftqualität deutlich. Trotzdem sei die Konzentration gewisser Schadstoffe in der Luft (Feinstaub, Ozon, Stickoxide, Ammoniak) regelmässig zu hoch. Die natürlichen Ressourcen der Schweiz würden stark beansprucht, unter anderem auch durch die zunehmende Mobilität. Ferner fielen mehr als die Hälfte der Umweltbelastungen, die durch den inländischen Konsum entstehen, im Ausland an.

Klimaveränderung

Mit seinem neuen Zustandsbericht von Ende September 2013 untermauerte der UNO-Klimarat frühere Warnungen: Die Erwärmung der Erde sei eindeutig, der Einfluss der Menschen auf das Klima klar, und es brauche erhebliche Anstrengungen, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Wenn der Ausstoss an Treibhausgasen in den kommenden Jahrzehnten nicht rapide sinke, drohe ein drastischer Klimawandel. Die Hauptbotschaft der Klimaforscher, die im September 2013 der internationalen Öffentlichkeit eröffnet wurde, war dieselbe wie im letzten Bericht aus dem Jahr 2007, wurde aber mit mehr Gewissheit vertreten: Die Menschen produzierten so grosse Mengen an Treibhausgasen, hauptsächlich Kohlendioxid (CO₂) und Methan, dass Forscher mit einem einschneidenden Klimawandel rechnen, der in den nächsten Jahrzehnten bis Jahrhunderten schlimme Folgen zeitigen könnte. Klimazonen würden sich um Hunderte von Kilometern verschieben, Hitzewellen sich verstärken, Gletscher schrumpfen und verschwinden sowie – ohne Gegenmassnahmen – Küstengebiete überflutet.

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.

Die Resultate der Uno-Klimakonferenz von Warschau (Polen) im November 2013 sind schwach ausgefallen. Namentlich konnte nicht beschlossen werden, dass alle Länder damit beginnen, ihre Reduktionsverpflichtungen für die Zeit nach 2020 zu erarbeiten. Auch in den Bereichen neue Marktmechanismen und Landwirtschaft wurden keine Fortschritte erzielt. Immerhin rangen sich die rund 190 Länder zu Beschlüssen durch, die den Verhandlungsprozess am Leben erhalten und Ende 2015 bei der entscheidenden Konferenz von Paris in ein neues Klimaabkommen münden lassen sollen. Allerdings gelang es nicht, einen streng verbindlichen Fahrplan hin zum neuen Klimavertrag aufzustellen.

Reduktion der CO₂-Emissionen

CO₂-Gesetz 1999: Gemäss Vorgaben des CO₂-Gesetzes vom 8. Oktober 1999 müssen die CO₂-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) im Mittel der Jahre 2008–2012 (Mittelwert) gegenüber dem Niveau von 1990 um acht Prozent auf den Zielwert von 14,2 Millionen Tonnen sinken. Im Brennstoffbereich beträgt die entsprechende Zielvorgabe 21,5 Millionen Tonnen (–15% gegenüber 1990). Im Kyoto-Protokoll hat sich die Schweiz verpflichtet, den gesamten Treibhausgasausstoss (inklusive Methan und andere Stoffe) im Zeitraum 2008–2012 um acht Prozent gegenüber dem Stand im Jahr 1990 zu vermindern. Verminderungen der Emissionen, die im Ausland erzielt und von der Schweiz oder von in der Schweiz ansässigen Unternehmen finanziert werden, dürfen angerechnet werden.

Unter Berücksichtigung des Kaufs von ausländischen Emissionszertifikaten im Umfang von zirka drei Millionen Tonnen pro Jahr (für die Periode 2008–2012) durch die Stiftung Klimarappen, die dem Treibstoffziel angerechnet werden dürfen, sind die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen zwar 6,6 Prozent tiefer als 1990, das Ziel von acht Prozent wird aber nicht erreicht.

Die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen lagen im Mittel der Periode 2008–2012 und unter Berücksichtigung des Zukaufs von Emissionsminderungszertifikaten 14,7 Prozent tiefer als 1990 und erreichen das Ziel von 15 Prozent ebenfalls knapp nicht.

Das Gesamtziel des alten CO₂-Gesetzes, eine Reduktion um zehn Prozent der Brenn- und Treibstoffe, wird dagegen unter Berücksichtigung des Zukaufs von Emissionsminderungszertifikaten aus dem Ausland erreicht (Reduktion um 11,6 Prozent). Dies, weil das Gesamtziel im CO₂-Gesetz weniger streng festgelegt wurde als die Summe der beiden Teilziele.

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	40,75	100,0	25,33	100,0	15,42	100,0
1995	39,51	96,9	24,42	96,4	15,09	97,9
2000	41,07	100,8	24,25	95,7	16,82	109,1
2005	40,67	99,8	23,84	94,1	16,83	109,1
2010	39,51	96,9	22,11	87,3	17,40	112,8
2012	38,22	93,8	20,89	82,5	17,33	112,4
Ziel 2008–12	36,7	90,0	21,5	85,0	14,2	92,0
Ziel 2008–12 <i>(mit Zertifikaten)</i>	39,8		21,7		17,2	

(Quelle: BAFU)

Stiftung Klimarappen: Die private Stiftung Klimarappen, an welcher **strasseschweiz** beteiligt ist, wurde im Jahr 2005 zur Vermeidung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen gegründet. Sie hatte sich seinerzeit (Vertrag aus dem Jahr 2005 mit Zusatzverträgen aus den Jahren 2009 und 2012) gegenüber dem Bund dazu verpflichtet, im Zeitraum von 2008–2012 17 Millionen Tonnen CO₂ zu reduzieren, davon mindestens zwei Millionen Tonnen im Inland. Dies ergibt jährliche Reduktionsmengen von 3,4 Millionen Tonnen CO₂, wovon mindestens 0,4 Millionen Tonnen im Inland zu erfolgen haben.

Finanziert wurde die Stiftung Klimarappen durch eine Abgabe von 1,5 Rappen pro Liter auf Benzin- und Dieselimporten, die in der Zeit vom 1. Oktober 2005 bis Ende August 2012 erhoben worden ist. Mit den Erträgen von jährlich rund 100 Millionen Franken konnten Massnahmen sowohl im Verkehrsbereich und im Gebäude- oder Industriebereich (Inlandmassnahmen) als auch im Rahmen der projektbasierten Mechanismen des Kyoto-Protokolls (Auslandmassnahmen) finanziert werden.

Auf Ende August 2012 ist die Erhebung des Klimarappens vorzeitig eingestellt worden. Die Reserven reichten aus, um die Verpflichtungen bis 2014 erfüllen zu können. Mit der Inkraftsetzung des revidierten CO₂-Gesetzes auf Anfang 2013 ging die Phase des freiwilligen Klimaschutzes in der Schweiz zu Ende. Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Stiftung Klimarappen die Vereinbarung mit dem Bund zur Verminderung des CO₂-Ausstosses im In- und Ausland erfüllt.

CO₂-Gesetz 2011: Das neue CO₂-Gesetz 2011 will die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 senken, und zwar ausschliesslich durch Inlandmassnahmen. Damit dieses 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 würden. Diese Massnahme trat Mitte 2012 in Kraft.

Ende 2012 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der innert sechs Monaten registrierten Neuwagen bei 149 Gramm CO₂ pro Kilometer. Allerdings mussten in dieser Zeitspanne nur 65 Prozent der Neuwagenflotte (149'400 PW) die Emissionsvorschriften erfüllen. Einzelne Importeure haben die individuelle Zielvorgabe überschritten. Die erhobenen Sanktionen beliefen sich 2012 auf insgesamt rund 3,5 Millionen Franken (2013: 10 Mio. Fr.); davon entfielen rund drei Millionen Franken oder 86 Prozent auf Klein- und Privatimporteure.

- 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 hat die von der Erdöl-Vereinigung (EV) gegründete Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) ihre Tätigkeit aufgenommen. 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 Dieselölimporte 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.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Reduktion der Schadstoffemissionen: Um den Schadstoffausstoss zu vermindern, sind laut BAFU dauerhaft wirksame Massnahmen nötig. Dazu gehören die Anwendung des besten Stands der Technik bei Fahrzeugen, Industrieanlagen, Feuerungen und Landwirtschaft, die Sensibilisierung der Bevölkerung sowie Lenkungsmassnahmen wie die LSVA oder die VOC-Lenkungsabgabe.

Hingegen können gemäss den Bundesämtern für Umwelt (BAFU) und für Raumentwicklung (ARE) verkehrslenkende Massnahmen bei verkehrsensitiven Einrichtungen in Zukunft nicht mehr generell auf Basis des Umweltrechts angeordnet werden. Dies hat eine von den eidgenössischen Räten in Auftrag gegebene Untersuchung ergeben. Der Schadstoffausstoss des Verkehrs nimmt laut BAFU ab; somit verringert sich allgemein auch die Bedeutung der verkehrsensitiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Luftschadstoffbelastungen. Lokale Faktoren wie bereits existierende lufthygienische Belastungen am Standort oder das übrige Verkehrsaufkommen gewinnen an Gewicht.

Einkaufszentren und Fachmärkte sind somit keine übermässigen Emittenten von Luftschadstoffen. Die Behörden können sich beim Erlass von verkehrsbeschränkenden Massnahmen nicht mehr pauschal auf die Umweltgesetzgebung des Bundes abstützen. Wollen die Kantone verkehrslenkende Massnahmen gestützt auf das Umweltrecht erlassen, müssen sie deshalb künftig im Einzelfall prüfen, ob die Massnahmen vor besagtem Hintergrund noch verhältnismässig sind oder nicht.

Gemäss einer Studie des BAFU wird der Stickstoffausstoss im Verkehrsbereich bis ins Jahr 2020 zwar deutlich – namentlich um 36 Prozent gegenüber 2005 – abnehmen, insgesamt werden die Reduktionsziele indes nicht erreicht; dies deshalb, weil im Landwirtschaftssektor die Stickstoffemissionen praktisch auf dem heutigen Niveau verharren.

Lenkungsabgaben / ökologische Steuerreform: Die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)», zu deren Urheberschaft die Grüne Partei der Schweiz (GPS) zählt, hat eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft zum Ziel. Der Bund soll unter anderem die Möglichkeit einer ökologischen Ausgestaltung des Steuersystems erhalten. Zudem wird festgehalten, dass bis ins Jahr 2050 der «ökologische Fussabdruck» der Schweiz «eine Erde» nicht überschreiten soll.

Der Bundesrat beabsichtigt, der Volksinitiative «Grüne Wirtschaft» mit einer Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG) als indirekten Gegenvorschlag zu begegnen. Er hat im Berichtsjahr seine Vorstellungen über die Weiterentwicklung und Modernisierung der Umweltpolitik im Rahmen einer Vernehmlassung dargelegt. Die Anpassungen des USG sollen neue Rechtsgrundlagen zugunsten einer effizienteren Nutzung der natürlichen Ressourcen schaffen. Die Revision verfolgt das Ziel, die Umweltbelastung langfristig massgeblich zu vermindern sowie die Leistungsfähigkeit und Versorgungssicherheit der Schweizer Wirtschaft zu stärken. Die Botschaft an die eidgenössischen Räte mit den konkreten Handlungsinstrumenten wird im Frühling 2014 erwartet.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Die weltweite Produktion von Personenwagen legte im Berichtsjahr wieder deutlich zu. Nach den vorläufigen Zahlen des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) erhöhte sich die PW-Fertigung (inkl. Light Trucks in Amerika) um rund sechs Prozent auf knapp 74,6 Millionen Fahrzeuge. Wichtigster PW-Produktionsstandort war China, wo 2013 mit 16,4 Millionen Fahrzeugen 22 Prozent der Weltproduktion gefertigt wurden. Ebenfalls weiter zugelegt hat die Produktion in der NAFTA-Region. Im Berichtsjahr bauten die Automobilhersteller knapp fünf Prozent mehr Light-Vehicles in Nordamerika (16,1 Mio. Einheiten).

Trotz der Absatzschwäche in Westeuropa blieb die Produktion in der EU-15 mit 11,5 Millionen PW nahezu konstant. Deutschland war mit 5,4 Millionen Einheiten weiterhin der wichtigste PW-Produktionsstandort in dieser Region. Hinter Deutschland hat sich allerdings die Reihenfolge deutlich verschoben. Frankreich, 2012 noch zweitgrösster Produktionsstandort in der EU-15, fiel im Berichtsjahr mit einer Fertigung von knapp 1,5 Millionen PW noch hinter Spanien (1,8 Mio. Einheiten) und Grossbritannien (1,5 Mio. Einheiten) auf den vierten Platz zurück.

Der PW-Markt in Westeuropa hat Mitte 2013 seine Talsohle erreicht. Wie erwartet zeigte sich in der zweiten Jahreshälfte eine deutliche Aufwärtsbewegung, wobei nicht nur der Vergleich mit den geringen Vorjahreswerten positiv auffiel. Auch der Trend bewegte sich sukzessive nach oben. Der gute Wachstumskurs im zweiten Halbjahr (+4%) konnte allerdings den schlechten Jahresstart nicht vollständig kompensieren (-7% im 1. Halbjahr). So lag der PW-Markt 2013 insgesamt noch knapp zwei Prozent unter dem Niveau von 2012.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

Nachdem die schweizerische Strassenfahrzeugstatistik in den Jahren 2011 und 2012 zweimal in Folge einen Rekord bei den neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen verzeichnet hatte, ist der entsprechende Wert 2013 gegenüber dem Vorjahr um 6,7 Prozent zurückgegangen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 402'117 Motorfahrzeuge neu zugelassen, davon 310'154 Personenwagen.

Der Rückgang bei den Immatrikulationen stand wohl nicht zuletzt im Zusammenhang mit den 2012 in Kraft gesetzten CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen: Die seit dem 1. Juli 2012 zu leistende Sanktionszahlung bei der Einfuhr CO₂-intensiver Personenwagen scheint zu einer ausserordentlichen Erhöhung der Anzahl Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2012 geführt zu haben. Eine Auswertung des Bundesamts für Statistik (BFS) nach Monaten zeigte, dass die Abnahme der Immatrikulationen im Jahr 2013 lediglich den Zeitraum von Januar bis Juni betraf, wohingegen in der zweiten Jahreshälfte 2013 etwas mehr Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt wurden als in der entsprechenden Vorjahresperiode.

Vergleicht man die Neuzulassungen 2013 mit jenen des Vorjahrs, so war in sämtlichen Fahrzeuggruppen eine Abnahme zu verzeichnen. Bei der mit Abstand grössten Fahrzeuggruppe, den Personenwagen, belief sich dieser Rückgang auf 7,2 Prozent (310'154 Neuzulassungen). Deutlich weniger Neuzulassungen als im Vorjahr waren auch bei der relativ grossen Gruppe der Motorräder (-5,0%; 47'324 Neuzulassungen) und der Sachtransportfahrzeuge (-5,3%; 32'633 Neuzulassungen) festzustellen. Letztere setzen sich zusammen aus den Lieferwagen, den Lastwagen und den Sattelschleppern.

Betrachtet man die neuen PW nach Marken, so nahmen Volkswagen (D) und Audi (D) weiterhin die Spitzenpositionen ein. An dritter Stelle lag BMW (D), gefolgt von Skoda (CZ), Mercedes (D) und an sechster Stelle Ford (D).

Ein Schweizer Phänomen sind die Fahrzeuge mit Allradantrieb. Deren Anteil an allen neu zugelassenen Personenwagen betrug 2013 stolze 36 Prozent (110'820 PW; +1%; 2012: 33,5%). Dies war gemäss der Auswertung von EurotaxGlass's eine mehr als doppelt so hohe 4x4-Quote wie in Deutschland.

Mit einem Wachstum von 10,9 Prozent (9331 PW) lagen auch Neuwagen mit Alternativantrieb (Hybrid-, Elektro-, Gas- und E85-Fahrzeuge) deutlich über dem Gesamtmarkt. Ihr Marktanteil von drei Prozent (2012: 2,6%) verharrte jedoch weiterhin auf tiefem Niveau. Ihre Marktsättigung scheinen die Dieselfahrzeuge erreicht zu haben: Der Verkauf von Neuwagen sank im Vorjahresvergleich um sechs Prozent (114'144 PW). Aufgrund des rückläufigen Gesamtmarktes stieg ihr Marktanteil trotzdem leicht auf 37,1 Prozent (2012: 37,0%).

Bei den Neuwagen hat der Anteil der kleinen PW bis 1399 Kubikzentimeter (99'055 Fzge) gegenüber dem Vorjahr um gut ein Prozentpunkt auf 32 Prozent zugenommen. Hingegen war bei der Kategorie über 3000 Kubikzentimeter ein Rückgang (9727 Fzge) zu verzeichnen; deren Anteil bei den Neuwagen betrug bloss 3,1 Prozent (Vorjahr: 3,7%).

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

Die offiziellen Autoimporteure und ihre Markenvertreter konnten über das ganze Berichtsjahr gesehen 307'885 und damit 20'254 Autos weniger verkaufen als im Jahr 2012 (328'139), was einem moderaten Rückgang von 6,2 Prozent gleichkam. Dieses Resultat war das drittbeste seit 2003 und übertraf die Prognose der Autoimportvereinigung auto-schweiz, die für 2013 mit lediglich 295'000 verkauften Neufahrzeugen gerechnet hatte.

Etwa acht Prozent aller Neumatrikulationen liefen am offiziellen Handel vorbei, wie eine Auswertung durch die Marktexperten von EurotaxGlass's ergab.

2013 wurden 28'896 neue Lieferwagen in Verkehr gesetzt. Das waren 1557 Einheiten oder 5,1 Prozent weniger als 2012. Allerdings war 2012 mit 30'453 Fahrzeugen ein Rekordjahr. Bei den schweren Nutzfahrzeugen sanken die Neuzulassungen um 284 Fahrzeuge oder 7,4 Prozent von 3853 im Jahr 2012 auf 3569 Fahrzeuge im Berichtsjahr. Um 2,1 Prozent von 3828 auf 3746 verminderte sich die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personentransportfahrzeuge. Bei gut 70 Prozent dieser Fahrzeuge handelte es sich um Wohnmobile. Hier gab es 2013 mit 2641 Campern (2012: 2592) sogar eine Zunahme.

Der Gebrauchtwagenmarkt vermeldete neue Rekordzahlen. Wie die von EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergaben, wechselten insgesamt 851'883 Gebrauchtwagen den Besitzer (+2,8% gegenüber 2012). Dies waren 2,8mal mehr Fahrzeuge, als Neuwagen immatrikuliert worden sind. Auffallen ist, dass Occasionen aller Fahrzeugsegmente stark gesucht waren, weshalb die durchschnittliche Standzeit auf 99 Tage fiel (2012: 102 Tage; -2,9%).

Wie im Vorjahr haben auch 2013 wiederum rund 66'000 Personen die Schweizer Motorradmesse Swiss-Moto besucht, die am 20. Februar in Zürich für vier Tage ihre Tore geöffnet hatte. Auf über 30'000 Quadratmeter Ausstellungsfläche wurden von 207 Ausstellern Motorräder und Roller sowie Zubehör, Bekleidung und Tuning gezeigt.

Vom 7. bis 17. März hat in Genf der 83. Internationale Automobilsalon mit 260 Ausstellern aus 30 Ländern stattgefunden. Präsentiert wurden auf 110'000 Quadratmeter Nettoausstellungsfläche in den Hallen der Palexpo Genf über 130 Welt- und Europapremieren. Der Autosalon wurde von 690'000 Personen besucht. Verglichen mit 2012 entsprach dies einer Abnahme um knapp zwei Prozent.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte in der Schweiz rund 10,9 Millionen Tonnen, 4,8 Prozent mehr als 2012. Die Zunahme war in erster Linie auf die um 14,8 Prozent gestiegenen Heizölverkäufe zurückzuführen. Diese Angaben stammen von der Erdöl-Vereinigung (EV).

Vom Gesamtabsatz entfiel mit sieben Millionen Tonnen (64%) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 0,1 Prozent weniger Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2012. Der absolute Treibstoffabsatz im Strassenverkehr entsprach in etwa dem Vorjahreswert – und dies trotz eines um 1,6 Prozent höheren Motorwagenbestands. (Über die Entwicklung des Mineralölabsatzes in der Schweiz orientiert Tabelle 12 A im Anhang.)

Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort; es wurden 2,8 Millionen Tonnen abgesetzt (-4,6% im Vergleich zum Vorjahr). Die kontinuierliche Verbesserung der Motoreffizienz und die Tendenz hin zum Kauf weniger leistungsstarker Personenwagen waren die Hauptgründe für diesen Negativtrend.

Der Absatz von Dieselöl, das vor allem im Bau- und Transportgewerbe verwendet wird, ist weiter gewachsen (2,6 Mio. t; +4,4%), allerdings weniger stark als in der Vorjahrsperiode. Hauptgründe waren die stabile Binnenkonjunktur, aber auch die zunehmende Zahl von Dieselpersonenwagen.

Am Ende des Berichtsjahrs wurden in der Schweiz 3547 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt. Das sind 21 Stationen weniger als vor Jahresfrist (-0,6%). Über das grösste Tankstellennetz verfügten weiterhin die AVIA-Unternehmen mit 637 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figurierte Agrola (453), vor BP (362), Ruedi Rüssel (321) und Migrol (307).

Insgesamt 1328 Tankstellenshops boten ihren Kunden die Möglichkeit an, kleinere Einkäufe mit dem Tanken zu verbinden. Wie bereits in den Vorjahren setzte sich der Trend zu Shops mit einer Verkaufsfläche von mehr als 50 Quadratmeter (+19 Einheiten) weiter fort. Bei Tankstellenshops mit einer Verkaufsfläche unter 50 Quadratmeter war hingegen ein Rückgang zu verzeichnen (-24 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 3494 Tankstellen nebst Benzin auch Dieselöl tanken. Pro Tankstelle wurden wie im Vorjahr im Durchschnitt rund 1,43 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 3,4 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,64 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen – beide Werte waren gegenüber 2012 leicht rückläufig.

Mineralölwirtschaft

Gegen die Änderung des Arbeitsgesetzes vom 14. Dezember 2012, mit der Tankstellenshops auf Autobahnraststätten und an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr rund um die Uhr ihr ganzes Sortiment verkaufen dürfen, ist das Referendum von den Gewerkschaften mit gut 70'300 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Die eidgenössische Volksabstimmung vom 22. September 2013 ergab eine Zustimmung zur Gesetzesrevision mit einem Ja-Stimmen-Anteil von rund 56 Prozent. Damit fiel per 1. Dezember 2013 die absurde Regelung dahin, wonach in bestimmten Tankstellenshops zwischen ein und fünf Uhr nachts nur ein Teil des Sortiments verkauft werden durfte. Von dieser Liberalisierung profitieren schweizweit 24 Tankstellenshops.

Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien

Das Angebot an Elektroautos steigt laufend an, doch das Schweizer Autobahnnetz wird nur langsam mit Schnellladestationen ausgerüstet. Das privatwirtschaftliche Projekt EVite hat bisher 13 öffentlich zugängliche Schnellladestationen erstellt – davon erst zwei an Autobahnen. Laut Studien würden 150 ideal positionierte Schnellladestationen ausreichen, um das hiesige Strassenetz abzudecken. Schnellladestationen laden die Batterie eines Elektroautos innerhalb von 15 bis 30 Minuten auf eine Kapazität von rund 80 Prozent auf.

2013 sind in der Schweiz – trotz Steuerbefreiung und Importliberalisierung – an gut 150 Tankstellen nur gerade vier Millionen Liter Bioethanol zu Treibstoffzwecken abgesetzt worden. Das in der Schweiz abgesetzte Bioethanol wurde ausschliesslich aus Skandinavien importiert und im Raum Basel mit Benzin vermischt. Gemäss der aktuell gültigen Norm ist hierzulande eine Beimischung zum Benzin von fünf Prozent Bioethanol (sog. «bEnzin5») wie auch E85 (85% Ethanol und 15% Benzin 95 Oktan) für spezielle Fahrzeuge mit «Flexfuel» zugelassen.

Im Jahr 2013 wurden in der Schweiz rund 12 Millionen Liter Biodiesel versteuert, was rund vier Promille des gesamten Dieselabsatzes entsprach. Über die Hälfte des abgesetzten Biodiesels wurde importiert, die andere Hälfte stammte aus der Inlandproduktion. Der grösste Teil des in der Schweiz abgesetzten Biodiesels wurde aus tierischen Fetten (Schlachtabfälle) und gebrauchten Speiseölen (Frittieröle) hergestellt.

Schliesslich wurden im Jahr 2013 in der Schweiz rund 3,5 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 sowie in das schweizerische Erdgasnetz eingespeist oder zu Treibstoffqualität aufbereitet und direkt an Biogastankstellen abgegeben. Der entsprechende Biogasanteil am gesamten Gastreibstoffabsatz (15 Mio. kg Erdgas und Biogas) betrug 2013 rund 23 Prozent und wurde vollumfänglich in der Schweiz hergestellt.

Der Bundesrat hat am 23. Oktober 2013 eine Änderung der Mineralölsteuerverordnung gutgeheissen. Neu sollen auch Produzenten, die Biogas als Treibstoff für die Stromerzeugung einsetzen, der Mineralölsteuer unterstellt werden. Zudem soll Biogas zur Stromerzeugung von den gleichen Steuererleichterungen profitieren können wie im Strassenverkehr verwendetes Biogas, sofern ökologische und soziale Mindestanforderungen eingehalten werden. Die geänderte Verordnung trat auf den 1. Januar 2014 in Kraft.

Strassentransport

Die Preise im schweizerischen Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) insgesamt um 0,1 Prozent angestiegen. Beim Güterverkehr auf der Strasse war das Preisniveau zwar um -0,7 Prozent tiefer, auf der Schiene aber um 2,9 Prozent höher als im Vorjahr.

Der Bundesrat hat am 24. Januar 2013 bei seiner Entscheidung zur Allgemeinverbindlichkeit des Landesmantelvertrags (LMV) im Bauhauptgewerbe beschlossen, Transporte von und zu Baustellen explizit nicht in den Geltungsbereich des LMV aufzunehmen. Damit wurde gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) eine Grenze zwischen der Baubranche und dem gewerblichen Strassentransport gezogen. Allerdings bestehe nach wie vor keine absolute Rechtssicherheit für die betroffenen Unternehmen. Denn der Bundesrat habe es verpasst, abschliessend Klarheit zu schaffen. Bei Mischbetrieben müsse auch in Zukunft eine LMV-Unterstellung für jeden einzelnen Fall in langwierigen und teuren rechtlichen Detailabklärungen geprüft werden.

Künftig sollen auch Güterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 3,5 bis sechs Tonnen einer Lizenzpflicht unterstellt sein. Diese Erweiterung betrifft insbesondere Kleinstlastwagen und Lieferwagen mit Anhängern. Zudem sollen Strafbestimmungen im Strassentransport an das EU-Recht angeglichen werden. Der Bundesrat hat diese Änderungen am 4. September 2013 beschlossen, damit inländische und europäische Strassentransportunternehmen weiterhin ungehindert in der Schweiz und in der Europäischen Union (EU) zirkulieren können. Eine entsprechende Botschaft hat die Landesregierung zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Gemäss dem Tourismusbarometer der World Tourism Organization (UNWTO) wuchsen die internationalen Ankünfte 2013 um fünf Prozent auf die Rekordzahl von 1087 Millionen (Vorjahr: 1035 Mio.). Trotz wirtschaftlicher Herausforderungen reisten 52 Millionen Personen mehr als noch im Vorjahr – ein Ergebnis, das weit über den Erwartungen liegt.

Am stärksten war die Nachfrage in den Regionen Asien und Pazifik (+6%), Afrika (+6%) und Europa (+5%). Die führenden Subregionen waren Südostasien (+10%), Zentral- und Osteuropa (+7%), Südeuropa, die mediterranen Länder (+6%) und Nordafrika (+6%).

Europa führte das Wachstum in absoluten Zahlen an und empfing 2013 29 Millionen internationale Reisende mehr, was ein Gesamtergebnis von 563 Millionen ergibt. Das Wachstum (+5%) lag über den Prognosen für 2013 und entspricht dem doppelten Durchschnitt für die Periode 2005–2012 (+2,5% pro Jahr). Dieses Ergebnis ist angesichts der regionalen Wirtschaftslage bemerkenswert und reiht sich in die bereits guten Jahrgänge 2011 und 2012 ein. Bei den Subregionen erreichten Zentral- und Osteuropa (+7 Prozent) und die südlichen mediterranen Länder (+6 Prozent) die besten Resultate.

Tourismus in der Schweiz

Gemäss den definitiven Ergebnissen des BFS verzeichnete die Hotellerie in der Schweiz im Berichtsjahr insgesamt 35,6 Millionen Logiernächte. Nach einem Rückgang in den vergangenen Jahren stellte die Zunahme um 2,5 Prozent (+858'000 Logiernächte) gegenüber 2012 einen Wiederaufschwung dar. Die Schweizer Gäste generierten mit 15,9 Millionen Logiernächten einen Anstieg von 1,3 Prozent (+199'000 Einheiten) und damit das beste Resultat seit 1991. Insgesamt 19,7 Millionen Logiernächte gingen auf das Konto ausländischer Gäste. Das ist ein Plus von 3,5 Prozent (+658'000 Logiernächte).

Bei den ausländischen Besucherinnen und Besuchern wiesen bis auf Afrika alle Kontinente eine Zunahme auf. Die Gäste aus Asien verzeichneten einen Logiernächteanstieg von 328'000 Einheiten (+9,9%) gegenüber dem Jahr 2012. China (ohne Hongkong) legte um 151'000 Logiernächte zu (+20,3%) und wies damit das stärkste absolute Wachstum aller ausländischer Herkunftsländer auf. Es folgten die Golfstaaten mit einem Logiernächteplus von 104'000 Einheiten (+20,1%), Singapur (+24'000; +18,2%) sowie Thailand (+23'000; +22,9%). Japan hingegen verzeichnete eine Abnahme um 18'000 Logiernächte (-3,6%). Auch Indien musste ein Minus von 6900 Logiernächten hinnehmen (-1,5%).

Die Nachfrage aus dem amerikanischen Kontinent erhöhte sich um 79'000 Logiernächte (+3,7%). Mit 60'000 zusätzlichen Logiernächten (+4,0%) verzeichneten die USA die stärkste absolute Zunahme dieses Kontinents. Der Kontinent Ozeanien wies ein Plus von 24'000 Logiernächten (+8,3%) auf, während Afrika 9900 Logiernächte weniger verbuchte (-3,3%).

Nach vier Jahren starken Rückgangs stieg die europäische Nachfrage (ohne die Schweiz) wieder an (+237'000 Einheiten; +1,8%). Unter den europäischen Ländern verzeichnete das Vereinigte Königreich mit 96'000 zusätzlichen Logiernächten die deutlichste absolute Steigerung (+6,2%). Frankreich (+32'000; +2,4%), Belgien (+23'000; +3,7%) und Russland (+17'000; +3,1%) wiesen ebenfalls Zunahmen auf. Demgegenüber verzeichnete Deutschland einen Rückgang von 52'000 Logiernächten (-1,1%) und registrierte damit das deutlichste absolute Minus aller Herkunftsländer. Es folgten die Niederlande mit einer Abnahme um 17'000 Logiernächte (-2,3%).

Elf der dreizehn Tourismusregionen wiesen im Berichtsjahr gegenüber 2012 eine Logiernachtzunahme auf. Das Berner Oberland verzeichnete das stärkste absolute Logiernachtwachstum. Dieses umfasste 161'000 zusätzliche Logiernächte (+4,6%). Es folgten die Region Zürich (+150'000; +2,8%) und das Genferseegebiet (Waadtland) (+147'000 Einheiten; +6,0%). Das Tessin verbuchte 105'000 (+4,6%) und Graubünden verzeichnete 97'000 zusätzliche Logiernächte (+1,9%). Lediglich das Wallis und die Ostschweiz mussten einen Rückgang hinnehmen; er betrug 98'000 (-2,5%) bzw. 5200 Logiernächte (-0,3%).

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Im Jahr 2012 unternahmen die Schweizerinnen und Schweizer insgesamt 20,3 Millionen Reisen mit Übernachtungen. Davon hatten 7,4 Millionen Reisen ein inländisches Reiseziel und 12,9 Millionen führten ins Ausland. Zusätzlich wurden 71,7 Millionen Tagesreisen registriert, 88 Prozent davon verliefen innerhalb der Schweiz.

86,5 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren unternahmen 2012 mindestens eine Reise mit auswärtiger Übernachtung. Pro Person wurden dabei im Mittel 2,8 Reisen durchgeführt, wovon eine Reise ein inländisches Ziel hatte.

Frauen und Männer reisten etwa gleich oft. Personen zwischen 25 und 44 Jahren waren mit 3,3 Reisen pro Jahr am häufigsten unterwegs, während Personen der Altersgruppe ab 65 Jahren im Mittel noch 1,9 Reisen mit Übernachtungen unternahmen.

Das am meisten verwendete Verkehrsmittel war im Jahr 2012 der motorisierte Individualverkehr: Mehr als jede zweite Reise mit Übernachtungen wurde damit getätigt. An zweiter Stelle folgte das Flugzeug, das für 27 Prozent der Reisen genutzt wurde. Auch bei den Tagesreisen war der motorisierte Individualverkehr mit 64 Prozent das meistgenutzte Verkehrsmittel. Der öffentliche Landverkehr hingegen diente bloss bei 27 Prozent der Tagesreisen als Hauptverkehrsmittel.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Der Bundeshaushalt schloss im Berichtsjahr mit einem Überschuss von 1,3 Milliarden Franken ab. Budgetiert war ein Defizit von 0,4 Milliarden. Die Verbesserung war Budgetunterschreitungen sowie hohen Einnahmen aus der Verrechnungssteuer zuzuschreiben. Namhafte Budgetunterschreitungen waren auch in diversen Bereichen des Verkehrs zu vermelden, so beim Nationalstrassenbau und beim öffentlichen Verkehr.

Das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket (KAP) ist seit der Dezembersession definitiv vom Tisch: Der Nationalrat beharrte mit 112 zu 70 Stimmen auf der Rückweisung des Sparprogramms, das den Bundeshaushalt mittelfristig um rund 700 Millionen Franken hätte entlasten sollen.

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 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; ebenfalls 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 Ausbauschritt 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 das Parlament am 20. Juni 2013 verabschiedet hat und 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 neu auf 3000 Franken limitiert werden soll. 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.

strasseschweiz hatte sich dafür ausgesprochen, dass zwar die anlässlich der Weiterentwicklung der Bahnfinanzierung demokratisch und rechtmässig beschlossenen Leistungen zwischen den beiden Verkehrsträgern nicht in Frage gestellt werden. Hingegen soll die befristete Regelung für den FinöV-Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte – NEAT, Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen der Bahnen und Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken (HGV) des benachbarten Auslands – nach deren Auslaufen unter Beachtung des Verursacherprinzips nicht erneuert oder sogar erweitert werden.

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öV sind seit mehreren Jahren beträchtlich (aktuell rund 1,8 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 2017 die kostendeckende Strassenfinanzierung nicht mehr sichergestellt werden kann. Laut Bundesrat entsteht in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ab Ende 2017 / Anfang 2018 eine jährliche Finanzierungslücke (Saldo von Einnahmen und Ausgaben) von durchschnittlich zirka 1,2 Milliarden Franken pro Jahr, die nicht mehr durch vorhandene Rückstellungen in der SFSV gedeckt werden kann. Insgesamt wird diese Finanzie-

rungslücke für den Ausbau sowie für den Substanzerhalt, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in den nächsten 20 Jahren auf zirka 1,5 Milliarden Franken pro Jahr anwachsen.

Um die drohende Lücke bei der SFSV zu verhindern, hat der Bundesrat die Anhebung des Preises für die Autobahnvignette und später zusätzlich des Mineralölsteuerzuschlags vorgeschlagen (siehe auch das Kapitel *Strassenbenützungsgabgaben*; hiernach). Diese Aussichten erhöhten 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. Im Umfeld der parlamentarischen Beratung zur FABI-Vorlage erfuhr diese Forderung neuen Auftrieb und Anfang des Berichtsjahrs durch eine entsprechende Absichtserklärung des Bundesrats auch eine Bestätigung:

Der Bundesrat hat am 30. Januar 2013 im Sinne eines Grundsatzentscheids beschlossen, einen unbefristeten Infrastrukturfonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zu schaffen. Faktisch handelt es sich beim neu geplanten Fonds um eine Erweiterung des bereits bestehenden Infrastrukturfonds. Im Gegensatz zum Bahninfrastrukturfonds (BIF), der sich in der parlamentarischen Beratung befand, waren beim Strasseninfrastrukturfonds keine automatischen Einnahmen vorgesehen gewesen. Konkret hätten die eidgenössischen Räte jedes Jahr sowohl die Höhe der Einlagen, die aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr stammen, als auch den Umfang der Entnahmen festlegen können.

In diversen Medienverlautbarungen zeigten sich die Strassenverkehrsverbände unisono enttäuscht bis verärgert über die Absichten des Bundesrats zur Ausgestaltung des Strasseninfrastrukturfonds. **strasseschweiz** taxierte den bundesrätlichen Vorschlag als ungenügend, weil dieser noch keine gesicherte Strassenfinanzierung garantiert. Angesichts des riesigen Investitionsprogramms, des dringlichen Handlungsbedarfs zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz sowie der angekündigten Erhöhung der Treibstoffabgaben sei zwingend eine kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierungslösung zu schaffen. Eine jährliche Budgetbeurteilung durch das Parlament dürfte dazu wenig zielführend sein.

Am 26. Juni machte der Bundesrat in der Folge neue Vorschläge zur künftigen Finanzierung des Strassenverkehrs: Er kündigte eine Vorlage an, mit der die Finanzierung der Nationalstrassen- und des Agglomerationsverkehrs langfristig und mit einem unbefristeten Fonds auf Verfassungsstufe sichergestellt werden soll. Aus diesem Fonds sollen sämtliche Aufwendungen für die Nationalstrassen sowie die Beiträge an den Agglomerationsverkehr finanziert werden. In den neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sollen gemäss der Hauptvariante des Bundesrats jährlich gegen vier Milliarden Franken fliessen: davon rund drei Milliarden Franken aus dem um 15

Rappen erhöhten Mineralölsteuerzuschlag, rund 600 Millionen Franken aus der auf hundert Franken erhöhten Autobahnvignette, 250 Millionen Franken aus der neu zu zwei Drittel zweckgebundenen Automobilsteuer und rund 150 Millionen Franken aus einem neuen Pauschalbeitrag von etwa 500 Franken pro Elektroauto. Die Mineralölsteuer hingegen soll wie bis anhin je hälftig in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sowie in die allgemeine Bundeskasse fließen. Aus der SFSV sollen die übrig bleibenden Aufgaben sowie die heute via den aufzulösenden Infrastrukturfonds ausbezahlten Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen bezahlt werden.

In verschiedenen Medienverlautbarungen haben die Strassenverkehrsverbände eine Fondslösung zwar begrüsst, die Anhebung des Mineralölsteuerzuschlags aber abgelehnt. Wegen verschiedenen Umständen, unter anderem wegen der Referendumsabstimmung zur Vorlage über die Anhebung der Nationalstrassenabgabe, wollte der Bundesrat die Vorlage zu einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds nicht mehr im Berichtsjahr zuhanden des Vernehmlassungsverfahrens verabschieden.

Strassenbenützungsabgaben

Nationalstrassenabgabe: Die Vorlage zur 150-prozentigen Verteuerung der Autobahnvignette, gegen die das Referendum ergriffen worden war, ist am 24. November 2013 vom Souverän in sämtlichen Kantonen mit einem durchschnittlichen Nein-Stimmenanteil von gut 60 Prozent klar abgelehnt worden. Mit den Kantonen Neuenburg und Glarus sprachen sich sogar jene beiden Stände gegen den Aufschlag von 40 auf 100 Franken aus, die vom Bund unmittelbar finanzierte Strassenausbauten erwarten durften.

Mit der Erhöhung der Nationalstrassenabgabe von heute 40 auf neu 100 Franken und der Einführung einer Zweimonatsvignette für 40 Franken hätten nach den Vorstellungen von Bundesrat und Parlament unter anderem die Mehrkosten des Bundes kompensiert werden sollen, die ihm aus der Erweiterung des Nationalstrassennetzes mit rund 375 Kilometer kantonaler Autobahnen entstanden wären (vgl. Kapitel «Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz»; hiernach).

In der Schlussabstimmung vom 22. März 2013 wurde die Anpassung des Nationalstrassenabgabegesetzes zur Verteuerung der Autobahnvignette im Nationalrat mit 102 zu 87 bzw. im Ständerat mit 37 zu 4 Stimmen gutgeheissen. Gegen die Vorlage hatte ein Komitee bürgerlicher Provenienz, angeführt von den Nationalräten Walter Wobmann (SVP, SO) und Nadja Pieren (SVP, BE), das Referendum ergriffen.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA beliefen sich im Berichtsjahr netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1517 Millionen Franken (2012: 1529 Mio. Fr.; -0,8%). 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.

Per 1. Juli 2012 hatte der Bundesrat erstmals von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die LSVA der Teuerung anzupassen. Damit stiegen die Tarife um 0,97 Prozent. Fahrzeuge mit «Euro 0/I/II» bezahlen seither 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 II und III, die nachträglich mit Partikelfiltern ausgerüstet worden sind und deshalb weniger Feinstaub ausstossen, wurde ein Rabatt von zehn Prozent gewährt.

Die Abgabe für 300 gefahrene Kilometer mit einem 40-Tonnen-Lastwagen betrug somit zwischen 246,00 Franken für ein Euro-VI-Fahrzeug und 372,00 Franken für ein Fahrzeug der Emissionsklassen Euro 0, I oder II.

Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2013

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1 637
Kosten für die Erhebung der Abgabe (5% der Bruttoeinnahmen)	82	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 19, Holztransporte 5, Diverse 1)	27	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	11	120
Nettoertrag		1 517
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		25
Abschreibungen Debitoren		4
Reinertrag		1 480
Kantonsanteil (1/3)		493
Bundesanteil (2/3); zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		897
Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		90

Gemäss einem abschliessenden Urteil des Bundesgerichts hat der Bund die LSVA im Jahr 2009 zu Recht erhöht. Damit revidierten die Lausanner Richter am 22. August die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, das zum Schluss gelangt war, dass die LSVA-Erhöhung nicht mit dem Kostendeckungsprinzip zu vereinbaren sei. Laut dem Bundesgericht war das Bundesverwaltungsgericht damit in unzulässiger Weise von früheren höchstrichterlichen

Vorgaben betreffend die LSVA abgewichen. Diese beruhten auf der vom Volk beschlossenen Gesamtverkehrskonzeption, insbesondere auf der Entscheidung, wonach der Schwerverkehr langfristig seine Kosten decken müsse und der Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagert werden soll. Die vom Bundesverwaltungsgericht verwendeten Berechnungsmodelle seien mit den entsprechenden gesetzlichen Wertungen und den Vorgaben des Bundesgerichts nicht zu vereinbaren.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) kritisierte in einer Medienverlautbarung das Bundesgerichtsurteil scharf. Die Lausanner Richter würden die staatliche Abzockerei sanktionieren. Der Bund habe mit willkürlichen Berechnungen hantiert. Die ASTAG forderte nach dem letztinstanzlichen Verdikt, dass die höheren Abgaben nach Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversalen (NEAT) wie vom Volk bestimmt für den Strassenverkehr verwendet werden. Vor allem aber müssten die künftigen Diskussionen um externe Kosten von einem allseits anerkannten Expertengremium abgesegnet werden.

Strassenrechnung

Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs

Gemäss der vom BFS veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2011 deckte der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes vollumfänglich: in der Kapitalrechnung zu 113 Prozent, in der Ausgabenrechnung zu 118 Prozent. Damit wies der Personen- und Güterverkehr auf der Strasse in ununterbrochener Reihenfolge seit 1995 ein kostendeckendes Ergebnis aus. – Dies ist eine direkte Folge unter anderem auch der zurückhaltenden Investitionstätigkeit des Gemeinwesens im Bereich der Strassen.

Die Kapitalrechnung 2011 schloss mit 8448 Millionen Franken Einnahmen und mit anrechenbaren Kosten von 7486 Millionen Franken ab. Der Überschuss betrug 962 Millionen Franken (2010: 850 Mio. Fr.). Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs wurden somit von den Benützern zu 113 Prozent (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 2010: 111%) gedeckt. In der Kapitalrechnung werden die Investitionen in National-, Kantons- und Gemeindestrassen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

In der Ausgabenrechnung 2011 betrugen die anrechenbaren Ausgaben 7151 Millionen Franken, inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen früherer Jahre. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausgaben mit den anrechenbaren Einnahmen resultierte ein Deckungsgrad von 118 Prozent (2010: 115%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 1297 Millionen Franken (2010: 1123 Mio. Fr.). In der Ausgabenrechnung werden den laufenden Ausgaben für die Strassen von Bund, Kantonen und Gemeinden eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.

Bei den Fahrzeugkategorien (Kategorienrechnung auf der Basis der Kapitalrechnung) hat sich die Eigenwirtschaftlichkeit beim Personenverkehr mit einem Deckungsüberschuss von 410 Millionen Franken oder 107 Prozent (2010: 105%) verbessert, beim Güterverkehr hat sich der Deckungsüberschuss mit 552 Millionen Franken oder 136 Prozent (2010: 136%) stabilisiert. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger sowie private Cars) wies einen Überschuss von 473 Millionen Franken (148%; 2010: 150%) aus.

Die Eigenwirtschaftlichkeit der Personenwagen betrug 109 Prozent, diejenige der Motorzweiräder 108 Prozent. Private Reisecars deckten ihre Kosten zu 102 Prozent, Cars und Busse des öV hingegen lediglich mit bescheidenen 15 Prozent.

Externe Kosten

Die Strassenrechnung ist eine sogenannte Wegekostenrechnung; die externen Kosten, die Unfallkosten oder die Aufwendungen für die Fahrzeuge werden darin nicht berücksichtigt. Gemäss neueren im Rahmen der Energiestrategie 2050 erwähnten Studien der Bundesverwaltung verursacht der Strassenverkehr jährlich (Referenzjahr 2007) rund 11,5 Milliarden Franken an so genannten externen Kosten.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11,9 Milliarden Franken betragen. Davon gingen 9,2 Milliarden an den Bund (das ist knapp ein Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes), nämlich 2948,1 Millionen Franken Mineralölsteuern (-16,4 Mio.) und 1966,8 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (-12,3 Mio.), 1959,1 Millionen Franken Mehrwertsteuer sowie 368,7 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (-43,3 Mio.). Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 356,0 Millionen Franken (+3,9 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der LSVA in der Höhe von 1517,1 Millionen Franken (-12,2 Mio.), total also 1873 Millionen Franken 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 9,2 Milliarden Franken (= rund 1600 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3786 Millionen Franken oder 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 «Fonds für Eisenbahngrossprojekte» (301 Mio. Fr.), Kombiniertes Verkehr (260 Mio. Fr.) oder öffentlicher Agglomerationsverkehr (rund 339 Mio. Fr.). Weitere 3480 Millionen Franken, davon stammen 1474 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 5,4% der gesamten Bundeseinnahmen). Der MIV leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV): Rund 60 Prozent der LSVA-Einnahmen – 897 Millionen Franken – sind in den FinöV-Fonds 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 9752 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 277 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 4383 Millionen Franken. Somit hat der Strassenverkehr seit 1998 via FinöV-Fonds total rund 14 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		
	Total	verwendet für:	Strassen	Bundeskasse	NEAT ²
1925–1949	–	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	–	1 353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2013	71 252	87 519	41 048 (47%) ¹	42 088 (48%)	4 383 (5%)
1925–2013	71 252	89 864	41 934 (47%) ¹	43 547 (48%)	4 383 (5%)

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)

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 2014 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	12,74	13,78
Belastung pro Liter	86,19	89,98
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	115,85	107,76

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe 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.

Nach den Vorstellungen des Bundesrats soll zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke beim Strassenverkehr der Mineralölsteuerzuschlag angehoben werden; dies insbesondere nachdem eine Verteuerung der Autobahnvignette durch das Schweizer Volk abgelehnt worden ist. Mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags soll der stetig wachsende ordentliche Bedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen gedeckt sowie die Finanzierung absehbarer, zusätzlicher Aufgaben sichergestellt werden. Ein entsprechender Vorschlag dürfte 2014 in die Vernehmlassung geschickt und etwa 2015 dem Parlament unterbreitet werden. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst. Er wurde durch die aufgelaufene Teuerung laut Bundesrat inzwischen um die Hälfte entwertet.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Mittels einer Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) hat sich der Bundesrat dafür ausgesprochen, auf Anfang 2014 zusätzliche, bereits bestehende Strecken im Umfang von 387 Kilometer ins Nationalstrassennetz aufzunehmen (Botschaft 18. Januar 2012). Es handelt sich dabei ausschliesslich um bereits bestehende Strassenverbindungen. Da gleichzeitig die bisher im Netzbeschluss (NEB) aufgeführte Verbindung zwischen Schaffhausen und Barga gestrichen werden soll, wird das Nationalstrassennetz um insgesamt 376 Kilometer erweitert. Aus dem Betrieb, Unterhalt und Ausbau der besagten Strecken entstehen für den Bund Mehrkosten von 275 Millionen Franken. Diese sollten gemäss Antrag des Bundesrats durch eine Preiserhöhung der Autobahnvignette von heute 40 auf neu 100 Franken finanziert werden.

Im Weiteren beantragte der Bundesrat die Übernahme von drei bedeutenden Ausbauvorhaben der Kantone in das nationale Autobahnnetz. Es handelt sich dabei um die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn sowie um die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Schliesslich beantragte der Bundesrat den eidgenössischen Räten die Aufnahme von zwei Netzergänzungen. Dabei handelt es sich um die Glatttalautobahn (ZH) sowie um die Umfahrung Morges (VD).

In der Frühjahrssession hat der Nationalrat die Anpassung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen mit 159 zu 26 und der Ständerat mit 40 zu 0 Stimmen gutgeheissen; ebenso wurde mit 102 zu 87 bzw. 37 zu 4 Stimmen eine Anpassung des Nationalstrassenabgabegesetzes, mit welcher der Preis der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken pro Jahr erhöht und eine neue Zweimonatsvignette für 40 Franken eingeführt werden sollte, genehmigt.

Gegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette wurde erfolgreich das Referendum ergriffen und die Vignettenverteuerung in der Volksabstimmung vom 24. November mit einem Nein-Stimmen-Anteil von gut 60 Prozent abgelehnt, womit das Junktim des Netzbeschlusses zum Nationalstrassenabgabengesetz zum Tragen kam und die Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz blockiert worden ist.

In der September-Session hat es der Nationalrat abgelehnt, die Hauptstrasse zwischen Kirchberg und Hasle-Rüegsau sowie die Anbindung des Oberaargaus an die Autobahn A1 bis Langenthal als Autobahnzubringer ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Ebenso sprach sich die Grosse Kammer dagegen aus, den Bau eines Autobahnabschnitts zur Seeüberquerung östlich von Genf in den Netzbeschluss zu integrieren. Damit leistete der Nationalrat wie zu einem früheren Zeitpunkt bereits der Ständerat zwei Standesinitiativen der Kantone Bern und Genf keine Folge.

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

2014 wird der Bund 1,95 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investieren. Das eidgenössische Parlament hat dazu die notwendigen Kredite beschlossen.

Auf der Basis des achten langfristigen Bauprogramms für die **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes** aus dem Jahr 2012 sollen in den Jahren 2012 bis 2015 im Durchschnitt rund 750 Millionen Franken jährlich beziehungsweise insgesamt gut drei Milliarden Franken investiert werden. Die finanziellen Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds, in dem für die Netzfertigstellung 8,5 Milliarden Franken reserviert sind. Die Netzvollendung bleibt auch nach der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen.

Für Neubauten im Rahmen der Netzvollendung werden 2014 insgesamt 675 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds und aus dem Verkauf von Restparzellen usw. zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr waren es 735 Millionen Franken, wobei die finanziellen Mittel für die Fertigstellung des Netzes nicht vollständig verwendet werden konnten.

Die Schwerpunkte der Arbeiten zur Netzfertigstellung liegen in der Weiterführung begonnener Projekte, unter anderem:

- A5 Neuenburg: Umfahrung Serrières (Eröffnung 2014, 1,7 km vierspurig)
- A5 Bern: Umfahrung von Biel (Ostast)
- A9 Wallis: Umfahrung Visp, Pfywald, Riedberg
- A16 Jura: Transjurane; Bure–Porrentruy-Ouest 2014 (Eröffnung 2014, 8,8 km vierspurig)
- A28 Graubünden: Prättigauerstrasse Umfahrung Küblis (Eröffnung 2014, 1,4 km Gemischtverkehrsstrasse)

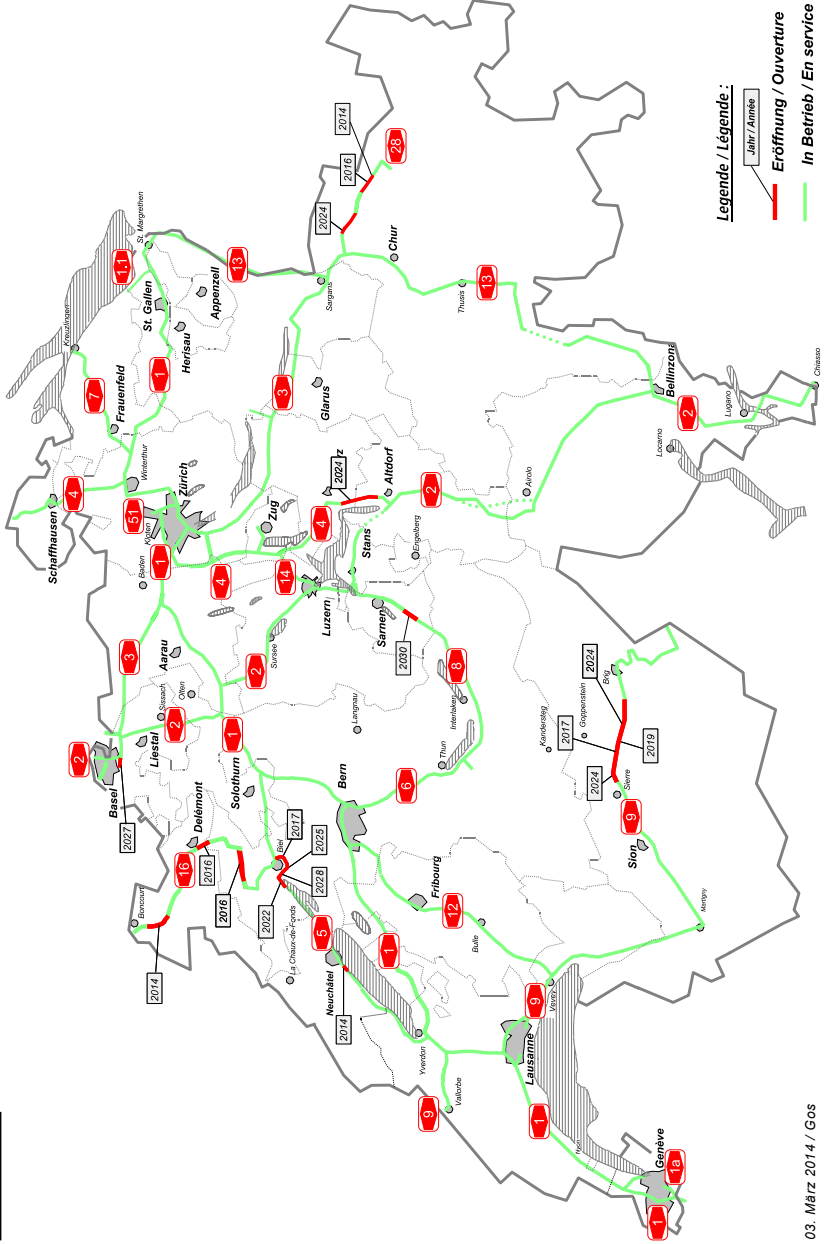
Der Bundesrat hat im Juni dem weiteren Ausbau der Brünigstrasse (Nationalstrasse A8) im Kanton Obwalden zugestimmt. Kernstück des Projekts ist der rund 2,5 Kilometer lange Tunnel Kaiserstuhl. Das neue Nationalstrassenteilstück entlastet die heutige Brünigstrasse vom Durchgangsverkehr und verbessert den Schutz vor Naturgefahren.

Für die **Erhaltung** (Ausbau und Unterhalt) der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem ASTRA im Berichtsjahr die Gesamtsumme von 1,36 Milliarden Franken zur Verfügung, die wegen verspäteten Baubeginns, Arbeitsverzögerungen auf den Baustellen usw. nur zu rund 90 Prozent verwendet worden ist. Für das Jahr 2014 hat das Parlament zu diesem Zweck den Kredit von 1,25 Milliarden Franken bereitgestellt. Diese Gelder stammen aus der SFSV.

Bei acht Erhaltungsprojekten starten 2014 die Hauptarbeiten:

- A1 vorgezogene Massnahmen Coppet – Gland (VD)
- A1 Faoug – Kerzers (FR)
- A2 Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen (BS)

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables
Überarbeitung 8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /
Remanagement 8ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales
Variante 2013.104



- A2 Acheregg – Beckenried (NW)
- A2 Anschluss Mendrisio (TI)
- A3 Instandsetzung Beläge (ZH)
- A8 Sicherheitsstollen, Sengg-, Chüebalm- und Giessbachtunnel (BE)
- A9 Sion und Umgebung (VS)

Auf den folgenden Strecken werden 2014 die Hauptarbeiten fortgesetzt:

- A1 Zürich Ost – Effretikon (ZH)
- A2 Tunnel Belchen (SO/BL)
- A3 Limmattalerkreuz – Schlieren (ZH)
- A4 Tunnel Galgenbuck (SH)
- A4 Mositunnel (SZ)
- A5 Colombier – Cornaux (NE)
- A9 Montreux – Roche (VD)
- A13 Umfahrung Roveredo (GR)

Die **Engpassbeseitigung** auf dem Nationalstrassennetz wird aus Mitteln des Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr konnten die bereitgestellten Mittel in der Höhe von 132 Millionen Franken erneut nicht vollständig investiert werden. Die Hauptgründe für den Minderbedarf waren Verzögerungen in der Plangenehmigung, langwierige Landerwerbsverhandlungen und Zusatzabklärungen auf Wunsch der Kantone, die Projektunterbrüche zur Folge hatten (Osttangente Basel, Luterbach – Härkingen).

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die eidgenössischen Räte für das Jahr 2014 total 115 Millionen Franken bereitgestellt. Diese Gelder werden hauptsächlich in den Sechsspur-Ausbau des Abschnitts Härkingen–Wiggertal (A1/A2) investiert.

Gotthard-Strassentunnel

Im Hinblick auf die unausweichlich bevorstehende Gesamtsanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) schlägt der Bundesrat den Neubau eines zweiten Strassentunnels (ohne Kapazitätserweiterung) mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre vor. Am 13. September 2013 hat er die entsprechende Botschaft zum Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet.

In der Vernehmlassung hatten sich eine Mehrheit der Kantone sowie eine knappe Mehrzahl der teilnehmenden Parteien, Verbände und Organisationen für den Vorschlag der Landesregierung ausgesprochen. In der Bundesversammlung scheint eine zweite Röhre für den Gotthard-Strassentunnel (GST) mehrheitsfähig. Allerdings haben linke und grüne Parteien sowie Organisationen bereits angekündigt, dass sie gegen die Pläne des Bundesrats das Referendum ergreifen werden.

Auch bei der nun präsentierten Sanierungsvariante wird es zu einer vollständigen Sperrung von 140 Tagen für Überbrückungsumbauten kommen. Dies deshalb, weil der neue Tunnel frühestens ab 2027 geöffnet werden kann. Die Sanierung des bestehenden GST durch den Bau einer zweiten Röhre soll auf insgesamt 2,8 Milliarden Franken zu stehen kommen. Der neu zu bauende Strassentunnel allein kostet dabei zwei Milliarden Franken. Sind dereinst beide Tunneln in Betrieb, sollen sie jeweils nur einspurig befahrbar sein. Damit soll dem in der Bundesverfassung verankerten Alpenschutzartikel Rechnung getragen werden.

strasseschweiz spricht sich für die STVG-Änderung gemäss Vorschlag des Bundesrats aus. Zentrale Argumente sind

- einerseits die Redundanz der Verkehrsverbindung mit dem Kanton Tessin: 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 bzw. Gefahrenpotenzial aller Schweizer Nationalstrassentunnels auf. Im diesem zweispurig, nicht richtungsgetreunt 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, richtungsgetreunt 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 ist die Streckenlänge des Nationalstrassennetzes um 3,1 Kilometer gewachsen. Und zwar konnte der Abschnitt Moutier Est – Court (Moutier Sud-Court) auf der A16 im Kanton Bern dem Verkehr übergeben werden.

Damit waren Ende 2013 insgesamt 1811,6 Kilometer Nationalstrassen oder rund 95,6 Prozent der geplanten Netzlänge (1'892,5 km) in Betrieb, nämlich:

7-spurige Autobahnen:	1,2 km
6-spurige Autobahnen:	83,5 km
4-spurige Autobahnen:	1 333,8 km
3-spurige Autostrassen	1,9 km
2-spurige Autostrassen	279,7 km
Gemischtverkehrsstrassen	111,5 km

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. Aktuell werden intensive Diskussionen darüber geführt, ob das bisherige System der Strassenfinanzierung durch einen Strasseninfrastrukturfonds abgelöst werden soll, um die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherstellen zu können (siehe Kapitel «Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen»; hiervoor).

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.

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 2013 schüttete der Infrastrukturfonds rund 1166 Millionen Franken aus – davon 627 Millionen zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, 95 Millionen zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz und 45 Millionen für Hauptstrassen in Berggebieten und in Randregionen. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen

sind 60 Millionen Franken für Strassenprojekte und 339 Millionen für Bahn- und Schieneninfrastrukturen.

Für das Jahr 2014 haben die eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 670 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- 115 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz;
- 447 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 39,62 Millionen Franken für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

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 ständigem 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 2013 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 und Mitarbeiter 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	9 339	16,3	48 002	83,7	45 882	80,0	2 120	3,7
1980	256	4,4	4 699	81,1	836	14,4	9 964	12,5	69 697	87,5	67 041	84,2	2 656	3,3
1990	324	4,7	5 461	79,0	1 129	16,3	12 678	13,6	80 801	86,4	77 759	83,2	3 042	3,3
2000	304	4,1	5 990	80,9	1 112	15,0	12 620	12,4	89 072	87,6	79 142	77,8	6 502	3,4
2001	301	4,1	5 925	80,6	1 126	15,3	13 301	12,9	89 808	87,1	79 575	77,2	6 628	3,5
2002	319	4,4	5 865	80,1	1 136	15,5	14 147	13,5	90 845	86,5	80 398	76,6	6 780	3,5
2003	327	4,5	5 789	79,7	1 147	15,8	14 509	13,7	91 771	86,3	81 085	76,3	6 930	3,5
2004	336	4,7	5 708	79,2	1 162	16,1	14 914	13,9	92 658	86,1	81 806	76,0	7 071	3,5
2005	364	5,1	5 585	78,4	1 175	16,5	16 144	14,8	93 085	85,2	82 014	75,1	7 211	3,5
2006	380	5,2	5 656	78,1	1 205	16,6	16 578	15,0	94 093	85,0	82 942	74,9	7 262	3,5
2007	403	5,5	5 716	77,6	1 251	17,0	17 434	15,5	95 210	84,5	83 933	74,5	7 313	3,5
2008	425	5,6	5 826	77,1	1 310	17,3	17 776	15,5	96 591	84,5	85 357	74,6	7 397	3,4
2009	431	5,6	5 958	77,0	1 349	17,4	18 571	15,8	98 669	84,2	87 248	74,4	7 505	3,3
2010	446	5,7	6 056	76,9	1 374	17,4	19 177	16,1	100 288	83,9	88 702	74,2	7 582	3,4
2011	461	5,8	6 146	76,7	1 408	17,6	19 471	16,1	101 717	83,9	89 949	74,2	7 651	3,4
2012	458	5,6	6 283	76,6	1 457	17,8	19 262	15,7	103 774	84,3	91 810	74,6	7 734	3,4

(Quelle: BFS T 11.4.1.2 / Source: ofs T 11.4.1.2)

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Beförderte Tonnage / tonnage transporté				Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres					
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total Veränderung Variation	%	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route Miv TMI	Total Veränderung Variation
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0		7 412	54.6	6 175	13 587
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5	7 276	49.1	7 548	14 824
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5	8 345	42.0	11 524	19 869
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2	7 326	39.1	11 429	18 755
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0	7 979	39.7	12 117	20 096
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7	8 351	39.4	12 858	21 209
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6	9 937	42.2	13 618	23 555
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	-1.3	9 534	38.8	15 012	24 546
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7	10 245	40.0	15 379	25 624
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2	10 149	39.2	15 754	25 903
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0	10 880	40.0	16 330	27 210
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4	10 631	38.5	16 993	27 624
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4	10 980	38.9	17 262	28 242
2009	61.8	15.0	349.1	85.0	410.9	-3.8	9 398	35.7	16 924	26 322
2010	64.0	15.4	350.3	84.6	414.3	0.8	9 805	36.5	17 057	26 863
2011	65.0	14.9	371.8	85.1	436.8	5.4	10 164	36.7	17 506	27 674
2012	60.3	14.0	369.6	86.0	429.9	-1.6	9 744	36.1	17 238	26 982

* = 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)

(Quelle: BFS T11.5.1.2 / source: ofs T11.5.1.2)

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							
	(in Mio. t) (en Mio. t)	Schiene Rail	%	Strasse Route	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	Total	Veränderung Variation
1980	15.6	92.3	7.7	1.3	16.9			11.2	97.4	0.3	11.5	
1990	17.9	80.6	19.4	4.3	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	26.5	6.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	31.3	8.4	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	30.2	8.9	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.8	9.0
2001	20.8	65.8	34.2	10.8	31.6	7.1		16.3	75.5	5.3	21.6	-0.9
2002	19.3	64.3	35.7	10.7	30.0	-5.1		15.8	75.6	5.1	20.9	-3.2
2003	20.5	64.3	35.7	11.4	31.9	6.3		16.9	71.6	6.7	23.6	12.9
2004	23.0	64.8	35.2	12.5	35.5	11.3		19.5	72.2	7.5	27.0	14.4
2005	23.6	64.8	35.2	12.8	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	27.0	0.0
2006	25.2	66.3	33.7	12.8	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	28.2	4.4
2007	25.3	64.4	35.6	14.0	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	29.2	3.5
2008	25.4	63.8	36.2	14.4	39.8	1.3		22.4	72.7	8.4	30.8	5.5
2009	20.8	60.8	39.2	13.4	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	26.2	-14.9
2010	24.0	62.7	37.3	14.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.2	11.5
2011	25.6	63.8	36.2	14.5	40.1	4.7		21.9	71.8	8.6	30.5	4.5
2012	23.7	63.4	36.6	13.7	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	28.2	-7.5
2013	25.2	66.1	33.9	12.9	38.1	1.9						

(Quelle: BAV ASTRA BAFU; bfs T 11.5.4.4; Alpinfo 2012 / Source: OFT OFFROU OFEV; ofs T 11.5.4.4; Alpinfo 2012)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2013)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2013)*

	2012	2013
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 254 725	4 320 885
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	39 029	41 529
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 542	6 554
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 393	7 568
Übrige / <i>Autres</i>	4 314	4 500
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	308 884	318 622
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 856	41 650
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 090	10 997
Übrige / <i>Autres</i>	96	92
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	188 358	189 305
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	62 219	63 950
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	4 925 506	5 005 652
Motorräder / <i>Motocycles</i>	614 115	625 265
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	43 384	38 263
Übrige / <i>Autres</i>	22 323	24 462
Total Motorräder / Total des Motocycles	679 822	687 990
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 605 328	5 693 642
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	**170 739	*180 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*3 900 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 034	7 363
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	239 805	247 165
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 938	34 605
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 571	22 198
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	53 501	51 915
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 191	16 194
Übrige / <i>Autres</i>	16 770	18 481
Anhänger total / Remorques total	390 810	397 921

* Schätzungen/*Estimations*

** provisorisch/*provisoir*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2013 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2013

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires						Motor- wagen	Motor- räder	Motor- fahrzeuge	Motor- fahrräder
	1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3	Total des auto- mobiles	4 Motocy- clettes	Total des véhi- cules à moteur
	Anzahl / Nombre										
1950	146 998	-	2 028	36	472		965	2 049	188 512	75 975	264 487
1960	509 279	-	3 127	55	150	1	102	5 122	573 780	291 326	865 106
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	1 272	1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229 (5)	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266
1990 (6)	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
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
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	103 980	4 448 247	591 865	5 040 112
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
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	4 814 432	665 870	5 480 302
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	113 107	4 925 506	679 822	5 605 328
2013	4 320 885	7 568	6 554	318 622	41 650	10 997	139 063	114 192	5 005 625	687 990	5 693 642

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 1950 einschließlich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis

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

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

(5) Ab 1980 einschließlich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

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

* Schätzungen / Estimations

Quelle: Bundesamt für Statistik / Source: Office fédéral de la statistique

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	287 971	266 478	296 597	327 955	334 045	310 154
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 687	1 571	1 936	2 587	2 998	2 950
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	472	509	469	363	470	347
Autocars	1 065	763	718	1 000	853	841
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ⁽¹⁾	24 491	21 415	24 154	28 644	30 427	28 933
Lastwagen / <i>Camions</i> ⁽²⁾	3 598	3 325	2 690	3 273	3 123	2 774
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 617	1 113	883	1 202	897	921
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 745	2 686	2 804	3 238	3 482	3 214
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i> Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	1 393	1 463	1 505	1 679	1 741	1 775
	2 783	2 589	2 530	2 803	3 132	2 882
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	327 822	301 912	334 286	372 744	381 168	354 791
Motorräder / <i>Motocycles</i>	43 779	40 403	38 236	42 933	44 545	42 804
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 127	2 863	3 099	2 308	1 874	1 130
Andere / <i>Autres</i>	1 868	1 651	1 696	2 890	3 386	3 390
Total Motorräder / Total des motocycles	48 774	44 917	43 031	48 131	49 805	47 324
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	376 596	346 829	377 317	420 875	430 973	402 115

(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	2013	2012	in % / en %
Volkswagen	40 925	44 258	-7,5%
Audi	21 254	22 083	-3,8%
BMW	20 303	18 947	+7,2%
Skoda	17 939	19 132	-6,2%
Mercedes	16 737	16 638	+0,6%
Ford	14 840	18 179	-18,4%
Opel	14 192	15 307	-7,3%
Renault	13 508	17 084	-20,9%
Toyota	12 646	13 038	-3,0%
Peugeot	11 785	12 298	-4,2%
Citroën	11 024	11 678	-5,6%
Hyundai	10 241	11 456	-10,6%
Fiat	9 725	10 261	-5,2%
Seat	9 159	8 934	+2,5%
Suzuki	8 364	7 702	+8,6%
Volvo	7 710	8 059	-4,3%
Mazda	7 591	7 152	+6,1%
Subaru	7 563	8 483	-10,8%
Nissan	7 508	9 063	-17,2%
Honda	5 595	5 540	+1%
Dacia	5 171	5 309	-2,6%
Mini	4 726	4 593	+2,9%
Mitsubishi	4 481	4 611	-2,8%
Chevrolet	4 266	3 997	+6,7%
Kia	3 981	4 677	-14,9%
Land-Rover	3 454	3 789	-8,8%
Porsche	2 518	2 310	+9,0%
Jeep	2 097	2 377	-11,8%
Alfa Romeo	1 989	2 818	-29,4%
Smart	1 708	1 888	-9,5%
Jaguar	890	511	+74,2%
Lancia	885	1 092	-19%
Lexus	658	1 022	-35,6%
Ssangyong	462	476	-2,9%
Aston Martin	224	224	0,0%
Maserati	190	161	+18,0%
Infiniti	83	153	-45,8%
Diverse Marken	1 432	2 818	-49,2%

7A

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS
 Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2013
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2013

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / huiles min. carburants:		
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles min.	2 948 087 000	
Mineralölsteuerzuschlag / Surtaxe sur les huiles min.	1 966 803 000	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)		
		4 914 890 000
2710.1993/1994/ 9100/9900	Autoöle / Huiles pour automobiles**	-
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / Bandages et chambres à air	2 730 612
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / Moteurs pour automobiles et motos	666 765
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / Équipement électrique pour véhicules	1 171 874
8512		3 120
8701.1000.	Traktoren / Tracteurs	10 342
8701.2000.	Sattelschlepper / Tracteurs à sellette	9 443 629
8703.2100–9030	Personenwagen / Voitures automobiles	3 843 785
8702./8704.	Cars, Lastwagen / Autocars, camions	201 815
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / Automobiles spéciales	6 194
8706	Chassis / Châssis	38 716
8707	Karosserien / Carrosseries	20 418 267
8708	Teile für Automobile / Accessoires pour automobiles	2 139 471
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / Motocycles et mopeds	368 097
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / Pièces pour 8711.1000–9000	427 326
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / Autres véhicules non automobiles et remorques	64 835
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / Tableaux pour véhicules	
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées		
		41 534 848
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles***		
		368 687 724
Total		5 325 112 572

* gerundeter Wert / valeur arrondie

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

*** Automobilteile sind von der Automobilsteuer (Fiskalzoll-Komponente) befreit, da diese mit dem Steuersatz auf ganzen Automobilen abgegolten wurden (gilt nur für Importe aus dem EU-Raum).

Les pièces d'automobiles sont exemptées de l'impôt sur les automobiles du moment que le taux de ce dernier s'applique à des véhicules complets (seulement pour les importations en provenance de la zone UE)

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

Jahr/Année	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013
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	2 964.5	2 948.1
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.6	76.2
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-	-
Mineralölsteuerzuschlag / 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	1 979.1	1 966.8
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	946.1	843.9
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	403.4	452.8	368.7
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-	-
Statistische Gebühr / Droits des statistique								
Sanktionen auf zu hohe CO ₂ -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO ₂								3.5
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 181.0	1 115.2
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	352.1	356.0
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 529.3	1 517.1
Einnahmen des Bundes, total	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	9 186.9	9 481.5	9 195.5
Recettes totales de la Confédération								
Kantonale Motorfahrzeugsteuern	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	2 157.0	*2 200.0
Impôts sur les véhicules à moteur	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*345.0	*400.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes								
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	56.1	57.5
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant								
Energieforschungsbeitrag	4.0	4.9	-	-	-	-	-	-
Contribution à la recherche énergétique								
Unfallverhütungsbeitrag	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	20.8	21.8
Contribution à la prévention des accidents								
Total	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 556.7	10 704.0	11 669.3	12 060.4	11 874.8

* 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)

	1958–2010	2011	2012	2013
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds) / Baulicher Unterhalt und Erneuerung 1958–1984 / ab 1997 Nationalstrassen Unterhalt				
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Gros entretiens et renouvellement 1958-1984 / Renouvellement (1958–84) / dès 1997 Routes nationales entretiens	61 426.4	1 171	1 213	1 108
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5			
Betriebliche Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt)				
Entretien courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)	3 809.8	313	329	353
Police bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1			
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements (ab 2008 / dès 2008)	2 600.0	850		
Jährliche Einlage / Versement annuel	2 856.0	853	928	1 026
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 492.0	166	168	172
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 387.8	4	2	2
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	8 119.4	525	443	474
Bahnhofanlagen / Places de parc près des gares	101.3			
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 868.3	111	117	123
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	892.8	48	50	41
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	9 161.2	369	368	367
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 267.1			
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	602.8	8	8	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0			
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	798.1	158	160	148
Total Ausgaben / Dépenses totales	107 076.7	4 576	3 784	3 821
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette				
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	106 583.9	3 821	3 803	3 786
Übrige Einnahmen / Autres recettes	18.8		30	
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»		(-) 755	(+) 50	(-) 42
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»		2 028	2 078	2 036

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.)		(2710.1912.)		(2709.0090.)	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</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	5 478 217	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	2 022 883	1 699.5	*2 936 706	2 357.5	5 424 898	3 422.6
2007	2 141 915	1 911.5	*2 397 562	1 975.5	4 595 181	2 974.6
2008	1 955 121	1 957.7	*2 936 749	3 188.6	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 408 159	2 031.9	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	1 723 363	1 616.9	*2 559 240	2 247.0	4 293 986	3 209.9
2012	1 920 124	1 965.5	*3 516 313	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

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2013
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2013*

**Schweizerischer Mineralölabsatz
Ventes d'huiles minérales en Suisse**

	Benzin Essence Mio.t	% (*)	Diesel Mio.t	% (*)	Treibstoffe o.Fluggp. 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		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892	
1995	3,590		1,143		4,733		1,273		6,006		4,914		10,920	
2000	3,983		1,309		5,292		1,576		6,868		4,445		11,313	
Ø 91-00	0,8		1,7		1,0		3,6		1,5		-2,6		-0,4	
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1
2007	3,450	-1,0	1,990	7,3	5,440	1,9	1,321	6,6	6,761	2,8	3,628	-26,9	10,389	-10,0
2008	3,375	-2,2	2,188	9,9	5,563	2,3	1,414	7,0	6,977	3,2	4,160	14,7	11,137	7,2
2009	3,283	-2,7	2,221	1,5	5,504	-1,1	1,360	-3,8	6,864	-1,6	4,524	8,8	11,388	2,3
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	3,565	-21,2	10,465	-8,1
Ø 01-10	-2,3		5,9		0,4		-0,8		0,1		-1,1		-0,6	
2011	3,044	-3,9	2,371	2,7	5,415	-1,1	1,518	6,3	6,933	0,4	3,201	-10,2	10,134	-3,2
2012	2,937	-3,5	2,515	6,1	5,452	0,7	1,556	2,5	7,008	1,1	3,424	7,0	10,431	2,9
2013	2,803	-4,6	2,626	4,4	5,429	-0,4	1,572	1,0	7,001	-0,1	3,952	14,8	10,932	4,8
Ø 11-13	-4,0		4,4		-0,3		3,3		0,5		3,9		1,5	

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

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)						
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Unfälle Accidents	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Einreisen Entrées	Wohnbe- völkerung Population résidente
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	100	100	100
2003	23 840	30 098	546		4 888	84 200		7 364	100	100	100	104	100	101	101
2004	22 891	28 746	510		4 969	83 000		7 415	96	95	94	106	98	102	102
2005	21 706	26 754	409		5 040	83 000		7 459	91	89	75	107	98	103	103
2006	21 491	26 718	371		5 108	83 472		7 509	90	89	68	109	99	103	103
2007	21 911	27 132	384		5 186	81 322		7 593	92	90	71	110	96	105	105
2008	20 736	25 556	357		5 245	7 702		7 702	87	85	66	111	-	106	106
2009	20 506	25 130	349		5 273	7 786		7 786	86	83	64	112	-	107	107
2010	19 609	24 237	327		5 360	7 870		7 870	82	80	60	114	-	108	108
2011	18 990	23 332	320		5 480	7 955		7 955	79	77	59	116	-	110	110
2012	18 148	22 218	339		5 605	8 030		8 030	76	74	62	119	-	111	111
2013	17 473	21 379	269		5 694	8 112		8 112	73	71	49	121	-	112	112

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 / <i>Durée</i>	1990	2000	2010	2012	2013
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	50 599	48 949
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	9 755	9 093
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	3 351	3 136
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 432	1 290
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	16 872	19 420
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	53	41
Total	48 104	57 719	84 221	82 062	81 929

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2013
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	29 701
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	16 301
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 313
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	3 921
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 531
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 748
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 139
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	2 105
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	3 187
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	3 277
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 759
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	20 816

