

2014

Jahresbericht

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Wölflistrasse 5, Postfach 690, 3000 Bern 22

T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS

Wölflistrasse 5, Case postale 690, 3000 Bern 22

T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

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

E-Mail: info@strasseschweiz.ch

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS 2014

2014

Jahresbericht

Vorwort

Der wichtigste Grund für die rückläufigen Gesamtausgaben für das Nationalstrassennetz liegt darin, dass in den letzten Jahren das Bauprogramm zurückgefahren und die baureifen Projekte zusätzlich aufgrund von Einsparungen und Beschwerden verzögert worden sind. Die letzte Politikergeneration muss für enorme Versäumnisse im Strassenbau einstehen. Sie hat die zunehmende Problematik der Staus verdrängt und verharmlost. Heute müssen wir die Folgen dieser Bagatellisierung und Ignoranz, konkret die massiven täglichen Verkehrszusammenbrüche, erdulden und erleiden. Dies ohne Aussicht auf baldige Besserung, weil von der Projektierung und Planung bis zur Aufnahme der Bautätigkeit in der Regel mindestens zehn Jahre verstreichen.

Es gibt Streckenabschnitte im Nationalstrassennetz, wo der Verkehr aktuell jeden Tag aufs Neue während Stunden zusammenbricht. Auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur wurden bereits 2012 an 346 Tagen Staus registriert. Stark betroffen sind auch der Gubrist-Tunnel sowie der Grossraum Baregg, der Abschnitt Bern–Kriegstetten, die Umfahrung Lausanne und die Umfahrung Genf. Hier hätte bereits vor zehn Jahren mit den Sanierungsarbeiten begonnen werden müssen.

Es ist müssig, auf die «Bernath-Studie» aus dem Jahre 1994 über die «Kapazitätsgrenzen des schweizerischen Nationalstrassennetzes» hinzuweisen, welche vor 20 Jahren schon vor den Verkehrszusammenbrüchen auf wesentlichen Teilen unseres Nationalstrassennetzes gewarnt hatte. Mit der eidgenössischen Volksabstimmung über den Gegenentwurf zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» vom 8. Februar 2004 hat die Zurückhaltung von Bundesrat und Parlament beim strassenseitigen Infrastrukturausbau eine politische Legitimation erhalten. Diese Zurückhaltung ist jetzt unbedingt zugunsten einer Offensive für die Staubeseitigung aufzugeben.

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 69. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2014 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand **strasseschweiz** einstimmig genehmigt worden.

Vorwort	2
Abkürzungsverzeichnis	5
ORGANISATION UND VERWALTUNG	9
Ziel und Mitglieder	9
Organe von strasseschweiz	12
Mitgliederversammlung	12
Zentralvorstand	14
Direktionsausschuss	16
Kontrollstelle	18
Generalsekretariat	18
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN	25
Der schweizerische Strassenverkehr	25
Struktur und Entwicklung	25
Personenverkehr	26
Transportnachfrage im Personenverkehr	26
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	27
Güterverkehr	28
Transportnachfrage im Güterverkehr	28
Förderung des Bahngütertransports in der Fläche	29
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	30
Entwicklung des Fahrzeugbestands	32
Verkehrssicherheit	34
Unfallstatistik	34
Studien	34
Strassenverkehrsrecht	35
Neue Rechtsbestimmungen	35
Volksinitiativen	36
Administrativ- und Strafmassnahmen	36
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
Öffentlicher Verkehr	43
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	43
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)	45
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)	46
Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)	46
Grundversorgung in der Verfassung	46
Agglomerationsverkehr	47

Energie- und Umweltpolitik	49
Energie	49
Energiesstrategie 2050	49
Energieverbrauch	50
Energiesparmassnahmen	51
Umwelt	52
Luftschadstoff-Immissionen	52
Klimaveränderung	52
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	54
Lärmbekämpfung	56
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	56
Handel und Industrie	58
Fahrzeuge	58
Weltproduktion und -absatz	58
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	58
Wettbewerbsrecht in der Automobilbranche	59
Treibstoffe	60
Schweizerischer Mineralölabsatz	60
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien	61
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)	65
Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»)	67
Strassenbenützungsgabgaben	68
Strassenrechnung	69
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	69
Externe Kosten	70
Deckung der Gesamtkosten des Verkehrs	71
Fiskalleistungen	72
Fiskalbelastung der Treibstoffe	73
Strassenbau und -finanzierung	75
Nationalstrassen	75
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	75
Gotthard-Strassentunnel	78
Vollendete Abschnitte	79
Nationalstrassenfinanzierung	80
Infrastrukturfonds Strasse	80
Internationale Beziehungen	82
Schlusswort	82
Statistische Angaben	83

Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
ARV	VaudRoutes – Association routière vaudoise
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Wien (Österreich)
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
cm ³	Kubikzentimeter
CO / CO ₂	Kohlenmonoxid / Kohlendioxid
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
CZ	Tschechien
CZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2015; SR 741.521)
D	Deutschland
DML	Durchmesserlinie (Kernelement der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon)
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EKL	Eidgenössische Kommission für Lufthygiene
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
EnV	Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01)
ESA	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union

EV	Erdöl-Vereinigung
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013 als Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»; BBl 2013 S. 4721)
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (FDP.Die Liberalen)
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Geschäfts-Nr. 96.059)
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
Fr.	Schweizer Franken
FR	Kanton Freiburg
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband); heute: strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Fzg / Fzge	Fahrzeug / Fahrzeuge
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GA	Generalabonnement
GLP	Grünliberale Partei der Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
GST	Gotthard-Strassentunnel
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IRF	International Road Federation
JU	Kanton Jura
KliK	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
LBÄ	Liter Benzinäquivalent
LRV	Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (SR 81.318.142.1)
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LU	Kanton Luzern
LVA	Landverkehrsabkommen; Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR 0.740.72)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWSt	Mehrwertsteuer; Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer (Mehrwertsteuergesetz, SR 641.20)
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe

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
NO ₂	Stickstoffdioxid
NW	Kanton Nidwalden
O ₃	Ozon
öV	öffentlicher Verkehr
PM10	Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Tausendstel-Millimeter
PUN	Pannenstreifen-Umnutzung
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 ge- fährlicher 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
SO ₂	Schwefeldioxid
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
STV	Schweizer Tourismus-Verband
STVG	Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (SR 725.14)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)

SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
t	Tonne
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
Tkm	Tonnenkilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (Welttourismusorganisation)
UNO	United Nations Organization (Organisation der Vereinten Nationen)
UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
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)
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
WEKO	Wettbewerbskommission
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

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

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

Im Besonderen (Artikel 2 Statuten)

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

Im Berichtsjahr waren der Beitritt des *Verbands verkaufsorientierter Fachleute und Firmen Verkauf Schweiz* sowie der Austritt des Verbands *VSIG Handel Schweiz* aus dem Dachverband **strasseschweiz** zu verzeichnen. Somit sind **strasseschweiz** unverändert 30 Mitglieder angeschlossen, nämlich 28 nationale Verbände und zwei kantonale Dachverbände (Ligen), die sich aufgrund ihrer Tätigkeiten wie folgt aufteilen lassen:

Strassenbenützerverbände

Personenwagen und Zweiräder

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

Nutzfahrzeuge

fenaco, Unternehmensgruppe der schweiz. Agrarwirtschaft, Region Winterthur	Winterthur
Les Routiers Suisses	Echandens
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Bern
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT	Riniken AG
Verband verkaufsorientierter Fachleute und Firmen Verkauf Schweiz	Unterentfelden
VSIG Handel Schweiz (bis Ende 2014)	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

VaudRoutes – Association routière vaudois ARV	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Basel

Verschiedene

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

Organe von strasseschweiz

Mitgliederversammlung

Die 69. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 18. Juni 2014 in Bern statt. Sie wurde von 23 Delegierten besucht, die 1065 von insgesamt 1139 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 machte der Präsident deutlich, dass der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) samt Strategischem Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse in der jetzigen Form nicht ausreichend ist, um den Verkehrsinfarkt abzuwenden. **strasseschweiz** habe deshalb 13 Forderungen an den NAF bzw. das STEP Nationalstrasse formuliert, welche die Vorlagen im Sinne der Strassenverkehrsverbände verbessern sollen. Zur Untermauerung dieser Forderungen werde der heutigen Mitgliederversammlung eine entsprechende Resolution zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die sorgfältige und umfassende Überprüfung der NAF-Vorlage lässt gemäss Niklaus Zürcher ein eindeutiges Fazit zu: Einerseits soll der Strassenverkehr zwar wie bis anhin als Milchkuh der Nation erhalten und durch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags sogar noch zusätzlich gemolken werden; trotzdem bekommt er andererseits weder eine seiner Leistung angemessene Zuwendung noch eine seinem Stellenwert und unbestreitbaren volkswirtschaftlichen Nutzen gebührend leistungsfähige Infrastruktur. «Ohne die Vornahme wesentlicher und grundsätzlicher Korrekturen ist die aktuelle NAF-Vorlage aus unserer Optik zum Scheitern verurteilt», konstatierte der Präsident von **strasseschweiz**.

Betreffend die Situation auf dem Nationalstrassennetz sei es heute fünf vor zwölf. Um den Verkehrsinfarkt zu verhindern, müsse die Vorgehensweise zur Beseitigung chronischer Staustellen – insbesondere das Realisierungs- inklusive das Rechtsmittelverfahren – beschleunigt werden. Allfällige neue administrative Fussfesseln seien zu vermeiden. Laut Niklaus Zürcher braucht es zur Umsetzung so rasch als möglich ein umfassendes STEP Nationalstrasse, das die Netzvollendung, die Netzergänzungen, den Netzbeschluss (NEB), die Engpassbeseitigungen sowie eine realistische Finanzbedarfsplanung samt zeitlicher Staffelung beinhaltet. Für Strassenvorhaben allenfalls zusätzlich benötigte finanzielle Mittel seien über die von der «Milchkuh-Initiative» vorgeschlagenen Massnahmen zu beschaffen. «Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags wird als unnötig abgelehnt», hielt der Präsident von **strasseschweiz** unmissverständlich fest. Zudem hänge die «Milchkuh-Initiative» eng mit der NAF-Vorlage zusammen und müsse deshalb mit dieser verknüpft sowie im Sinne eines direkten Gegenvorschlags zeitgleich behandelt werden.

Ein besonderes Augenmerk richtete Niklaus Zürcher auf den Agglomerationsverkehr. Via NAF sollen von 2017 bis 2030 total 380 Millionen Franken pro Jahr und in der Periode 2031–2040 jährlich total 320 Millionen Franken für den Agglomerationsverkehr eingesetzt werden. Nach den bisherigen Erfahrungen und ohne entsprechende Korrekturmassnahmen würden mindestens 80 Prozent dieser Strassengelder für den öffentlichen Verkehr (öV) bzw. den

Schiennenverkehr eingesetzt, was für den Zeitraum von 2017 bis 2040 einen durchschnittlichen Betrag von über 280 Millionen Franken pro Jahr ausmacht. Entsprechende öV-Projekte seien künftig über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und nicht über den NAF abzuwickeln.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2013, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2013 und das Budget 2015. Die Rechnung schloss dank der Entnahme von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 49'990 Franken vor.

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

- Schweizer Tourismus-Verbands STV: Barbara Gisi (anstelle von Mila Trombitas, Mitglied des Zentralvorstands seit 2007)
- auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobilimporteure: François Launaz (anstelle von Max Nötzli, Vizepräsident seit 2009 und Mitglied von Direktionsausschuss und Zentralvorstand seit 2008)
- ParkingSwiss: Alain Deschenaux (anstelle von Heinz Burkhardt, Mitglied des Zentralvorstands seit 2011)

Vom Rücktritt von Dr. Michael Gehrken als Vertreter des Schweiz. Nutzfahrzeugverbands ASTAG (Vizepräsident seit 2008 und Mitglied von Direktionsausschuss und Zentralvorstand seit 2006) wurde Kenntnis genommen. Seine Nachfolge ist noch nicht bekannt.

Die Mitgliederversammlung genehmigte eine Resolution betreffend die rasche Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz und deren Finanzierung. Die Forderungen dieser Resolution lauten:

- Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz ist dringend zu beschleunigen (betrifft die Module 1 und 2 gemäss 2. Programmbotschaft mit Ausbauprojekten im Raum Genf-Flughafen, in Crissier, Wankdorf-Schönbühl, Luterbach-Härkingen-Wiggertal, Nordumfahrung Zürich, Winterthur, Basel).
- Der neue Netzbeschluss (NEB) aus dem Jahr 2012 muss in den NAF integriert und insbesondere die Netzergänzungsprojekte «Glatttalautobahn» und «Umfahrung Morges» müssen rasch realisiert werden.
- Die Massnahmen zur Umsetzung des Moduls 3 im Engpassbeseitigungsprogramm sind in Angriff zu nehmen und mit ehrgeizigem Zeitplan umzusetzen (betrifft Strecken entlang des Genfersees, Villars-Cossonay, Schönbühl-Kirchberg, Wankdorf-Muri, Aarau-Ost-Birrfeld, Wettingen-Dietikon, Westumfahrung Zürich, Liestal, Luzern, Schaffhausen und Lugano-Mendrisio). Diese Projekte dürfen keinesfalls auf die lange Bank geschoben werden.
- Die Planung für die zurückgestellten Projekte zur Engpassbeseitigung (gemäss Modul 4) muss unverzüglich ausgelöst werden. Dabei sind dort zusätzliche Projekte aufzunehmen, wo sich neuer Handlungsbedarf abzeichnet und die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz erkennbar nicht mehr genügen.

- Der Bund muss mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) für die Nationalstrasse die notwendigen Massnahmen ergreifen, um einen weiteren Planungs- und Investitionsstau zu verhindern.
- Via den NAF sind jährlich rund 1 bis 1,2 Milliarden Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur zu investieren.
- Der Bund erhebt keine Steuern auf Vorrat.
- Die Automobil-Importsteuer muss zu 100 Prozent – und nicht nur zu zwei Dritteln – zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden.
- Die notwendigen finanziellen Mittel für den raschen Ausbau sind aus der Mineralölgrundsteuer im Sinne der «Milchkuh-Initiative» neu zu verteilen, wobei Steuern und Abgaben nicht automatisch der Teuerung angepasst werden dürfen.
- Die Agglomerationsverkehrs-Projekte müssen auf 200 Millionen Franken pro Jahr begrenzt werden.
- Agglomerationsverkehrs-Projekte sind nur dann mitzufinanzieren, wenn sie auch zu Kapazitätsverbesserungen im Strassenverkehr führen.
- Bahnhofsanlagen und S-Bahn-Projekte dürfen nicht aus dem NAF finanziert werden; dafür steht der Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Verfügung.
- Pro Jahr müssen zusätzlich 100 Millionen Franken im NAF für Hauptstrassen in Berggebieten und ausserhalb von Agglomerationen (für Umfahrungsstrassen oder Entlastungen regionaler Zentren) reserviert werden.

Dr. Klaus Schierhackl, Vorstandsdirektor der Autobahnen- und Schnellstrassen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ASFINAG, Wien, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Thema: «Private Trägerschaft der Nationalstrassen am Beispiel Österreichs: Die ASFINAG – ein kundenorientierter Autobahnbetreiber & verlässlicher Partner».

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 5. Mai und am 5. November 2014. Nebst den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den aktuellen verkehrs- und finanzpolitischen Abstimmungsvorlagen, namentlich mit

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

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; bis Juni 2014)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident; bis Mai 2014) François Launaz (ab Mai 2014)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Heinz Burkhardt (bis Mai 2014) Alain Deschenaux (ab Mai 2014)	ParkingSwiss
Hans U. Büschi	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Markus Bütler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM
Kaspar Engeli (bis Dezember 2014)	VSIG Handel Schweiz
Patrick Eperon	VaudRoutes – Association routière vaudoise ARV
Barbara Gisi	Schweizer Tourismus-Verband STV
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
15 Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserieverband VSCI
Martin A. Senn	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Willi von Atzigen	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

Direktionsausschuss

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

- *Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels GST: **strasseschweiz*** unterstützte während den Debatten der Eidgenössischen Räte 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. Das Referendum gegen die Gotthard-Vorlage aus Kreisen der Umwelt- und Alpenschützer, für das gegen Ende des Berichtsjahrs gesammelt wurde, wird von **strasseschweiz** bekämpft.
- *«Milchkuh-Initiative»:* Am 19. November 2014 hat der Bundesrat die Botschaft zur Eidg. Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Landesregierung lehnt das Volksbegehren ab und verzichtet auch darauf, ihm einen direkten oder indirekten Gegenvorschlag gegenüber zu stellen.

Diese Initiative wurde von auto-schweiz 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. Die Bestrebungen der Lobbyingarbeit von **strasseschweiz** richteten sich im Berichtsjahr auf die zeitliche Annäherung beziehungsweise Gleichbehandlung der «Milchkuh-Initiative» mit der NAF-Vorlage, welche ihrerseits die ausreichende Finanzierung der künftigen Investitionen in die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr sicherstellen soll. Nach der Ansicht der Strassenverbände soll diese ausreichende Strassenfinanzierung nicht mittels Anhebung der Steuern, sondern mittels Umwidmung bestehender Abgaben des Strassenverkehrs im Sinne der «Milchkuh-Initiative» erfolgen. Die Strassenverbände erwarten deshalb eine zeitgleiche Behandlung von «Milchkuh-Initiative» und NAF-Vorlage. Nur dann können die Verbände ihre weitere Unterstützung der Milchkuh-Initiative beziehungsweise einer verbesserten NAF-Vorlage überprüfen. Wenn das Parlament aber die «Milchkuh-Initiative» alleine laufen lassen will und keine zeitgleiche Behandlung mit der NAF-Vorlage vorsieht, werden die Strassenverbände die Initiative bis zur Volksabstimmung zu hundert Prozent unterstützen.

- *Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP):* Der Themenbereich um die künftige Ausgestaltung der Strassenfinanzierung ohne weitere Steuererhöhung, verbunden mit einem Programm zur konsequenten und zielgerichteten Beseitigung der Stautellen auf dem Nationalstrassennetz, begleitete die Organe von **strasseschweiz** das ganze Berichtsjahr über. Der Bundesrat hatte im Frühjahr zur Vernehmlassung über seine Vorlage eingeladen und Mitte September die Erkenntnisse daraus in den Eckwerten zuhanden des federführenden Verkehrsdepartements umschrieben. Mittels Workshops am

30. Mai und 25. August 2014 und einer Präsidentenkonferenz der Trägerorganisationen am 20. Oktober 2014 wurde die Meinungsbildung innerhalb von **strasseschweiz** vorangetrieben und konsolidiert. Zusätzlich zur ordentlichen Öffentlichkeitsarbeit sind im April ein Newsletter «Nein zur Steuererhöhung – Ja zu Fonds und realistischem Ausbauprogramm» verbreitet und anlässlich der Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** eine Medienkonferenz durchgeführt worden. Auf den 7. Juli 2014 hatte die Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesrätin Doris Leuthard, die Verbände des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft zur Aussprache über die künftige NAF-Vorlage eingeladen. Die Botschaft des Bundesrats zur NAF-Vorlage war am Ende des Berichtsjahres ausstehend.

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; bis Juni 2014)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident) François Launaz (ab Mai 2014)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Patrick Eperon	VaudRoutes – 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 2014 sind am 20. März 2015 von den beiden Revisoren Reto Jaussi und Alfred Zollinger geprüft worden. Sie stellen der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

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

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

- Rund 92 Mrd. Franken Umsatz – Vademecum 2014 – Kennzahlen zur Automobilwirtschaft und zum Strassenverkehr (Medienmitteilung 4. Februar)
- Jetzt ist die Strasse dran – Auf Bahninfrastrukturfonds muss ein fairer Strasseninfrastrukturfonds folgen (Medienmitteilung 9. Februar)
- Nein zu Steuererhöhungen – Ja zum Finanzierungsfonds der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (Medienmitteilung 26. Februar)
- 1,8 Mrd. Franken für die Schiene – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2013: Fast 9,2 Mrd. Franken (Medienmitteilung 4. April)
- Es ist fünf vor zwölf! – 69. ordentliche Mitgliederversammlung vom 18. Juni 2014 in Bern (Info und Medienkonferenz 18. Juni)
- Jetzt Nutzen aktualisieren – Aufdatierung der so genannt externen Verkehrskosten durch das ARE (Medienmitteilung 30. Juni)
- Strassenbenützende liefern als «Milchkühe» der Nation 9,4 Milliarden Franken ab – Budgetierte und geschätzte Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2015 (Medienmitteilung 2. September)
- Strasse zahlt bereits genug! – Eckwerte zur NAF-Botschaft: Bundesrat will Treibstoffsteuern erhöhen (Medienmitteilung 19. September)
- Markanter Sicherheitsgewinn – Bundesversammlung befürwortet Gesamtanierung des Gotthard-Strassentunnels (Medienmitteilung 26. September)

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

- *Multilaterale Vereinbarungen gemäss ADR (Februar):* Im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) sind multilaterale Vereinbarungen ausdrücklich vorgesehen. Das ASTRA unterbreitete sechs derartige Vereinbarungen, die Anfang Januar 2015 in Kraft treten sollen. Sie betreffen die Kennzeichnung von Flaschenbündeln, die Flaschenbeförderung, Altverpackungen usw. – Die Eingabe von **strasseschweiz** basierte auf der Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG; sie erklärt sich mit den vorgeschlagenen Vereinbarungen einverstanden.
- *Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) (März):* Seit dem 1. Januar 2013 ist das revidierte CO₂-Gesetz, die rechtliche Basis für die Schweizer Klimapolitik nach 2012, in Kraft. Gleichzeitig trat auch die Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) in Kraft, welche die Ausgestaltung der einzelnen Instrumente des CO₂-Gesetzes konkretisiert. Die Vorlage zur Änderung der CO₂-Verordnung präzisiert den Vollzug einiger klimapolitischer Instrumente, beseitigt Unklarheiten und integriert neue Erkenntnisse aus der Praxis. Zudem werden mit der Aktualisierung der Software für das nationale Emissionshandelsregister zusätzliche Funktionen möglich, unter anderem können neu auch die Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland im nationalen Emissionshandelsregister verwaltet werden.

Aufgrund der Eingaben der Mitgliedsverbände hat **strasseschweiz** die Revision der CO₂-Verordnung im Grundsatz gutgeheissen. In einigen Detailfragen übernahm **strasseschweiz** den Kommentar beziehungsweise die Forderungen seiner Verbände.

- *Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) (Juni):* **strasseschweiz** hat den Vorschlag des Bundesrats zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abgelehnt und massgebliche Korrekturen an der Vorlage gefordert, welche die verkehrspolitischen Grundsätze des Verursacherprinzips und der Zweckbestimmung von Verkehrsabgaben beachten sowie klare Vorteile für den motorisierten Strassenverkehr bewirken. Mit Blick auf die Entwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur und deren Finanzierung stellte **strasseschweiz** die folgenden konkreten Forderungen:
 - Der Bund muss mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) für die Nationalstrasse die notwendigen Massnahmen ergreifen, um einen weiteren Planungs- und Investitionsstau zu verhindern. Konkret sind
 - o die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz dringend zu beschleunigen,
 - o der neue Netzbeschluss (NEB) aus dem Jahr 2012 in den NAF zu integrieren und insbesondere die Netzergänzungsprojekte «Glatttalautobahn» und «Umfahrung Morges» rasch zu realisieren,
 - o die Massnahmen zur Umsetzung des Moduls 3 im Engpassbeseitigungsprogramm in Angriff zu nehmen und mit ehrgeizigem Zeitplan umzusetzen,

- die Planung für die zurückgestellten Projekte zur Engpassbeseitigung (gemäss Modul 4) unverzüglich auszulösen, wobei zusätzliche Projekte dort aufzunehmen sind, wo sich neuer Handlungsbedarf abzeichnet und die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz erkennbar nicht mehr genügen.
- via den NAF jährlich rund 1 bis 1,2 Milliarden Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur zu investieren.
- Zur Finanzierung und Ausgestaltung des NAF gelten für **strasseschweiz** die folgenden Bedingungen:
 - Der Bund erhebt keine Steuern auf Vorrat.
 - Die Automobilsteuer muss zu 100 Prozent – und nicht nur zu zwei Dritteln – zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden.
 - Die notwendigen finanziellen Mittel für den raschen Ausbau sind aus der Mineralölgrundsteuer im Sinne der «Michkuh-Initiative» neu zu verteilen, wobei Steuern und Abgaben nicht automatisch der Teuerung angepasst werden dürfen.
 - Die Agglomerationsverkehrs-Projekte müssen auf 200 Millionen Franken pro Jahr begrenzt werden.
 - Agglomerationsverkehrs-Projekte sind nur dann mitzufinanzieren, wenn sie auch zu Kapazitätsverbesserungen im Strassenverkehr führen.
 - Bahnhofsanlagen und S-Bahn-Projekte dürfen nicht aus dem NAF finanziert werden; dafür steht der Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Verfügung.
 - Pro Jahr müssen zusätzlich 100 Millionen Franken im NAF für Hauptstrassen in Berggebieten und ausserhalb von Agglomerationen (für Umfahrungsstrassen oder Entlastungen regionaler Zentren) reserviert werden.
- *Neuregelung der periodischen Nachprüfintervalle; Erweiterung der Kriterien zur Vergabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen (Juli):* Die periodischen Nachprüfungen stellen sicher, dass die in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge in einem technisch guten Zustand bleiben. Die Qualität aktueller Fahrzeuge hat sich seit der Zeit der Einführung der geltenden Nachprüffristen markant verbessert. Der Bund will deshalb die Prüfindervalle für einzelne Fahrzeugarten dieser Entwicklung anpassen (Frist für die erste Nachprüfung von Personewagen und Motorrädern von heute vier auf neu sechs Jahre verlängern). Weiter schlägt er vor, die Vergabekriterien für Händlerkontrollschilder zu erweitern. (Im Fahrzeughandel werden heute bei gleichen oder höheren Umsatzzahlen weniger personelle Ressourcen benötigt. Deshalb soll zusätzlich das Kriterium «erzielter Umsatz» eingeführt werden, damit einem Betrieb auch ohne zusätzliches Personal weitere Händlerschilder erteilt werden.)

20

Innerhalb der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** gingen die Meinungen betreffend die Anpassung der periodischen Nachprüfintervalle auseinander. Während insbesondere der Touring Club Schweiz (TCS) die Neuregelung befürwortete und als Begründung in erster Linie die erwei-

terten Garantie- und Gratiserviceleistungen der Autohersteller sowie die geringe Anzahl Unfälle aufgrund technischer Mängel ins Feld führte, lehnte der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) die vorgeschlagene Änderung kategorisch ab und verlangte, am Status quo festzuhalten. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) schliesslich stand hinter den Bestrebungen, die Rahmenbedingungen im Strassenverkehr und für den Strassentransport so zu optimieren, dass weniger Kosten und Zeitaufwand für Strassenbenützer, Transportunternehmen und Fahrzeughaltende entstehen. Er forderte im Rahmen des laufenden Revisionsvorhabens für die leichten und schweren Motorfahrzeuge beziehungsweise Fahrzeugkombinationen die Gleichbehandlung mit anderen Fahrzeugkategorien, namentlich ist in den ersten Jahren nach der Inverkehrsetzung von schweren Fahrzeugen auf deren jährliche obligatorische Nachprüfung zu verzichten. – Bei dieser unterschiedlichen Positionierung innerhalb der Trägerverbände hat **strasseschweiz** in der Frage nach der Dauer der Fristen für die obligatorische Nachprüfung auf eine eigene Stellungnahme verzichtet.

Eine ähnliche Ausgangslage ergab sich in der Frage zu den Händlerschildern: Der TCS war mit der vorgeschlagenen Erweiterung unter der Voraussetzung einverstanden, dass die sogenannten Kaufinteressenten nicht regelmässig, nicht über längere Zeit und auch nicht gegen Entgelt ein Fahrzeug mit Händlerschild zu Probezwecken erhalten. Der AGVS war damit nicht einverstanden, weil er befürchtete, dass auf diese Weise neue Missbrauchsmöglichkeiten bei der Verwendung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen bzw. Händlerschildern geschaffen werden. – **strasseschweiz** hat auf eine eigene Stellungnahme verzichtet.

- *Teilrevision des Mehrwertsteuergesetzes (September):* Die wesentlichen Änderungen bei dieser Vorlage betreffen die Steuerpflicht, insbesondere für ausländische Unternehmen und für gemeinnützige Organisationen, die Besteuerung von Gemeinwesen, den Abzug fiktiver Vorsteuern und die absoluten Verjährungsfristen. **strasseschweiz** hat in drei Punkten eine Stellungnahme abgegeben:

Die Aufhebung der Steuerausnahme für die im Gemeingebrauch stehenden Parkplätze (Art. 21 Abs. 2 Ziff. 21 Bst. c): Diese hat u.a. zur Folge, dass gebührenpflichtige Parkplätze im öffentlichen Strassenraum neu der MWSt unterstehen werden, was wohl zu einer steuerlichen Gleichbehandlung wie die Vermietung von Parkplätzen in Parkhäusern oder auf Parkplätzen von Einkaufszentren, Verwaltungsgebäuden, Schulen, Spitälern und dergleichen führen wird. Die Massnahme wird aber auch eine Mehrbelastung der Gemeinden beziehungsweise – aus der Überwälzung der Steuer auf die Kunden – eine unwillkommene Verteuerung der Mietkosten für Parkplätze zur Folge haben. Ausserdem wird das Entgelt für die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen im Gemeingebrauch erstmals einer Besteuerung durch den Bund unterworfen, was ein Präjudiz einer Steuer auf Infrastrukturabgaben darstellt und mit Blick auf eine allfällige künftige Erweiterung dieser Praxis auf die Benützungsgebühren von Strassen und andern Infrastrukturen des Verkehrs keineswegs akzeptiert werden kann.

Die Wiedereinführung der Margenbesteuerung auf Sammlungsstücken, Kunstgegenständen und Antiquitäten (Artikel 23a): Die Massnahme betrifft neu auch Fahrzeuge, die als Veteranen zugelassen sind. Im Gegenzug soll der Abzug fiktiver Vorsteuern für den Auto-Occasionshandel beibehalten werden. **strasseschweiz** ist der Auffassung, dass vor allem aus Praktikabilitätsüberlegungen eine Wiedereinführung der Margenbesteuerung für Veteranenfahrzeuge keinen Sinn macht. Diese Unterscheidung führt zu einer ungerechtfertigten und nicht nachvollziehbaren Ungleichbehandlung von Fahrzeugen und kann innerhalb eines Betriebes, welcher sowohl mit Occasions- wie auch mit Veteranenfahrzeugen handelt, zu unterschiedlichen Betriebsabläufen etc. führen, was vermieden werden sollte.

Absolute Verjährungsfrist: In der Totalrevision des Mehrwertsteuergesetzes von 2010 wurde die absolute Verjährungsfrist um fünf auf zehn Jahr verkürzt, um dem Anliegen der Steuerpflichtigen nach mehr Rechtssicherheit entgegenzukommen. Der Bundesrat will die absolute Verjährungsfrist nun wieder auf 15 Jahre verlängern. Er macht dafür zu knappe Fristen geltend. **strasseschweiz** teilt hier die Meinung des Mehrwertsteuerkonsultativgremiums und lehnt die erneute Verlängerung der Verjährungsfrist ab. Nicht die Frist ist das Problem, sondern die Tatsache, dass die Steuerverwaltung nicht alle Möglichkeiten zur Durchführung rascher Verfahren nutzt.

- *Revision des Gefahrgutrechts (Oktober)*: Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) wird alle zwei Jahre in einem relativ breiten Ausmass angepasst. Die unterbreiteten Änderungen treten am 1. Januar 2015 in Kraft und müssen ab 1. Juli 2015 zwingend angewendet werden, sofern nicht mindestens fünf Vertragsparteien deren Ablehnung beantragen. Aufgrund der ADR-Änderung ist auch eine Anpassung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) erforderlich. – Die Vernehmlassungsantwort ist in enger Absprache mit der ASTAG und der EV formuliert worden.
- *Umsetzung der VO (EU) 165/2014, 1. Etappe, Änderung der ARV1 (November)*: Auslöser für die erneute ARV1-Revision ist die am 28. Februar 2014 im EU-Amtsblatt publizierte Verordnung der EU Nr. 165/2014, welche u.a. die Vorschriften über den Fahrtschreiber vereinfacht und einige punktuelle Neuerungen bringt, aber auch den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 651/2006 ändert. Neu sind Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, das oder die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und die nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeuges für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt, vom Geltungsbereich der Verordnung EG Nr. 651/2006 ausgenommen. Ausserdem werden Fahrzeugführende von der Pflicht befreit, das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt und jenes Symbol des Landes, wo er die Arbeitszeit beendet, in den digitalen Fahrtschreiber einzugeben, wenn der Fahrtschreiber, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angeschlossen ist, diese Angaben automatisch aufzeichnet.

In der Stellungnahme von **strasseschweiz** wurde darauf hingewiesen, dass die Definition punkto Lenkens des Fahrzeugs – in Verbindung mit der Haupttätigkeit des Fahrzeugführers – einen relativ grossen Interpretationsspielraum zulässt, was in der Praxis bei vielen Betroffenen zu Unklarheiten und Unsicherheiten führen wird. **strasseschweiz** stellte deshalb den Antrag, dass im neuen Ausnahmetatbestand die analoge Formulierung der Bestimmung, wie sie in Art. 3 der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) festgehalten ist, übernommen wird («...sofern das Führen des Fahrzeugs im Durchschnitt der Woche höchstens die Hälfte der Arbeitszeit in Anspruch nimmt.»).

- *Umsetzung der Motion 12.3979 «Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen» (November):* Mit der Motion 12.3979 «Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen» wurde dem Bundesrat der Auftrag erteilt, für Fahrzeuge mit entsprechenden Merkmalen verschiedene Erleichterungen vorzusehen. Hierfür wurden für die betroffenen Fahrzeuge («stehrollerartige», z.B. Segway™ und «rikschaartige», z.B. Velo-Rikschas mit elektrischem Hilfsmotor) zwei neue Unterkategorien der Kleinmotorräder eingeführt und mit den gewünschten Erleichterungen versehen. Wichtigste Eckpunkte sind Erleichterungen bei den Führerausweisvorschriften und die (weitgehende) Gleichstellung mit Leichtmotorfahrrädern bei den Verkehrsregeln. Dazu kommt der Wegfall der periodischen Nachprüfung (mit Ausnahme des berufsmässigen Personentransports). – **strasseschweiz** hat die Neuerungen bei den Fahrzeugkategorien befürwortet. Keine Stellungnahme abgegeben wurde zu Fragen, die von den Mitgliedern von **strasseschweiz** unterschiedlich beantwortet worden sind (z.B. Erlaubnis zum Befahren von Trottoirs mit Rollstühlen).
- *Änderung des Mineralölsteuergesetzes (November):* Bei dieser Vorlage geht es einerseits um die teilweise Steuerbefreiung der Pistenfahrzeuge und andererseits um eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat. Die vom Parlament überwiesene Motion Baumann beauftragt den Bundesrat, eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes vorzuschlagen. Treibstoffe, die für Pistenfahrzeuge verwendet werden, sollen in dem Umfang von der Steuerpflicht befreit werden, als diese Mittel für Aufwendungen für den Strassenverkehr bestimmt sind. In den Grundzügen lehnt sich das neue Verfahren an bestehende Rückerstattungsverfahren im Mineralölsteuerbereich. Als befreite Fahrzeuge gelten mit Schneeraupen ausgerüstete Pistenfahrzeuge, Motorschlitten und Quads. Als steuerbefreite Verwendungen gelten insbesondere die Präparierung von Skipisten, Loipen, Schlittenbahnen und Winterwanderwegen, der Transport von Material zum Unterhalt bzw. zur Sicherung derselben sowie die Rettung verunfallter Wintersportler. – **strasseschweiz** hat auf die Einreichung einer Stellungnahme zur Steuerbefreiung von Pistenfahrzeugen verzichtet.

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).

Die Dokumentationsstelle von **strasseschweiz** ist im Berichtsjahr zur «webbasierten» Nutzung umgerüstet worden. Über Internet kann nunmehr direkt auf die Datenbank der Dokumentationsstelle gegriffen werden, wobei die bisherigen Suchbegriffe verfeinert und die Nutzerführung effizienter gestaltet worden ist. Neu soll vermehrt der direkte Zugriff der Kunden auf die Dokumente ermöglicht werden, was die externe Literaturrecherche und -vermittlung ohne die Mitwirkung des Personals von **strasseschweiz** ermöglicht.

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 360 Stellenprozenten.

Hans Koller	Generalsekretär
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär Informationsbeauftragter
Senta Bindschädler	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

24

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 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 Prozent auf 26,39 Milliarden Fahrzeugkilometer (Fzkm) gewachsen. Diese Jahreszunahme ist zwar höher als im Vorjahr (+0,3%), sie liegt jedoch deutlich unter den Wachstumsraten der früheren Jahre, als in den Jahren 2009 bis 2011 ein Wachstum von durchschnittlich rund 3,4 Prozent zu verzeichnen war. Die Fahrleistung des schweren Güterverkehrs ist 2013 praktisch gleich geblieben (-0,1%). Zwischen 2009 und 2011 betrug die entsprechende durchschnittliche Zuwachsrate rund 2,3 Prozent.

Gemessen an den gesamten Fahrleistungen des Motorfahrzeugverkehrs betrug der Anteil der zurückgelegten Strecken auf dem Nationalstrassennetz rund 43 Prozent (Zahlen per 2012), bei den schweren Güterfahrzeugen sogar nahezu 68 Prozent. 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 2013 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 Südtessein, 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 rund 23 Prozent angestiegen ist, hat sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt (plus 113%). Auf dem übrigen Strassennetz (gesamtes Strassennetz ohne Nationalstrassen) hat sie um 5 Prozent abgenommen. Somit haben die Nationalstrassen in den vergangenen rund 20 Jahren nicht nur das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr aufgenommen, sondern die übrigen Strassen auch noch vom Verkehr entlastet.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind im Jahr 2012 neun von zehn Erwerbstätigen in der Schweiz Arbeitspendelnde gewesen. Dies entsprach

rund 3,7 Millionen Menschen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes ihr Wohngebäude verlassen. Davon arbeiteten 70 Prozent ausserhalb ihrer Wohn-gemeinde. Um zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zu pendeln, legen die Beschäftigten immer weitere Wege zurück: Der durchschnittliche – einfache – Arbeitsweg betrug 2012 über 14 Kilometer; im Jahr 2000 lag er noch bei knapp 13 Kilometer. In ländlichen Gemeinden wohnhafte Personen pendelten fast einen Drittel weiter als Städterinnen und Städter. Für den Arbeitsweg wur-den 2012 rund 30 Minuten benötigt.

Auch wenn die Bahn beliebter geworden ist, blieb auch im Jahr 2012 der Per-sonenwagen mit einem Anteil von 53 Prozent das wichtigste Transportmittel. Mit anderen Worten: Mehr als jeder zweite Pendelnde setzte sich hinters Lenk-rad, um an die Arbeitsstelle zu gelangen. Die Bahn hat einen Anteil von 16 Prozent. Der Anteil der Pendlerinnen und Pendler, welche sich bevorzugt mit dem öffentlichen Strassenverkehr (Trams, Busse) zur Arbeit begeben, ist seit 1990 leicht zurückgegangen und liegt bei 14 Prozent. Zu Fuss oder per Velo wurden 2012 9 Prozent respektive 6 Prozent der Arbeitswege zurückgelegt, ähnlich viel wie in den Vorjahren.

Parkplatzsituation

Gemäss der Mobilitätsakademie, einer interdisziplinären wissenschaftlichen Plattform zum Thema Verkehr mit Sitz in Bern, gibt es nirgendwo sonst in Europa so wenig öffentliche Parkplätze wie in der Schweiz. Pro tausend Per-sonenwagen stehen lediglich 84 bewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung. In Frankreich sind es 86 und in Italien 89; am besten schneidet Griechenland (283) ab.

Die hiesige Situation kann unter anderem durch die hohe Anzahl an privat verfügbaren Parkplätzen zu Hause und am Arbeitsort erklärt werden. Wer al-lerdings keinen Zugang zu solchen privaten Abstellplätzen hat, muss viel Zeit und Energie für die Suche nach einem öffentlichen Parkplatz aufwenden. Der dadurch verursachte Such- beziehungsweise Mehrverkehr macht über ein Drit-tel des innerstädtischen Verkehrsaufkommens aus.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen- kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2013 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	476,8	19 447,0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	518,7	1 120,0
– Trolleybusse	255,4	515,7
– Busverkehr	714,7	2 616,3
Total öffentlicher Verkehr	1 965,6	23 699,0

(Quelle: BFS TT 11.7.1.)

	Personen	Personen- kilometer
<i>Privater Verkehr (Zahlen 2013 in Millionen):</i>		
Personenwagen	6 067	88 255
Motorräder	268	2 425
Motorfahrräder	40	141
Cars	31	2 643
Total Privater Verkehr	6 406	93 464

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

Im Jahr 2013 wurden in der Schweiz auf Strassen und Schienen insgesamt 125 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 2013 stieg die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um 39 Prozent auf 93,5 Milliarden Personenkilometer.

Die Verkehrsleistung im öV lag im Jahr 2013 bei 23,7 Milliarden Personenkilometer. Davon wurden 19,4 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene und 4,3 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) verbunden mit einer mobilitätsfördernden Tarifgestaltung (Abonnemente) der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seither wächst der Schienenverkehr jährlich um durchschnittlich 3,4 Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 1,3 Prozent ansteigt. Allerdings flacht das Wachstum des öffentlichen Verkehrs allmählich wieder ab; in den letzten fünf Jahren (2009 bis 2013) hat es nur noch durchschnittlich 1,8 Prozent betragen, während der motorisierte Strassenverkehr in der gleichen Zeitspanne ebenfalls um 1,8 Prozent pro Jahr zulegte.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)

(Zahlen in Millionen) 1995 2000 2005 2010 2012 2013

Beförderte Personen (MiV)	5 205	5 990	5 585	6 056	6 283	6 406
Personenwagen	4 913	5 691	5 335	5 735	5 948	6 067
Motorräder	159	195	188	254	265	268
Motorfahrräder	106	80	36	38	39	40
Cars	27	25	26	29	31	31

Personenkilometer

Total MiV	73 779	79 142	82 015	88 702	91 811	93 464
Personenwagen	69 586	74 984	77 844	83 775	86 651	88 255
Motorräder	1 512	1 834	1 804	2 296	2 397	2 425
Motorfahrräder	354	237	132	132	138	141
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 625	2 643
Total Langsamverkehr	5 936	6 502	7 211	7 582	7 734	7 810
Fahrräder	2 217	2 314	1 957	2 116	2 154	2 173
zu Fuss	3 719	4 188	5 254	5 466	5 580	5 637

(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 2013 auf der Strasse um 50 Prozent und auf der Schiene um 40 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Wohnbevölkerung der Schweiz ist im selben Zeitraum um 17 Prozent angestiegen. Auf Strasse und Schiene wurden 2013 Transportleistungen von insgesamt 27,4 Milliarden Tonnenkilometer erbracht (2012: 26,8; +2,3%).

Auf den Schweizer Strassen legten die Güterfahrzeuge 2013 6,1 Milliarden Kilometer zurück (2012: 6,0). Davon entfielen 63 Prozent auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen und Sattelschlepper mit höchstens 3,5 t Gesamtgewicht) und 37 Prozent auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht). Die Transportleistung aller Nutzfahrzeuge betrug 17,1 Milliarden Tonnenkilometer (2012: 17,1).

Auf der Schiene wurde eine Transportleistung von 10,3 Milliarden Tonnenkilometer (2012: 9,7) erbracht. Somit gewann die Bahn gegenüber der Strasse erstmals seit 2008 wieder Marktanteile.

Die schweizerische Verkehrspolitik will seit Jahrzehnten den Güterverkehr verstärkt von der Strasse auf die Schiene verlagern. Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung schwankte in den letzten 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 Gewichtslimite für Güterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf 34 Tonnen) und 2005 (auf 40 Tonnen) konnte die Schiene ihren Anteil am Gütertransport nicht halten; er sank nahezu kontinuierlich und beträgt gemäss neuesten Zahlen (2013) 15,2 Prozent bei der beförderten Tonnage (65,0 Mio.t) und 37,5 Prozent bei der Transportleistung in Tonnenkilometer (10'280 Mio. Tkm).

Auf der Strasse hingegen nahm die beförderte Tonnage seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 1,1 Prozent pro Jahr zu (Zahlen bis 2013; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: Nachfrage im Güterverkehr). Innerhalb von 13 Jahren ist die Trans-

portmenge des Strassennutzverkehrs um 15 Prozent auf 364 Millionen Tonnen gewachsen; der Anteil der Strasse an der gesamten beförderten Gütermenge (in Tonnen) beträgt aktuell 84,8 Prozent, der Anteil der Strasse an der Transportleistung in Tonnenkilometer 62,5 Prozent (17'140 Mio. Tkm).

Mit Ausnahme der reduzierten Leerfahrten (27% der Fahrleistungen von schweren inländischen Güterfahrzeugen; 2013) vermochten sich 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 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 2013) 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 elf Prozent vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge betrug 11 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 53 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34%), die Lastwagen 42 Prozent (2000: 60%) und die leichten Nutzfahrzeuge fünf 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 2013 um 77 Prozent zugelegt, während die Transportleistung der inländischen Lastwagen, schweren Sattelzüge und Sattelmotorfahrzeuge in der gleichen Zeitspanne bloss um zwölf 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 dominiert der Strassenverkehr mit Anteilen von jeweils rund drei Viertel an den Transportleistungen. Im alpenquerenden Güterverkehr hingegen überwiegt der Schienengüterverkehr mit einer Quote von gut 60 Prozent. Die Schiene bietet vor allem bei längeren Transportwegen – wie dies im Transitverkehr der Fall ist – Vorteile.

Förderung des Bahngütertransports in der Fläche

Es bestehen Bestrebungen, den anhaltenden Trend zum Rückgang des Schienengüterverkehrs zu brechen und den Bahngüterverkehr in der Fläche weiter zu fördern. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat im April 2014 die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Demnach soll sich der Bund künftig mit 50 bis 60 Millionen Franken pro Jahr an Investitionen in Anschlussgleise und Terminals des kombinierten Verkehrs beteiligen. Die Höhe des ersten Rahmenkredits für die Jahre

2016 bis 2019 beläuft sich auf 210 Millionen Franken. Im Weiteren sollen die Betriebsbeiträge reduziert werden. Solche Beiträge kann der Bund weiterhin leisten, sofern es um befristete Starthilfen für neue Angebote geht oder Kantone sich finanziell für derartige Verkehre engagieren.

Anders als im alpenquerenden Verkehr formuliert der Bundesrat für den Binnen- und Import-/Exportverkehr kein Verlagerungsziel. Der Gütertransport auf der Schiene soll grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sollen ferner von der gesetzlichen Pflicht entbunden werden, Güterverkehr als Kernaufgabe anzubieten. Nicht zuletzt soll das Lastwagenfahrverbot während der Nacht und am Sonntag Bestand haben.

Die Beratungen des Parlaments zum Gütertransportgesetz beginnen im Frühjahr 2015.

Im Bereich der Gefahrguttransporte hat der Bundesrat mit der Lockerung der Verkehrsbeschränkungen durch Schweizer Strassentunnels eine Erleichterung für den Strassentransport geschaffen. Bei sieben Nationalstrassentunneln (Seelisberg A2, Costoni di Fiend A2, Kerenzerberg A3, Via Mala, Rofla und Bärenburg 13, Rongellen II) entfallen die bisher geltenden Beschränkungen, bei zwei Tunneln auf dem Kantonsstrassennetz (Vedeggio-Cassarate TI und Kreisel Bahnhof Frauenfeld TG) wird die Beförderung gefährlicher Güter eingeschränkt. Am Gotthard und auf den übrigen Alpentransitachsen müssen Gefahrgüter weiterhin auf der Schiene transportiert werden. Damit können gemäss Bundesrat zu hohe Risiken und Rückverlagerungen von der Schiene auf die Strasse vermieden werden. Die Beschränkung am Gotthard soll auch nach dem allfälligen Bau einer zweiten Tunnelröhre aufrechterhalten werden. Die entsprechenden Verordnungsänderungen traten am 1. Januar 2015 in Kraft.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz sind 2014 auf der Schiene mit 26,0 Millionen Tonnen (2013: 25,2 Mio. t) rund zweimal mehr Güter transportiert worden als auf der Strasse (12,7 Mio. t; 2013: 12,8 Mio. t). Insgesamt wurden im Berichtsjahr auf Schiene und Strasse zusammen 38,7 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen befördert (2013: 38,0 Mio. t). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug 2,0 Prozent, wobei die Schiene zulegte (+3,5%) und die Strasse eine Einbusse (-1,0%) hinnehmen musste. Der Modalsplit bezifferte sich auf 67 zu 33 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage auf der Schiene durchschnittlich um jährlich 2,0 Prozent und auf der Strasse um 2,8 Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*.)

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der LSVA und der übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen mit der EU hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen (bis zum Jahr 2014) um 43 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 26 Prozent verzeichnen konnte. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um 2,6 Prozentpunkte auf 67 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um 2,6 Prozentpunkte auf 33 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

Im Jahr 2014 haben 1,033 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert, das waren 1,6 Prozent oder 16'000 Fahrten weniger als im Vorjahr. Damit liegt die Zahl der Fahrten niedriger als das Niveau von vor 20 Jahren, als letztmals so wenig alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge registriert wurden. Insgesamt lag die Fahrtenzahl um 19,9 Prozent unter jener des Referenzjahres 2000 und 383'000 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.

Die NO_x -Belastung entlang der A2 und A13 hat zwischen 2003 bis 2014 generell abgenommen, während die NO_2 -Belastung weniger stark zurückgegangen ist. Die Immissionsgrenzwerte für NO_2 werden im Tessin und im Raum Basel noch deutlich überschritten, an der weniger verkehrsbelasteten A13 werden sie eingehalten.

Die PM_{10} -Belastung wurde erstmals seit Messbeginn im Jahr 2014 an allen Messstandorten eingehalten. Die Russbelastung nimmt prinzipiell ab, sie muss aber gemäss Bundesverwaltung weiter stark gesenkt werden, um in einen aus gesundheitlicher Sicht akzeptablen Bereich zu kommen.

Mit Botschaft vom 29. November 2013 beantragte der Bundesrat, den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs von 2018 bis 2023 zu verlängern. Nach Ablauf dieser Verlängerung – weil dazumal 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 beiden Kammern des Eidgenössischen Parlaments haben im Berichtsjahr die Betriebsabteilungen für den kombinierten Verkehr im Sinne des Bundesrats auf 1,675 Milliarden Franken erhöht und verlängert.

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.

20 Jahre nach Annahme der Alpeninitiative präsentierte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) ein Dreipunkteprogramm zur Korrektur der bisherigen Alpenschutzpolitik unter dem Motto «Alpenschutz statt Bahnschutz». Erstens soll die Maximalzahl von 650'000 Lastwagen-Fahrten auf eine Million erhöht und zweitens das Landverkehrsabkommen (LVA) mit der Europäischen Union (EU) neu verhandelt werden. Dabei müsse für Transporte ab einer Distanz von 300 Kilometer durch die Schweiz die Schiene als Verkehrsträger definiert werden. Und drittens fordert die ASTAG die umgehende Fertigstellung der Zulaufstrecken für die Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT). Diesbezüglich seien die einst gemachten vertraglichen Zusagen der Nachbarstaaten Deutschland und Italien im Landverkehrsabkommen zu verankern. Fakt ist, dass der Transit in den vergangenen 20 Jahren der am stärksten wachsende Teil des Lastwagenverkehrs in der Schweiz war. Gezielte Investitionen in die Bahninfrastruktur sowie in Anlagen für den Verlad auf die Schienen bergen wohl nicht nur das geringste Potenzial für Konflikte mit der EU, sondern versprechen auf Dauer auch mehr Erfolg als Subventionen zugunsten des Bahnbetriebs und als blosser Hürden für den Strassenverkehr.

Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gemäss den Daten des BFS gesamthaft um 1,6 Prozent oder 90'442 Fahrzeuge auf 5,78 Millionen zugenommen. Über die letzten 30 Jahre betrachtet, hat sich die Anzahl motorisierter Strassenfahrzeuge in der Schweiz beinahe verdoppelt.

32

Drei Viertel der Motorfahrzeuge waren Personenwagen. Ihr Bestand ist 2014 um 1,5 Prozent beziehungsweise 63'605 Fahrzeuge auf 4,38 Millionen angewachsen. Die Anzahl Motorräder vergrösserte sich um 1,6 Prozent auf 699'219 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 2,9 Prozent auf 382'281.

Der schon seit der Jahrtausendwende zu beobachtende Diesel-Boom bei den Personenwagen hat sich auch 2014 fortgesetzt: Die Anzahl dieselbetriebener Autos überstieg 2013 die Millionengrenze und lag im Berichtsjahr mit 1'123'676 Fahrzeugen 8,5 Prozent höher als 2013. Die Dieselfahrzeuge machen mittlerweile 25,6 Prozent der schweizerischen Personenwagenflotte aus; im Jahr 2000 betrug ihr Anteil noch 4,0 Prozent. Seit Januar 2011 müssen in der Schweiz alle neuen Dieselfahrzeuge die Abgasnorm Euro 5 erfüllen. 2014 waren mehr als zwei Drittel (66,9%) der dieselbetriebenen Personenwagen mit einem Partikelfilter ausgerüstet, gegenüber 48,2 Prozent im Jahr 2010.

Deutlich vergrößert haben sich 2014 auch die Bestände der Hybrid- (41'158 Fzge) sowie der reinen Elektroautos (4439 Fzge). Die entsprechenden Zuwachsraten übertrafen mit 18 beziehungsweise 65 Prozent jene der Dieselfahrzeuge deutlich. Dabei handelt es sich allerdings um Steigerungen auf tiefem Niveau: 2014 fuhr lediglich einer von 107 Personenwagen mit Hybrid- und gerade einmal einer von 987 Wagen mit reinem Elektromotor.

Neben den Personenwagen verzeichneten 2014 auch die übrigen Strassenfahrzeuggruppen Bestandeszunahmen. So stieg die Zahl der immatrikulierten Motorräder gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Prozent auf 699'219 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 2,9 Prozent auf 382'281. Letztgenannte Zunahme ist dabei vor allem auf das Wachstum des Lieferwagenbestands (von 318'622 auf 329'206 Fzge; +3,3%) und weniger auf jenes der Lastwagen und Sattel-schlepper (von 52'647 auf 52'978; +0,6%) zurückzuführen.

*Personenwagen auf 1000 Einwohner¹ nach Grossregionen
(Motorisierungsgrad)*

	2000	2005	2010	2013
Schweiz	492	515	517	537
Genferseeregion	528	536	518	535
Espace Mittelland	476	505	514	535
Nordwestschweiz	474	500	508	526
Zürich	483	504	484	498
Ostschweiz	469	502	531	561
Zentralschweiz	486	517	539	563
Tessin	592	600	609	630

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

2014 kamen in der Schweiz durchschnittlich 539 Personenwagen auf 1000 Einwohner; 2013 waren es 537, 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 war Italien (2012: 621) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in und Österreich (2011: 536), Deutschland (2012: 530) und Frankreich (2012: 496) gleich beziehungsweise geringer war.

Ein im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) erstellter Bericht «Verbreitung und Auswirkungen von E-Bikes in der Schweiz» gelangt zum Ergebnis, dass hierzulande gut 230'000 Elektro-Fahrräder (so genannte E-Bikes) unterwegs sind. Für 80 Prozent der E-Bike-Besitzenden ist dieses das wichtigste oder zweitwichtigste Fortbewegungsmittel in der Alltagsmobilität; sie legen damit durchschnittlich rund 2600 Kilometer (km) pro Jahr zurück.

Die Fahrleistung der E-Bikes in der Schweiz betrug 2013 rund 595 Millionen Kilometer. Davon waren etwa 94 Millionen Neuverkehr. Die übrigen gut 500 Millionen Kilometer wurden von anderen Verkehrsmitteln substituiert (Auto: 223 Mio. km; öV: 131 Mio. km; klassisches Velo: 94 Mio. km; motorisierte Zweiräder und Fussverkehr: 53 Mio. km).

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind im Jahr 2014 bei Unfällen auf den Schweizer Strassen 243 Menschen getötet worden, 26 Personen weniger als im Vorjahr (-10%). 4043 Personen wurden schwer verletzt, 86 weniger als 2014 (-2%); 17'478 Verunfallte wurden leicht verletzt (+1,3%). Insgesamt ereigneten sich 17'803 Unfälle mit Personenschaden. Damit konnte der positive Trend der letzten Jahre fortgesetzt werden.

Bei den verunfallten Motorradfahrenden sank die Zahl der tödlich verunglückten Opfer um zwei auf 53 Personen (-2% gegenüber dem Vorjahr); 1199 Motorradfahrende (+2%) haben sich verletzt.

2014 verunglückten 29 Fahrradfahrende tödlich, zwölf mehr als im Vorjahr. Bei den Schwerverletzten ist im Vergleich mit 2013 eine Zunahme von 13 Prozent zu verzeichnen. Bei den E-Bikes setzt sich die seit 2012 ausgewiesene negative Entwicklung im Fall der Schwerverletzten auch 2014 fort. Es wurden 145 Personen schwer verletzt, 31 mehr als im Jahr zuvor.

2014 verunglückten 43 Fussgängerinnen und Fussgänger tödlich, so wenig wie noch nie in den letzten Jahren. Im Vergleich mit dem Durchschnitt der vorhergehenden fünf Jahre entspricht dies einem Rückgang von 39 Prozent.

Noch nie hat Viasuisse, die nationale Kompetenzzentrale für Verkehrsinformationen, so viele Gefahrenmeldungen erhalten wie 2014. Sie verzeichnete insgesamt 126 Falschfahrer, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von rund 17 Prozent entspricht. Die Anzahl Velofahrer, die sich auf Autobahnen verirrten, nahm ebenfalls zu. Es kamen beinahe doppelt so viele Meldungen über Personen auf der Fahrbahn rein: 271 im Gegensatz zu 143 im Vorjahr.

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

Studien

Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) hat sich die 2005 eingeführte 0,5-Promille-Grenze für Alkohol im Strassenverkehr günstig auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt. Die Zahl der schweren Strassenverkehrsunfälle mit mutmasslichem Alkoholeinfluss reduzierte sich im vergangenen Jahrzehnt von

etwa 750 auf 500. Die Zahl der Führerausweisentzüge wegen Alkohols am Steuer liegt heute rund ein Viertel tiefer als noch im Jahr 2001. Der Anteil positiver Alkoholtests (über 0,5 Promille) ist deutlich gesunken, und zwar von 12 Prozent im Jahr 2005 auf acht Prozent fünf Jahre danach.

Eine Studie des Bundes räumt mit dem Mythos der gefährlichen Offroad-Fahrzeuge auf. Diese sind weniger häufig an Unfällen beteiligt als Mittelklassewagen. Und nicht nur das: Sie verursachen insgesamt auch nicht schwerere Verletzungen als andere Fahrzeugklassen. Im Vergleich sehr schlecht schneiden die E-Bikes und die Trams ab. Sie sind – gemessen an den gefahrenen Kilometern – am meisten in Unfälle verwickelt.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

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

Seit Anfang des Berichtsjahres sind verschiedene Massnahmen in Kraft, mit denen die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht werden soll und die in direktem Zusammenhang mit dem eidgenössischen Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» stehen. Nebst der Pflicht, auch tagsüber an Motorfahrzeugen das Licht einzuschalten, gilt neu zudem ein faktisches Alkoholverbot für bestimmte Personengruppen. Davon betroffen sind Berufsschauffeure, Neulenker, Fahrschüler und -lehrer sowie Begleitpersonen von Lernfahrten. Sie dürfen mit einer maximalen Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille unterwegs sein. Ferner haftet seit Januar 2014 der Fahrzeughalter für Ordnungsbussen, wenn der Täter nicht eruiert werden kann. Schliesslich müssen Versicherer dem Versicherten auf Wunsch eine Schadenfreiheits- beziehungsweise Schadenverlaufserklärung ausstellen, sofern dieser zu einer anderen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wechselt.

Seit dem 1. Juli 2014 gilt die Regelung, dass bei Lenkern, die in angetrunkenem Zustand mit 1,6 Promille oder mehr erappt werden, von den Behörden obligatorisch die Fahreignung abgeklärt werden muss.

Per 1. Januar 2015 müssen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen obligatorischerweise den Rückgriff auf die Person vornehmen, die einen Unfall alkoholisiert oder fahrunfähig oder durch ein Raserdelikt verursacht hat.

Bei weiteren «Via sicura»-Massnahmen steht die Inkraftsetzung noch bevor: 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.

Der Bundesrat hat am 24. Juni 2014 eine Revision der Energieverordnung (EnV) genehmigt. Im Zuge dieser EnV-Änderung führte die Landesregierung unter anderem eine obligatorische Deklarationsvorschrift für Reifen, die so genannte Reifenetikette, ein. Die neue Vorschrift gilt ab 1. Januar 2015.

Bereits ab dem 1. November 2014 müssen neue Personenwagen in der Schweiz serienmässig mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgerüstet sein. Mit diesen Überwachungssystemen wird automatisch der Reifendruck kontrolliert, der für die Verkehrssicherheit, das Fahrverhalten und den Verbrauch entscheidend ist.

Ab dem 1. September 2014 müssen auch Lenkerinnen und Lenker von Lastwagen in Polizeikontrollen neben dem Führerausweis den Fähigkeitsausweis vorweisen. Seit dem 1. September 2013 gilt diese Regelung schon für Fahrerinnen und Fahrer von Bussen und Cars. Chauffeure, die nach dem 1. September 2009 einen Lernfahrausweis beantragt haben, müssen eine dreiteilige Prüfung (schriftlich, mündlich, praktisch) bestehen. Alle Fahrerinnen und Fahrer müssen ihre Weiterbildungspflicht (fünf Tage in fünf Jahren) erfüllt haben, um den Fähigkeitsausweis zu erhalten oder ihn zu erneuern. Chauffeure, die ab dem 1. September 2014 in Polizeikontrollen keinen Fähigkeitsausweis vorweisen können, riskieren in der Schweiz eine Busse von bis zu 10'000 Franken.

Die Weiterausbildungskurse für Neulenkende dürfen gemäss dem Ständerat nicht abgeschafft werden. Das «Stöckli» hat eine entsprechende Motion der FDP-Fraktion, die der Nationalrat im Herbst 2013 noch unterstützt hatte, oppositionslos abgelehnt. Damit ist das Geschäft vom Tisch. Insbesondere der Schweizerische Fahrlehrerverband (SFV) hat die Rückweisung der Motion zur Abschaffung der Weiterausbildungskurse für Neulenkende mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig plädierte der SFV dafür, dass sowohl die Weiterausbildungskurse als auch die erste Ausbildungsphase für angehende Fahrzeuglenkende optimiert werden.

Volksinitiativen

Die drei von der Autopartei im Mai 2013 lancierten Volksbegehren sind aufgrund mangelnder Unterschriftenzahl gescheitert. Konkret handelt es sich dabei um die Eidgenössische Volksinitiative «Ja zu vernünftigen Tempolimiten», welche die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von heute 120 auf 130 Stundenkilometer (km/h) und jene ausserorts von 80 auf 100 km/h hinaufsetzen wollte, sowie die Volksinitiative «Freie Fahrt statt Megastaub», die den Ausbau der Autobahnen verlangte, und die Volksinitiative «Strassengelder gehören der Strasse», welche die nötigen finanziellen Mittel für diesen Ausbau sicherstellen wollte.

Im Mai 2014 hat die Unterschriftensammlung für die Eidgenössische Volksinitiative «Höchstgeschwindigkeit 140 km/h auf Autobahnen» begonnen. Hinter der Initiative steht Marco Schläpfer, der Ende Januar auf Facebook eine virtuelle Initiative mit dem gleichen Anliegen aufgeschaltet hatte.

Administrativ- und Strafmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmen-Register (ADMAS) des ASTRA 77'759 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das waren 2'060 oder 2,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Hinzu kommt der Entzug von 3'261 Lernfahrausweisen.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahren nahmen um 0,9 Prozent auf 29'971 Fälle zu. Im Jahr 2010 wurde hier noch ein Allzeit-Höchststand (35'427 Entzüge) festgestellt. Wie in den Vorjahren nahmen auch im Berichtsjahr die Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker insgesamt ab. Während die Entzüge (0,8 Promille und mehr) um 3,2 Prozent auf 15'781 Fälle zurückgingen, nahmen die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) um 2,8 Prozent auf 6'287 Fälle zu.

Angestiegen ist die Anzahl der Ausweisentzüge wegen unerlaubter Verwendung von Handys, Navigationsgeräten oder Multimediaanlagen während des Fahrens. 10'589 Personen mussten deswegen letztes Jahr den Führerausweis abgeben; das sind 3,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Anzahl Verwarnungen nahm in dieser Kategorie um 6,8 Prozent zu.

Knapp 60 Prozent der Ausweisentzüge, die 2014 ausgesprochen wurden, waren befristet, und zwar auf einen bis drei Monate. 24,8 Prozent der Ausweise mussten hingegen auf unbestimmte Zeit entzogen werden. Dies entspricht einer Zunahme um 7,5 Prozent (Vorjahr: Zunahme um 15,1 Prozent).

Das im Jahr 2005 eingeführte Kaskadensystem (stufenweise Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter bis zum unbefristeten Führerausweisentzug) zeigt nach wie vor seine Wirkung. Während bei den Ersttätern die Anzahl Führerausweisentzüge nur leicht zugenommen hat, ist der Anstieg bei den Wiederholungstätern deutlich. Gegen diese werden immer häufiger unbefristete Führerausweisentzüge verhängt.

Der 2005 eingeführte Führerausweis auf Probe musste 2014 im Vergleich zum Vorjahr weniger oft annulliert werden. Gegenüber 2013 ist eine Abnahme von 1'711 auf 1'652 zu verzeichnen (minus 3,4 Prozent). Annulliert wird der Führerausweis, wenn die Neulenklerin oder der Neulenker während der Probezeit den Führerausweis zwei Mal wegen verkehrgefährdenden Widerhandlungen abgeben muss.

Seit dem 1. Juli 2014 muss gutachterlich abgeklärt werden, wer mit 1,6 Promille Alkohol im Blut oder mehr gefahren ist. Die Wirkung der neuen Regelung kann noch nicht beurteilt werden, da die meisten dieser Fälle am Ende des Berichtsjahrs noch hängig waren. Die Zahl der Entzüge wegen Alkoholabhängigkeit nahm um 7 Prozent auf 1'958 ab.

Im Berichtsjahr wurden schweizweit 4'515 (2013: 4'505) verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutete eine Stabilisierung gegenüber dem Vorjahr.

(Die Tabelle 14 A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2014.)

Die Erfolgsquote bei den theoretischen Führerprüfungen für Personenwagen und Motorräder ist 2014 im Vergleich zum Vorjahr von 68 auf 69 Prozent gestiegen; dies bei einem leicht höheren Volumen von 139'741 durchgeführten Basistheorie-Prüfungen (Vorjahr 136'459; +2,4%). Zur praktischen Prüfung der Kategorie B meldeten sich 138'664 Personen an (Vorjahr 139'381; -0,5%). Für die praktischen Prüfungen waren im Durchschnitt 1,48 Anläufe

erforderlich. Entsprechend ist beim Antritt der praktischen Führerprüfung rund ein Drittel der Kandidatinnen und Kandidaten noch nicht prüfungsreif.

Wer mit einem Motorfahrzeug auf Schweizer Strassen unterwegs ist, wird – statistisch gesprochen – alle 64 Kilometer auf Geschwindigkeit kontrolliert. Dies zeigt eine Auswertung der polizeilichen Verkehrskontrollen, die das Bundesamt für Statistik gemeinsam mit der bfu durchgeführt hat. Bei den fast 1 Milliarde Fahrzeugen, die jedes Jahr in eine Kontrolle geraten, werden 4,34 Millionen Geschwindigkeitsübertretungen registriert, 100'000 Lenker werden verzeigt. Verzeigungen erfolgen bei hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen und führen in der Regel zu einer Verwarnung, zu einem Führerscheinentzug und/oder zu einer strafrechtlichen Verurteilung.

Für die Kontrollen stehen der Polizei knapp 800 Messsysteme zu Verfügung. 98 Prozent der Kontrollen werden durch unbemannte Messgeräte durchgeführt, die am Strassenrand oder an Verkehrsampeln fest angebracht sind. Die übrigen zwei Prozent durch bemannte Geräte. Fast ein Drittel der Geschwindigkeitsüberschreitungen werden durch bemannte Kontrollsysteme registriert, die Zahl der Verzeigungen aufgrund bemannter Kontrollen liegt bei nahezu 40 Prozent.

Etwas weniger als zwei Drittel der Kontrollen fanden 2013 innerorts statt (das entspricht einer Kontrolle alle 31 Kilometer), ein Drittel auf Autobahnen (1 Kontrolle alle 71 Kilometer). Auf Ausserortsstrassen waren es nur gerade vier Prozent (eine Kontrolle alle 553 Kilometer).

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 intensiverte Schwerverkehrskontrollen. Mit ihnen soll eine faire Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sichergestellt werden. Intensivierte Schwerverkehrskontrollen sorgen dafür, dass zwischen dem Schienen- und Strassengüterverkehr gleich lange Spiesse geschaffen werden. Dabei sollen die gesetzlichen Vorschriften für Fahrer, Fahrzeug und Ladung gemäss dem Grundsatz «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht» durchgesetzt werden.

Das erste Schwerverkehrskontrollzentrum ging im 2003 in Stans (NW) an der A2 in Betrieb. Es ist ein so genanntes Mini-Zentrum und wird mit «mobilen» Kräften betrieben. In Unterrealta (GR) an der A13 nördlich des San-Bernardino-Tunnels befindet sich seit November 2004 das zweite Mini-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 2014 hat die Anzahl der erfassten Stautunden um 4,6 Prozent zugenommen. Insgesamt wurden 21'509 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%). Im Jahr 2013 hatten die Stautunden bei 20'596 gelegen, 3,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Laut ASTRA stützt die Abflachung im Wachstum der Stautunden die Vermutung, dass das starke Wachstum der Jahre 2010 und 2011 teilweise auf die verbesserte Erfassung der Stauereignisse zurückzuführen ist.

Die mit Abstand wichtigste Ursache für die Staus auf Nationalstrassen waren im 2014 weiterhin Verkehrsüberlastungen. 85 Prozent (18'395 h; +7% gegenüber 2013) aller erfassten Stautunden auf Nationalstrassen waren die Folge von Verkehrsüberlastungen. Gegenüber dem Vorjahr markant (-32%) abgenommen haben erneut die Staus infolge von Baustellen.

Die Autobahnen stossen auf verschiedenen Abschnitten zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen: Problematisch ist die Stausituation vor allem auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur sowie auf den Abschnitten rund um den Gubrist- und den Baregg Tunnel, wo die Autobahn zu den Stosszeiten praktisch täglich (345 Tage mit Stau) überlastet sind. Allein beim Gubristtunnel beträgt die Zunahme von Staus mit Ursache Verkehrsüberlastung 6,3 Prozent (+288 h; Zahlen per 2013).

Stark betroffen waren auch der Abschnitt Bern–Kriegstetten (249 Tage mit Stau), die Umfahrung Lausanne (252 Tage mit Stau) und die Umfahrung Genf (270 Tage mit Stau). Am Südportal des Gotthard-Strassentunnels wurden 2013 an 179 Tagen Staus registriert, am Nordportal an 149 Tagen.

Im Rahmen der Studie «Neuberechnung der Stauzeitkosten» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) sind die Staukosten des Strassenverkehrs neu ermittelt worden. Für die Nationalstrassen oder Autobahnen weist die Studie Stauzeitkosten von 430 Millionen Franken für 2008 aus, 529 Millionen für 2009 und 793 Millionen Franken für 2010.

Gemäss einer von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, in Auftrag gegebenen Gutachtens steigt im Stau der Treibstoffverbrauch im Durchschnitt um 25 bis 30 Prozent an. Wie hoch der staubedingte Mehrverbrauch ist, hängt von der Staulänge und der mittleren Geschwindigkeit der Kolonne ab. Im schlimmsten Fall eines 45-prozentigen Mehrverbrauchs kann ein einziger Stau – auf sechs Kilometer Länge und zwei Spuren – die Treibstoffkosten um rund 2'400 Franken und den CO₂-Ausstoss um mehr als drei Tonnen erhöhen.

40

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 (PUN) auf rund 125 Kilometer – 2010 wurde der Abschnitt der A1 am Genfersee zwischen Morges und Ecublens als Pilotversuch für PUN in Betrieb genommen. Die Erfahrungen waren bisher positiv: Der Verkehrsfluss wurde verbessert und es kam zu weniger Staus bei freigegebenem Pannestreifen. Auch die Unfallrate konnte generell um 15 Prozent und lokal um bis zu 80 Prozent gesenkt werden. Zudem war der Schadstoffausstoss in unmittelbarer Strassennähe um rund 20 Prozent reduziert. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Morges – Ecublens wurden vom ASTRA weitere Strecken definiert, auf denen eine PUN installiert werden soll. Der erste Abschnitt, der nach dem Pilotversuch für PUN ausgerüstet wird, ist die A6 zwischen den Anschlüssen Bern-Wankdorf und Muri.
- Punktuelle Lastwagenüberholverbote – Im Berichtsjahr sind weitere lokale 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 worden sind. 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) – In den kommenden drei bis vier Jahren sollen die Autobahnstrecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung von bis anhin 170 Kilometer um 280 Kilometer auf neu total 450 Kilometer erhöht werden. Das bedeutet, dass auf rund einem Drittel des gesamten vier- und sechsspürigen Nationalstrassennetzes keine fixen Tempolimiten mehr gelten werden. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen reduzieren die elektronisch umschaltbaren Geschwindigkeitstafeln die Tempolimiten von den auf Autobahnen üblichen 120 Stundenkilometer (km/h) auf 100 oder 80 km/h. Von dieser Massnahme verspricht sich der Bund eine bessere Nutzung der Strassenkapazitäten.
- Umfassende Information der Verkehrsteilnehmenden über Staus und Umfahrungsempfehlungen sowie Bewirtschaftung von Autobahnanschlüssen.
- Zusätzliche Fahrspuren zur Engpassbeseitigung.

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

41

Der Bundesrat hat mit der zweiten Programmbotschaft vom 26. Februar 2014 zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz den eidgenössischen Räten beantragt, rund eine Milliarde Franken in dieses Vorhaben zu stecken. Zudem zeigte die Landesregierung auf, welche Erweiterungen mit dem von den im Infrastrukturfonds für die Engpassbeseitigung vorgesehenen total 5,5 Milliarden Franken verbleibenden Investitionsvolumen von gut drei Milliarden Fran-

ken finanziert werden sollen. Im Ergebnis legte der Bundesrat dar, dass trotz dieser Investitionen und Verbesserungen sich die Stauproblematik weiter verschärfen wird: Ohne zusätzliche Massnahmen werden bis ins Jahr 2030 über 400 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein. Deshalb stellte der Bundesrat die Überführung aller Erweiterungsprojekte in ein Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse in Aussicht, das er im Rahmen der Schaffung eines neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF; vgl. hiernach) vorschlägt.

Mit der zweiten Programmbotschaft zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz wird das erste gleichlautende Programm fortgesetzt und die Freigabe von 1'035 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds beantragt. Das nationale Parlament hatte im Jahr 2009 bereits 1,4 Milliarden Franken bewilligt, um die dringendsten Engpässe beseitigen zu können. Konkret sollen nunmehr drei weitere Projekte zur Engpassbeseitigung die entsprechenden finanziellen Mittel bekommen. Es handelt sich um die Projekte zwischen Genf Flughafen und Le Vengeron, zwischen Luterbach und Härkingen sowie zwischen Andelfingen und Winterthur. Zusätzliche 40 Millionen Franken sollen für weitere Massnahmen zur Engpassbeseitigung im Raum Crissier freigegeben werden.

Der Nationalrat bewilligte die Vorlage in der Juni-Session, der Ständerat in der Herbstsession.

Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind grosse Anstrengungen und bedeutsame zusätzliche finanzielle Mittel nötig. Durch das hohe Staurisiko auf den wichtigsten Strecken werden Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der Mobilität auf der Strasse massiv beeinträchtigt. Ohne rasches Gegensteuern droht der Verkehrskollaps. Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom 17. September 2010 beziffert sich der gesamte Finanzbedarf für den von den Kantonen angebehrten Ausbau des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 67 Milliarden Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung). Weder ist die Politik derzeit bereit, diese Jahressummen für den Ausbau der Nationalstrassen bereit zu stellen, noch bestehen die entsprechenden Projekte «auf dem Papier», die einer Umsetzung zugeführt werden könnten.

Die wichtigste Forderung ist deshalb, die Arbeiten zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz dringend zu beschleunigen. **strasseschweiz** fordert eine raschere Gangart und einen ehrgeizigen Zeitplan zur umfassenden Sanierung der neuralgischen Stellen im Nationalstrassennetz (vgl. dazu die Ausführungen zur Mitgliederversammlung vom 18. Juni 2014 – Resolution; hiervor).

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

Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) anlässlich der Vernehmlassung im Berichtsjahr auf grosses Interesse der Strassenverkehrsverbände gestossen (vgl. dazu das Kapitel Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF; hiernach).

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.

Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr: Die Tarife im öffentlichen Verkehr (öV) sind per 14. Dezember 2014 um durchschnittlich 2,3 Prozent erhöht worden. Halbtax-Abonnemente und Neun-Uhr-Karte zum Halbtax-Abo blieben auf dem bestehenden Preisniveau.

Die Konsumentenzeitschrift «Saldo» bemängelte aufgrund eigener Berechnungen, dass die Jahreskosten für ein Kleinauto mittlerweile nur noch wenig höher seien als jene für ein Generalabonnement (GA) erster Klasse. So würde sich der Kilometerpreis dieses GA auf 39 Rappen und jener des Kleinwagens auf 44 Rappen belaufen. Die von Volk und Ständen angenommene Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) dürfte laut «Saldo» dafür sorgen, dass sich die Preisdifferenz weiter verringert, da die FABI-Zusatzkosten teilweise auf die Bahnbenutzenden überwälzt würden.

Leistungsbilanz SBB: Der Bundesrat hat anlässlich der Beurteilung der SBB-Rechnung für das Jahr 2013 die Leistungsbilanz der SBB als unbefriedigend taxiert. Die Erwartungen seien nur teilweise erfüllt worden. Zur Sorge Anlass gebe insbesondere die finanzielle Entwicklung: Die verzinsliche Verschuldung sei auf das 19-Fache des Jahresergebnisses gestiegen; Ziel sollte eine Begrenzung der entsprechenden Verschuldung auf das 12-Fache sein. – Trotz Passagierrekord mussten die SBB für 2013 ein schlechtes Jahresergebnis und eine stark gestiegene Verschuldung ausweisen.

Netzünterhalt: Beim Netzünterhalt der SBB fallen 2014 bis 2016 Mehrkosten von jährlich rund 150 Millionen Franken an. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben sich auf eine Finanzierungslösung geeinigt: 2014 und 2015 tragen die SBB die Mehrkosten durch Kosteneinsparungen und Gewinnreduktionen selber. Für das Jahr 2016 sieht das BAV ergänzend zu den Massnahmen der SBB vor, Bundesrat und Parlament eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die laufende Leistungsvereinbarung zu unterbreiten und zwar im Umfang von maximal 100 bis 130 Millionen Franken, finanziert aus dem ab 2016 zur Verfügung stehenden Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Sachplan Verkehr: Der Bundesrat hat am 30. April 2014 den Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) ergänzt und angepasst. Konkret wurde damit die Langfristperspektive für die Bahn, wie sie der Bundesrat in seiner Botschaft zu FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) im Jahr 2012 dargestellt hatte, in den Konzeptteil des Sachplans überführt. Dabei geht es um den Stand und die Entwicklung des Verkehrssystems Schiene, die Grundsätze für die Raumplanung, die Verbesserung der Funktionalität des nationalen Bahnnetzes sowie um die räumliche Einordnung effektiver Vorhaben. Ferner wurden die Objektblätter mit den räumlich realen Angaben der sachplanrelevanten Vorhaben des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) der Eisenbahninfrastruktur ergänzt.

Sanierung gefährlicher Bahnübergänge: Der Auftrag zur Sanierung gefährlicher Bahnübergänge besteht bereits seit den 1990er-Jahren, und bis Ende 2014 dürfte es in der Schweiz eigentlich keine ungesicherten Bahnübergänge mehr geben. Während Jahren haben es die Bahnunternehmen allerdings versäumt, die entsprechenden Sanierungen konsequent anzugehen und voranzutreiben. Ende 2013 wurden gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) noch 1'200 Bahnübergänge als sanierungsbedürftig eingestuft. Angesichts dieser Tatsache verlängerte der Bundesrat seine Frist: Bahnunternehmen haben bis Ende 2014 zwar nicht alle ihre Übergänge zu sanieren; sie müssen den zuständigen Behörden aber zumindest ein vollständiges Gesuch um Aufhebung des Übergangs oder dessen Sanierung einreichen. Am ursprünglichen Ziel, sämtliche unbewachten Bahnübergänge in der Schweiz so rasch als möglich zu sanieren, soll nicht gerüttelt werden. Der Bundesrat setzte die entsprechend angepassten Vorschriften per 1. November 2014 in Kraft.

Per Ende 2014 entsprachen rund 4'200 der total 4'662 Bahnübergänge in der Schweiz – also rund 90 Prozent – den gesetzlichen Vorgaben. Die noch nicht gesetzeskonformen Bahnübergänge müssen von den Bahnen innerhalb eines Jahres nach Vorliegen einer rechtskräftigen Plangenehmigungsverfügung saniert werden.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)

Das NEAT-Projekt ist weitgehend auf Kurs. Am **Gotthard-Basistunnel** schritten die Arbeiten beim Einbau der Bahntechnik planmässig voran. Ende Oktober ist die letzte – sogenannte «goldene» – Bahnschwelle gegossen worden. Der längste Eisenbahntunnel der Welt ist seither auf seiner ganzen Länge von 57 Kilometern mit Dieselloks befahrbar. Im Herbst 2015 soll der Testbetrieb im gesamten Basistunnel beginnen. Die Eröffnung ist für den Juni 2016 vorgesehen.

Beim **Ceneri-Basistunnel** waren Ende Dezember 2014 von insgesamt 39,78 km rund 85 Prozent ausgebrochen. Das Bundesverwaltungsgericht hatte im März 2014 zwei Beschwerden gutgeheissen, die sich gegen den Zuschlag für die Erstellung der Bahntechnik beim Ceneri-Basistunnel richteten. Die Neat-Aufsichtsdelegation NAD der eidgenössischen Räte zeigte sich ob der gestiegenen Termin- und Kostenrisiken als Folge der Neuausschreibung dieser Arbeiten in «grösster Sorge».

Per 1. Juni 2014 trat das Gesetz, das den Bau und die Finanzierung des **Vier-Meter-Korridors auf der Eisenbahn-Basislinie** am Gotthard regelt, in Kraft. Für den Bau dieses Korridors hatte das Bundesparlament einen Kredit von knapp einer Milliarde Franken gutgeheissen. Das entsprechende Gesetz sieht vor, dass die Strecke Basel bis an die Grenze Italiens im Jahr 2020 mit Sattelaufliegern befahrbar ist. Dazu müssen rund 150 Tunnel angepasst werden. Die grösste Einzelmassnahme betrifft den Neubau eines Tunnels parallel zum bestehenden Bözbergtunnel. Ausserdem wird die Schweiz für Massnahmen auf der Luino-Strecke in Italien der italienischen Infrastrukturbetreiberin Rete Ferroviaria Italiana 120 Millionen Euro überweisen.

Kosten: Mit Beschluss vom 22. Oktober 2014 hat der Bundesrat den Neat-Verpflichtungskredit der Achse Gotthard um rund 532 Millionen Franken erhöht. Damit werden Teuerung und Mehrwertsteuer finanzierungsseitig abgedeckt. An den realen Baukosten ändert sich hingegen nichts: Diese betragen gemäss neuesten Erkenntnissen per Ende 2014 18,2 Milliarden Franken (Preisstand 1998 exklusive Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Damit muss voraussichtlich der vom Parlament bewilligte reale Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken, der seit 16. September 2008 in Kraft ist, nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Berücksichtigt man die Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen, belaufen sich die NEAT-Gesamtkosten auf rund 23 bis 23,5 Milliarden Franken. 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 83 Prozent.

45

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 1'090 Millionen Franken (Preisstand 2003) in das Eisenbahnnetz. Damit sollen die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt werden. Im Berichtsjahr konnte der Ausbau auf den beiden Korridoren Zürich-Winterthur und St. Margrethen-Sargans abgeschlossen werden.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist am 9. Februar 2014 mit einem Ja-Stimmenanteil von gut 62 Prozent und mit Ausnahme des Kantons Schwyz von allen Ständen klar gutgeheissen worden. Während insbesondere in den Kantonen Basel-Stadt, Genf, Tessin und Waadt die Zustimmung überaus deutlich ausfiel, war diese in den kleinen Agglomerations- und Landkantonen der Deutschschweiz eher knapp. Wesentlich für den zu beobachtenden Unterschied dürfte gewesen sein, dass diesseits der Saane zumindest in Ansätzen eine kontroverse Diskussion über weitere Querfinanzierungen von der Strasse hin zur Schiene sowie den mit FABI verknüpften forcierten künftigen Bahnausbau auszumachen war. Das Abstimmungsresultat zeigt auf, dass die Bahn in der Schweiz einen anhaltend grossen Bonus in der Bevölkerung geniesst.

In einer Medienverlautbarung hielt **strasseschweiz** fest, dass es aufgrund der im Abstimmungskampf allseits gemachten Versprechungen jetzt darum gehen müsse, für den Strassenausbau so rasch als möglich ein analoges Instrument zu schaffen, damit die zu lange vernachlässigte Strasseninfrastruktur schnell und unkompliziert den wachsenden Bedürfnissen angepasst werden kann. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel seien ausreichend vorhanden.

Grundversorgung in der Verfassung

Der Bundesrat hat am 15. Mai 2014 die Botschaft zur Eidgenössischen Volksinitiative «Pro Service public» zuhanden des Bundesparlaments verabschiedet. Weil die Landesregierung im Volksbegehren keinen Nutzen und die Gefahr von Schaden sieht, empfiehlt sie es zur Ablehnung. Die Initiative fordert, dass der Bund beziehungsweise die von ihm beauftragten Unternehmen in der Grundversorgung mit öffentlichen Diensten – Post, Swiscom, Schweizerische Bundesbahnen (SBB) – nicht nach Gewinn streben und unter anderem auch auf Quersubventionierungen verzichten.

Zwar hat der Ständerat die Volksinitiative «Pro Service public» in der Herbstsession einstimmig abgelehnt, dennoch soll die flächendeckende Grundversorgung gemäss dem Willen des «Stöckli» in der Bundesverfassung verankert werden. Formell nicht als Gegenvorschlag zur Initiative deklariert, sprach sich

die Kleine Kammer mit 20 zu 16 Stimmen bei drei Enthaltungen für die Einführung einer allgemeinen Verfassungsbestimmung über die Grundversorgung aus. Diese Vorlage geht zurück auf eine parlamentarische Initiative aus dem Jahr 2003 sowie eine Motion aus dem Jahr 2005. Obschon es stimme, dass sich die Grundversorgung heute auf einem hohen Niveau bewege, gelte es trotzdem, dies auch in Zukunft zu gewährleisten, argumentierten diverse Ständeräte vorab aus den Bergkantonen. Der Bundesrat stellte sich – vergebens – gegen das Anliegen, weil er der Meinung ist, dass es keinen praktischen Nutzen bewirke. Der Nationalrat hat die Vorlage noch nicht beraten.

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.

Der Bundesrat hat am 26. Februar 2014 den eidgenössischen Räten weitere 36 Agglomerationsprogramme der zweiten Generation ab dem Jahr 2015 mit einem Kostenvolumen von rund 1,7 Milliarden Franken zur Genehmigung vorgelegt. Damit verbleibt für die künftigen Agglomerationsprogramme (ab 2019) von den im Infrastrukturfonds vorgesehenen insgesamt sechs Milliarden Franken eine Reserve von rund 250 Millionen Franken. Das bedeutet, dass das Total von sechs Milliarden Franken bereits nach zehn statt – wie ursprünglich geplant – 20 Jahren praktisch komplett aufgebraucht ist. Nicht zuletzt deshalb will der Bundesrat den Infrastrukturfonds in den neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) überführen. Obwohl die in den Agglomerationsprogrammen bereits umgesetzten beziehungsweise vorgeschlagenen Projekte zu 30 bis 50 Prozent durch Strassengelder finanziert werden, kommt bloss ein Bruchteil der entsprechenden finanziellen Mittel auch tatsächlich dem motorisierten Individualverkehr zugute.

Der Nationalrat hat in der Sommersession seine Zustimmung zum Agglomerationsprogramm der zweiten Generation gegeben. Die Grosse Kammer nahm sogar zwei zusätzliche Projekte in das entsprechende Programm auf und erhöhte den Betrag für die Region Basel. Generelle Kritik äusserte lediglich die Schweizerische Volkspartei (SVP).

Der Ständerat ist im September dem Nationalrat gefolgt und hat den Kredit für die Fortsetzung des Programms betreffend den Agglomerationsverkehr freigegeben. Der gesperrte Restkredit beträgt nach der Parlamentsdebatte noch gut 230 Millionen Franken.

Am 12. Juni 2014 ist die neue Durchmesserlinie (DML) Zürich feierlich eingeweiht worden. Das Eisenbahngrossprojekt hat Kosten von mehr als zwei Milliarden Franken verursacht. Davon ist nahezu die Hälfte durch Strassengelder bestritten worden: rund 700 Millionen Franken via den Infrastrukturfonds und etwa 200 Millionen Franken über den FinöV-Fonds.

Am 10. Oktober 2014 ist in der Stadt Fribourg die Poya-Brücke offiziell eingeweiht worden. Die Brücke ist das Prunkstück eines Gesamtbauwerks, das eine Länge von total 2,8 Kilometer aufweist. Rund 850 Meter der neuen Verkehrsachse verlaufen über dem Boden; der Grossteil davon führt durch eine gedeckte Galerie und einen Tunnel samt unterirdischem Kreisel. Durch die neuen Strassenbauten soll Fribourg vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Baukosten beliefen sich insgesamt auf über 210 Millionen Franken, davon übernimmt der Bund via den Agglomerationsverkehrsteil im Infrastrukturfonds knapp 68 Millionen Franken.

Bundesrätin Doris Leuthard und ihr französischer Amtskollege Frédéric Cuvillier haben am 19. März 2014 in Paris das bilaterale Abkommen über die Bahnlinie zwischen dem Genfer Bahnhof Eaux-Vives und Annemasse unterzeichnet, welche Teil des Projekts CEVA ist. CEVA ist eines der wichtigsten Vorhaben in der Westschweiz, welche im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund mitfinanziert werden. Die Kosten der Arbeiten auf Schweizer Boden (ca. 1,6 Mrd. Franken) werden zu 55 Prozent vom Bund und zu 45 Prozent durch den Kanton Genf getragen. Die Arbeiten auf dem französischen Abschnitt werden – mit Ausnahme des mit Schweizer Bahnstrom versorgten Gleises im Bahnhof Annemasse – von Frankreich finanziert.

Die Stimmberechtigten des Kantons Genf haben am 28. September 2014 eine Volksinitiative der Schweizerischen Volkspartei (SVP) zugunsten einer Seequerung bei Genf mit rund 64 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Ausschlaggebend für den negativen Entscheid dürften die prognostizierten Kosten von 1,2 Milliarden Franken sowie ein anderes Projekt, das eine weiter vom Stadtzentrum entfernte Seequerung vorsieht, gewesen sein.

Während die Stimmberechtigten von Köniz und Ostermundigen ebenfalls am Wochenende des 28. September 2014 ein 500-Millionen-Tramprojekt mit 68 beziehungsweise 54 Prozent Nein-Stimmen an der Urne verworfen haben, wurde es in der Stadt Bern mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 61 Prozent angenommen. Mit diesem Ergebnis der beteiligten Gemeinden ist das Projekt definitiv vom Tisch.

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

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiestrategie 2050

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.

Nach einer animierten Debatte hat der Nationalrat in der Wintersession zwei Anträge betreffend Nichteintreten auf die Energiestrategie 2050 beziehungsweise zu deren Rückweisung an den Bundesrat abgelehnt – den ersten der Schweizerischen Volkspartei (SVP) mit 135 zu 55 Stimmen und den zweiten der Freisinnig-demokratischen Partei (FDP.Die Liberalen) mit 108 zu 81 Stimmen bei drei Enthaltungen. Somit standen die Gegner des ersten Massnahmenpakets besagter Energiestrategie letztlich auf verlorenem Posten. In der Folge nahm die Grosse Kammer die Detailberatung zur Energiestrategie 2050 auf.

Das für die zweite Etappe der Energiestrategie 2050 vorgesehene Lenkungssystem soll ab 2021 primär auf Energie- und Klimaabgaben basieren und in der Bundesverfassung verankert werden. Der Bundesrat hat vom Ergebnisbericht der Konsultation betreffend den Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem Kenntnis genommen und das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) sowie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, bis Anfang 2015 eine Vernehmlassungsvorlage zur Konkretisierung eines Lenkungssystems im Klima- und Energiebereich auszuarbeiten.

Als Grundlage für einen Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem soll ein neuer Verfassungsartikel als konzeptioneller Richtungsentscheid erarbeitet und in einem zweiten Schritt die Details des Lenkungssystems in der Energie- und in der Klimagesetzgebung geregelt werden. Bei den Treibstoffen werden zwei Varianten weiterverfolgt – eine ohne Treibstoffabgabe und eine mit Treibstoffabgabe, deren Höhe im Rahmen des bestehenden Spielraums festgelegt werden soll.

Energieverbrauch

Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist 2013 gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozent auf 896'000 Terajoule gestiegen. Hauptgrund dafür waren die kühlere Witterung sowie die positive Wirtschaftsentwicklung und das anhaltende Bevölkerungswachstum.

Während der Brennstoffverbrauch stark anwuchs (+8,4%), blieb der Treibstoffverbrauch insgesamt gegenüber dem Vorjahr konstant. Der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich jedoch ungebrochen fort: Der Absatz von Dieselöl erhöhte sich um 4,5 Prozent, hingegen war der Benzinverbrauch wie jedes Jahr seit 2001 rückläufig (-4,6%). Der Absatz von Flugtreibstoffen stieg um 0,8 Prozent. Der Verbrauch von Biotreibstoffen sank um nahezu 8 Prozent.

Im Jahr 2014 hat gemäss Angaben der Erdöl-Vereinigung (EV) der gesamte Absatz der Treibstoffe um 0,5 Prozent abgenommen; dies trotz einer Verbilligung von Benzin und Diesel um gut ein Fünftel innert Halbjahresfrist. Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort (-3,9% im Vergleich zu 2013). Beim Dieselöl betrug der Absatzzuwachs 2,9 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 0,14 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 2,3 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Absatz von Dieselöl mit durchschnittlich 7,6 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 Treibstoffverbrauch der im Jahr 2013 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW) hat 6,24 Liter Benzinäquivalent (LBÄ) pro 100 Kilometer (km) betragen. Gegenüber 2012 (6,47 LBÄ/100 km) entspricht dies einer Abnahme um 3,4 Prozent.

Leicht abgenommen hat 2013 das durchschnittliche Leergewicht der neuen PW: Es betrug 1'490 Kilogramm, was gegenüber 2012 (1'510 kg) eine Reduktion um 1,2 Prozent bedeutet. Der Verbrauch pro 1'000 Kilogramm Fahrzeuggewicht ist um 2,3 Prozent zurückgegangen und belief sich 2013 auf 4,18 LBÄ/100 km.

Abgenommen, wenn auch nur geringfügig (minus 2 cm³), hat im Jahr 2013 auch der mittlere Hubraum der Neuwagen; er lag bei 1'803 Kubikzentimeter (cm³). Nachdem 2009 erstmals seit 1996 der Anteil neuer Autos mit Dieselmotor gesunken war, steigt er seit 2010 wieder an und belief sich 2013 auf 37,4 Prozent (2012: 37,1 Prozent). Die neu in Verkehr gebrachten Diesel-PW verbrauchten 2013 im Durchschnitt 5,66 l/100 km (2012: 5,83 l/100 km); das sind 0,56 l oder rund neun Prozent weniger als der mittlere Verbrauch der neuen PW mit Benzinmotor. Erstmals wurden die Parallel- und Privatimporte, die heute rund acht Prozent aller Neuwagen ausmachen, in die Auswertung miteinbezogen.

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.

Der Bundesrat hat am 24. Juni 2014 eine Revision der Energieverordnung (EnV) genehmigt. Seit dem 1. November 2014 müssen neue Personenwagen in der Schweiz serienmässig mit einem **Reifendruckkontrollsystem** ausgerüstet sein. Mit diesen Überwachungssystemen wird automatisch der Reifendruck kontrolliert, der für die Verkehrssicherheit, das Fahrverhalten und den Verbrauch entscheidend ist.

Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge: Das UVEK hat die Energieeffizienzkategorien der Energieetikette für neue Personenwagen turnusgemäss verschärft und per 1. August mit einer Übergangsfrist bis 31. Dezember dem neuesten Stand der Technik angepasst, da sonst der Anteil an Fahrzeugen in der besten Effizienzkategorie A ständig zunehmen würde. Durch verbesserte Motoren sind der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Neuwagen stetig gesunken.

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 unzweckmässig, 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.

Mit 34 zu drei Stimmen bei fünf Enthaltungen hat der Ständerat in der Juni-Session 2014 die Eidgenössische Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer» zur Ablehnung empfohlen. Im Nationalrat erfolgte die Ablehnung in der Herbstsession mit einem Stimmenverhältnis von 160 zu 27. Auf einen von der Grünen Partei (GPS) eingebrachten direkten Gegenvorschlag verzichtete die Grosse Kammer mit 110 zu 79 Stimmen ebenfalls. Dieser Gegenvorschlag hätte vorgesehen, in der Bundesverfassung eine rechtliche Grundlage zu schaffen, um eine Lenkungsabgabe auf nicht erneuerbarer Energie einführen zu können.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Die Luft in der Schweiz ist auch im Jahr 2014 besser geworden. Zu diesem Ergebnis gelangten die neuesten Messresultate des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL), die das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) im Berichtsjahr herausgegeben haben. Die Belastung durch Feinstaub (PM10), Stickstoff- und Schwefeldioxid (SO₂) nahm an den meisten Orten ab. Allerdings wurden auch 2014 die Grenzwerte öfters überschritten. Namentlich betraf dies die Emissionen von Ozon (O₃), PM10 und Stickstoffdioxid (NO₂).

Sieben Jahre nach dem letzten Feinstaubbericht hat die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) die Lage betreffend die Feinstaubbelastung in der Schweiz und deren Auswirkungen auf die Gesundheit erneut untersucht beziehungsweise bewertet. Die EKL anerkennt in ihrem Statusbericht «Feinstaub in der Schweiz 2013» die eindrucklichen Fortschritte, welche hierzulande hinsichtlich der Verminderung der Feinstaubbelastung in den vergangenen Jahren erzielt worden sind.

Mit den vorgesehenen Euro-Normen für Fahrzeuge werde der Ausstoss von Russ, Feinstaub und dessen Vorläufergasen nochmals wesentlich abnehmen. Trotzdem empfiehlt die EKL, zusätzlich zu den bestehenden PM10-Grenzwerten einen Immissionsgrenzwert für PM2.5 einzuführen. Dieser neue Grenzwert für die kleineren Feinstaubpartikel soll in der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verankert werden und bedeute keine Änderung, sondern eine Verstärkung der heutigen Luftreinhalte-Strategie.

Im Gegensatz zu anderen Ländern würden die PM2.5-Feinstäube in der Schweiz bisher nicht separat geregelt. Studien im In- und Ausland hätten indes gezeigt, dass selbst relativ tiefe und unterhalb der gültigen Grenzwerte liegende Feinstaubkonzentrationen Krankheiten und Todesfälle verursachten.

Klimaveränderung

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) der Vereinten Nationen (UNO) hat Anfang November 2014 die Synthese seiner jüngsten Erkenntnisse zur globalen Erwärmung präsentiert. Es handelt sich dabei um eine stark kondensierte Darstellung des zuvor veröffentlichten dreiteiligen Klimaberichts.

Laut diesem Synthesebericht werden gefährliche Klimafolgen bei einer Erwärmung um mehr als zwei Grad Celsius über dem Temperaturniveau, das zwischen 1850 und 1900 herrschte, erwartet. Um eine gute Chance zu bewahren, unter dem Zwei-Grad-Ziel zu bleiben, und das bei handhabbaren Kosten, müssten die Treibhausgasemissionen zwischen 2010 und 2050 um 40 bis 70 Prozent sinken, hielt Rajendra Pachauri, Vorsitzender des UNO-Klimarats, fest.

Gegenwärtig bewegt sich die Welt allerdings auf einem komplett anderen Pfad: Die CO₂-Emissionen befinden sich auf einem Rekordniveau. Da die Treibhausgasemissionen so bald wohl nicht zurückgehen werden, lässt es sich kaum umgehen, dass sich die Menschheit auch dem Klimawandel anpasst. Der Synthe-

sebericht macht indes klar, dass – langfristig betrachtet – auf eine drastische Verringerung der Treibhausgasemissionen nicht verzichtet werden sollte.

Die Schweiz hat Anfang Februar 2014 ihren sechsten nationalen Bericht zuhanden der UNO-Klimakonvention eingereicht. Dieser Bericht fasst die inländische Klimapolitik bis ins Jahr 2020 zusammen und gibt unter anderem Aufschluss über die Entwicklung der Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2011. Seit ihrem letzten Bericht aus dem Jahr 2009 stiess die Schweiz jedes Jahr zwischen 50 und 54 Millionen CO₂-Äquivalente aus. Dies entsprach zwischen 6,3 und 6,9 Tonnen CO₂ pro Kopf. 2011 lagen die Emissionen 5,6 Prozent tiefer als 1990.

Die Schweiz hatte sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen zwischen 2008 und 2012 um acht Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern. Der Grossteil der Reduktionsmassnahmen – namentlich die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, das Gebäudeprogramm und die CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen – erfolgte im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) konnte diese Verpflichtung eingehalten werden. Das Ziel ist sogar leicht übererfüllt worden; dieser «Überschuss» kann nun an eine weitere Periode unter dem Kyoto-Protokoll, zu der sich die Schweiz für den Zeitraum 2013–2020 bekannt hat, angerechnet werden.

Allerdings wäre das Kyoto-Ziel (2008–2012) deutlich verfehlt worden, wenn keine Emissionszertifikate im Ausland zur Anrechnung an die inländische Klimabilanz hätten gekauft werden können. Diese Zertifikate, die von der Stiftung Klimarappen besorgt wurden, trugen rund ein Drittel zur Erreichung des schweizerischen Klimaziels bei.

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.

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.

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.

Der Bundesrat will, dass die Schweiz ihre Anstrengungen zur Treibhausgasreduktion im Rahmen der zweiten Verpflichtungsperiode (2013–2020) unter dem Kyoto-Protokoll weiterführt. Bis ins Jahr 2020 sollen die Emissionen gegenüber 1990 um 20 Prozent gesenkt werden. Dieses Ziel steht laut Bundesrat im Einklang mit dem revidierten CO₂-Gesetz. Die Landesregierung hat die entsprechende Botschaft zur Ratifizierung der Verpflichtung der Schweiz für den Zeitraum 2013 bis 2020 am 16. April 2014 an die eidgenössischen Räte verabschiedet. Der Ständerat hat diese sogenannten «Änderungen von Doha» am 25. November 2014 als Erstrat genehmigt.

An der Klimakonferenz der Vereinten Nationen (UNO) in der peruanischen Hauptstadt Lima haben Mitte Dezember 2014 über 190 Staaten eine Grundlage verabschiedet, die im Dezember 2015 in Paris in ein für alle Staaten verbindliches Klimaschutzabkommen, das im Jahr 2020 in Kraft treten wird, münden soll. In den kommenden Monaten müssen alle Staaten auf klare, transparente und nachvollziehbare Weise bekanntgeben, was sie in Zukunft gegen den Klimawandel zu tun gedenken. Dabei haben sie auch aufzuzeigen, welchen Beitrag sie an das Erreichen des vor ein paar Jahren vereinbarten Zwei-Grad-Ziels leisten.

Reduktion der CO₂-Emissionen

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

Ende Mai 2014 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der innert Jahresfrist registrierten Neuwagen bei 144 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Im Jahr 2013 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei 145 Gramm CO₂ pro Kilometer (2012: 151 g/km). Weil mit diesem Ergebnis die CO₂-Emissionsziele für neue PW nicht erreicht worden sind, wurden Sanktionen im Umfang von gut fünf Millionen Franken fällig. Davon entfielen rund 2,4 Millionen Franken oder 46 Prozent auf Klein- und Privatimporteure. Abzüglich der Vollzugskosten von gegen 1,9 Millionen Franken, betrug der Nettoertrag rund 3,2 Millionen Franken. Dieser Ertrag wurde dem Infrastrukturfonds zugewiesen.

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

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

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

Im Rahmen der Energiestrategie 2050 soll auch in der Schweiz der Absenkungspfad für den Ausstoss von CO₂ bei Neuwagen weiter verschärft werden. Der Nationalrat ist in der Dezembersession dem Bundesrat gefolgt und hat die Zielwerte für CO₂-Emissionen bei Neuwagen den EU-Zielen angepasst und neu auf durchschnittlich 95 Gramm CO₂ pro Kilometer festgesetzt. Die Absenkung wird schrittweise erfolgen.

Autoimporteure, welche die Zielwerte nicht erreichen, müssen mit Sanktionen rechnen. Aus diesem Grund sowie vor allem aufgrund des wegen schweizerischen Eigenheiten höheren CO₂-Ausstosses forderte die Automobilbranche zusammen mit **strassschweiz**, dass die Schweiz nicht für sich allein die Zielwerte zu erreichen hat, sondern die CO₂-Emissionen der hierzulande verkauften Neuwagen in die entsprechenden EU-Berechnungen miteinbezogen werden können. Dieses Begehren lehnte die Grosse Kammer allerdings ab. Somit wird die bei den CO₂-Emissionen notwendige Korrektur massiv stärker ausfallen als jene in der EU: namentlich minus fast 35 anstelle von minus gut 25 Prozent.

CO₂-Statistik

Jahr	Total (in Mio. t. CO ₂)		Brennstoffe (in Mio. t. CO ₂) (witterungs- bereinigt)		Treibstoffe (in Mio. t. CO ₂)	
	index.	index.	index.	index.	index.	index.
1990	39,10	100,0	23,28	100,0	15,45	100,0
1995	37,77	96,6	22,66	97,4	15,11	97,8
2000	39,24	100,4	22,40	96,2	16,84	109,0
2005	38,90	99,5	22,01	94,6	16,89	109,3
2010	37,48	95,9	20,03	86,1	17,45	113,0
2012	36,54	93,5	19,11	82,1	17,43	112,8
2013	36,16	92,5	18,79	80,7	17,37	112,4

(Quelle: BAFU)

Obwohl die Verkehrsleistung nach wie vor zunimmt, haben sich die CO₂-Emissionen aus dem Verbrauch fossiler Treibstoffe gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) nach dem Jahr 2008 stabilisiert oder sind – wie 2013 (minus 0,4%) – sogar leicht zurückgegangen. Verglichen mit 1990 lagen die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen im Jahr 2013 um 12,4 Prozent höher bei knapp 17,4 Millionen Tonnen.

Lärmbekämpfung

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat aus Anlass des internationalen Tags gegen Lärm am 29. April 2014 im Rahmen des so genannten nationalen Lärm-Monitoring aktuelle Zahlen zur Lärmbelastung durch den Strassenverkehr publiziert. Demnach fühlen sich gegen 35 Prozent der in Kerngemeinden lebenden Personen sowohl tagsüber als auch nachts durch den Strassenverkehrslärm gestört. In den Agglomerationen sind es rund 15 und im ländlichen Raum sieben bis zehn Prozent. Um eine geringere Belastung durch den Strassenverkehr zu erreichen, will das BAFU den Lärm direkt an der Quelle bekämpfen. So sollen Massnahmen wie Temporeduktionen und niedertouriges Fahren sowie lärmarme Strassenbeläge und Reifen für einen tieferen Lärmpegel sorgen.

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.

Seit dem 1. September 2014 gilt für Personenwagen die neue Abgasnorm Euro6. Sie schreibt deutlich tiefere Schadstofflimiten für neue Dieselaautos vor. Insbesondere die Emissionen von Stickoxid, welches für die Bildung von Ozon und Smog verantwortlich ist, werden markant gesenkt. Neu gilt hier die Obergrenze von 80 statt wie bisher 180 Milligramm pro Kilometer.

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 Ständerat hat das Volksbegehren in der Dezembersession mit 28 zu elf Stimmen bei vier Enthaltungen zur Ablehnung empfohlen. Entgegen dem Willen seiner vorberatenden Kommission ist er auf die Revision des Umweltschutzgesetzes eingetreten, die der Bundesrat als indirekten Gegenvorschlag zur Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» konzipiert hatte. Mit 26 zu 16 Stimmen bei zwei Enthaltungen hiess das «Stöckli» diesen indirekten Gegenvorschlag gut.

Dieser Gegenvorschlag kommt dem Volksbegehren zumindest in seinen Grundzügen nahe und sieht vor, die Schonung der natürlichen Ressourcen neu im Umweltschutzgesetz zu verankern. Wann immer möglich soll die Wirtschaft allerdings freiwillige Massnahmen ergreifen. Zudem können Bund und Kantone Branchenvereinbarungen fördern oder mit einzelnen Unternehmen Zielvereinbarungen abschliessen. Erst wenn diese Massnahmen nicht zielführend sind, sollen Vorschriften zum Zuge kommen.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Die weltweite Produktion von Personenwagen legte im Berichtsjahr nochmals zu. Nach den vorläufigen Zahlen des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) erhöhte sich die PW-Fertigung (inkl. Light Trucks in Amerika) um knapp vier Prozent auf 77,3 Millionen Fahrzeuge. Wichtigster PW-Produktionsstandort war China, wo 2014 mit 18,6 Millionen Fahrzeugen 24 Prozent der Weltproduktion gefertigt wurden. Ebenfalls weiter zugelegt hat die Produktion in der NAFTA-Region. Im Berichtsjahr bauten die Automobilhersteller wie im Vorjahr rund fünf Prozent mehr Light-Vehicles in Nordamerika (16,9 Mio. Einheiten).

2014 lagen die PW-Neuzulassungen in Westeuropa (EU-15) mit 12,1 Millionen Einheiten knapp 5 Prozent über dem Vorjahresniveau, nachdem der Markt in den vorangegangenen vier Jahren rückläufig war. Deutschland war mit 5,6 Millionen Einheiten weiterhin der wichtigste PW-Produktionsstandort in dieser Region. An zweiter Stelle folgt Spanien mit 1,9 Millionen Einheiten, dann Frankreich und Grossbritannien mit je 1,5 Millionen PW.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

Die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge war im Jahr 2014 wie im Vorjahr rückläufig (minus 1,3 Prozent). Insgesamt wurden im Berichtsjahr 396'588 Motorfahrzeuge neu zugelassen, davon 304'083 Personenwagen.

Vergleicht man die Neuzulassungen 2014 mit jenen des Vorjahrs, so ist nur in der mit Abstand grössten Fahrzeuggruppe der Personenwagen eine Abnahme zu verzeichnen. Hier belief sich der Rückgang auf 2 Prozent (304'083 Neuzulassungen). Faktisch stagniert haben die Neuzulassungen bei der relativ grossen Gruppe der Motorräder (+0,4%; 47'521 Neuzulassungen), während bei den Sachtransportfahrzeugen (+2,36%; 33'405 Neuzulassungen) ein Wachstum festzustellen ist. Letztere setzen sich zusammen aus den Lieferwagen, den Lastwagen und den Sattelschleppern.

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

Ein Schweizer Phänomen sind die Fahrzeuge mit Allradantrieb. Deren Anteil an allen neu zugelassenen Personenwagen betrug 2014 stolze 38 Prozent (117'039 PW; +5%).

Mit einem Wachstum von 5,8 Prozent (9'882 PW) lagen auch Neuwagen mit Alternativantrieb (Hybrid-, Elektro-, Gas- und E85-Fahrzeuge) deutlich über dem Gesamtmarkt. Ihr Marktanteil von drei Prozent verharrte jedoch weiterhin auf tiefem Niveau. Ihre Marktsättigung scheinen die Dieselfahrzeuge erreicht zu haben: Der Verkauf von Neuwagen mit Dieselantrieb sank zum zweiten Mal in Folge im Vorjahresvergleich um zwei Prozent (113'304 PW). Aufgrund des rückläufigen Gesamtmarktes stieg ihr Marktanteil trotzdem leicht auf 37,3 Prozent an.

Bei den Neuwagen verharrt der Anteil der kleinen PW bis 1399 Kubikzentimeter (96'518 Fzge) mit 32 Prozent auf dem hohen Stand des Vorjahrs. Hingegen sind die Verkaufszahlen bei der Kategorie über 2500 Kubikzentimeter gegenüber dem Vorjahr um 5 Prozent angestiegen (30'635 Fzge); deren Anteil bei den Neuwagenverkäufen betrug 10 Prozent.

(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 301'942 und damit 5'943 Autos weniger verkaufen als im Jahr 2013 (307'885), was einem leichten Rückgang von 1,9 Prozent gleichkam. Etwa acht Prozent aller Neuimmatrikulationen liefen am offiziellen Handel vorbei.

2014 wurden 28'641 neue Lieferwagen in Verkehr gesetzt. Das waren 223 Einheiten oder 0,8 Prozent weniger als 2013. Bei den schweren Nutzfahrzeugen stiegen die Neuzulassungen um 790 Fahrzeuge oder 23,5 Prozent von 3'357 im Jahr 2013 auf 4'147 Fahrzeuge im Berichtsjahr. Um 1,2 Prozent von 3'630 auf 3'674 erhöhte sich die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personentransportfahrzeuge. Bei zwei Drittel dieser Fahrzeuge handelte es sich um Wohnmobile. Hier gab es 2014 mit 2'699 Campern (2013: 2'641) sogar eine Zunahme.

Der Gebrauchtwagenmarkt war gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Wie die von EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergaben, wechselten insgesamt 839'212 Gebrauchtwagen den Besitzer (-1,5% gegenüber 2013). Dies waren 2,8-mal mehr Fahrzeuge, als Neuwagen immatrikuliert worden sind. Aufgefallen ist, dass Occasionen aller Fahrzeugsegmente stark gesucht waren, weshalb die durchschnittliche Standzeit auf 94 Tage fiel (2013: 99 Tage; -5%).

Wie im Vorjahr haben auch 2014 wiederum rund 66'100 Personen die Schweizer Motorradmesse Swiss-Moto besucht, die am 23. 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 6. bis 16. März hat in Genf der 84. Internationale Automobilsalon mit 250 Ausstellern stattgefunden. Präsentiert wurden auf 110'000 Quadratmeter Bruttoausstellungsfläche in den Hallen der Palexpo Genf über 130 neue Fahrzeugmodelle. Der Autosalon wurde von 670'000 Personen besucht. Verglichen mit 2013 entsprach dies einer Abnahme um knapp drei Prozent.

Wettbewerbsrecht in der Automobilbranche

59

Die Wettbewerbskommission (WEKO) hat im Juli eine Untersuchung gegen verschiedene auf dem Markt für Leasing und Finanzierung von Motorfahrzeugen tätige Unternehmen eröffnet. Gemäss der WEKO bestehen Anzeichen dafür, dass regelmässig Informationen insbesondere betreffend Leasingraten ausgetauscht wurden. Bei den unter Verdacht stehenden Unternehmen seien Hausdurchsuchungen durchgeführt worden.

Im Dezember hat die WEKO entschieden, die seit zehn Jahren bestehende Kraftfahrzeug-Bekanntmachung auch in Zukunft weiterzuführen. Diese KFZ-Bekanntmachung regelt die Wettbewerbssituation im Schweizer Automarkt. Empirische Studien sowie die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass diese Regelung den Wettbewerb im Schweizer Autogewerbe nachhaltig fördert.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte in der Schweiz rund 9,7 Millionen Tonnen, 11,2 Prozent weniger als 2013. Die Abnahme war in erster Linie auf die um 30 Prozent gesunkenen Heizölverkäufe zurückzuführen. Diese Angaben stammen von der Erdöl-Vereinigung (EV).

Vom Gesamtabsatz entfiel mit sieben Millionen Tonnen (72%) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 0,5 Prozent weniger Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2013. Der absolute Treibstoffabsatz im Strassenverkehr lag 0,6 Prozent unter dem Vorjahreswert – und dies trotz eines um 1,6 Prozent höheren Motorfahrzeugbestands, was Ausdruck der weiter gestiegenen Treibstoffeffizienz ist. (Über die Entwicklung des Mineralölabsatzes in der Schweiz orientiert Tabelle 12 A im Anhang.)

Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort; es wurde mit 2,7 Millionen Tonnen (–3,9% im Vergleich zum Vorjahr) erstmals weniger Benzin als Dieselöl abgesetzt. Der Hauptgrund für diese Entwicklung liegt in der kontinuierlich verbesserten Treibstoffeffizienz neuer Motoren und der Tendenz hin zum Kauf weniger leistungsstarker Personenwagen.

Der Absatz von Dieselöl, das vor allem im Bau- und Transportgewerbe verwendet wird, ist weiter gewachsen (2,7 Mio. t; +2,9%), allerdings weniger stark als in der Vorjahrsperiode. Hauptgründe waren die stabile Binnenkonjunktur, aber auch die zunehmende Zahl von Dieselpersonenwagen. Mittlerweile ist rund ein Viertel des Personenwagenbestands dieselbetrieben.

Am Ende des Berichtsjahrs wurden in der Schweiz 3'480 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt. Das sind 67 Stationen weniger als vor Jahresfrist (–1,9%). Über das grösste Tankstellennetz verfügten weiterhin die AVIA-Unternehmen mit 609 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figurierte Agrola (437), vor BP (362), Ruedi Rüssel (350) und Migrol (311).

Insgesamt 1'297 Tankstellenshops boten ihren Kunden die Möglichkeit an, kleinere Einkäufe mit dem Tanken zu verbinden. Der Trend der Vorjahre zu Shops mit einer Verkaufsfläche von mehr als 50 Quadratmeter (–4 Einheiten) wurde unterbrochen. Ebenfalls bei Tankstellenshops mit einer Verkaufsfläche von weniger als 50 Quadratmeter war ein Rückgang zu verzeichnen (–27 Einheiten). Rund 72 Prozent des gesamten Treibstoffabsatzes wurden an Tankstellen mit Shop generiert, was deren grosse Bedeutung als Wettbewerbsfaktor illustriert. Es zeigte sich zudem, dass an Standorten mit einer grösseren Shopfläche im Mittel wesentlich mehr Treibstoff getankt wird als an solchen mit einem kleinen Shop.

Im Berichtsjahr konnten die Kunden an 3'447 Tankstellen nebst Benzin auch Dieselöl tanken. Pro Tankstelle wurden im Durchschnitt rund 1,44 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 3,3 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,64 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen – beide Werte waren gegenüber 2013 leicht rückläufig.

Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien

Das Angebot an Elektroautos steigt laufend an. Ebenso wächst das Netz öffentlich zugänglicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge schnell: Aktuell sind in der Schweiz bereits 1000 dieser Stromtankstellen installiert und seit Neustem in der ersten nationalen Datenbank – der LEMnet.org-Datenbank – erfasst. Mehr als 70 Stationen sind mit Gleichstrom für die Schnellladung der Fahrzeugbatterien ausgestattet. Damit ist die Schweiz weltweit eines der Länder mit der höchsten Stromtankstellen-Dichte. Dank der Initiative mehrerer Firmen wächst das Netz der Schnellladestationen rasch weiter. Schnellladestationen laden die Batterie eines Elektroautos innerhalb von 15 bis 30 Minuten auf eine Kapazität von rund 80 Prozent auf.

Schliesslich wurden im Jahr 2014 in der Schweiz rund 3,2 Millionen Kilogramm Biogas als Treibstoff über Gastankstellen an Endkunden verkauft. Biogas als Fahrzeugtreibstoff wird aus Abfällen und Produktionsrückständen aus der Produktion oder Verarbeitung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen hergestellt. Dieses wird in das schweizerische Erdgasnetz eingespeist oder zu Treibstoffqualität aufbereitet und direkt an Biogastankstellen abgegeben. Der entsprechende Biogasanteil am gesamten Gastreibstoffabsatz (14,5 Mio. kg Erdgas und Biogas) betrug 2014 rund 22 Prozent und wurde vollumfänglich in der Schweiz hergestellt.

Steuererleichterungen für Biotreibstoffe werden künftig nach strengeren Kriterien gewährt. Wer zum Beispiel Biodiesel herstellt, muss nachweisen, dass der Anbau der Rohstoffpflanzen keine negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt hat. Damit wollen die eidgenössischen Räte vor allem verhindern, dass die Kultivierung von Zuckerrüben, Mais oder Soja für die Treibstoffproduktion den Anbau von Nahrungsmitteln konkurrenziert beziehungsweise verdrängt. Die Eidgenössischen Räte haben in der Frühjahrssession die Änderungen des Mineralölsteuergesetzes, die schärfere Bestimmungen zu Steuererleichterungen für Agrotreibstoffe enthalten, genehmigt.

Strassentransport

61

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. Die

eidgenössischen Räte haben diese Änderungen im Strassentransportunternehmensrecht in der Herbstsession verabschiedet.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Gemäss dem Barometer der Welttourismusorganisation (UNWTO) sind die internationalen Ankünfte weltweit auf 1,38 Milliarden angestiegen; 51 Millionen mehr als 2013. Die Zunahme von 4,7 Prozent bedeutet zum fünften Mal in Folge ein überdurchschnittliches Wachstum seit der Wirtschaftskrise im Jahr 2009.

Nach Regionen betrachtet konnten Amerika (+7%) und Asien/Pazifikraum (+5%) das stärkste Wachstum verbuchen, während Europa (+4%), der Nahe Osten (+4%) und Afrika (+2%) eine eher mässige Zunahme verzeichneten. Auf subregionaler Ebene steht Nordamerika an der Spitze (+8%), gefolgt von Nordostasien, Südasien, Südeuropa, dem Mittelmeerraum, Nordeuropa und der Karibik, deren Werte je sieben Prozent erreichte.

Europa (+4%) ist mit über der Hälfte der internationalen Touristen die meist-besuchte Region der Welt. 2014 stiegen die Ankünfte um 22 Millionen auf gesamthaft 588 Millionen an. Mit diesem Ergebnis trägt der Tourismus wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung in Europa bei. Nord- und Südeuropa sowie der Mittelmeerraum verbuchten einen Anstieg von je sieben Prozent, während Westeuropa eher mässige Zahlen erreichte (+2%). In Mittel- und Osteuropa (0%) stagnierten die Werte nach drei Jahren starken Wachstums.

Tourismus in der Schweiz

Gemäss den definitiven Ergebnissen des BFS verzeichnete die Hotellerie in der Schweiz im Berichtsjahr insgesamt 35,9 Millionen Logiernächte. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2013 einer Zunahme um 0,9 Prozent (+310'000 Logiernächte). Die Nachfrage der einheimischen Gäste erreichte erstmals seit Anfang der 1990er-Jahre die Schwelle von 16,0 Millionen Logiernächten (+137'000 Einheiten; +0,9%). Die Besucherinnen und Besucher aus dem Ausland verzeichneten 19,9 Millionen Logiernächte und damit eine Zunahme um 0,9 Prozent (+173'000 Einheiten).

Bei den ausländischen Gästen legte die Nachfrage aus dem asiatischen Kontinent gegenüber dem Vorjahr stark zu, und zwar um 361'000 Logiernächte (+9,9%). Dieses Ergebnis stellt für die Besucherinnen und Besucher aus Asien einen neuen Rekordwert dar. Die Golfstaaten verbuchten 148'000 zusätzliche Logiernächte (+23,7%) und wiesen damit das stärkste absolute Wachstum aller Herkunftsländer auf. Auch China (ohne Hongkong) verzeichnete einen Anstieg um 140'000 Logiernächte (+15,6%) und überschritt damit erstmals die Schwelle von einer Million Logiernächten. Es folgt die Republik Korea mit einer Zunahme von 75'000 Logiernächten (+40,0%). Demgegenüber verbuchte Japan einen Rückgang um 52'000 Einheiten (-10,5%).

Die Nachfrage aus dem amerikanischen Kontinent erhöhte sich um 72'000 Logiernächte (+3,2%). Bei den Ländern dieses Kontinents verbuchten die Vereinigten Staaten 59'000 zusätzliche Logiernächte (+3,7%).

Nach einem Wiederanstieg der Logiernächte im Jahr 2013 wurde bei den Gästen aus dem europäischen Kontinent (ohne Schweiz) im Jahr 2014 erneut eine Abnahme verzeichnet (–254'000 Einheiten; –1,9%). Deutschland generierte den stärksten absoluten Rückgang aller Herkunftsländer (–179'000 Logiernächte; –3,9%). In den letzten sechs Jahren war die Nachfrage der deutschen Gäste stets rückläufig. Im Jahr 2014 ging die Nachfrage von Besucherinnen und Besuchern aus Russland erstmals seit 2009 wieder zurück (–46'000 Einheiten; –7,9%). Dieser Rückgang lässt sich teilweise mit der Entwertung des Rubels gegenüber dem Schweizer Franken erklären. Es folgen die Niederlande (–28'000 Logiernächte; –4,0%), Belgien (–18'000; –2,8%) und Frankreich (–12'000; –0,9%). Zugelegt haben hingegen Italien (+33'000 Logiernächte; +3,4%) und das Vereinigte Königreich (+27'000; +1,7%). Der afrikanische Kontinent verzeichnete 12'000 Logiernächte weniger (–4,2%), während Ozeanien um 6300 Einheiten zulegen (+2,1%).

Acht der dreizehn Tourismusregionen wiesen 2014 gegenüber 2013 eine Logiernächtezunahme auf. Das grösste absolute Logiernächtewachstum ging auf das Konto der Region Zürich mit 130'000 zusätzlichen Logiernächten (+2,4%). Es folgen die Region Luzern-Vierwaldstättersee und die Region Basel mit einem Plus von 119'000 (+3,5%) beziehungsweise 78'000 Logiernächten (+5,2%). Genf verbuchte 56'000 zusätzliche Logiernächte (+1,9%). Das Wallis blieb stabil (–370 Einheiten). Demgegenüber musste Graubünden mit einem Minus von 109'000 Logiernächten (–2,1%) den deutlichsten absoluten Rückgang hinnehmen. Es folgt das Tessin mit einem Rückgang von 92'000 Logiernächten (–3,8%).

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Im Jahr 2013 unternahm jede in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 3,0 Reisen mit Übernachtungen und 10,5 Tagesreisen. 61 Prozent der Reisen mit Übernachtungen führten ins Ausland, während die Tagesreisen grossmehrheitlich in der Schweiz erfolgten (89%).

87,5 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren unternahmen 2013 mindestens eine Reise mit auswärtiger Übernachtung. Insgesamt wurden 22,2 Millionen solcher Reisen registriert.

Während Frauen und Männer ungefähr gleich oft verreisten, zeigt der Vergleich zwischen den verschiedenen Sprachregionen und Altersgruppen Unterschiede im Reiseverhalten. Personen aus der italienischen Schweiz unternahmen weniger Reisen (2,0 Reisen pro Person) als jene aus der Deutsch- oder der Westschweiz (je 3,1). Personen zwischen 6 und 14 Jahren sowie jene zwischen 25 und 44 Jahren reisten am häufigsten (im Durchschnitt 3,6 Reisen pro Jahr), während bei den über 65-Jährigen nur 2,1 Reisen pro Jahr verzeichnet wurden.

Der motorisierte Individualverkehr war das am häufigsten für Reisen mit Übernachtungen genutzte Transportmittel, sowohl bei den Reisen im Inland (70%) als auch bei jenen ins Ausland (44%). Bei etwas weniger als einem Viertel aller Reisen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel, jedoch fast ausschliesslich für Auslandsreisen. Der Anteil der Reisen, für welche öffentliche Landverkehrsmittel genutzt wurden, war bei den Inlandsreisen bedeutend höher als bei den Auslandsreisen (27% gegenüber 13%).

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Der Bundeshaushalt schloss das Jahr 2014 mit einem Defizit von 124 Millionen Franken ab. Budgetiert war ein Überschuss von 121 Millionen Franken.

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 weiterhin 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 Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur bereitgestellt worden ist. Über weitere Schritte im Bahnausbau wird das Parlament jeweils alle vier bis acht Jahre entscheiden.

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

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

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

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

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öV sind seit mehreren Jahren beträchtlich (aktuell rund 1,8 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 2018 die kostendeckende Strassenfinanzierung nicht mehr sichergestellt werden kann. Laut Bundesrat entsteht in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ab Ende 2018 eine jährliche Finanzierungslücke (Saldo von Einnahmen und Ausgaben) von durchschnittlich zirka 1,3 Milliarden Franken pro Jahr (2018–2030), die nicht mehr durch vorhandene Rückstellungen in der SFSV gedeckt werden kann.

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

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

strasseschweiz fordert bereits seit vielen Jahren eine Fondslösung, um die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherstellen zu können. Anlässlich der Vernehmlassung zur Vorlage über einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) hat diese Forderung eine konkrete Umsetzungsvision erfahren. Der Bundesrat hat Ende Februar analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf Verfassungsstufe einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vorgeschlagen. Diesem NAF sollen ab dem Jahr 2017 hundert Prozent der Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und aus dem Verkauf der Autobahnvignette sowie noch genau zu definierende Erträge aus der Automobilsteuer zugewiesen werden. Frühestens ab 2020 sollen zudem hundert Prozent der Erträge aus einer neuen Pauschalbesteuerung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken in den NAF fließen. Nicht zuletzt

ist vorgesehen, den NAF mit übrigen Einnahmen wie zum Beispiel der «CO₂-Sanktionsabgabe» und einem allfälligen Ausgleich aus den Reserven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu öffnen.

Die Hälfte der Mineralölsteuer soll wie bis anhin die SFSV alimentieren und für verschiedenste Beiträge, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen, verwendet werden. Ferner ist beabsichtigt, die sich angeblich ab 2017 abzeichnende Finanzierungslücke mit Erträgen aus der Automobilsteuer und vor allem einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 oder 15 Rappen zu decken, was Mehreinnahmen von rund 700 Millionen beziehungsweise einer Milliarde Franken generieren würde. Bei einem Mittelklassewagen und mittleren Distanzen ergäbe dies um rund 200 Franken teurere Treibstoffabgaben pro Haushalt und Jahr.

Um die Funktionstüchtigkeit des Nationalstrassennetzes zu erhalten und zu verbessern, sind gemäss Bundesrat gewisse Erweiterungen und Kapazitätsausbauten unerlässlich. Diese sollen künftig in einem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse zusammengefasst werden.

In diversen Medienverlautbarungen haben sich die Strassenverkehrsverbände unisono für den neuen Strasseninfrastrukturfonds, aber gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ausgesprochen. **strasseschweiz** hielt insbesondere fest, dass Grundlage zur Formulierung eines STEP und dessen integraler Bestandteil der aktualisierte Netzbeschluss für die Nationalstrassen sein muss, wie er vom Parlament im Jahr 2012 verabschiedet worden ist, jedoch nach dem Nein des Schweizer Volks zur Preiserhöhung der Autobahnvignette nicht in Kraft gesetzt werden konnte.

Nach der Auswertung der zahlreichen Vernehmlassungsantworten der Kantone und Verbände zur NAF-Vorlage hat der Bundesrat am 19. September 2014 die Eckwerte betreffend die Botschaft zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) präsentiert. Statt der ursprünglich vorgesehenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 Rappen pro Liter Treibstoff soll die Anhebung ab 2018 in einer ersten Etappe lediglich fünf bis sieben Rappen betragen. Beabsichtigt wird damit, den Aufschlag enger an den tatsächlichen Bedarf zu koppeln. Falls sich die Projekte zur Engpassbeseitigung wie geplant realisieren liessen, werde gegen 2023 eine weitere Erhöhung um fünf bis sieben Rappen notwendig. Das Bundesparlament könne dannzumal über diesen zweiten Schritt entscheiden. Im Weiteren beabsichtigt der Bundesrat, die Mineralölsteuer künftig der Teuerung anzupassen.

Dem neuen NAF sollen nebst allen Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag zu hundert Prozent jene aus der Autobahnvignette und der Automobil-Importsteuer sowie eine pauschale Abgabe auf Elektrofahrzeugen zugewiesen werden. Dabei bezeichnete der Bundesrat die volle Zweckbindung der Auto-Importsteuer als Konzession an die Verfechter der Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»).

Als Planungsinstrument für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz dient dem Bundesrat das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse, das er alle vier Jahre dem Parlament unterbreiten will. Die erste Tranche (bis 2030) soll Projekte für rund 6,6 Milliarden Franken umfassen. Zusätzlich möchte die Landesregierung die Netzergänzungen im Raum Glatttal

und Lausanne–Morges ins STEP Nationalstrasse aufnehmen. Trotz allem bestehen bleiben soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), und zwar für die übrigen Aufgaben. Ausserdem ist beabsichtigt, zwischen NAF und SFSV einen Ausgleichsmechanismus zu schaffen, um allfällige Unterdeckungen in diesen beiden Finanzierungsgefässen zu vermeiden. Die NAF-Botschaft wurde auf Anfang 2015 angekündigt.

In einer Medienverlautbarung hat **strasseschweiz** die vorgeschlagene Erhöhung der Treibstoffsteuern, die in Kompetenz des Bundesrats beabsichtigte Anpassung der Strassenabgaben an die Teuerung und die fortgesetzte Zweckentfremdung von Strassengeldern für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, als den falschen Ansatz bezeichnet. Dieser müsse im Rahmen der NAF-Vorlage korrigiert werden.

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

Am 10. März 2014 hat ein überparteiliches Komitee die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (so genannte «Milchkuh-Initiative») mit 113'306 bescheinigten Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Das Volksbegehren will das Verursacherprinzip durchsetzen: Steuern, Gebühren und Abgaben der Strassenbenützer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Gemäss den Initianten stellt das Volksbegehren keinen Angriff auf den öffentlichen Verkehr dar, sondern poche insofern auf die Einhaltung des Verursacherprinzips, als die gesamten Einnahmen der Mineralölgrundsteuer von heute rund drei Milliarden Franken dem privaten Strassenverkehr zugutekommen sollen. Das wären rund 1,5 Milliarden Franken mehr als bis anhin. Laut einer weiteren Forderung wären künftig sämtliche zusätzlichen Belastungen des Strassenverkehrs automatisch dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Was das Formelle angeht, könnten sich die Urheber der «Milchkuh-Initiative» vorstellen, dass die vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickte Vorlage betreffend einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) als direkter Gegenvorschlag der Volksinitiative gegenübergestellt wird.

Getragen wird die «Milchkuh-Initiative» von einem breit abgestützten, überparteilichen Komitee sowie von Verbänden wie dem Schweizerischen Gewerbeverband (SGV), dem Verband Handel Schweiz (VSiG), der Erdöl-Vereinigung (EV), dem Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) und federführend von auto-schweiz.

Mit Datum vom 19. November 2014 hat der Bundesrat die Botschaft zur «Milchkuh-Initiative» zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Landesregierung lehnt das Volksbegehren ab und verzichtet auch darauf, ihm einen direkten oder indirekten Gegenvorschlag gegenüber zu stellen. Für die Ablehnung ausschlaggebend seien die negativen Auswirkungen, welche die «Milchkuh-Initiative» auf den allgemeinen Bundeshaushalt zeitige. So bewirke die Initiative, dass der sich im Strassenbereich abzeichnende Finanzierungsmehrbedarf nicht durch Mehrleistungen der Strassenbenützenden aufgefangen, sondern zulasten anderer Aufgabenbereiche des Bundes gedeckt würde. Der jährliche Einnahmehausfall von 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse könne nicht durch die Erhöhung anderer Steuern und Gebühren kompensiert

werden. Vielmehr würden sich Ausgabenkürzungen aufdrängen. Während der Ausbau der Bahninfrastruktur unter anderem durch höhere Billettpreise finanziert werde, müssten sich die Autofahrenden nicht durch höhere Abgaben am Ausbau der Nationalstrassen beteiligen. Nicht zuletzt würde die im Rahmen der Vorlage zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) von Volk und Ständen genehmigte Einlage aus Mineralölsteuermitteln in den BIF (Bahninfrastrukturfonds) in Frage gestellt.

Ob die vom Bundesrat beabsichtigte klare Trennung der Abstimmungen zur «Milchkuh-Initiative» und zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) allerdings klug ist, scheint zumindest fraglich. Denn frustrierte Anhänger der «Milchkuh-Initiative» könnten nach deren Ablehnung aus Trotz den NAF im Verbund mit prinzipiellen Gegnern von Strassenverkehrsvorlagen zum Scheitern bringen.

Strassenbenützungsabgaben

Nationalstrassenabgabe: Die Nationalstrassenabgabe beträgt unverändert 40 Franken für Personenwagen, Motorräder, Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie für Anhänger. Sie gilt jeweils für die Zeit vom 1. Dezember bis zum 31. Januar des übernächsten Jahres. Der Ertrag aus der Nationalstrassenabgabe ist für das Strassenwesen zweckgebunden. Im Jahr 2014 leisteten die Fahrzeugbesitzer die Gesamtsumme von 365 Millionen Franken für den Kauf der sog. «Autobahnvignette».

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA beliefen sich im Berichtsjahr netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1493 Millionen Franken (2013: 1517 Mio. Fr.; -1,6%). Ein Drittel davon ging an die Kantone, zwei Drittel an den Bund zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV).

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

Seit 1. Juli 2012 bezahlen Fahrzeuge mit «Euro 0/I/II» 3,10 Rappen (Rp.) pro Tonnenkilometer (Tkm), mit «Euro III» 2,69 Rp./Tkm, mit «Euro IV/V» 2,28 Rp./Tkm und mit «Euro VI» 2,05 Rp./Tkm. Für Nutzfahrzeuge der Emissionskategorie II und III, die nachträglich mit Partikelfiltern ausgerüstet worden sind und deshalb weniger Feinstaub ausstossen, gibt es einen Rabatt von zehn Prozent.

Die Abgabe für 300 gefahrene Kilometer mit einem 40-Tonnen-Lastwagen beträgt 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 2014

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1 617
Kosten für die Erhebung der Abgabe (5% der Bruttoeinnahmen)	81	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 19, Holztransporte 5, Diverse 1)	32	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	11	124
Nettoertrag		1 493
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		26
Abschreibungen Debitoren		4
Reinertrag		1 455
Kantonsanteil (1/3)		485
Bundesanteil (2/3); zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		830
Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		140

National- und Ständerat wollen mehr Flexibilität bei der Auf- beziehungsweise Ablastung von schweren Nutzfahrzeugen. Im Frühjahr 2014 stimmte der Ständerat einer Motion aus dem Nationalrat zu, wonach diese Auf- beziehungsweise Ablastung nicht wie bisher höchstens einmal, sondern künftig mehrmals pro Jahr möglich sein soll. Auf diese Weise kann die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gemäss dem ursprünglichen Grundgedanken berechnet sowie eine unnötige und ungerechte Belastung des Transportgewerbes aus dem Weg geräumt 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 Reiseautos 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 aktualisierten Studien, die im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) erstellt worden sind, haben die externen Kosten des Schweizer Verkehrssystems im Jahr 2010 gegen 9,5 Milliarden Franken betragen. Davon gingen 7,7 Milliarden Franken oder 82 Prozent auf das Konto des Strassenverkehrs und 730 Millionen Franken oder acht Prozent auf jenes des Schienenverkehrs.

Erstmals erfasst wurden die externen Kosten des Luftverkehrs (920 Mio. Franken oder neun Prozent) und des Schiffverkehrs (60 Mio. Franken oder ein Prozent) sowie des Velo- und Fussverkehrs (900 Mio. Franken). Letzterer weist laut Studie als einziger einen sehr hohen externen Nutzen (1,3 Mrd. Franken) auf, der seine externen Kosten somit deckt. Begründung dafür: Radfahrer und Fussgänger seien im Schnitt gesünder. Werden die externen Kosten pro Personenkilometer (Pkm) berechnet, schnitten der Schienenverkehr mit 2,3 Rap-

pen am besten und der Schiffsverkehr mit 19 Rappen am schlechtesten ab. Der motorisierte Privatverkehr verursachte externe Kosten von 5,7 Rappen pro Pkm.

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

Deckung der Gesamtkosten des Verkehrs

Die Gesamtkosten des Verkehrs in der Schweiz beliefen sich im Jahr 2010 auf 94,7 Milliarden Franken. Dies entspricht pro Einwohner rund 12'000 Franken. Dazu trugen der Strassenverkehr 78,0 Milliarden, der Schienenverkehr 10,3 Milliarden und der Luftverkehr 6,4 Milliarden Franken bei. Keine der Nutzergruppen hat die verursachten Kosten vollumfänglich selbst getragen, weder im Personen- noch im Güterverkehr. Dies zeigen die neuesten Ergebnisse der Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs des Bundesamts für Statistik (BFS).

Die Anschaffung, der Betrieb und der Unterhalt der Verkehrsmittel (Strasse, Schiene, Luft zusammen) kosteten im Jahr 2010 58,6 Milliarden Franken. Dies ist annähernd viermal so viel wie für Betrieb, Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur (15,6 Milliarden Franken). Weitere 12,0 Milliarden Franken wurden durch Unfälle und 8,5 Milliarden durch negative Auswirkungen auf die Umwelt und Gesundheit verursacht.

Am höchsten war der Anteil der Verkehrsmittelkosten im Strassengüterverkehr (77%), gefolgt vom privaten Motorfahrzeugverkehr (65%) und Luftverkehr (64%). Bei der Schiene spielten die Infrastrukturkosten mit 47 Prozent eine überdurchschnittliche Rolle. Die Umwelt- und Gesundheitskosten waren anteilmässig im Luftverkehr mit 15 Prozent am stärksten ausgeprägt. In absoluten Zahlen betrachtet, war der motorisierte Strassenverkehr mit 6,8 Milliarden Franken für über drei Viertel der Umwelt- und Gesundheitskosten verantwortlich.

Der Personenverkehr verursachte Kosten von 73,6 Milliarden Franken, also mehr als drei Viertel der Gesamtkosten des Verkehrs. Davon entfielen 59,6 Milliarden Franken auf den Strassenverkehr. Der Schienenverkehr kostete 8,3 Milliarden, der Luftverkehr 5,7 Milliarden Franken. Demgegenüber war der Güterverkehr mit 21,1 Milliarden Franken lediglich für einen Viertel der Gesamtkosten verantwortlich. Auf der Strasse verursachten die Transporte mit Lieferwagen höhere Kosten als jene mit schweren Fahrzeugen (9,5 versus 8,8 Mrd. Fr.). Weit weniger bedeutend waren demgegenüber die Kosten des Güterverkehrs auf der Schiene (2,0 Mrd. Fr.) oder in der Luft (0,7 Mrd. Fr.).

Im Personenverkehr wurden 83 Prozent der Kosten von den Verkehrsnutzenden finanziert. Im privaten motorisierten Strassenverkehr lag der entsprechende Anteil mit 90 Prozent etwas höher. Der öffentliche Verkehr wird staatlich unterstützt. Dies führt dazu, dass Bahnpassagiere und öffentliche Hand mit 48 beziehungsweise 47 Prozent etwa einen gleich grossen Kostenanteil übernehmen. Im Luftverkehr konnten 83 Prozent der Kosten durch Transportentgelte gedeckt werden. Auch im Güterverkehr auf der Strasse wurde keine vollständige Kostendeckung erreicht. Im Schwerverkehr war sie mit 97 Prozent etwas höher als bei den Lieferwagen (94%). Im Schienengüterverkehr übernehmen die Verkehrsnutzenden lediglich 54 Prozent der Kosten.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11,8 Milliarden Franken betragen. Davon gingen 9,2 Milliarden an den Bund (das ist knapp ein Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes), nämlich 2'930,7 Millionen Franken Mineralölsteuern (–17,4 Mio.) und 1955,0 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (–11,8 Mio.), 2028,5 Millionen Franken Mehrwertsteuer sowie 353,8 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (–14,9 Mio.). Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 364,5 Millionen Franken (+8,5 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der LSVA in der Höhe von 1'493,3 Millionen Franken (–23,8 Mio.), total also 1'857 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 1590 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3785 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» (266 Mio. Fr.), Kombiniertes Verkehr (203 Mio. Fr.) oder öffentlicher Agglomerationsverkehr (rund 223 Mio. Fr.). Zusammen mit den Erträgen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA leisteten die Strassenbenützer insgesamt 1,5 Milliarden Franken an den Bahnverkehr und namentlich an die Schieneninfrastrukturen.

Weitere 4030 Millionen Franken, davon stammen 1465 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 6% der gesamten Bundeseinnahmen). Der MIV leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV): Rund 60 Prozent der LSVA-Einnahmen – 830 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 10582 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 266 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 4649 Millionen Franken. Somit hat der Strassenverkehr seit 1998 via FinöV-Fonds total über 15 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%)	
1959–2014	73 235	90 490	42 534 (47%) ¹	43 574 (48%)	4 649 (5%)
1925–2014	73 235	92 835	43 420 (47%)	45 033 (48%)	4 649 (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 2015 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	11,04	11,63
Belastung pro Liter	84,49	87,83
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	113,56	105,18

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe um 40 Rappen je Liter steuerlich begünstigt. Die Fördermassnahme wurde auch im Berichtsjahr aus den Ertragsüberschüssen der um 1,35 Rappen erhöhten Mineralölsteuer auf Benzin während den Jahren 2008 bis 2010 finanziert.

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 im Jahr 2013 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. Einen entsprechenden Vorschlag zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 beziehungsweise 15 Rappen pro Liter hat der Bundesrat im Rahmen der Vorlage für einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) im Berichtsjahr in die Vernehmlassung geschickt. Im September 2014 hat der Bundesrat in der Folge seine Absicht bekräftigt, dem Parlament bis zum Frühjahr 2015 eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in einer ersten Etappe ab 2018 um fünf bis sieben Rappen und gegen 2023 um weitere fünf bis sieben Rappen zu beantragen. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst. Er wurde durch die aufgelaufene Teuerung laut Bundesrat inzwischen um die Hälfte entwertet.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

2015 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 2015 insgesamt 642 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds und aus dem Verkauf von Restparzellen usw. zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr waren es 675 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:

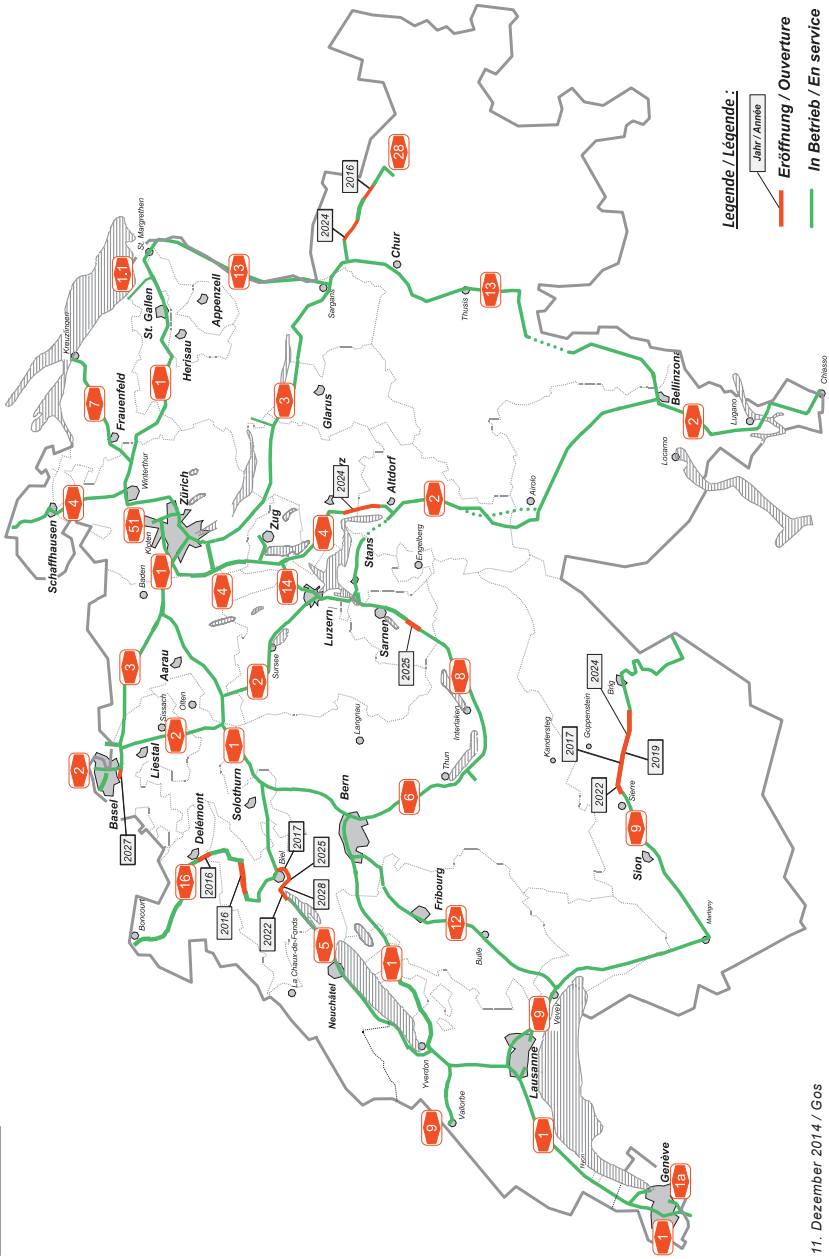
- A5 Bern: Umfahrung von Biel (Ostast)
- A9 Wallis: Umfahrung Visp, Pfywald, Riedberg
- A16 Jura: Transjurane in den Kantonen Bern und Jura
- A28 Graubünden: Prättigauerstrasse Umfahrung Küblis

Für die **Erhaltung** (Ausbau und Unterhalt) der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem ASTRA im Berichtsjahr die Gesamtsumme von 1,386 Milliarden Franken zur Verfügung, die vollständig aufgebraucht worden ist. Die Gesamtausgaben für Erhaltungsmaßnahmen unter Verwendung sogenannter FLAG-Reserven aus den Vorjahren haben 1,497 Milliarden Franken betragen. Für das Jahr 2015 hat das Parlament zu diesem Zweck den Kredit von 1,384 Milliarden Franken bereitgestellt. Diese Gelder stammen aus der SFSV.

Bei neun Erhaltungsprojekten starteten 2015 die Hauptarbeiten:

- A2 Osttangente Basel, Erhaltungsprojekt (BS)
- A2 Sanierungstunnel Belchen (BL/SO)
- A2 Airolo – Quinto (TI)
- A4 Küssnacht – Brunnen (SZ)
- A6 Rubigen – Thun (BE)
- A9 Ried-Brig – Schallbett (VS)

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables
 Überarbeitung 8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /
 Remaniement 8ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales
 Variante 2014-104



- A13 Chur Nord – Zizers (GR)
- A14 Rotsee – Buchrain (LU)

Auf den folgenden Strecken werden 2014 die Hauptarbeiten fortgesetzt:

- A1 Faoug – Kerzers (VD/FR)
- A2 Tunnel Belchen (SO/BL)
- A2 Acheregg – Beckenried (NW)
- A4 Tunnel Galgenbuck (SH)
- 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 115 Millionen Franken erneut nicht vollständig investiert werden. Die Hauptgründe für den Minderbedarf waren Verzögerungen in der Plangenehmigung (insbesondere Ausbau Nordumfahrung Zürich), die den Baubeginn weiter verunmöglichten. Die verbliebenen Mittel von 33,2 Millionen Franken sind in den Infrastrukturfonds zurück geflossen.

Seit Ende August 2014 rollt der Verkehr dort, wo die Autobahnen A1 (St. Margrethen–Genf) und A2 (Basel–Chiasso) auf demselben Trasse verlaufen in Richtung Basel/Bern beziehungsweise Basel/Luzern/Zürich auf drei statt zwei Spuren. Ermöglicht hat dies der Ausbau einer Schlüsselstelle auf dem Nationalstrassennetz. Auf dem neun Kilometer langen Abschnitt zwischen den Knoten Härkingen und Wiggertal, auf dem bislang 85'000 Fahrzeuge pro Tag Platz fanden, aber vielfach im Stau standen, werden künftig 120'000 Fahrzeuge pro Tag staufrei passieren können. Die Gesamtkosten der Bauarbeiten beliefen sich auf 235 Millionen Franken, wovon 140 Millionen aus dem Infrastrukturfonds zur Engpassbeseitigung stammen. Die eigentlichen Bauarbeiten nahmen lediglich ein Fünftel des gesamten Zeitbedarfs vom Abschluss des generellen Projekts bis zur Inbetriebnahme der zwei zusätzlichen Spuren in Anspruch. Bereits in der Pipeline befindet sich die Erweiterung der A1 von vier auf sechs Spuren auf dem 22 Kilometer langen Abschnitt von Härkingen bis Luterbach, also dort, wo die A5 in Richtung Solothurn, Biel und Neuenburg abzweigt. Für diesen Ausbau sind rund 750 Millionen Franken veranschlagt.

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die eidgenössischen Räte für das Jahr 2015 total 104 Millionen Franken bereitgestellt. Zusammen mit den Kreditrestanzen aus dem Vorjahr (12,5 Mio Fr. Abgrenzung 2014) stehen für das Programm Engpassbeseitigung 116,5 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Gelder werden hauptsächlich in die Projektierung des Ausbaus der Teilstrecken auf der A1 im Raum Genf, zwischen Wankdorf und Kirchberg (BE), Luterbach und Härkingen (SO), Nordumfahrung Zürich bis Winterthur Ost sowie Tunnel Rosenberg in St. Gallen investiert. Weitere Projektierungsarbeiten betreffen die Strecke Wankdorf – Muri Bypass Ost auf der A6 (BE), der Bypass Luzern auf der A2 (LU), Blegi – Rütihof auf der A4 (ZG) sowie Kleinandelfingen – Verzweigung Winterthur (ZH) und Schaffhausen Süd – Herblingen auf der A4 (SH).

Gotthard-Strassentunnel

Im Hinblick auf die unausweichlich bevorstehende Gesamtanierung 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.

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 beziehungsweise Gefahrenpotenzial aller Schweizer Nationalstrassentunnels auf. Im diesem zweispurig, nicht richtungsgetretenn 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, richtungsgetretennten 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.

Mit 25 zu 16 Stimmen ist der Ständerat in der Frühjahrsession 2014 dem Vorschlag des Bundesrats gefolgt und hat im Hinblick auf die Gesamtanierung des heutigen GST den Neubau einer zweiten Tunnelröhre gutgeheissen. Die Mehrheit im «Stöckli» sah die Verfassungsmässigkeit sowie die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen (LVA) mit der Europäischen Union (EU) als gegeben an und lehnte eine vertiefte Abklärung durch den Bundesrat ab.

78

Der Nationalrat hat die Gesamtanierung des GST sowie den Bau einer zweiten Tunnelröhre nach einer emotional geführten Debatte in der Herbstsession 2014 mit 109 zu 74 Stimmen gutgeheissen. Ein zentrales Argument der Mehrheit war dabei die Verkehrssicherheit. Von 2001 bis 2013 kamen bei Unfällen im GST 19 Menschen ums Leben, elf davon allein beim Unglück im Jahr 2001.

18 dieser 19 Getöteten sind direkt oder indirekt Opfer von Frontalkollisionen geworden. Zudem wurde argumentiert, dass die Investitionen in einen zweiten Strassentunnel, die gegenüber der Sanierungsvariante ohne neuen Durchstoss mit 2,8 Milliarden Franken rund eine Milliarde Franken teurer zu stehen kommen, nachhaltig seien. Gemäss der Vorsteherin des Verkehrsdepartements, Bundesrätin Doris Leuthard, steht die GST-Totalsanierung trotz gegenteiliger Behauptungen nicht in Konkurrenz zu Projekten aus der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz und aus dem Agglomerationsverkehr.

Der Nationalrat hat die Sanierungsvorlage zum Gotthard-Strassentunnel in der Schlussabstimmung vom 29. September 2014 mit 120 zu 76 Stimmen und der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen genehmigt. Die Vorlage wird dem Volk zur Abstimmung vorgelegt, nachdem das Referendum gegen das Strassentransitverkehrsgesetz zustande gekommen ist.

Vollendete Abschnitte

Im Berichtsjahr ist die Streckenlänge des Nationalstrassennetzes um 11,7 Kilometer gewachsen. Und zwar konnten die Abschnitte Serrières – Areuse auf der A5 (1,7 km; NE), Grenze Frankreich – Porrentruy Ouest auf der A16 (8,8 km; JU) sowie Landquart – Klosters Selfranga (1,2 km Autostrasse; GR) dem Verkehr übergeben werden.

Mit der Eröffnung des Tunnels von Serrières am 10. März 2014 ist das letzte Teilstück der Autobahn A5 im Kanton Neuenburg vollendet worden. Dank dieses gut 1,7 Kilometer langen Abschnitts, der die Umfahrung des Quartiers Serrières bildet, verfügt der Kanton Neuenburg nun über eine durchgehende Nationalstrasse entlang des Sees von der Grenze des Kantons Waadt bis an jene des Kantons Bern.

Am 21. August 2014 ist das drittletzte Teilstück der Jura-Autobahn (Tansjurane) eröffnet worden: der neun Kilometer lange Abschnitt zwischen Pruntrut und Bure. Dieses Teilstück schliesst die nordwestliche Lücke zum französischen und damit zum europäischen Autobahnnetz. Neu gibt es eine durchgehende Autobahn zwischen Delsberg und Paris. Noch immer nicht vollendet ist hingegen der Anschluss an das Nationalstrassennetz: Wer von Delsberg weiter nach Biel unterwegs ist, muss die Autobahn an zwei Orten verlassen und seine Fahrt auf Überlandstrassen fortsetzen. Insgesamt rund 14 Kilometer fehlen bis zur Fertigstellung der Transjurane im Jahr 2016. Erst zu diesem Zeitpunkt wird das Jahrhundertbauwerk sein volles Potenzial als Bindeglied zwischen der Schweiz und Frankreich entfalten können.

Damit waren Ende 2014 insgesamt 1823,3 Kilometer Nationalstrassen oder rund 96,3 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb, nämlich:

	7-spurige Autobahnen:	1,2 km
79	6-spurige Autobahnen:	83,5 km
	4-spurige Autobahnen:	1 344,3 km
	3-spurige Autostrassen	1,9 km
	2-spurige Autostrassen	280,9 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, geüfnet 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 besteht ein Projekt zur Ablösung des bisherigen Systems der Strassenfinanzierung durch einen Strasseninfrastrukturfonds. Damit soll die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sichergestellt werden (siehe Kapitel «Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen»; hiavor).

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 2014 schüttete der Infrastrukturfonds rund 950 Millionen Franken aus – davon 547 Millionen zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, 67 Millionen zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz und 46 Millionen für Hauptstrassen in Berggebieten und in Randregionen. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen

sind 68 Millionen Franken für Strassenprojekte und 223 Millionen für Bahn- und Schieneninfrastrukturen ausgegeben worden.

Für das Jahr 2015 haben die eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 637 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- 104 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz;
- 406 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 46,422 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 2014 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.

Bern, Mitte April 2015

Der Berichterstatter:
Hans Koller

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	Schiene %	Strasse / Route MIV TMI	öV TP	Schiene Rail	Schiene %	Strasse / Route total	MIV TMI	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6,9	3 224	75,3	763	17,8	48 002	83,7	45 882	2 120	3,7
1980	256	4,4	4 699	81,1	836	14,4	69 697	87,5	67 041	2 656	3,3
1990	324	4,7	5 461	79,0	1 129	16,3	80 801	86,4	77 759	3 042	3,3
2000	304	4,1	5 990	80,9	1 112	15,0	89 072	87,6	79 142	3 428	3,4
2001	301	4,1	5 925	80,6	1 126	15,3	89 808	87,1	79 575	3 605	3,5
2002	319	4,4	5 865	80,1	1 136	15,5	90 845	86,5	80 398	6 628	6,4
2003	327	4,5	5 789	79,7	1 147	15,8	91 771	86,3	81 085	3 667	3,5
2004	336	4,7	5 708	79,2	1 162	16,1	92 658	86,1	81 806	3 781	3,5
2005	364	5,1	5 585	78,4	1 175	16,5	93 084	85,2	82 015	7 211	6,6
2006	380	5,3	5 649	78,1	1 205	16,7	94 092	85,0	82 941	7 262	6,6
2007	403	5,5	5 711	77,5	1 251	17,0	95 210	84,5	83 933	7 313	6,5
2008	425	5,6	5 821	77,0	1 310	17,3	96 573	84,5	85 356	7 397	6,5
2009	431	5,6	5 955	77,0	1 349	17,4	98 654	84,2	87 248	7 505	6,4
2010	446	5,7	6 056	76,9	1 374	17,4	100 271	83,9	88 702	7 582	6,3
2011	461	5,8	6 146	76,7	1 408	17,6	101 699	83,9	89 949	7 651	6,3
2012	458	5,6	6 283	76,6	1 457	17,8	103 757	84,3	91 811	7 734	6,3
2013	477	5,7	6 406	76,5	1 489	17,8	105 526	84,4	93 464	7 810	6,2

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

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres									
	Beförderte Tonnage / tonnage transporté	Schiene % Rail	Strasse % Route	Total Veränderung Variation	Schiene % 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	45.4	13 587
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	7 276	49.1	7 548	50.9	14 824
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	8 345	42.0	11 524	58.0	19 869
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	7 326	39.1	11 429	60.9	18 755
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	7 979	39.7	12 117	60.3	20 096
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	8 351	39.4	12 858	60.6	21 209
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9 937	42.2	13 618	57.8	23 555
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	9 534	38.8	15 012	61.2	24 546
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	10 245	40.0	15 379	60.0	25 624
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	10 149	39.2	15 709	60.8	25 858
2006	70.2	16.9	344.8	83.1	415.0	10 880	40.1	16 259	59.9	27 139
2007	71.1	16.8	353.3	83.2	424.4	10 631	38.6	16 889	61.4	27 520
2008*	69.9	16.4	355.6	83.6	425.5	10 980	39.1	17 130	60.9	28 110
2009	61.8	15.1	347.1	84.9	408.9	9 398	35.9	16 783	64.1	26 181
2010	64.0	15.5	348.2	84.5	412.2	9 805	36.7	16 903	63.3	26 708
2011	65.0	15.0	369.6	85.0	434.6	10 164	36.9	17 353	63.1	27 517
2012	60.3	14.1	367.4	85.9	427.7	9 744	36.3	17 063	63.7	26 807
2013 p	65.0	15.2	364.0	84.8	429.0	10 280	37.5	17 140	62.5	27 420

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

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

p = provisorisch / provisoirement

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

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

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse							
	(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		1.3	16.9			11.2	97.4	0.3	11.5	2.6
1990	17.9	80.6		4.3	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	16.1	10.6
1995	18.0	73.5		6.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.2	18.1
1999	18.4	68.7		8.4	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	20.0	21.5
2000	20.6	69.8		8.9	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.8	21.6
2005	23.6	64.8		12.8	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	27.0	24.1
2006	25.2	66.3		12.8	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	28.2	23.8
2007	25.3	64.4		14.0	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	29.2	26.7
2008	25.4	63.8		14.4	39.8	1.3		22.4	72.7	8.4	30.8	27.3
2009	20.8	60.8		13.4	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	26.2	31.3
2010	24.0	62.7		14.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.2	29.8
2011	25.6	63.8		14.5	40.1	4.7		21.9	71.8	8.6	30.5	28.2
2012	23.7	63.4		13.7	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	28.2	27.7
2013	25.2	66.3		12.8	38.0	1.6						
2014	26.0	67.2		12.7	38.7	1.8						

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

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2014)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2014)**

	2013	2014
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 320 885	4 384 490
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	41 529	44 086
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 554	6 656
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	7 568	6 962
Übrige / <i>Autres</i>	4 500	4 732
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	318 622	329 206
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 650	41 853
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 997	11 125
Übrige / <i>Autres</i>	92	97
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	189 305	190 095
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	63 950	65 563
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	5 005 652	5 084 865
Motorräder / <i>Motocycles</i>	625 265	639 119
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	38 263	33 567
Übrige / <i>Autres</i>	24 462	26 533
Total Motorräder / Total des Motocycles	687 990	699 219
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 693 642	5 784 084
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*180 000	*190 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 363	7 117
Sachtransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	247 165	255 234
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 605	34 661
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 198	21 746
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	51 915	50 470
Sattelsachtransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 194	16 389
Übrige / <i>Autres</i>	18 481	20 148
Anhänger total / Remorques total	397 921	405 765

* Schätzungen / *Estimations*

(Quelle: BFS T11.03.02.01 / Source: ofs T11.03.02.01)

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2014 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2014

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen autobus	Liefer- wagen de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Traktoren Tracteurs	Motor- karren und Arbeits- motorwagen	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4 Motocy- clettes	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
Anzahl / Nombre													
1950	146 998	-	2 028	36	472	2 049	188 512	75 975	264 487	-	-		
1960	509 279	-	3 127	55	150	5 122	573 780	291 326	865 106	-	-		
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	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	137 340	2 702 266				
1990 ⁶	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	299 264	3 776 829				
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	493 791	4 584 719				
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	5 359 955				
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	5 480 302				
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	113 107	5 605 328				
2013	4 320 885	7 568	6 554	318 622	41 650	10 997	139 063	114 192	5 693 642				
2014	4 384 490	6 962	6 656	329 206	41 853	11 125	140 319	115 339	5 784 084				

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 gewerbliche und landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

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

(⁷) Inkl. sämtliche E-Bikes, die ein Motorfahrrad-Kontrollschild benötigen / Y compris tous les vélos électriques exigeant une plaque de contrôle pour cyclomoteur
(Quelle: BFS T11.03.02.07 / Source: ofs T11.03.02.07)

* Schätzungen / Estimations

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	266 478	296 597	327 955	334 045	310 154	304 083
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 571	1 936	2 587	2 998	2 950	3 119
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	509	469	363	470	347	181
Autocars	763	718	1 000	853	841	867
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	21 415	24 154	28 644	30 427	28 933	28 755
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	3 325	2 690	3 273	3 123	2 774	3 457
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 113	883	1 202	897	926	1 193
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 686	2 804	3 238	3 482	3 214	2 916
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 463	1 505	1 679	1 741	1 772	1 611
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 589	2 530	2 803	3 132	2 882	2 885
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	301 912	334 286	372 744	381 168	354 793	349 067
Motorräder / <i>Motocycles</i>	40 403	38 236	42 933	44 545	42 804	43 565
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	2 863	3 099	2 308	1 874	1 130	865
Andere / <i>Autres</i>	1 651	1 696	2 890	3 386	3 390	3 091
Total Motorräder / Total des motocycles	44 917	43 031	48 131	49 805	47 324	47 521
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	346 829	377 317	420 875	430 973	402 117	396 588

6A

(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 supérieure à 3,5 t*

(Quelle: BFS T11.03.02.02.03 / *Source: ofs T11.03.02.02.03*)

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

Marke / Marque	2014	2013	in % / en %
Volkswagen	40 146	40 925	-1,9%
BMW	21 057	20 303	+3,7%
Audi	20 949	21 254	-1,4%
Skoda	19 517	17 939	+8,8%
Mercedes	18 384	16 737	+9,8%
Opel	13 384	14 192	-5,7%
Ford	12 949	14 840	-12,7%
Renault	11 747	13 508	-13,0%
Peugeot	11 423	11 785	-3,1%
Toyota	11 275	12 646	-10,8%
Citroën	11 268	11 024	+2,2%
Hyundai	11 001	10 241	+7,4%
Seat	9 378	9 159	+2,4%
Fiat	9 029	9 725	-7,2%
Suzuki	8 515	8 364	+1,8%
Mazda	7 591	7 591	0,0%
Nissan	7 166	7 508	-4,6%
Volvo	6 867	7 710	-10,9%
Subaru	6 277	7 563	-17%
Kia	4 886	3 981	+22,7%
Dacia	4 784	5 171	-7,5%
Honda	4 501	5 595	-19,6%
Mini	4 463	4 726	-5,6%
Mitsubishi	3 565	4 481	-20,4%
Land-Rover	3 490	3 454	+1,0%
Jeep	3 274	2 097	+56,1%
Porsche	3 165	2 518	+25,7%
Alfa Romeo	2 104	1 989	+5,8%
Chevrolet	2 072	4 266	-51,4%
Smart	1 681	1 708	-1,6%
Lexus	853	658	+29,6%
Lancia	795	885	-10,2%
Maserati	731	190	+384,7%
Jaguar	622	890	-30,1%
Ssangyong	569	462	+23,2%
Aston Martin	156	224	-30,4%
Infiniti	118	83	+42,2%
BMW Alpina	87	61	+42,6%
Diverse Marken	2 103	1 432	+46,9%

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2014
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2014

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants</i> :		
Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.*</i>	2 930 701 000	
Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.*</i>	1 954 952 000	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)</i>		
		4 885 653 000
2710.1993/1994/ 9100/9900	Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>	-
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 705 767
8407	Motoren für Automobile und Motorräder / <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	598 227
8408		
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / <i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 151 999
8512		
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	1 207
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	18 357
8703.2100–9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	10 026 742
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	4 113 370
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	85 859
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	2 245
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	61 209
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	19 545 541
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 543 388
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	407 981
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	473 370
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	53 250
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>		
		41 788 512
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>		
		353 815 796
Total		5 281 257 308

* 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	2013	2014
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	2 948.1	2 930.7
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.2	75.7
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	1 966.8	1 955.0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	843.9	882.2
Abgaben auf Fahrzeuge und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerrträge / Droits des douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	197.4	284.3	244.8	31.2	30.7	30.5	41.5	41.8
Statistische Gebühr / Droits des statistique				354.5	340.7	403.4	368.7	353.8
Sanktionen auf zu hohe CO ₂ -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves émettant trop de CO ₂	6.0	7.2	3.7	-	-	-	5.1	*3.0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 115.2	1 146.3
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	356.0	364.5
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 517.1	1 493.3
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 544.1	8 495.7	9 217.4	9 238.6	9 246.3
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	2 088.5	*2 100.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*400.0	*430.0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	57.5	22.6
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	4.0	4.9	-	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	21.8	21.5
Total	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 587.9	10 734.7	11 699.8	11 806.4	11 820.4

* 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)

	1958–2011	2012	2013	2014
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 entretien et renouvellement 1958–1984 / Renouvellement (1958–84) / dès 1997 Routes nationales entretien	62 597.4	1 213	1 108	1 304
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5			
Betrieblicher 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)	4 122.8 841.1	329 -	353 -	346 -
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994				
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements extraordinaires (ab 2008 / dès 2008)	3 450.0	-	-	-
Jährliche Einlage / Versement annuel (ab 2008 / dès 2008)	3 709.0	928	1 026	1 029
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 658.0	168	172	174
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 391.8	2	2	2
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	8 644.4	443	474	469
Bahnhofparkanlagen / 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	2 979.3	117	123	113
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	940.8	50	41	32
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	9 530.2	368	367	365
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	610.8	8	7	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	-		
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	956.1	160	148	154
Total Ausgaben / Dépenses totales	111 652.7	3 784	3 821	3 996
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralabsteuerzuschlag, Autobahnvignette				
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	110 404.9	3 803	3 786	3 769
Übrige Einnahmen / Autres recettes	18.8	30		
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»	(+) 50	(-) 42	(-) 227	
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	2 078	2 036	1 809	

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.) (2710.1112.)		(2710.1912.)		(2709.0090.)	
	Wert <i>Valeur</i>		Wert <i>Valeur</i>		Wert <i>Valeur</i>	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	4 578 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 025 322	1 701.3	*2 952 670	2 368.9	5 413 010	3 415.9
2007	2 141 865	1 911.4	*2 400 502	1 978.4	4 595 181	2 974.6
2008	1 954 495	1 957.0	*2 937 648	3 189.3	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 409 823	2 033.0	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7
2011	1 723 345	1 616.9	*2 559 267	2 247.0	4 302 674	3 216.7
2012	1 920 124	1 965.5	*3 512 609	3 301.8	3 231 713	2 638.9
2013	1 412 697	1 378.7	*3 219 342	2 902.3	4 891 059	3 798.9
2014	1 255 504	1 148.3	*2 381 097	1 972.4	4 963 792	3 543.0

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2014
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2014*

Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence Mio.t	% (*)	Diesel Mio.t	% (*)	Treibstoffe o.Flugg. Carburants s.kero. Mio.t	% (*)	Flugpetrol Kerosène Mio.t	% (*)	Treibstoffe Carburants Mio.t	total % (*)	Heizöl Huile chaudière Mio.t	% (*)	Mineralölprod. total Prod. pétroliers Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,117		4,819		1,118		5,937		5,594		11,531	
1995	3,590		1,141		4,731		1,278		6,009		5,450		11,459	
2000	3,983		1,307		5,290		1,582		6,872		4,741		11,613	
Ø 91-00	0,8		1,7		1,0		4,2		1,6		-1,5		0,1	
2001	3,873	-2,8	1,330	1,8	5,203	-1,6	1,492	-5,7	6,695	-2,6	5,182	9,3	11,877	2,3
2002	3,795	-2,0	1,377	3,5	5,172	-0,6	1,380	-7,5	6,552	-2,1	4,723	-8,9	11,275	-5,1
2003	3,776	-0,5	1,460	6,0	5,236	1,2	1,241	-10,1	6,477	-1,1	4,990	5,7	11,467	1,7
2004	3,708	-1,8	1,568	7,4	5,276	0,8	1,171	-5,6	6,447	-0,5	4,909	-1,6	11,356	-1,0
2005	3,595	-3,0	1,712	9,2	5,307	0,6	1,186	1,3	6,493	0,7	4,918	0,2	11,411	0,5
2006	3,484	-3,1	1,852	8,2	5,336	0,5	1,243	4,8	6,579	1,3	4,708	-4,3	11,287	-1,1
2007	3,450	-1,0	1,988	7,3	5,440	1,9	1,326	6,7	6,764	2,8	4,091	-13,1	10,855	-3,8
2008	3,375	-2,2	2,186	10,0	5,561	2,2	1,418	6,9	6,979	3,2	4,276	4,5	11,255	3,7
2009	3,283	-2,7	2,221	1,6	5,504	-1,0	1,360	-4,1	6,864	-1,6	4,119	-3,7	10,983	-2,4
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	4,314	4,7	11,216	2,1
Ø 01-10	-2,3		5,9		0,4		-0,8		0,1		-0,7		-0,3	
2011	3,044	-3,9	2,369	2,6	5,413	-1,1	1,522	6,6	6,935	0,5	3,395	-21,3	10,330	-7,9
2012	2,937	-3,5	2,513	6,1	5,450	0,7	1,559	2,4	7,009	1,1	3,634	7,0	10,643	3,0
2013	2,803	-4,6	2,626	4,5	5,429	-0,4	1,572	0,8	7,001	-0,1	3,932	8,2	10,933	2,7
2014	2,694	-3,9	2,701	2,9	5,395	-0,6	1,572	-	6,967	-0,5	2,738	-30,4	9,705	-11,2
Ø 11-14	-4,0		4,0		-0,4		2,5		0,2		-9,1		-3,3	

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

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus			In 1000 / En milliers			Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)			Wohnbevölkerung Population résidente		
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Entrées	Venus de l'étranger	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes Verletzt Blessés	Getötet Tués		Motorfahrzeuge Véhicules à moteur Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Entrées Venus de l'étranger
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
2004	22 891	28 746	510	4 969	83 000	7 415	96	95	94	106	98	102
2005	21 706	26 754	409	5 040	83 000	7 459	91	89	75	107	98	103
2006	21 491	26 718	371	5 108	83 472	7 509	90	89	68	109	99	103
2007	21 911	27 132	384	5 186	81 322	7 593	92	90	71	110	96	105
2008	20 736	25 556	357	5 245	7 702	7 702	87	85	66	111	-	106
2009	20 506	25 130	349	5 273	7 786	7 786	86	83	64	112	-	107
2010	19 609	24 237	327	5 360	7 870	7 870	82	80	60	114	-	108
2011	18 990	23 332	320	5 480	7 955	7 955	79	77	59	116	-	110
2012	18 148	22 218	339	5 605	8 030	8 030	76	74	62	119	-	111
2013	17 473	21 379	269	5 694	8 112	8 112	73	71	49	121	-	112
2014	17 803	21 521	243	5 784	8 212	8 212	75	71	45	123	-	113

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	2013	2014
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	48 949	50 510
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	9 093	8 644
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	3 136	2 793
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 290	1 246
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	19 420	20 875
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	41	59
Total	48 104	57 719	84 221	81 929	84 127

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2014
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	29 971
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	15 781
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 341
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 256
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 562
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 979
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 359
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 958
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	4 019
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	3 171
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 794
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	21 202

