

# 2011

## Jahresbericht

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS  
Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern  
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général **routesuisse** – Fédération routière suisse FRS  
Mittelstrasse 32, Case postale 8224, 3001 Berne  
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://strasseschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>  
E-Mail: [info@strasseschweiz.ch](mailto:info@strasseschweiz.ch)

## Vorwort

Mit der Eidgenössischen Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» will der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) die Verkehrsfinanzierung in der Schweiz ausdrücklich auf den Kopf stellen. So soll der öffentliche Verkehr (öV) – inklusive die allgemeine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene – generell aus der Strassenkasse bezahlt werden. Ziel ist die Umverteilung von Geldern der Autofahrenden hin zum hochdefizitären öV. Die Initianten reden von 800 Millionen Franken, die jährlich umgelagert würden. Das ist irreführend: Dem Strassenbudget sollen in Tat und Wahrheit 1,8 Milliarden Franken pro Jahr entzogen werden.

Im Visier hat der VCS die Neuverteilung der Einnahmen aus den eigentlich zweckgebundenen Mineralölsteuern. Die Autofahrenden und das Transportgewerbe sollen einmal mehr – und diesmal unbefristet – zur Kasse gebeten werden und die massiven Finanzierungsprobleme des öV lösen. Wird die verheerende VCS-Initiative angenommen, würden dem Verkehrsträger Strasse aus den ihm zustehenden Mitteln nur noch knapp zwei Fünftel aus den für Strassenzwecke zu verwendenden Treibstoffabgaben verbleiben. Mehr als drei Fünftel der zweckgebundenen Strassengelder würden zur Schiene umgeleitet. Das ist nichts anderes als ein Beutezug auf das Geld der Autofahrenden.

Der Bundesrat lehnt die ruinöse VCS-Initiative vorbehaltlos ab. Statt aber im Sinne einer zukunfts- und tragfähigen Finanzierung der Strassen- und Schieneninfrastruktur das VCS-Anliegen folgerichtig ohne direkten Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen, präsentiert der Bundesrat einen ähnlich gelagerten Gegenvorschlag. Mit der sogenannten Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» liegt ein unausgeogener Gegenvorschlag auf dem Tisch.

Das Augenfälligste am FABI-Gegenvorschlag: Ab 2030 würden dem Strassenverkehr in ähnlichem Umfang Geldmittel entzogen wie bei einer Annahme der VCS-Initiative. Fliessen das Geld einfach automatisch von der Strasse zur Schiene, wird nicht nur die Defizitpolitik der Bahn verewigt, sondern auch Geld zur Lösung der dringenden Probleme (bestehende und absehbare Kapazitätsengpässe, vernachlässigter Substanzerhalt) bei der Strassenverkehrsinfrastruktur fehlen.

Es ist offensichtlich: Auch der bundesrätliche FABI-Gegenvorschlag verletzt das Verursacherprinzip massiv. Er ist deshalb grundsätzlich zurückzuweisen. Sollte dennoch auf FABI eingetreten werden, muss auf folgende Punkte verzichtet werden.

- Nein zur Verlängerung (bis 2030 statt 2018) des sog. NEAT-Viertels.
- Nein zur Begrenzung des Pendlerabzugs (geht praktisch ausschliesslich zu Lasten der Autopendler).
- Nein zur unbefristeten Weiterverwendung der LSVA-Einnahmen für den öV.
- Nein zur Verankerung des Begriffs «Landverkehr» in der Bundesverfassung.

Eine valable Lösung bestünde darin, dass zwei separate Fonds eingerichtet werden: einer zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (gemäss Verursacher-

prinzip) und einer zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Letzterer ist aus sämtlichen zweckgebundenen Abgaben des Strassenverkehrs zu speisen und der bestehende Infrastrukturfonds in diesen zu integrieren.

Für **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS 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 66. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2011 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.

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>8</b>
<b>ORGANISATION UND VERWALTUNG</b> .....	<b>12</b>
<b>Ziel und Mitglieder</b> .....	<b>12</b>
<b>Organe von strasseschweiz</b> .....	<b>15</b>
Mitgliederversammlung .....	15
Zentralvorstand .....	17
Direktionsausschuss .....	18
Kontrollstelle .....	21
Generalsekretariat .....	21
<b>AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN IM JAHR 2011</b> .....	<b>30</b>
<b>Der schweizerische Strassenverkehr</b> .....	<b>30</b>
Struktur und Entwicklung .....	30
Personenverkehr .....	31
Transportnachfrage im Personenverkehr .....	31
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr) .....	32
Güterverkehr .....	32
Transportnachfrage im Güterverkehr .....	32
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen .....	34
Entwicklung des Fahrzeugbestands .....	36
Verkehrssicherheit .....	38
Unfallstatistik .....	38
Studien .....	38
Verkehrssicherheitsmassnahmen .....	38
Strassenverkehrsrecht .....	40
Neue Rechtsbestimmungen .....	40
Gesetzesvollzug .....	42
Administrativmassnahmen .....	42
<b>Verkehrspolitik</b> .....	<b>44</b>
Europäische Union (EU) .....	44
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU .....	45
Strassenbau .....	45
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund .....	45
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz .....	47
Öffentlicher Verkehr .....	48
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs .....	48

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT) . . . . .	50
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV). . . . .	52
Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) . . . . .	52
Agglomerationsverkehr . . . . .	53

**Energie- und Umweltpolitik . . . . . 54**

Energie . . . . .	54
Neue Energiepolitik . . . . .	54
Energieverbrauch . . . . .	54
Energiesparmassnahmen . . . . .	56
Umwelt . . . . .	57
Luftschadstoff-Immissionen . . . . .	57
Klimaveränderung . . . . .	58
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen . . . . .	58
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen . . . . .	62
Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung . . . . .	64

**Handel und Industrie . . . . . 66**

Fahrzeuge . . . . .	66
Weltproduktion und -absatz. . . . .	66
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz) . . . . .	66
Treibstoffe . . . . .	68
Schweizerischer Mineralölabsatz. . . . .	68
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien . . . . .	69
Strassentransport. . . . .	70
Versicherungswesen . . . . .	70
Tourismus . . . . .	71
Internationaler Tourismus . . . . .	71
Tourismus in der Schweiz . . . . .	72
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung . . . . .	73

**Finanzen . . . . . 74**

Finanzpolitik . . . . .	74
Bundeshaushalt . . . . .	74
Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen. . . . .	74
Zweckbestimmung der Abgaben des motorisierten Strassenverkehrs. . . . .	76
Strassenbenützungsabgaben . . . . .	77
Strassenrechnung . . . . .	79
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs . . . . .	79
Externe Kosten . . . . .	80
Fiskalleistungen . . . . .	80
Fiskalbelastung der Treibstoffe. . . . .	82
Motorfahrzeugsteuern. . . . .	82

<b>Strassenbau und -finanzierung</b> .....	<b>83</b>
Nationalstrassen .....	83
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte. ....	83
Gotthard-Strassentunnel. ....	85
Vollendete Abschnitte .....	86
Nationalstrassenfinanzierung. ....	87
Infrastrukturfonds Strasse .....	87
<b>Internationale Beziehungen.</b> .....	<b>89</b>
<b>Schlusswort</b> .....	<b>89</b>
<b>Statistische Angaben</b> .....	<b>90</b>

## Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
AGK	Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
AKW	Atomkraftwerk
ARV	Association routière vaudoise
ARV 1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung) (SR 822.221)
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ATG	AlpTransit Gotthard AG
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds (gemäss Vernehmlassungsvorlage FABI vom 31. März 2011)
BIP	Bruttoinlandprodukt
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BSSV	Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (Vernehmlassungsvorlage vom 5. November 2011)
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
CEVA	Genfer S-Bahn Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse
CO / CO <sub>2</sub>	Kohlenmonoxid / Kohlendioxid
DML	Durchmesserlinie (Kernelement der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon)
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EnV	Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01)
ESP	Elektronisches Stabilitäts-Programm
ETH-Z	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich

EU	Europäische Union
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Vernehmlassungsvorlage vom 31. März 2011 als Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (FDP.Die Liberalen)
FinÖV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Geschäfts-Nr. 96.059)
FKRV	Verordnung vom 29. März 2006 über das Fahrtschreiberkartenregister (SR 822.223)
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband); heute: <b>strasseschweiz</b> – Verband des Strassenverkehrs
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Fzg/Fzge	Fahrzeug/Fahrzeuge
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
GST	Gotthard-Strassentunnel
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr
IRF	International Road Federation
km	Kilometer
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe
NE	Kanton Neuenburg
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NGF	Nationaler Garantiefonds gemäss Artikel 76 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01)
NH <sub>3</sub>	Ammoniak
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
NSAG	Bundesgesetz vom 19. März 2010 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Geschäfts-Nr. 08.012)
NSAV	Verordnung vom 24. August 2011 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabeverordnung; SR 741.711)
NW	Kanton Nidwalden
NZZ	Neue Zürcher Zeitung

O <sub>3</sub>	Ozon
öV	öffentlicher Verkehr
PJ	Petajoule (1 Petajoule = 10 <sup>15</sup> Joule = 1000 Terajoule)
PK SBB	Pensionskasse der Schweizerischen Bundesbahnen
PPP	Public Private Partnership
PW	Personenwagen
Rola	Rollende Landstrassen
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SCGV	Schweizerischer Caravangewerbe-Verband, Caravaning-Suisse
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
Fr.	Schweizer Franken
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SKV	Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung) (SR 741.013)
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SP	Sozialdemokratische Partei
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
SSV	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)
StBV	Verordnung über die Strassenbenützung (Vernehmlassungsvorlage vom 5. November 2011)
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SUV	Sport Utility Vehicle
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)

SVZ	Schwerverkehrskontrollzentrum zur Überwachung des Strassengüterverkehrs
TAFV 1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (SR 741.412)
TAFV 2	Verordnung vom 19. Juni 1995 über technische Anforderungen an landwirtschaftliche Traktoren und deren Anhänger (SR 741.413)
TAFV 3	Verordnung vom 2. September 1998 über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (SR 741.414)
TCS	Touring Club Schweiz
Tkm	Tonnenkilometer
UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VEE-PW	Verordnung des UVEK vom 8. September 2004 über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (SR 730.011.1)
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VFGI	Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (vormals), motosuisse (heute)
VOC	Flüchtige organische Verbindungen (volatile organic compounds)
VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
VTS	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41)
VZV	Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung) (SR 741.51)
ZEB	Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2)

# 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 hat der Verband der Parkhausbetreiber ParkingSwiss die Mitgliedschaft von **strasseschweiz** erlangt. Somit waren per Ende des Berichtsjahres **strasseschweiz** insgesamt 32 Mitglieder angeschlossen, nämlich 29 nationale Verbände, 2 kantonale Dachverbände (Ligen) und 1 Einzelperson, 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	Bern
Touring Club Schweiz TCS	Vernier/Genf

### *Nutzfahrzeuge*

fenaco, Unternehmensgruppe der Schweiz. Agrarwirtschaft, Region Winterthur	Winterthur
Les Routiers Suisses	Echandens
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Bern
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT	Riniken AG
VSIG Handel Schweiz	Basel

## **Automobilwirtschaft**

### *Industrie, Gewerbe und Handel*

AGVS, Autogewerbeverband der 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	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  
Schweizerischer Baumeisterverband SBV  
Schweizerische Mischgutindustrie SMI

Zürich  
Zürich  
Zürich

## **Kantonale Strassenwirtschaft**

Association routière vaudoise  
Verkehrsliga beider Basel

Paudex  
Basel

## **Verschiedene**

asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter  
Merz Hans Urs  
Ostschweizerischer Fahrlehrerverband  
Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV  
Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-  
Verband SMFV  
Schweizer Tourismus-Verband STV

Bern  
Vallamand  
St. Gallen  
Bern  
Burgdorf  
  
Bern

# Organe von strasseschweiz

## Mitgliederversammlung

Die 66. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 14. Juni 2011 in Bern statt. Sie wurde von 30 Delegierten besucht, die 1111 von insgesamt 1141 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache thematisierte der Präsident Rudolf Zumbühl mit Blick auf die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen die zahlreichen «Schlaglöcher» der aktuellen Verkehrspolitik. Ein erstes Schlagloch stelle der direkte Gegenvorschlag (FABI) zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» dar. Dieser koste die Strasse langfristig praktisch gleich viel wie die Initiative selber. Ein zweites Schlagloch halte die Klimapolitik bereit, und zwar nicht zuletzt in Form einer möglichen CO<sub>2</sub>-Abgabe von rund 30 Rappen pro Liter Treibstoff.

Die Finanzierung öV und jene des Strassenverkehrs sind gemäss Rudolf Zumbühl gleichzeitig voranzutreiben. Es gebe keinen Grund, die öV-Finanzierung schwergewichtig basierend auf der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ins Trockene zu bringen und dann den Strassenbenützerorganisationen die Aufgabe zu überlassen, die notwendigen Steuererhöhungen zur Schliessung der Finanzierungslücken hinsichtlich der Strasseninfrastruktur bei ihren Mitgliedern mehrheitsfähig zu machen. Genau dieser Weg würde derzeit aber sowohl mit der VCS-Initiative als auch mit dem FABI-Gegenvorschlag beschritten.

Das Bekenntnis der neuen Verkehrsministerin Doris Leuthard zu mehr Verursacherprinzip, zu mehr Nutzerfinanzierung und zu mehr Transparenz hätten die Strassenverkehrsverbände hoffen lassen. Die Realität falle mit Blick auf FABI allerdings ernüchternd aus. Initiative und Gegenvorschlag zielten im Grunde genommen in dieselbe Richtung. Ab 2029 würden sie den Strassenverkehr praktisch gleich viel kosten, nämlich gut zwei Milliarden Franken pro Jahr oder total rund 24,5 Milliarden Franken bis 2040 (Initiative) bzw. gut 1,8 Milliarden Franken pro Jahr oder total fast 22 Milliarden Franken bis 2040 (Gegenvorschlag). Die Transferzahlungen, die durch FABI bzw. durch die VCS-Initiative resultierten, überstiegen den Status quo – jährlich 250 Millionen Franken ab 2029 oder insgesamt drei Milliarden Franken bis 2040 – somit um das Sieben- bis Achtfache!

«Den Verbänden des privaten Strassenverkehrs ist klar», unterstrich der Präsident von **strasseschweiz**, «dass ein leistungsfähiger öV eine gesicherte Finanzierungsbasis braucht.» Ein hochwertiges und leistungsfähiges öV-System, wie es die Schweiz besitzt, habe natürlich seinen Preis. «Wir sind der Auffassung, dass Bau- und Unterhalt von leistungsfähigen öV-Infrastrukturen zu den allgemeinen Staatsaufgaben gehören.» Ihre Finanzierung müsse daher über allgemeine Bundesmittel erfolgen. Die Betriebskosten ihrerseits seien basierend auf dem Verursacherprinzip durch Benützerentnahmen zu decken. Konsequenterweise sei das NEAT-Viertel zu ersetzen, und zwar durch eine Anhebung des

Anteils der zweckgebundenen Mittel der Mineralölsteuer von heute 50 auf künftig 60 Prozent, was rund 300 Millionen Franken entspricht.

Mit dieser Lösung braucht es gemäss Rudolf Zumbühl auch keine generelle Öffnung der Zweckbindung, die in der vorgeschlagenen Form (neu «Landverkehr» statt wie bisher «Strassenverkehr») keinesfalls akzeptiert werden könne. Diese wäre aufgrund der politischen Erfahrungen, die mit solchen Vorhaben bislang gemacht wurden, gleichbedeutend mit dem Tod der SFSV. «Die Klärung und Lösung der öV-Finanzierung muss simultan und synchron mit der Strassenfinanzierung angegangen werden. Das würde auch die Gelegenheit dazu bieten, gleichzeitig mit der Schaffung eines unbefristeten öV-Fonds einen ebenfalls nicht befristeten Fonds für die Strasse zu errichten. Bis heute sind wir mit letztgenannter Forderung immer an der Finanzverwaltung gescheitert – wahrscheinlich deswegen, weil diese Forderung vom «falschen» Verkehrsträger gestellt wurde», hielt der Präsident von **strasseschweiz** fest.

Äusserst unbefriedigend präsentiert sich laut Rudolf Zumbühl die Situation betreffend die Klima-Initiative bzw. deren indirekten Gegenentwurf (Totalrevision CO<sub>2</sub>-Gesetz). Unter anderem sei vorgesehen, auf Treibstoffen eine CO<sub>2</sub>-Abgabe von rund 30 Rappen pro Liter erheben zu können. Sollte die bislang vom Ständerat befürwortete CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen auch nach der Schlussabstimmung im revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz verbleiben, werde **strasseschweiz** das von den Wirtschaftsdachverbänden und auch von den Mitgliedorganisationen in Aussicht gestellte Referendum unterstützen.

Betreffend die Offroader-Initiative bzw. deren indirekten Gegenvorschlag sei es beim aktuellen Stand der Umsetzung leider noch nicht möglich, potenziellen Autokäuferinnen und -käufern zu sagen, was ihr Fahrzeug dereinst mehr kosten wird. In diesem Zusammenhang forderte der Präsident von **strasseschweiz** den Bundesrat auf, mit der Ansetzung des Abstimmungsdatums zur Offroader-Initiative dem üblen Spiel der Initianten punkto bedingten Rückzugs, Rückzugs oder Nichtrückzugs ihres Begehrens ein Ende zu setzen.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2010, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2010 und das Budget 2012. Die Rechnung schliesst dank der Entnahme von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 71 664 Franken vor.

Aufgrund der eingegangenen Mutationsmeldungen im Zentralvorstand wurden von der Mitgliederversammlung die nachfolgenden Ersatzwahlen für die Amtsdauer 2009 bis 2012 vorgenommen:

Mitglieder mit Nominationsrecht eines Vertreters im Zentralvorstand **strasseschweiz** (gemäss Art. 13 Statuten):

- Erdöl-Vereinigung: Dr. Rolf Hartl (anstelle von Dr. Ronald Ganz, Mitglied des Zentralvorstandes seit 2003 und des Direktionsausschusses seit 2005)
- Internationaler Automobil-Salon: André Hefti (anstelle von Rolf Studer, Mitglied des Zentralvorstandes seit 2005)
- ParkingSwiss: Heinz Burkhardt: Neumitglied seit 2011

Die Mitgliederversammlung würdigte die Arbeit der ausscheidenden Mitglieder der Organe von **strassschweiz**.

Hanspeter Schneider, Geschäftsführer ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Thema «Die Verkehrsgeschichte und ihre aktuelle Bedeutung».

## Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 6. Mai und am 4. November 2011. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit der VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» sowie der künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, den gesetzgeberischen Arbeiten zur CO<sub>2</sub>- und Klimapolitik, der Frage betreffend die Mitwirkung beim Referendum der Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbände gegen das CO<sub>2</sub>-Gesetz als Gegenvorschlag zur Klima-Initiative und mit den Eidgenössischen Parlamentswahlen 2011.

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:

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz
Niklaus Zürcher (Vizepräsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Hans U. Büschi	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Heinz Burkhardt (seit Juni 2011)	ParkingSwiss
Kaspar Engeli	VSIG Handel Schweiz
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Martin Fehle (bis Juni 2011) Martin Senn (ab Juli 2011)	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Dr. Ronald Ganz (bis Juni 2011) Dr. Rolf Hartl (ab Juni 2011)	Erdöl-Vereinigung EV
Jean-Marc Hensch (bis Juni 2010) Walter Lange (ab Juni 2010)	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS

Dr. Benedikt Koch	Fachverband Infra
Walter Lange	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Hans-Peter Schneider	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM
Rolf Studer (bis Juni 2011) André Hefti (ab Juni 2011)	Internationaler Automobil-Salon
Mila Trombitas	Schweizer Tourismus-Verband STV
Willi von Atzigen	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

## Direktionsausschuss

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

- *Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes*: Die Arbeiten in den vorberatenden Kommissionen und in den beiden Parlamentskammern zur Anpassung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sind von **strasseschweiz** eng begleitet worden. In der Wintersession haben die Eidgenössischen Räte die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes endgültig gutgeheissen. Der Schlussabstimmung ging ein ausgedehntes Differenzbereinungsverfahren der beiden Parlamentskammern voraus; dies im Bestreben, die ökologischen Ziele unter bestmöglicher Akzeptanz der Vorlage zu optimieren. Strassen- und Wirtschaftsverbände hatten während dem Gesetzgebungsverfahren das Referendum angedroht.

Das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz, das als Gegenvorschlag zur Klima-Initiative und zur Offroader-Initiative ausgestaltet worden ist, will die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 senken, dies laut Parlament ausschliesslich mit Inlandmassnahmen (vgl. dazu die Ausführungen im Kapitel *Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen*; hiernach).

Die Interessen von Wirtschaft, Handel und Verkehr sind in dieser Sache weitgehend bei *economiesuisse* und deren Arbeitsgruppe Klima zusammengefasst und koordiniert worden. Betreffend die Bestimmungen über die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen lag die Themenführerschaft bei *auto-schweiz*.

Der Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS) und der Schweizer Ableger der European Association of Independent Vehicle Traders haben erfolglos das Referendum gegen das im März 2011 revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz ergriffen, das von den eidgenössischen Räten als indirekter Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative verabschiedet worden war. **strasseschweiz** unterstützte die Unterschriftensammlung zum Referendum betreffend den Gegenvorschlag der Offroader-Initiative nicht.

- *VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr»*: **strasseschweiz** hat die Arbeiten zur Bekämpfung der strassenfeindlichen VCS-Initiative mit hoher Priorität vorangetrieben. Der Direktionsausschuss liess sich regelmässig über die Arbeiten ins Bild setzen, die vom Generalsekretariat unter Mitwirkung der Beratungsagentur Burson-Marsteller geleistet worden sind. Man ist gewillt, dem strassenfeindlichen Begehren – und nötigenfalls auch dem Gegenvorschlag – mit aller Vehemenz entgegen zu treten.

Anfangs Februar hat in Zäziwil ein Workshop der erweiterten Arbeitsgruppe «Nein zur VCS-Initiative» stattgefunden. Es wurde ein Kampagnen- und Kommunikationskonzept bearbeitet und beschlossen.

Das Argumentarium lag seit Mitte Juni vor und wurde auf Verlangen abgegeben. Ausserdem konnte ein Musterreferat zur Finanzierung der Strasseninfrastrukturen, mit Bezug auf VCS-Initiative und FABI-Vorlage, bezogen werden.

Am 21. Juli ist der erste Newsletter «Verkehrs Chaos Schweiz Stopp» an rund 10 000 E-Mail-Adressen in Deutsch und Französisch versandt worden. Gleichzeitig ist die provisorische Webseite (Platzhalter) «VCS-Initiative-Nein» mit Direktzugang zu Facebook und Twitter sowie Bestellmöglichkeit des Newsletters in Betrieb genommen worden.

Am 22. September hat im Kultur-Casino ein Parlamentarierfrühstück stattgefunden. Die Veranstaltung zum Thema «Probleme mit der VCS-Initiative und dem Gegenvorschlag FABI» wurde gut besucht. Es referierte Prof. Martin Lendi.

Am 4. Oktober ist in der NZZ ein Aufsatz von Prof. Martin Lendi «Die Legitimität der Verkehrsverfassung nicht gefährden» erschienen. Darin beurteilt der Autor die VCS-Initiative und den Gegenvorschlag im Lichte der geltenden Verkehrsverfassung und plädiert für die Beachtung der verfassungsmässigen Grundsätze der freien Verkehrsmittelwahl, des Verursacherprinzips bei der Verkehrsfinanzierung und die Beachtung der demokratisch legitimierten Regelungen der Zweckbindung von Verkehrsabgaben.

Prof. Martin Lendi hat seine Überlegungen zu dieser Thematik in einer Schrift dargelegt, die in einer zweisprachigen Broschüre anfangs Dezember in breiter Streuung in Parlament, Verwaltung, Verbänden und Kantonen abgegeben worden ist.

Die zweite Ausgabe des Newsletter ist am 21. Oktober erschienen.

- *Energiestrategie 2050; Handlungsfelder im Bereich Mobilität und Verkehr*: Der Bundesrat hat sich an seiner Klausur vom 25. Mai für eine Energiewende in Form einer langfristigen Transition des Energiesystems entschieden. Die bestehenden Kernkraftwerke sollen am Ende ihrer sicherheitstechnischen Betriebsdauer stillgelegt und nicht durch neue Kernkraftwerke ersetzt werden. Gleichzeitig hat er die Eckpunkte seiner neuen Energiestrategie 2050 festgelegt und diese zur Vorbereitung einer Vernehmlassung im Jahr 2012 in die Anhörung geschickt.

Im Modul Verkehr werden vor allem die folgenden Massnahmenswerpunkte zu weiteren Diskussionen führen: Kontinuierliche Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Personenwagen, CO<sub>2</sub>-Zielwerte auch für leichte Nutzfahrer

zeuge, Energieetikette für Lieferwagen und Motorräder, verbrauchsabhängige beziehungsweise ökologische Besteuerung des Verkehrs, der Verkehrsmittel oder der Treibstoffe, Mobilitätsmanagement in Unternehmen und in Gemeinden sowie Massnahmenset zur Abschwächung der weiteren Zersiedelung.

- *PPP-Lösung bei der Finanzierung der zweiten Gotthardröhre*: economie-suisse hat eine Begutachtung durch die Experten von der «B,S,S. Volkswirtschaftliche Beratung Basel» in Auftrag gegeben. Bei der Finanzierung wirkten auch Mitgliederorganisationen von **strasseschweiz** mit. PPP setzt voraus, dass die Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen ihre Aufwendungen für den Bau und Betrieb der Infrastrukturen finanzieren können, und zwar durch private Mittel (Eigenmittel, Aktien oder Fremdmittel, Darlehen) sowie entweder durch Gebühren für die Benützung der Infrastruktur oder durch Zuschüsse der öffentlichen Hand (Subventionen, Abgeltungen, Leistungsaufträge, Verfügbarkeitszahlungen). Die Benützungsgebühren können in pauschaler oder variabler Form erhoben werden. Denkbar ist auch ein Road Pricing.

Nach den bisherigen Grundsätzen von **strasseschweiz** sind (nebst Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe) weitere Benützungsgebühren von Strassen nicht akzeptabel. Es gilt der Grundsatz, dass die Benützung von Strassen gebührenfrei erfolgen soll. Mit PPP könnte sich dies ändern; entsprechend musste der Direktionsausschuss auch erste Überlegungen zu einer allfälligen Neuformulierung der finanzpolitischen Grundsätze anstellen, wobei man vorerst noch nicht von den bewährten und funktionierenden Prinzipien abweichen will.

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 Eröffnung der Nachmittagssitzung zu einem Arbeitslunch. Es setzt sich aus ausgewählten Mitgliedern von National- und Ständerat aus den Fraktionen CVP, FDP, SVP sowie den Verbandsspitzen der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** zusammen und wird vom Generalsekretär geleitet. An jeder Sitzung wird ein Schwerpunktthema präsentiert und diskutiert sowie ein Überblick über die verkehrsrelevanten Vorlagen in der bevorstehenden Session gegeben.

Der Direktionsausschuss setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz
Niklaus Zürcher (Vizepräsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Ronald Ganz (bis Juni 2011) Dr. Rolf Hartl (ab Juni 2011)	Erdöl-Vereinigung EV
Hans Koller	Generalsekretär <b>strasseschweiz</b>
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS

### **Kontrollstelle**

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2011 sind am 2. April 2012 von den beiden Revisoren Ella Anderegg 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. Einen grossen Anteil am Pensum des Generalsekretariats hatte im Berichtsjahr ausserdem die Kampagne gegen die VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr».

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

- Konsequente Zweckbindung – Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung: Verbesserungswürdige Diskussionsgrundlage (Medienmitteilung 20. Januar)
- Politische Richtschnur – Vier Grundsätze zur zukünftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen (Medienmitteilung 27. Januar)
- 90 Mia. Franken Umsatz – Vademecum 2011 – Kennzahlen zu Automobilwirtschaft und Strassenverkehr (Medienmitteilung 04. Februar)
- 1,89 Mia. Franken für Schiene – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2010: Über neun Milliarden Franken (Medienmitteilung 18. April)
- Schlaglöcher in Sicht – 66. ordentliche Mitgliederversammlung von strasseschweiz (Info 14. Juni)
- Guter Ansatz, aber... – Die Volksinitiative «Schutz vor Rasern» rennt offene Türen ein und ist daher abzulehnen (Medienmitteilung 15. Juni)
- 1,93 Mrd. Franken für die Schiene – Budgetierte und geschätzte Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2012 (Medienmitteilung 9. September)
- Strasse weiterhin zu hoch belastet – Bundesrat präsentiert Modifikationen an FABI-Vorlage: Kleine Verbesserungen (Medienmitteilung 2. November)
- Bestnoten für die Strasse – Strassenrechnung der Schweiz für das Jahr 2009: Sehr gute Ergebnisse (Info 21. Dezember)

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

- *Energiegesetz (Januar)*: Der Bundesrat soll künftig direkt Vorschriften zum Energieverbrauch von Geräten, Fahrzeugen und Anlagen erlassen können, ohne zuerst den Weg mit freiwilligen Massnahmen wie beispielsweise Zielvereinbarungen zwischen Bund und Wirtschaft beschreiten zu müssen. Der revidierte Artikel 8 sieht vor, dass sich der Bundesrat bei der Festlegung der Verbrauchsvorschriften jeweils an den besten erhältlichen Technologien (Bestgeräte) orientieren soll.

**strasseschweiz** hat die Vorlage abgelehnt. Die Änderung bedeute einen System- beziehungsweise Paradigmenwechsel bei den Bemühungen um sparsame Fahrzeuge. Am Prinzip des Primats freiwilliger Vereinbarungen anstelle von Vorschriften sei festzuhalten. Allenfalls wären die serienmässig hergestellten Motorfahrzeuge von einer allfälligen Neuregelung auszunehmen.

- *Masterplan Cleantech Schweiz (Februar)*: Der Masterplan Cleantech Schweiz soll den beteiligten Akteuren insbesondere in Politik, Wissenschaft und Wirtschaft mit konkreten Handlungsvorschlägen Orientierung geben, wie die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz durch Innovationen in Cleantech gestärkt werden kann, das heisst Technologien, Industrien und Dienstleistungen, die zum Schutz und zur Erhaltung der natürlichen Ressourcen beitragen. Dazu formuliert der Masterplan Massnahmen des Bundes sowie Empfehlungen an die anderen beteiligten Akteure in den Kantonen, in der Wirtschaft und in der Wissenschaft. Cleantech umfasst unter anderem den Teilbereich «nachhaltige Mobilität». Vorgeschlagen wird unter

dem Handlungsfeld Forschung ein nationales Kompetenzzentrum für Energie und Mobilität unter Mitwirkung von Hochschulen und Unternehmen.

**strasseschweiz** hat in seiner Stellungnahme einen Masterplan Cleantech Schweiz begrüsst, soweit sich dieser an den Grundsätzen einer liberalen Wirtschaftsordnung ausrichtet und mit möglichst minimalen Regelungseingriffen zulasten des Einzelnen anstrebt, alle Bereiche von Wirtschaft und Staat hinsichtlich Nutzung von Ressourcen, Emissionsreduktion sowie die Nachhaltigkeit im ökonomischen, ökologischen und sozialen Sinne zu verbessern.

- *Mineralölsteuergesetz/Umweltschutzgesetz: Vorschriften für Biotreibstoffe (März)*: Die UREK des Nationalrats hat im Rahmen einer parlamentarischen Initiative (09.499 «Agrotreibstoffe. Indirekte Auswirkungen berücksichtigen») einen Gesetzesentwurf ausgearbeitet, der strengere Kriterien für die Steuererleichterung von Biotreibstoffen in der Schweiz vorsieht. Zudem soll der Bundesrat verpflichtet werden, bei Bedarf Zulassungsbeschränkungen für biogene Treib- und Brennstoffe einzuführen.

**strasseschweiz** hat sich grundsätzlich für den umwelt- und sozialverträglichen Einsatz biogener Treibstoffe ausgesprochen. Die zur Diskussion gestellten Gesetzesänderungen tragen allerdings der Entwicklung in der Europäischen Union (EU) viel zu wenig Rechnung und seien deshalb in der vorliegenden Form abzulehnen beziehungsweise zu modifizieren: Bisher reguläre Benzin- und Dieselölimporte aus der EU, die gemäss europäischer Gesetzgebung nachhaltige und zugelassene biogene Treibstoffanteile enthalten, sollen in Zukunft möglich bleiben. Auf die generelle Deklarationspflicht von Biokomponenten in Treibstoffgemischen sei zu verzichten.

- *Revision der Energieverordnung (EnV) zur Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen (April)*: Nachdem sich der Bundesrat am 18. Juni 2010 gegen die Einführung einer Umweltetikette für Personenwagen, die neben der Energieeffizienz auch die Umweltbelastung eines Neuwagens miteinbezogen hätte, ausgesprochen hatte, legte er einen Entwurf für die Weiterentwicklung der Energieetikette auf. Die wichtigsten Neuerungen waren eine stärkere Gewichtung des absoluten Treibstoffverbrauchs von Personenwagen, der Einbezug von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb (z.B. Elektrofahrzeuge) und die bessere Visualisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Etikette. Künftig soll die Anpassung der Energieetikette an den neusten Stand der Technik jährlich statt alle zwei Jahren erfolgen.

**strasseschweiz** hat die Änderungsvorschläge für die Neugestaltung der Energieetikette für Personenwagen zu einem guten Teil begrüsst, einzelne Punkte jedoch grundsätzlich abgelehnt (z.B. Angabe, ob ein Partikelfilter bei Diesel-Fahrzeugen vorhanden ist; Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienz-Kategorien) oder zur Verbesserung (z.B. Berechnung der Bewertungszahl, Darstellung der Werte bei Benzin/E85-, den Erdgas- sowie Elektro-Fahrzeugen) vorgeschlagen.

- *Verordnungen betreffend Verkehrsregeln und Signalisation (zum Abbau des Schilderwaldes und zur Entrümpelung bei den Verkehrsregeln) (Mai)*: **strasseschweiz** ist mit den vorgeschlagenen zwei neuen Verordnungen über die Strassenbenützung (StBV) und über die behördliche Strassensignalisation (BSSV) trotz einiger Vorbehalte grundsätzlich einverstanden. Es wurde aller-

dings festgestellt, dass mit den vorliegenden Entwürfen eine substantielle Vereinfachung beziehungsweise Verwesentlichung des Strassenverkehrsrechts nicht erreicht werden kann und dem seitens des ASTRA betriebenen beträchtlichen Aufwand kein entsprechender erkennbarer materieller Nutzen oder Mehrwert gegenüber steht. «Der Abbau der Regelungsdichte durch materielle Änderungen bildet die Ausnahme», heisst es auch in den Groberläuterungen der Vernehmlassungsunterlagen. Vorbehalte hat **strasseschweiz** vor allem gegenüber jenen Änderungen angebracht, die mit dem Via-sicura-Handlungsprogramm verknüpft sind. Diesbezüglich gelte es, allfällige Verordnungsanpassungen erst dann vorzunehmen, wenn die einschlägigen Modifikationen auf Gesetzesstufe von den eidgenössischen Räten genehmigt worden sind.

- *Liberalisierung der Öffnungszeiten von Tankstellenshops (Mai):* **strasseschweiz** hat die Liberalisierung der Öffnungszeiten von Tankstellenshops auf Autobahnraststätten sowie an Hauptverkehrsstrassen befürwortet. Die vorgeschlagene Änderung des Arbeitsgesetzes gehe in die richtige Richtung; allerdings lasse der Vorschlag noch zuviel Interpretationsspielraum offen. Damit werde den geänderten Bedürfnissen der Bevölkerung nicht in ausreichendem Mass Rechnung getragen sowie eine Gleichbehandlung von Tankstellenshops mit Läden in Zentren des öV noch nicht vollständig erreicht. Zur Erleichterung des Vollzugs und zur Vermeidung von Unklarheiten hat **strasseschweiz** beantragt, das Gesetz so zu modifizieren, dass statt auf Lage und Sortiment allein auf die Ladengrösse als Bewilligungskriterium abgestellt wird.
- *Verordnungsänderung zur Abschaffung der Fahrradvignette (Juni):* **strasseschweiz** hatte seinerzeit die Abschaffung der obligatorischen Haftpflichtversicherung für Radfahrende abgelehnt und eine Ausweitung der Vignettenpflicht in Richtung mehr Verursacherprinzip gefordert. Weil in den Ausführungsbestimmungen betreffend die Abschaffung der Velovignette das Verursacherprinzip äusserst selektiv angewandt wird, konnte **strasseschweiz** den Ordnungsänderungen in der vorgelegten Form nicht zustimmen. Es wurde gefordert, dass die Leichtmotorfahräder (so genannte E-Bikes), die über eine mit Mofas vergleichbare Motorleistung verfügen, aus Gründen der Verkehrssicherheit diesen Mofas gleichgestellt werden. Andernfalls seien auch die Motorfahräder im Sinne der Gleichbehandlung von der obligatorischen Haftpflichtversicherung auszunehmen sowie den für E-Bikes geltenden Zulassungsbedingungen anzupassen.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 12. Oktober die neue Regelung per Anfang 2012 beschlossen und dabei festgelegt, dass für Motorfahräder und E-Bikes mit einer Tretunterstützung von über 25 Stundenkilometer die obligatorische Haftpflichtversicherung beibehalten wird.

- *Raumkonzept Schweiz (Juni):* **strasseschweiz** begrüsst die Absicht, mit Strategien zur künftigen räumlichen Entwicklung der Schweiz die notwendigen Informations-, Diskussions- und Entscheidungsgrundlagen für die politische Debatte über die Raumentwicklung in der Schweiz bereitzustellen. **strasseschweiz** konnte sich in der Stellungnahme mit den anvisierten Zielen auf dem gewählten hohen Abstraktionsniveau zwar einverstanden erklären, bemängelte jedoch, dass das Konzept generell der wirtschaftlichen, aber auch der gesellschaftlichen Dimension der Nach-

haltigkeit zu wenig Rechnung trägt, das mengenmässige Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft unterschätzt sowie unter dem Deckmantel der Raumentwicklung (Stichwort: Abstimmung mit der Verkehrsinfrastruktur) zu einseitig und somit wenig sachgerecht den öV favorisiert.

- *Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) (Juli):* **strasseschweiz** lehnte die VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» – dies im Einklang mit der Landesregierung – sowie den direkten Gegenvorschlag (FABI) des Bundesrats ab. Beide Vorlagen würden auf grobe Weise das Verursacherprinzip verletzen und dem privaten Strassenverkehr in Zukunft Jahr für Jahr Finanzmittel in Milliardenhöhe entziehen, die für den Substanzerhalt sowie für den Ausbau der Kantons- und Nationalstrassen schmerzlich fehlen werden. Damit werde die mittel- bis langfristige Finanzierung des wichtigsten Verkehrsträgers in der Schweiz gefährdet und die finanzpolitische Baustelle von den Bahnen auf die Strassen verlagert. Sowohl die VCS-Initiative als auch der FABI-Gegenentwurf würden eine erhebliche Erhöhung der Strassenabgaben unumgänglich machen, wenn es darum geht, Bevölkerung und Wirtschaft vor dem Verkehrschaos und -kollaps zu bewahren.

Erschwerend komme hinzu, dass im Rahmen der Klimadebatte über dem Strassenverkehr das Damoklesschwert einer so genannten CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe von rund 30 Rappen pro Liter Treibstoff schwebt. Alle diese Steuererhöhungen zusammengezählt könnten den Zapfsäulenpreis (von gegenwärtig rund Fr. 1.90) innert kurzer Zeit auf drei Franken anheben und damit für den Wirtschaftsstandort Schweiz eine hemmende Wirkung entfalten.

**strasseschweiz** verlangte in seiner Eingabe, dass die VCS-Initiative, welche dem Strassenverkehr in Zukunft gut 60 Prozent seiner zweckgebundenen Gelder zugunsten des öV abknöpfen will, so rasch als möglich sowie ohne jeglichen Gegenentwurf Volk und Ständen zur Abstimmung vorgelegt wird.

Der FABI-Gegenentwurf zur VCS-Initiative beinhaltet die zeitlich unbeschränkte Weiterführung der seinerzeit für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) bzw. der öV-Grossprojekte befristeten Querfinanzierungen von strassenseitigen Erträgen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie den Mineralölsteuern (sog. NEAT-Viertel). Die Änderung der Zweckbestimmung sämtlicher Erträge aus Mineralölsteuern, LSVA sowie Nationalstrassenabgabe (neu zur Deckung der Kosten des «Landverkehrs» – anstelle des «Strassenverkehrs») führt nach Auffassung von **strasseschweiz** zu einer Aushöhlung der Strassenkasse und letztlich zu einer Zerstörung der seit Jahrzehnten bestens funktionierenden und bewährten Strassenfinanzierung. Damit greife der einseitige FABI-Vorschlag des Bundesrats für eine Finanzierung von Bahninfrastrukturprojekten einer vernünftigen sowie tragfähigen Lösung betreffend die Strassenverkehrsfinanzierung zeitlich vor und schaffe unnötige sowie ungerechtfertigte Sachzwänge. Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) vermenge FABI beim Schienenverkehr Investitions- und Betriebskosten. Ausserdem bewirke die Reduzierung und Pauschalierung des Fahrkostenabzugs für Pendler neue Rechtsungleichheiten bei der direkten Besteuerung der Berufspendler, und zwar zugunsten der Bahnpendler sowie der selbständig Erwerbstätigen bzw. zulasten der Autopendler sowie der unselbständig Erwerbstätigen.

**strasseschweiz** forderte in seiner Eingabe zukunftssträchtige und tragfähige Finanzierungslösungen für Schiene und Strasse bis mindestens ins Jahr 2030. Zielführend seien dabei die folgenden finanzpolitischen Grundsätze: Berücksichtigung des Verursacherprinzips, keine Steuern ohne Zweckbindung, keine Steuern auf Vorrat und ausreichende Finanzierung bedarfsge rechter Verkehrsinfrastrukturen. Betreffend die Realisierung künftiger öV-Infrastrukturprojekte forderte **strasseschweiz** die Selektion nach Massgabe des besten Kosten-Nutzen-Verhältnisses unter besonderer Gewichtung des Beitrags an die Stärkung des Gesamtnetzes sowie des öV-Angebots im Binnenverkehr. Weitere zwingend zu beachtende Beurteilungskriterien sind: die Wirtschaftlichkeit, die Nachhaltigkeit, die Notwendigkeit sowie allfällige Alternativen zum Ausbau.

- *Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (Juli):* **strasseschweiz** sprach sich grundsätzlich gegen das vorliegende Projekt zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (NSAG) aus. Eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) komme solange nicht in Frage, als seitens des Bundes Projekte zur Schaffung neuer bzw. zur Fortsetzung bestehender Transferzahlungen von der Strasse hin zu Schiene verfolgt werden. Insbesondere das aus Mineralölsteuererträgen finanzierte so genannte NEAT-Viertel dürfe nicht, wie derzeit im Rahmen von FABI geplant, verlängert werden. Statt der Erhöhung der Strassenbenützungsabgaben plädierte **strasseschweiz** dafür, dass sich die Kantone im Rahmen der ausstehenden Regelung der Unterhalts- und Betriebskosten der neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmenden Kantonsautobahnen (Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz) angemessen an der Strassenfinanzierung des Bundes beteiligen.
- *Änderungen von verschiedenen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts (August):* E-Bikes werden immer beliebter, die Palette der angebotenen Produkte wird immer breiter. Deshalb will der Bund die heutigen Regeln der technischen Entwicklung anpassen und vereinfachen: Fahrräder sollen mit einer Schiebe- und Anfahrhilfe ausgerüstet werden können, und für das Fahren schneller E-Bikes soll der Velohelm obligatorisch werden.

**strasseschweiz** konnte diesen und weiteren Änderungsvorschlägen verschiedener Verordnungen des Strassenverkehrsrechts grundsätzlich zustimmen. Die Vernehmlassung betraf namentlich die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), die Verkehrsregelnverordnung (VRV), die Signalisationsverordnung (SSV), die Verordnung über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1), die Verordnung über technische Anforderungen an landwirtschaftliche Traktoren und deren Anhänger (TAFV 2) sowie die Verordnung über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (TAFV 3).

- *Aktionsplan zur Energiestrategie 2050 des UVEK (August):* Der Bundesrat hat an seiner Klausur vom 25. Mai 2011 entschieden, dass die bestehenden Kernkraftwerke am Ende ihrer sicherheitstechnischen Betriebsdauer stillgelegt und nicht durch neue Kernkraftwerke ersetzt werden sollen. Gleichzeitig hat er die Eckpunkte seiner neuen Energiestrategie 2050 festgelegt und das UVEK beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage auszuarbeiten. Die Vorbereitungsarbeiten dazu dauern voraussichtlich bis Anfang 2012, so dass

die Vorlage im zweiten Halbjahr 2012 in die Vernehmlassung geschickt werden kann. Mit der Skizze des Aktionsplans Energiestrategie 2050 wurde ein erstes Arbeitsdokument mit ca. 50 Massnahmenvorschlägen erarbeitet. Für den Verkehrsbereich sind unter anderem die folgenden Massnahmen zur Diskussion gestellt worden:

- Verschärfung der Zielwerte für Personenwagen (130 g CO<sub>2</sub>/km): **strasseschweiz** hat sich dafür ausgesprochen, dass sich der Bundesrat nebst den materiellen Vorgaben betreffend das Emissionsverhalten künftiger PW-Generationen auch zeitlich an den Fahrplan der EU hält. Die nächste Verschärfung per 2020 muss bereits im Jahr 2013 an die Hand genommen werden.
- Zielwerte CO<sub>2</sub>-Emissionen auch für leichte Nutzfahrzeuge: **strasseschweiz** hat verlangt, dass entsprechende Normen frühzeitig angekündigt und dass dabei die isolierte Stellung unseres Landes (keine Verrechnungsmöglichkeiten mit andern Ländern, Umrechnungskurs Euro-Fr., Diesel- und 4x4-Anteil) angemessen berücksichtigt werden.
- Energieetikette auch für Lieferwagen und Motorräder: **strasseschweiz** hat die Meinung vertreten, dass eine Ausdehnung der Energieetikette auf diese Fahrzeugkategorien keinen Sinn macht: Bei Lieferwagen im Berufsverkehr ist der Verbrauch ein gutbeachteter Kostenfaktor für die Unternehmen; Motorräder sind weitgehend Freizeitfahrzeuge, bei denen der Verbrauch in der Realität nebensächlich ist.
- Verbrauchsabhängige bzw. ökologische Motorfahrzeugsteuer: **strasseschweiz** monierte eine eidgenössische Lösung und nicht verschiedene kantonale Regelungen.
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen und in Gemeinden: Gemäss **strasseschweiz** ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht ausgewogen – viel Aufwand mit wenig Nutzen
- *Verordnung über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen (September)*: Die Vorlage enthält die Ausführungsbestimmungen zu der neuen Gesetzesbestimmung betreffend den ab 2015 für alle neu in Verkehr gesetzten Personenwagen geltenden Zielwert von durchschnittlich maximal 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

Für jeden Importeur wird ein individueller Zielwert berechnet, entsprechend der in der Verordnung definierten Formel (Art. 12 und Anhang 2 der Verordnung). Massgebend ist dabei das Leergewicht, das heisst, dass ein überdurchschnittliches Leergewicht den Zielwert erhöht. Liegt der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge eines Importeurs über diesem Zielwert, muss er eine Busse bezahlen. Pro Fahrzeug und Gramm CO<sub>2</sub> beträgt diese rund 140 Franken. Für die ersten drei Gramm über dem Zielwert gelten bis Ende 2018 reduzierte Sätze. Die Verordnung sieht vor, dass sich Importeure zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen können, um den Zielwert gemeinsam zu erreichen (emissionsarme Fahrzeuge können «schlechtere» Fahrzeuge kompensieren: Entscheidend ist, ob der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss aller neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge eines Grossimporteurs oder einer Emissionsgemeinschaft am Ende des Jahres über oder unter dem Zielwert liegt). Um den üblichen Bestellfristen der Automobilbranche Rech-

nung zu tragen, beginnt das erste Referenzjahr am 1. Juli 2012. Um den Vollzug ab diesem Datum zu gewährleisten und den Importeuren die nötige Zeit zur Einreichung der Informationen zu geben, sollen das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz und die vorliegende Ausführungsverordnung am 1. Mai 2012 in Kraft treten.

**strasseschweiz** war mit der Verordnung grundsätzlich einverstanden. Modifikationsbedarf und Verbesserungspotenzial wurden insbesondere in den folgenden Bereichen bezeichnet:

- Administrative Hindernisse für Privatpersonen: Das Verfahren für Privatpersonen als Kleinimporteure ist zu kompliziert. Die Verkehrszulassung wird erst erteilt, wenn das zuständige Amt die Bussenbezahlung bestätigt hat. – Die Verkehrszulassung muss auch vor der Bussenbezahlung möglich sein.
  - Rechtsungleichheit bei Privatpersonen: Auch Privatpersonen soll die Option offen stehen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen mit anderen Privatpersonen aufzurechnen.
  - Import von Gebrauchtwagen: Die Sanktionsfreiheit bei Importen soll nur bei Fahrzeugen gelten, die zuvor mehr als zwölf Monate im Ausland zugelassen waren.
  - Vorgehen bei der Abrechnung für Grossimporteure, Verzicht auf Anzahlungen, Umrechnungskurs Euro-Fr bei Sanktionen und Bussen.
- *Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013-2016 (Dezember):* Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen will der Bund für die Jahre 2013-2016 insgesamt 9449 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Davon entfallen 6624 Millionen auf die SBB-Infrastruktur und 2825 Millionen auf die Infrastrukturen der Privatbahnen. Mit diesem Zahlungsrahmen wird der von den Bahnen geltend gemachte Mehrbedarf für die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur finanziert. Die Aufstockungen des Zahlungsrahmens werden in der Finanzrechnung des Bundes durch entsprechende Reduktionen der Speisung des FinöV-Fonds kompensiert. In den Jahren 2013-2016 beträgt diese Reduktion 650 Millionen Franken. Eine weitere Erhöhung des Zahlungsrahmens für die SBB-Infrastruktur bzw. des Verpflichtungskredits für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur würde laut BAV zu einer Verzögerung von Eisenbahngrossprojekten führen und wird daher abgelehnt.

**strasseschweiz** erklärte sich mit der vorliegenden Botschaft im Grundsatz zwar einverstanden. Allerdings sei einerseits die verursachergerechte Finanzierung durch die Benutzerinnen und Benutzer der Eisenbahninfrastruktur deutlich zu verstärken; andererseits dürfe der Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) nicht zum wiederholten Mal als Finanzierungsquelle für Vorhaben, die nicht Gegenstand von FinöV sind, missbraucht werden. Dadurch würde das Verursacherprinzip zusätzlich verletzt und die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene weiter zementiert.

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 Club Schweiz TCS.  
Das Generalsekretariat **strasseschweiz** besorgte im Mandat die Geschäftsstelle der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM.

Der Personalbestand beim Generalsekretariat **strasseschweiz** betrug im Berichtsjahr vier Angestellte (z.T. mit Teilzeitbeschäftigung), dies bei insgesamt 360 Stellenprozent.

Hans Koller	Generalsekretär
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär Informationsbeauftragter
Hans-Jörg Bardola	Leiter der Dokumentationsstelle
Margrit Hostettler-Bosshard	Sekretärin

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

Kommission für Forschung im Strassenwesen  
(Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK)

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 Automobilsalons in Genf

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

Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit FVS

Beirat Energieforum Schweiz

Kommission Technik des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG

Kommission Mobilität/Raumentwicklung des Schweizerischen Gewerbeverbandes (SGV)

Infrastrukturkommission und Gruppe Strassen- und Schienenverkehr von economiesuisse

Arbeitsgruppe Klima von economiesuisse

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

29

Der vormalige Präsident **strasseschweiz**, Niklaus Zürcher, ist Mitglied der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit FVS. (Ab der Amtsperiode 2012-15 wird Hans Koller, Generalsekretär **strasseschweiz**, in diesem Gremium Einsitz nehmen.)

Der Zentralpräsident TCS, Niklaus Lundsgaard-Hansen (bis November) bzw. Peter Goetschi (ab Dezember), sind in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglied des Stiftungsrats der Stiftung Klimarappen.

# Automobilwirtschaft und Strassenwesen im Jahr 2011

## Der schweizerische Strassenverkehr

### Struktur und Entwicklung

#### *Verkehrszählung*

Der Verkehr auf den schweizerischen Autobahnen ist 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Prozent gewachsen. Diese Zunahme liegt etwas unter der langjährigen Wachstumsrate von rund 3,0 Prozent. Mit 25,2 Milliarden Fahrzeugkilometer werden auf den Nationalstrassen inzwischen rund 40 Prozent des gesamten Motorfahrzeugverkehrs der Schweiz abgewickelt. Seit 1990 hat sich die Fahrleistung auf den Autobahnen verdoppelt.

Beim schweren Güterverkehr beträgt die Zuwachsrate 6,4 Prozent. Dieser Wert liegt deutlich über der Entwicklung des vorangegangenen Jahres von -1,25 Prozent. Beim schweren Güterverkehr liegt der Anteil der Autobahnfahrten bei 65 Prozent der gesamten Fahrleistungen. 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 grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen wurden 2010 auf der A1 zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Winterthur sowie auf der A2 im Raum Basel gemessen. Bezüglich des Schwerverkehrs ist Muttenz Hard (BL) am stärksten belastet. Werktags werden dort durchschnittlich 11 544 schwere Güterfahrzeuge registriert, beim Gotthardstrassentunnel sind es 3263.

An den meisten Zählquerschnitten wurde gegenüber dem Vorjahr eine Verkehrszunahme um zwei bis vier Prozent registriert. Die stärksten Veränderungen wurden an der Zählstellen Baar (-27,4%) und Urdorf (+44,5%) registriert. Verantwortlich dafür war in beiden Fällen die Eröffnung der Westumfahrung Zürich sowie der N4 im Knonaueramt.

Rückläufige Verkehrsaufkommen wurden im Raum Bern (-0,2 bis -5,4%) sowie auf der A1 zwischen den Verzweigungen Rothrist und Birrfeld (-0,4 bis -1,9%) registriert. Ursache dafür dürften die Grossbaustellen in den beiden Regionen gewesen sein. Ebenfalls rückläufig war das Verkehrsaufkommen auf der Gotthardpassstrasse (-0,4 bis -6,5%).

Ein Blick auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) der am stärksten belasteten Messquerschnitte auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz zeigt, dass heute mehrere Nationalstrassen täglich von mehr als 100 000 Fahrzeugen befahren werden. Mit rund 140 000 Fahrzeugen pro Tag weist die Zählstelle Wallisellen auf der A1 die höchste Verkehrsbelastung auf, gefolgt von Muttenz (A2; 126 225 Fzge), Baregg tunnel (A1; 119 981 Fzge) und die Umfahrung Zürich Nord / Affoltern (A1, 105 000 Fzge).

## Personenverkehr

### Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen- kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2010 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen . . . . .	446,2	19 176,6
Städtischer Nahverkehr		
- Trambahnen . . . . .	471,2	986,9
- Trolleybusse . . . . .	249,4	508,2
- Busverkehr . . . . .	664,0	2 511,1
<b>Total öffentlicher Verkehr . . . . .</b>	<b>1 830,8</b>	<b>23 182,8</b>

(Quelle: BFS T 11.3.2.2)

### *Privater Verkehr (Zahlen 2010 in Millionen):*

Personenwagen . . . . .	5 925	85 546
Motorräder . . . . .	207	2 482
Motorfahrräder . . . . .	35	134
Cars . . . . .	29	2 503
<b>Total Privater Verkehr . . . . .</b>	<b>6 196</b>	<b>90 666</b>

(Quelle: BFS T 11.3.2.2)

Im Jahr 2010 wurden in der Schweiz auf Strassen und Schienen insgesamt 121 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Davon entfielen rund 78 Prozent auf die Strasse (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr), rund 16 Prozent auf die Schiene und sechs Prozent auf den Langsamverkehr. Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs auf Schienen und Strassen betrug knapp 20 Prozent.

Zwischen 1980 und 2010 stieg die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um 35 Prozent auf 90,7 Milliarden Personenkilometer. Die Verkehrsleistung im öV lag im Jahr 2010 bei 23,2 Milliarden Personenkilometern. Davon wurden 19 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene und 4 Milliarden Personenkilometer auf der Strasse zurückgelegt. Dies bedeutet laut Bundesamt für Strassen (ASTRA), dass auf den Nationalstrassen rund 1,55-mal so viele Personenkilometer zurückgelegt wurden wie im gesamten öV auf Schiene und Strasse zusammen.

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 4,3 Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 0,9 Prozent ansteigt.

*Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr  
(Strassenverkehr)*

(Zahlen in Millionen)	1990	1995	2000	2005	2009	2010
<b>Beförderte</b>						
<b>Personen (MiV)</b>	<b>5 461</b>	<b>5 372</b>	<b>6 247</b>	<b>5 855</b>	<b>6 144</b>	<b>6 196</b>
Personenwagen	5 083	5 109	5 971	5 605	5 877	5 925
Motorräder	111	131	181	185	203	207
Motorfahrräder	240	104	70	38	35	35
Cars	27	27	25	26	29	29
<b>Personenkilometer</b>						
<b>Total MiV</b>	<b>77 759</b>	<b>77 789</b>	<b>83 152</b>	<b>86 023</b>	<b>89 930</b>	<b>90 666</b>
Personenwagen	73 271	73 492	78 625	81 422	84 906	85 546
Motorräder	1 337	1 576	2 174	2 220	2 440	2 482
Motorfahrräder	862	394	266	146	134	134
Cars	2 289	2 327	2 087	2 235	2 450	2 503
<b>Total Langsamverkehr</b>						
Fahrräder		2 217	2 314	1 957	2 014	2 028
zu Fuss		3 719	4 188	5 254	5 471	5 532

(Quelle: BFS T 11.3.2.2)

## Güterverkehr

### *Transportnachfrage im Güterverkehr*

Wirtschaftswachstum und die zunehmende Handelsverflechtung führten zu mehr Güterverkehr. So haben die Transportleistungen in der Schweiz gemäss der Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) zwischen 1993 und 2010 auf der Strasse um 50 Prozent und auf der Schiene um 34 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Wohnbevölkerung der Schweiz ist im selben Zeitraum um 13 Prozent angestiegen. Auf Strasse und Schiene wurden 2010 Transportleistungen von insgesamt 26,9 Milliarden Tonnenkilometer erbracht (2009: 26,3; +2,4%).

Auf den Schweizer Strassen legten die Güterfahrzeuge 2010 5,87 Milliarden Kilometer zurück (2009: 5,72; +2,6%). Davon entfielen gut 60 Prozent auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen und Sattelschlepper mit höchstens 3,5 t Gesamtgewicht). Die Transportleistung betrug 17,1 Milliarden Tonnenkilometer (2009: 16,7, +1,3%). Auf der Schiene wurde eine Transportleistung von 9,8 Milliarden Tonnenkilometer (2009: 9,4; +4,3%) erbracht.

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 Prozent im Jahr 1990 und 36 Prozent im Jahr 2010. Die jährlichen Schwankungen sind 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 (2010) 15,4 Prozent bei der beförderten Tonnage (Strassenverkehr: 84,6%) und 36,4 Prozent bei der Transportleistung in Tonnenkilometer (Strassenverkehr 63,6%).

Auf der Strasse hingegen nahm die beförderte Tonnage seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 1,1 Prozent pro Jahr zu (Zahlen bis 2010; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: *Nachfrage im Güterverkehr*). Innerhalb von zehn Jahren ist die Transportmenge des Strassennutzverkehrs um elf Prozent auf 350 Millionen Tonnen gewachsen; der Anteil am der gesamten beförderten Gütermenge (in Tonnen) beträgt aktuell 84,6 Prozent. Die Bahnen transportierten im Jahr 2010 64,0 Mio. Tonnen, was zwar 2,2 Prozent mehr als im Jahr 2000 ausmachte und aktuell einem Anteil von 15,4 Prozent an der gesamten beförderten Gütermenge entspricht. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 1. Januar 1995) und deren schrittweise, massive Erhöhung (in den Jahren 2000, 2001, 2005 und 2008) sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik vermochten sich somit nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken. Zu den übrigen Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik zugunsten des Schienengüterverkehrs zählen die Modernisierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

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

Das Wachstum des Strassentransports ging zur Hauptsache auf das Konto der Sattelmotorfahrzeuge. Diese Kategorie hat ihre Transportleistung (in Tkm) gegenüber dem Jahr 2000 um 89 Prozent (Zahlen bis 2010) 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 zehn Prozent vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge betrug hingegen ebenfalls beachtliche 25 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 51 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34%), die Lastwagen 43 Prozent (2000: 60%) und die leichten Nutzfahrzeuge sechs Prozent (2000: 6%).

Der Anteil des internationalen Schwerverkehrs (Import-, Export- und Transitverkehr in Tkm) am Güterverkehr der Schweiz beträgt derzeit 41 Prozent. Im Jahr 2000 hatte dieser Anteil noch 30 Prozent betragen. Die Transportleistung der ausländischen Nutzfahrzeuge hat zwischen 2000 und 2010 um 86 Prozent zugelegt.

## Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Der Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner hat im Jahr 2010 auf Schiene und Strasse gegenüber dem Vorjahr um 10,3 Millionen Tonnen oder 11 Prozent zugenommen. Es sind 105,0 Millionen Tonnen Güter transportiert worden. Gegenüber 1980 (50,7 Mio. t) entsprach dies einer Zunahme um 107,2 Prozent.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2010 40,3 Prozent (Vorjahr 38,4%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag in der Schweiz bei 62,6 Prozent (Vorjahr: 60,8%), 33,4 Prozent (32,7%) in Österreich und 16,5 Prozent (11,8%) in Frankreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Güterverkehr belief sich auf 68,3 Prozent (Vorjahr: 67,9%). Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 11,7 Prozent (22,9%), in der Schweiz waren es 78,9 Prozent (72,6%) und in Österreich 88,5 Prozent (87,4%). Der Modalsplit im Transitverkehr 2010 wies einen Bahnanteil für die Schweiz von 70,3 Prozent (66,9%) auf, für Österreich von 35,9 Prozent (34,3%). Für Frankreich liegen zurzeit noch keine Daten zum Transit-Schienenverkehr für das Jahr 2010 vor (Vorjahr 0,5%).

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz sind 2011 auf der Schiene mit 25,6 Millionen Tonnen (2010: 24 Mio. t) rund 1,8-mal mehr Güter transportiert worden als auf der Strasse (14,5 Mio. t; 2010: 14,3 Mio. t). Insgesamt wurden im Berichtsjahr auf Schiene und Strasse zusammen erstmals über 40 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen befördert, obwohl im zweiten Semester die konjunkturelle Abkühlung in Europa eine spürbare Verlangsamung bewirkte. Der Modalsplit bezifferte sich auf 64 zu 36 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage auf der Schiene durchschnittlich um jährlich 2,4 Prozent und auf der Strasse sogar um 4,8 Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*).

Im reinen Transitverkehr durch die Schweiz (Transport von Grenze zu Grenze) wurden auf der Schiene mit rund 21 Millionen Tonnen (Zahlen per 2010) über zweimal mehr Güter transportiert als auf der Strasse (9 Mio. t). Der Modalsplit bezifferte sich hier auf 70 zu 30 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage des Transitverkehrs auf der Schiene im Durchschnitt pro Jahr um 2,8 Prozent und auf der Strasse sogar um 7,4 Prozent zu (Zahlen bis 2010; 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 2010) um 60 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 17 Prozent verzeichnen konnte. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um sieben Prozentpunkte auf 63 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um sieben Prozentpunkte auf 37 Prozent gestiegen. Innerhalb 13 Jahren hat sich der Gütertransport auf der Strasse mehr als verdoppelt, während jener auf der Schiene um nur 36 Prozent zunahm.

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

*Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz*

	Alpenquerender Verkehr Schweiz (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) (Fzge in Tausend)		Transitverkehr Schweiz (Fzge in Tausend)	
2000:	1404		736	
2005:	1204		590	
2006:	1180	(-2%)	582	(-1%)
2007:	1263	(+7%)	647	(+11%)
2008:	1275	(+1%)	672	(+4%)
2009:	1180	(-7%)	638	(-5%)
2010:	1257	(+7%)	691	(+8%)
2011:	1258	(+0,1%)		

(Quelle: UVEK, Verlagerungsbericht 2011)

Im Jahr 2011 haben wie im Vorjahr rund 1,26 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert. Insgesamt lag die Fahrtenzahl um 10,4 Prozent unter jener des Referenzjahres 2000 und 608 000 Fahrten über dem im Güterverkehrsverlagerungsgesetz angestrebten Zielwert.

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 revidierten Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen ist (650 000 Lastwagen spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, das heisst voraussichtlich 2018). Damit bestätigt sich weiterhin, dass die Zielvorgabe für die alpenquerenden Fahrten schwerer Güterverkehrfahrzeuge nicht realistisch ist.

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.

Mit dem Verlagerungsbericht 2011 stellt nunmehr auch die Landesregierung fest, dass das Zwischenziel von einer Million alpenquerender Lastwagenfahrten per Ende des laufenden Jahres und – mit den bestehenden Instrumenten – auch das Endziel von jährlich 650 000 Fahrten ab dem Jahr 2018 nicht erreicht werden kann. Von der Einführung einer planwirtschaftlichen Alpentransitbörse, wie sie in früheren Projektideen des federführenden UVEK ins Auge gefasst worden ist, nimmt der Bundesrat vorläufig Abstand und schlägt nebst der Weiterführung der bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen weitere Schritte vor: so etwa die Finanzierung und den Bau eines Vier-Meter-Korridors für den Verlad von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Meter auf der Gotthardachse der NEAT; zudem die Nutzung des Spielraums, den das Landverkehrsabkommen bei der Festlegung von Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt, insbesondere die Abklärung, ob sich die LSVA als Lenkungsinstrument ausgestalten liesse oder nicht zuletzt die Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, um die Gotthardachse schnell auszulasten und die Rollende Landstrasse (Rola) als Begleitmassnahme zum Nachtfahrverbot fortzuführen.

## Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gemäss den Daten des BFS gesamthaft um 2,2 Prozent zugenommen. Damit sind in diesem Jahr so viele motorisierte Strassenfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden wie noch nie.

Am 30. September wurden 5 480 302 Motorfahrzeuge registriert, das sind 120 347 mehr als ein Jahr zuvor. Gezählt wurden 4 163 003 Personenwagen (+2,1%; +87 178), 665 870 Motorräder (+2,3%; +14 668), 348 553 Sachtransportfahrzeuge (+4,0%; +13 353), 187 130 Landwirtschaftsfahrzeuge (+0,3%; +645), 60 324 Industriefahrzeuge (+3,1 %; +1832) und 55 422 Personentransportfahrzeuge (+5,1%; +2671).

Während die Zahl der Personenwagen (PW) – sie machen rund drei Viertel der motorisierten Strassenfahrzeuge aus – zwischen 2000 und 2011 um 17 Prozent zunahm, waren es bei Personentransportfahrzeugen 38 Prozent und bei Sachtransportfahrzeugen 25 Prozent. Die Anzahl der Motorräder hat sich in dieser Zeitspanne um 60 Prozent erhöht, was vor allem auf die Beliebtheit der Roller zurückzuführen ist.

Bei den Personenwagen hat sich die in den letzten Jahren festgestellte Tendenz bei den Dieselmotoren auch 2011 fortgeschrieben: Ihr Zuwachs betrug gegenüber dem Vorjahr 11,9 Prozent (+87 982 Fzge). Mit insgesamt 827 094 Einheiten machen die Dieselautos mittlerweile 20 Prozent des gesamten Personenwagenbestandes aus. Ein noch stärkerer Anstieg, allerdings auf weit tieferem Niveau, war bei den so genannten Hybrid-Modellen zu beobachten, deren Anzahl um 29 Prozent auf 22 032 Fahrzeuge zugenommen hat (+4876 Fzge). Hybrid-Modelle verfügen über einen kombinierten Antrieb (in der Regel Benzin-Elektrizität). Erstmals knapp die Tausender-Grenze überschritten (1044 Fzge) haben die rein elektrisch betriebenen Autos (+397 Fzge; +57% gegenüber 2010).

Ungebrochen war der Trend zu allradbetriebenen Personenwagen. Deren Bestand ist zwischen 2010 und 2011 um 6,9 Prozent auf 893 400 Fahrzeuge angewachsen (21,5% des gesamten Personenwagenparks). Auch die Stations-

wagen (Kombis) erfreuten sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Die Anzahl der Autos mit dieser Karosserieform hat um 6,1 Prozent zugenommen und beläuft sich neu auf 970 400 Stück.

Das mittlere Alter der PW lag unverändert gegenüber dem Vorjahr bei 8,2 Jahren mit leicht steigender Tendenz. Der durchschnittliche Hubraum hat sich 2011 leicht verringert und beträgt nunmehr 1964 cm<sup>3</sup> (6 cm<sup>3</sup> weniger als im Vorjahr). Damit bestätigt sich die Tendenz zu kleineren Motoren, die nach langen Jahren konstanten Hubraumwachstums ungefähr im Jahr 2007 eingesetzt hat. Gleich geblieben ist 2011 mit 100 kW dagegen die mittlere Leistung.

Pro tausend Einwohner zählte die Schweiz im Jahr 2011 523 Personenwagen (2010: 517).

#### *Personenwagen auf 1000 Einwohner (Motorisierungsgrad)*

---

Schweiz Total	517
Tessin	609
Zentralschweiz	539
Ostschweiz	531
Genferseeregion	518
Espace Mittelland	514
Nordwestschweiz	508
Zürich	484

---

(Zahlen per 2010)

Von den angrenzenden Ländern ist Italien (2009: 606) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Österreich (2009: 522), Deutschland (2009: 509) und Frankreich (2007: 482) gleich beziehungsweise geringer ist.

## Verkehrssicherheit

### *Unfallstatistik*

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) ereigneten sich im Jahr 2011 schweizweit 18 990 Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden, drei Prozent weniger als 2010 (19 609 Unfälle). Die Zahl der Verkehrsoffer ist entsprechend dem langjährigen Trend erneut gesunken: 2011 starben auf Schweizer Strassen 320 Menschen (Vorjahr 327; -2,1%), 4437 wurden schwer verletzt (2010: 4458; -0,5%), 18 805 wurden leicht verletzt (2010: 19 779; -4,9%). Auffallend ist die Verschlechterung bei den Unfällen von Fussgängerinnen und Fussgängern auf Fussgängerstreifen sowie bei den Velo- und Motorradfahrenden.

Von den 4757 Schwerverunfallten (Getötete und Schwerverletzte) waren 1329 Insassen von Personenwagen; 1461 waren mit einem Motorrad unterwegs. Nachdem die Zahl der Schwerverunfallten auf Fahrrädern 2010 gesunken war, stieg sie 2011 wieder auf 906 Personen. 756 Fussgänger verunfallten schwer, was einer Abnahme gegenüber 2010 (781 Personen) entspricht.

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

### *Studien*

Eine Umfrage des Schweizerischen Fahrlehrerverbands (SFV) bei 20 Weiterausbildungszentren hat ergeben, dass rund acht von zehn Neulenkern und -lenkern unfähig sind, die Geschwindigkeit anzupassen. Zudem würden bis zu 90 Prozent den Rechtsvortritt missachten und 70 Prozent könnten beim ersten Versuch keine korrekte Notbremsung durchführen. Im Weiteren werde häufig die Kurve geschnitten, weil die Fahrerinnen und Fahrer eine falsche Blicktechnik anwenden sowie das Lenkrad nicht richtig in den Händen halten würden.

Die Gründe für die schlechten Resultate werden in der Grundausbildung geortet. Diese sei nicht nachhaltig, weil die meisten Neulenkern und -lenker die Fahrprüfung mit möglichst wenigen Fahrstunden bestehen wollten. Deshalb sollte eine vorgeschriebene Mindestanzahl Fahrstunden vorgeschrieben werden.

### *Verkehrssicherheitsmassnahmen*

Die Eidgenössischen Räte haben im Berichtsjahr die Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» aufgenommen. In der Frühjahressession ist die Vorlage im Ständerat einhellig gutgeheissen worden. Nichts wissen wollte der Ständerat dabei vom bundesrätlichen Vorschlag, die Führerausweise künftig zu befristen und für Lenkende ab 50 Jahren Sehtests zu verlangen. Auch das Ansinnen, Personen über 70 Jahren das Steuern eines Kleinbusses zu untersagen, hatte im «Stöckli» keine Chance. Hingegen sollen Kinder unter 14 Jahren in Zukunft nur noch mit Helm Velo fahren dürfen.

Der Nationalrat hat «Via sicura» in der Dezembersession beraten. Die Grosse Kammer will weder eine generelle Pflicht zum Tragen eines Velohelms noch ein Obligatorium für Kinder und Jugendliche unter 14 Jahren. Ebenfalls hat der Nationalrat jede Alterslimite für das Radfahren auf Verkehrsstrassen gestrichen.

Definitiv spürbar verschärft wird nach Beschluss des Nationalrats das Strassenverkehrsrecht für Raser, womit «Via sicura» auch einen indirekten Gegenvorschlag zur hängigen Raserinitiative darstellt. So wurde eine Erhöhung des Strafmasses auf ein bis vier Jahre Freiheitsentzug bei Geschwindigkeitsexzessen – Tempoüberschreitungen von mindestens 40 bis 80 Stundenkilometer, je nach Limite auf der jeweiligen Strasse – deutlich angenommen. Verabschiedet hat der Nationalrat auch die Bestimmung, wonach die Gerichte bei groben, skrupellosen Verkehrsregelverletzungen das Fahrzeug beschlagnahmen lassen können.

Endgültig gutgeheissen hat die Grosse Kammer ausserdem die Nulltoleranz für den Alkoholkonsum bei besonderen Verantwortungsträgern wie insbesondere Bus- und Lastwagenchauffeure, Taxifahrer, Fahrlehrer und -schüler. Zudem befürwortete der Nationalrat eine Strafbestimmung für öffentliche Radarwarnungen und für die Vermarktung von Radarwarngeräten. Aus «Via sicura» gestrichen wurde der Ersatz von Bluttests durch reine Atemlufttests bei Verdacht auf alkoholbedingte Fahruntfähigkeit. Ebenso verwarf der Nationalrat die Einengung der kantonalen Verfügungsfreiheit für die Erträge aus Geldstrafen und Verkehrsbussen. Abgelehnt hat die Grosse Kammer schliesslich den vorsorglichen Führerausweisentzug bis zum einem rechtskräftigen Entscheid in Fällen, in denen der dringende Verdacht der Raserei besteht, sowie die vom Bundesrat angestrebte generelle Befristung der Führerausweise. Am Ende des Berichtsjahrs war die Vorlage in den Räten noch nicht definitiv bereinigt.

Am 18. Juli hat die Schweizerische Bundeskanzlei das Zustandekommen der Eidgenössischen Volksinitiative «Schutz vor Rasern» (Raserinitiative) mit 105 763 gültigen Unterschriften gemeldet. Träger der Initiative ist die Strassenopferorganisation «Roadcross». Danach soll, wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen, als Raserin oder Raser mit Freiheitsstrafe von ein bis zu vier Jahren bestraft werden. In jedem Fall gilt als besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Überschreitung um mindestens 40 Stundenkilometer (km/h) in Tempo-30-Zonen, um mindestens 50 km/h innerorts, um mindestens 60 km/h ausserorts und um mindestens 80 km/h auf Autobahnen.

In einer Medienverlautbarung hat es **strasseschweiz** als nicht zielführend erachtet, auf Verfassungsstufe einen detaillierten Massnahmenkatalog zur Bekämpfung von Rasern beziehungsweise Geschwindigkeitsexzessen zu verankern. Handlungsbedarf bestehe aber durchaus auf Gesetzesstufe. Diesbezüglich sollen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura», das gegenwärtig in den Eidgenössischen Räten behandelt wird, schärfere Regelungen gegen Raser eingeführt werden. Das Volksbegehren renne somit offene Türen ein und sei deshalb abzulehnen.

Die kantonal-zürcherische Volksinitiative zur Verwendung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr, die so genannte Verkehrssicherheits-Initiative der Zürcher Sektion des Automobilclubs der Schweiz (ACS), ist am 13. Februar an der Urne klar gescheitert. Fast drei Viertel der Stimmberechtigten im Kanton Zürich haben es abgelehnt, ein Viertel der Busseneinnahmen für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zweckzubinden.

Seit 1. November müssen in der EU neu zugelassene PW- und leichte Nutzfahrzeugmodelle mit einem elektronischen Stabilitäts-Programm (ESP) ausgestattet sein. Per 31. Oktober 2014 folgt die grundsätzliche ESP-Pflicht für alle Neufahrzeuge. Mit diesem Obligatorium für die Fahrzeughersteller will die Europäische Kommission die Sicherheit im Strassenverkehr weiter erhöhen. Nach Aussagen von Bosch kann ESP bis zu 80 Prozent aller Schleuderunfälle verhindern.

## **Strassenverkehrsrecht**

### *Neue Rechtsbestimmungen*

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

- 7. Februar: Neue Automodelle müssen in der Schweiz ab sofort mit Tagfahrlichtern ausgerüstet sein.

Die Schweiz übernimmt damit eine EU-Norm, die vorerst für alle Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gilt. In der EU ist die neue Vorschrift ebenfalls gerade in Kraft getreten. Mitte 2012 soll sie auf Lastwagen und Busse ausgeweitet werden. Betroffen sind nur neue Modelle, also nicht generell alle Neuwagen.

- 8. Juni: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Typenzulassung für ein neues Sicherungssystem von Bahnübergängen namens «Micro» erteilt.

«Micro» eignet sich für Bahnübergänge, bei denen die Züge sichtbar und nicht allzu schnell durchfahren. Grundsätzlich darf nicht mehr als ein Gleis vorhanden sein. Auch auf der Strasse soll es nicht zuviel Verkehr geben – durchschnittlich zwei Fahrzeuge oder Personen pro Stunde. Bei höheren Frequenzen wird ein anderes System eingesetzt. Um einen Bahnübergang mit «Micro» auszurüsten, sind Kosten von rund 100 000 Franken veranschlagt.

Bereits seit Ende April ist in Schwarzenburg (BE) dieses Sicherungssystem an einem Bahnübergang der Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn (BLS) in Betrieb. Rund 20 weitere solche Anlagen sollen folgen. Die Bahnbetreiber stehen in der Pflicht, bis Ende 2014 alle ihre ungesicherten Bahnübergänge zu sanieren.

- 23. Juni: Das ASTRA bewilligt Erleichterungen für Elektrofahrzeuge.

Die Erleichterungen gelten für mehrspurige Fahrzeuge, die entweder über einen speziellen elektrischen Antrieb (z.B. Stehroller wie „Segway“) oder eine elektrische Tretunterstützung (z.B. dreirädrige Rikscha-Velotaxis) verfügen. Diese Fahrzeuge ähneln aufgrund ihrer Geschwindigkeit und ihres Einsatzzwecks den Motorfahrrädern (Mofas); aufgrund ihrer Motorisierung und/oder ihres relativ hohen Gesamtgewichts sind sie allerdings den Motorrädern zuzurechnen. Die nun bewilligten Erleichterungen betreffen sowohl die Fahrzeugtechnik sowie die Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer als auch die Verkehrsregeln. Dies vereinfacht die Zulassung und den Einsatz der entsprechenden Fahrzeuge bei gleichzeitiger Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

- 22. September: In der Schweiz gilt weiterhin das Verbot für Rundstreckenrennen.

Das Tauziehen darum, ob in der Schweiz Rundstreckenrennen wieder zugelassen werden sollen, ist vom Ständerat definitiv beendet worden. Er hat verschiedenen parlamentarischen Initiativen aus beiden Ratskammern zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes zum wiederholten Mal eine Abfuhr erteilt. Im Nationalrat hatte das Anliegen jeweils eine zustimmende Mehrheit erhalten.

- 1. Oktober: Vereinfachte Abgabe der Fahrtschreiberkarten.

Mittels der Revision der Fahrtschreiberkartenregisterverordnung (FKRV) vom 30. Juni sorgt der Bundesrat dafür, dass Transportunternehmen und Chauffeure die Fahrtschreiberkarten künftig einfacher und günstiger erhalten. Neu werden die Karten zentral vom ASTRA herausgegeben; sie sind zudem online bestellbar. Diese Neuerungen führen insbesondere dazu, dass die Karten kostengünstiger werden.

- 1. Oktober: Verkehrszulassungsverordnung (VZV): Neue Mindestanforderungen an die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen treten in Kraft. Es geht um medizinische und kognitive Fähigkeiten der Fahrzeuglenkenden.
- 12. Oktober: Ab Anfang 2012 müssen Fahrräder mit keiner Velovignette mehr ausgestattet sein.

Der Bundesrat hat in Ausführung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes vom 1. Oktober 2010 die entsprechende Verordnungsänderung beschlossen. Für Schäden, die Radfahrende verursachen, müssen künftig deren private Haftpflichtversicherungen oder sie selber beziehungsweise der Nationale Garantiefonds (NGF) aufkommen.

- 12. Oktober: Der Bundesrat beschliesst eine Ergänzung der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) betreffend die Kontrollen gemäss ARV 1 und ARV 2 und setzt diese per 1. Januar 2012 in Kraft
- 19. Dezember: Strassenverkehrsgesetz. Freiheitsstrafe bei Fahren ohne Führerausweis.

Ab 1. Januar 2012 wird das Fahren ohne erforderlichen Führerausweis gleich streng geahndet wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis. Der Bundesrat hat die entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 17. Dezember 2010 auf Anfang 2012 in Kraft gesetzt. Der Straffrahmen bewegt sich dabei zwischen einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren und/oder einer Geldstrafe von bis zu 360 Tagessätzen à maximal 3000 Franken. Die Gesetzesrevision geht zurück auf eine Parlamentarische Initiative Heer (SVP, Zürich; 08.421).

## Gesetzesvollzug

Mitte Januar hat die erste Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle (AGK) auf Schweizer Strassen im Arisdorftunnel (BL) auf der Autobahn A2 ihren Betrieb aufgenommen. Das Tempo der Fahrzeuge wird mit dieser Anlage nicht mehr punktuell, sondern über einen längeren Abschnitt – im betreffenden Fall auf einer Strecke von 1,5 Kilometer – überwacht.

Das ASTRA testete die AGK an zwei festen Standorten, namentlich im Arisdorftunnel und ab Ende Mai auch auf der Autobahn A9 bei Bex (VD) sowie ebenfalls ab Frühjahr mittels einer portablen Anlage. Mit den Tests will das ASTRA herausfinden, ob diese Art der Geschwindigkeitskontrolle in der Schweiz ebenso positive Ergebnisse liefert wie zum Beispiel in Italien, Österreich oder in den Niederlanden.

Der Bundesrat hat im März ein Konzept verabschiedet, das ein Netz von insgesamt 16 Lastwagen-Stellplätzen entlang der Nationalstrassen vorsieht. Damit erfüllte die Landesregierung ein entsprechendes Postulat von Ständerat Rolf Büttiker (FDP, Solothurn). Dieses Netz besteht aus kleinen und grossen Stellplätzen. Dabei kann ein kleiner Platz etwa 30 bis 50 und ein grosser rund hundert Camions beherbergen. Zwölf der 16 Stellplätze existieren schon oder sind bereits in Planung. Im Endausbau soll auf den wichtigsten Transitstrecken alle 60 Minuten ein freier Stellplatz angefahren werden können. Auf diese Weise wird den Chauffeuren ermöglicht, ihren Auftrag so planen zu können, dass sie nicht in Konflikt mit den Lenk- und Ruhezeitvorschriften geraten.

Im Kanton Bern feierte anfangs März ein neuartiges Kontrollsystem für den Strassenverkehr Premiere. Das mobile, rund 350 000 Franken teure Gerät, das die Berner Polizei als erstes Polizeikorps der Schweiz einsetzt, registriert insbesondere jene Verkehrssünder, die den Abstand nicht einhalten. Merkt das System, dass der Abstand zwischen zwei Fahrzeugen zu gering ist, wird die Nummer des Kontrollschilds aufgezeichnet und Bilder von der Person am Steuer gemacht. Gemäss Aussagen der Berner Polizei geht es um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, da das Zu-nahe-Auffahren Unfallursache Nummer eins sei.

## Administrativmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des ASTRA 76 913 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das waren 2073 weniger als im Vorjahr. Zusammen mit den Lernfahrausweisen (2807 Ausweisentzüge) und den Ausweisen von professionellen Chauffeuren (2416 Ausweisentzüge) bezifferte sich das Total aller Entzüge auf 82 136 Ausweise.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellen Fahrens nahmen um neun Prozent auf 32 231 Fälle ab. Im Jahr 2010 wurde hier noch ein Allzeit-Höchststand festgestellt. Abgenommen haben auch Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker. Die Entzüge wegen Angetrunkenheit (0,8 Promille und mehr) nahmen um 6,2 Prozent ab (17 217 Fälle), die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) um 5,5 Prozent (6374 Fälle).

Auch bei den Ausweisentzügen wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung war 2011 eine Abnahme zu verzeichnen. Die unerlaubte Verwendung von Kommunikations- und Multimediaelektronik wie Telefon und Navigationsgeräten im Fahrzeug war Ursache von 9575 Ausweisentzügen (Vorjahr: 9775), was einem Rückgang um zwei Prozent entsprach.

Die meisten Ausweisentzüge waren auf einen bis drei Monate befristet (62,8%). Führerausweisentzüge von sieben bis zwölf Monaten nahmen um 4,5 Prozent auf 3477 Fälle ab. Ausweisentzüge, die länger als zwölf Monate dauern, haben von 1682 auf 1517 (-9,8%) erneut abgenommen. Fast 20 Prozent der Ausweise mussten hingegen auf unbestimmte Zeit entzogen werden. Dies entsprach einer Zunahme um knapp sieben Prozent (Vorjahr: Zunahme um 22,5%).

Das im Jahre 2005 eingeführte, verschärfte Recht (Kaskadensystem mit stufenweiser Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter) führte erstmals zu einer nur noch geringen Zunahme der Anzahl Führerausweisentzüge. Wenn sich dies auch in den kommenden Jahren fortsetzt oder die Anzahl Führerausweisentzüge gar abnehmen sollte, sei das Hauptziel der Revision erreicht, hielt das ASTRA fest.

Im Berichtsjahr wurden schweizweit 3504 verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutete eine Zunahme von 15 Prozent oder ein Plus von 467 Untersuchungen gegenüber 2010. Als wichtigste Ursachen dafür gelten,

- dass nach der Annullierung des Führerausweises auf Probe ein neuer Lernfahrausweis nur beantragt werden kann, wenn eine verkehrspsychologische Untersuchung bestanden worden ist
- oder dass seit 2005 im verschärften Kaskadensystem für Wiederholungstäter nach drei schweren Widerhandlungen für das Wiedererlangen des Führerausweises eine verkehrspsychologische Untersuchung der Fahreignung des Täters bestanden werden muss.

Die Ergebnisse der verkehrspsychologischen Untersuchungen zeigten, dass vielen Personen die charakterlichen Voraussetzungen zum sicheren Fahren fehlen. Diese mussten deshalb den Führerausweis auf unbestimmte Zeit abgeben (Zunahme um 50 auf 1023 Fälle; +5%).

In absoluten Zahlen waren die Ausweisentzüge in der Altersgruppe der 20- bis 29-Jährigen am höchsten (24 327 Fälle; -5,7%), gefolgt von den 30- bis 39-Jährigen (16 845; -2,9%) und den 40- bis 49-Jährigen (16 329; -1,8%). In der Altersgruppe der 50- bis 59-Jährigen mussten 10 679 Ausweise entzogen werden (+/- 0%), bei den 60- bis 69-Jährigen 5400 (-0,4%). In der Altersgruppe ab 70 Jahren waren es 5381 (+9,7%). Zudem mussten 3175 Lenker unter 20 Jahren den Ausweis abgeben, dies entsprach einer Abnahme von 7,3 Prozent.

43

Die Zahl der Personen mit ausländischem Wohnsitz und Führerausweis, denen aufgrund einer verkehrsgefährdenden Widerhandlung verboten wurde, auf Schweizer Strassen ein Motorfahrzeug zu führen (befristetes Fahrverbot), hat im Berichtsjahr leicht zugenommen (von 18 369 auf 18 847 Fälle; +2,6%).

(Die Tabelle 14 A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2011.)

# Verkehrspolitik

## Europäische Union (EU)

Die EU-Kommission hat Ende März eine verkehrspolitische Langzeitstrategie (so genanntes Weissbuch) vorgelegt, die den Spagat zwischen Klimaschutz, wirtschaftlichem Wachstum und Mobilität wagt. Zum einen strebt die EU-Kommission ein wettbewerbsfähiges, effizientes Verkehrssystem an, das die Mobilität erhöht; zum andern sollen die Erdölabhängigkeit verringert und die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen verglichen mit dem Stand von 1990 bis 2050 um 60 Prozent (gegenüber 2008 um rund 20 Prozent bis 2030 beziehungsweise um 70 Prozent bis 2050) reduziert werden. Ferner sollen bis 2030 30 Prozent und bis 2050 mehr als die Hälfte des Strassengüterverkehrs über mittlere Distanzen (300 Kilometer und mehr) auf Bahn und Schiff verlagert werden. Auch die Personenbeförderung auf mittleren Strecken soll bis 2050 mehrheitlich per Bahn erfolgen. Der Individualverkehr soll sich vorzugsweise auf die letzten Kilometer beschränken.

Längerfristig schwebt der EU-Kommission über Etappen die obligatorische Internalisierung externer Kosten insbesondere im Strassen- und Schienenverkehr vor. Das neue Weissbuch hält nicht zuletzt auch fest, dass die Ein- oder Beschränkung der Mobilität keine Option sei. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas meinte dazu: Die weit verbreitete Annahme, dass im Kampf gegen den Klimawandel die Mobilität eingeschränkt werden müsse, sei falsch. Wettbewerbsfähige Verkehrssysteme seien entscheidend für Europas weltweite Konkurrenzfähigkeit, für Wirtschaftswachstum und die tägliche Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Neu ist auch, dass die EU-Kommission Konzepte wie zum Beispiel die Schweizer Idee einer (Alpen-)Transitbörse nicht mehr in Erwägung zieht.

Das EU-Parlament hat Anfang Juni eine Revision der Eurovignetten-Richtlinie verabschiedet. Dabei bleibt es nach wie vor den EU-Mitgliedstaaten überlassen, ob sie überhaupt entsprechende Gebühren erheben wollen oder nicht. Die zentrale Änderung gegenüber den geltenden Leitplanken für nationale Maut-Systeme betreffend den Schwerverkehr betrifft die Stärkung des Verursacherprinzips. Künftig dürfen Mitgliedstaaten dem Schwerverkehr nebst Infrastrukturkosten innerhalb bestimmter Limiten auch externe Kosten im Zusammenhang mit Luftverschmutzung und Lärm belasten. Zudem können die Abgaben im Tagesverlauf stärker differenziert werden. Die Spitzentarife dürfen während bis zu fünf Stunden pro Tag bis zu 175 Prozent über dem Durchschnittstarif liegen. Ziel ist es, den Verkehr in «stauärmere» Zeiten zu lenken. In den Geltungsbereich der Eurovignetten-Richtlinie werden neu alle Autobahnen einbezogen. Auch mit der nun beschlossenen Ausweitung bleibt die EU unter den in der Schweiz mit der LSVA geschaffenen Verhältnissen.

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 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-Tunnels – dies gilt auch am San-Bernardino-Tunnel – überschritten wird, kann die «Phase Rot» ausgerufen werden. In diesem Fall werden die Camions vorgelagert der Tunnelrampen in Warteräumen 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. Einzig der Simplon musste Anfang Jahr wegen Rauchentwicklung während drei Tagen gesperrt werden.

**Schwerverkehrskontrollzentren:** Im Berichtsjahr standen zur Überwachung des Strassengüterverkehrs fünf Schwerverkehrskontrollzentren (SVZ) zur Verfügung: in Schaffhausen, in Unterrealta (GR), in Bern-Ostermundigen (BE), in Ripshausen bei Erstfeld (UR) und in Stans (NW). In den nächsten Jahren sollen rund zwölf Schwerverkehrskontrollzentren auf dem Nationalstrassennetz in Betrieb sein.

## **Strassenbau**

### *Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund*

Die Infrastrukturinvestitionen in Strasse und Schiene sind seit Jahren nicht ausgewogen, wenn sie in Relation zu den Verkehrsleistungen der beiden Verkehrsträger gesetzt werden. Während sich die Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonsstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) seit 1970 fast nicht veränderten beziehungsweise sogar leicht rückläufig waren, haben die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Schiene, in der gleichen Periode massiv zugelegt. Konkret gaben Bund, Kantone und Gemeinden pro hundert Leistungskilometer für den öV rund 13,60 Franken und für Strassen lediglich gut 3,80 Franken aus (Zahlen 2009).

Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom 17. September 2010 werden im Jahre 2020 rund 400 Kilometer Nationalstrassen überlastet sein, davon rund 81 Kilometer sehr stark und rund 181 Kilometer stark. Es ist höchste Zeit, dass die Beseitigung der bereits heute bestehenden, teilweise seit langem bekannten sowie in Zukunft absehbaren Engpässe auf dem Nationalstrassennetz endlich in Angriff genommen wird. Auf dem gesamten Nationalstrassennetz ist ein flüssiger und berechenbarer Verkehrsablauf anzustreben. Vorhandene und künftige Engpässe sind innert nützlicher Frist zu beseitigen, sei dies mittels Fahrstreifenergänzungen oder durch Netzanpassungen.

Der Bundesrat beziffert die gesamten Kosten des Ausbaus des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 67 Milliarden Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung). Darin enthalten sind

- ordentlicher Ausbau (für Lärmschutz, Tunnelsicherheit, Wildquerungen usw.; 13,6 Mrd. Fr.),
- Netzfertigstellung (8,5 Mrd. Fr.),
- sofortige Engpassbeseitigung (5,5 Mrd. Fr.)
- dringende Netzergänzungen (5,4 Mrd. Fr.),
- Anpassung des Netzbeschlusses aus der Übernahme von kantonalen Strassen (4,0 Mrd. Fr.),
- Weitere absehbare (10 Mrd. Fr.) und wünschbare (5,8 Mrd. Fr.) Engpassbeseitigungen
- die Errichtung von Bypässen bei Agglomerationen (13,94 Mrd. Fr.)

Hinzu kommen die Kosten für den Unterhalt im Betrag von jährlich 1,1 Milliarden Franken (total rund 22 Mrd. Fr.).

Die Strassenverkehrsverbände haben stets darauf hingewiesen, dass die Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz mehr finanzielle Mittel erfordern wird, als im Infrastrukturfonds dafür vorgesehen worden sind. Das Parlament hat zur baulichen Beseitigung der systemkritischen Engpässe auf dem Schweizer Nationalstrassennetz im Rahmen des Infrastrukturfonds gerade einmal 5,5 Milliarden Franken bereit gestellt. Diese Mittel reichen allerdings nur für die Sanierung einiger besonders dringlicher Engpässe aus. Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind zusätzliche Mittel nötig, damit weitere dringende, aber derzeit weniger prioritär eingestufte Engpässe behoben werden können.

Mit dem bislang beschlossenen Investitionsvolumen für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 8,5 Milliarden Franken und für die Engpassbeseitigung im Umfang von 5,5 Milliarden Franken bleibt der grösste Teil der Engpässe weiterhin bestehen. Dies ist für **strasseschweiz** nicht akzeptabel: Eine Kreditanpassung, um die noch nicht finanzierte Engpassbeseitigung bewerkstelligen zu können, 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 interessierten Kreisen zu unterbreiten.

## *Stausituation auf dem Nationalstrassennetz*

Der wachsende Verkehr schlägt sich in der stark zunehmenden Zahl der Verkehrsunterbrüche und Staus nieder. Laut ASTRA wurden im Jahr 2010 aufgrund von 38 524 Staumeldungen insgesamt 15 910 Staustunden erfasst. Das sind sensationelle 34 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Die markante Zunahme ist teilweise statistisch bedingt (Verfeinerung der Erfassungsmethoden), zum wesentlichen Teil jedoch auf die begrenzten Strassenkapazitäten zurückzuführen.

Die Autobahnen stossen auf verschiedenen Abschnitten an ihre Kapazitätsgrenzen: Gemäss den Auswertungen des ASTRA wurden 2010 gut zwei Drittel oder 11 786 Staustunden durch Verkehrsüberlastungen (Vorjahr: 8029 Stunden) ausgelöst. Dies entspricht einer Zunahme um 47 Prozent.

Um elf Prozent gestiegen sind die unfallbedingten Staus (209 Stunden); gegenüber 2009 praktisch gleich geblieben ist die Anzahl Staus wegen Baustellen (1894 Stunden; +0,7%).

Problematisch ist die Stausituation vor allem auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur, wo 2010 an 344 Tagen Staus registriert wurden. Stark betroffen waren auch der Grossraum Baregg, der Abschnitt Bern–Kriegstetten, die Umfahrung Lausanne und die Umfahrung Genf. Am Gotthard-Südportal wurden 2010 an 183 Tagen Staus registriert, am Nordportal an 141 Tagen. Die typischen Ferien- und Osterstaus, die sich in der Vergangenheit auf einige Wochenenden konzentrierten, verteilen sich heute vermehrt über ganze Wochen.

Um Staus zu verringern, setzt der Bund auf eine bessere Bewirtschaftung der verfügbaren Strassenkapazitäten (Verkehrsmanagement) sowie im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung auf Kapazitätserweiterungen. In der Westschweiz läuft zwischen Ecublens und Morges zudem ein Pilotprojekt zur beschränkten Umnutzung des Pannenstreifens.

Das ASTRA plant langfristig, auf überlasteten Autobahnabschnitten statt der erlaubten 120 Stundenkilometer (km/h) immer mehr temporäre Temporeduktionen (80 km/h) anzuordnen. Dank tieferer Geschwindigkeiten soll es zu weniger Staus kommen; die betreffenden Strecken könnten zudem etwa zehn Prozent mehr Verkehr bewältigen. Die geplanten Tempo-80-Abschnitte werden gemäss ASTRA sukzessive eingeführt.

## Öffentlicher Verkehr

Eine neue Studie der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich bestätigt, dass die Strasse auch für den öV einen wichtigen Verkehrsträger darstellt. So werden auf dem Netz des öffentlichen Strassenverkehrs jedes Jahr 1,3 Milliarden Personen (im Jahr 2010 waren es bereits 1,4 Mrd. Personen) oder rund drei Viertel aller öV-Passagiere transportiert. Laut Studie haben Tram und Trolleybus etwa zehnmal, der Autobus etwa dreimal mehr Fahrgäste je Streckenkilometer als der gesamte öV im Durchschnitt.

Gemessen an der Transportleistung finden 17 Prozent des öV auf der Strasse statt. Die Verkehrsleistungen von Bussen und Trams betragen jährlich vier Milliarden Personenkilometer. Damit hat der öV einen Anteil von knapp vier Prozent am Strassenverkehr.

### *Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs*

**Die Eisenbahnrechnung** des BFS wies für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2010 einen betriebswirtschaftlichen Überschuss von 298 Millionen Franken aus (2009: 274 Mio. Fr.). Der Ertrag betrug (inklusive Subventionen) 9,84 Milliarden Franken (2009: 9,48 Mrd. Fr.), der Aufwand 9,54 Milliarden Franken (2009: 9,48 Mrd. Fr.). Der Kostendeckungsgrad bezifferte sich auf 103 Prozent (Vorjahr: 103%).

Vom gesamten Verkehrsertrag von 4,09 Milliarden Franken (2009: 3,95 Mrd. Fr.) entfielen 77 Prozent (2009: 76%) auf den Personen- und 23 Prozent (2009: 24%) 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 3,22 Milliarden Franken, rund 214 Millionen mehr als 2009. Werden diese Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgeklammert, beträgt der betriebswirtschaftliche Kostendeckungsgrad noch rund 69,3 Prozent (2009: 70,3%).

Aus volkswirtschaftlicher Sicht hingegen erscheinen die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebe in einem anderen Licht. Die volkswirtschaftliche Rechnung, das heisst unter Ausklammerung der Unterstützung der öffentlichen Hand (Subventionen gelten nicht als Ertrag), wies einen Fehlbetrag von 10,14 Milliarden Franken (2009: 9,76 Mrd. Fr.) aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 40 Prozent ergab (2009: 40%).

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

**Bahnreform:** In Fortsetzung der umfangreichen Arbeiten zur Bahnreform 2 haben die Eidgenössischen Räte die Beratungen fortgesetzt. Der Nationalrat hatte sich in der Frühjahressession als Erstrat in den wesentlichen Punkten dem Bundesrat angeschlossen (Botschaft vom 20. Oktober 2010) und sich für einen dosierten Wettbewerb via Ausschreibungen auch im öV ausgesprochen. In der Gesamtabstimmung hatte der Nationalrat die Vorlage mit 162 zu 1 Stimmen angenommen.

Auch im Ständerat war der Gesetzesentwurf im Grundsatz unbestritten. Eingefügt hat der Zweirat einerseits einige Präzisierungen bei den Ausschreiberegeln für den Busverkehr, um unnötige administrative Leerläufe zu vermeiden und um gegenüber den Transportunternehmen grösstmögliche Klarheit zu schaffen. Andererseits hat er neu einen Passus in die Gesetzesvorlage aufgenommen, welcher den Transportunternehmen einen grösseren Spielraum bei der Tarifgestaltung ermöglichen soll.

Dieser neue Vorschlag des Ständerats war im Nationalrat nicht unumstritten und hat zu einer Verzögerung bei der Differenzbereinigung geführt. Grundsätzlich gewährte auch der Nationalrat den Eisenbahnunternehmen mehr Freiheit in der Tarifgestaltung. Am Ende des Berichtsjahrs war die Vorlage in den Räten noch nicht definitiv bereinigt.

**Pensionskasse SBB:** Der Bundesrat sah in seiner Botschaft vom 5. März 2010 vor, dass der Bund einen Beitrag von rund 1,15 Milliarden Franken an die Sanierung der Pensionskasse (PK) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) leistet. Den Hauptteil dieser Sanierung tragen allerdings das Unternehmen SBB und sein Personal selber. Zudem wird die Bundeshilfe nur dann gewährt, wenn sowohl die SBB als auch die PK SBB auf sämtliche Forderungen gegenüber dem Bund als Träger und Leistungsgarant der ehemaligen Pensions- und Hilfskasse der SBB definitiv verzichten. Die beiden bestehenden Ausfinanzierungsbegehren im Umfang von rund 3,3 beziehungsweise 2,7 Milliarden Franken würden damit gegenstandslos. Ende 2009 belief sich die Unterdeckung der PK SBB auf rund 2,2 Milliarden Franken, was einem Deckungsgrad von gut 84 Prozent entsprach.

Diese Unterdeckung war im Wesentlichen auf drei Gründe zurückzuführen: Zum einen war die im Zug der Ausgliederung der SBB aus der Bundesverwaltung 1999 geschaffene PK nicht mit einer Schwankungsreserve ausgestattet worden, mit der sich normale Anlageverluste hätten auffangen lassen. Zum andern leidet die PK SBB bis heute darunter, dass SBB-Angestellte bis 2006 – aufgrund eines 1988 vom Bund etablierten Modus – zu Bedingungen frühpensioniert wurden, die ungedeckte Kosten verursachen. Und zum dritten setzten sowohl die PK SBB als auch jene der anderen Verkehrsbetriebe, die Ascoop, Anfang des letzten Jahrzehnts grosse Summen mit Börsenspekulationen in den Sand.

Als Erstrat hat der Ständerat die Sanierungsvorlage in der Wintersession 2010 gemäss Antrag des Bundesrats genehmigt. Der Nationalrat stimmte in der Frühjahrssession 2011 zu und überwies gleichzeitig eine Motion, die weitere Kapitalspritzen zugunsten der PK des Bundes oder seiner Regiebetriebe wie zum Beispiel die SBB ausschliessen soll. In der Schlussabstimmung hat der Nationalrat die PK-Sanierung der SBB mit 137 zu 46 und der Ständerat mit 42 zu null Stimmen gutgeheissen. Die Vorlage ist am 1. Dezember 2011 in Kraft getreten.

**Tarifaufschläge beim öffentlichen Verkehr:** Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember erhöhten die Schweizer Bahn- und Busbetriebe die Tarife um durchschnittlich 1,5 Prozent. Überproportional stiegen die Preise für Einzelbillette, Tageskarten und Generalabonnement in der ersten Klasse sowie der Preis für die Gleis-7-Karte für Junge. Die SBB wollen damit die steigenden Betriebskosten vorab in jenen Segmenten besser decken, wo die Unterdeckung besonders hoch ausfällt. Mit Blick auf das Verursacherprinzip scheint dies gerechtfertigt.

Der Bundesrat hat beschlossen, auf Anfang 2013 die Preise, die Bahngesellschaften für das Befahren des Schweizer Schiennetzes bezahlen müssen, zu erhöhen. Mit dieser Massnahme wird der Bund zusätzlich 200 Millionen Franken einnehmen. Dieses Geld will der Bundesrat in die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) stecken. Bei den Bahnbilletten sei durch die so genannte Trassenpreiserhöhung mit einem Preisanstieg von sieben Prozent zu rechnen. Laut BAV führt der Mehrverkehr zu wesentlich höheren Unterhalts- und Erneuerungskosten. Ausserdem sei die Teuerung in den vergangenen Jahren nicht auf die Trassenpreise überwälzt worden.

### *Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)*

Beim **Gotthard-Basistunnel** der NEAT liegen der Innenausbau, die Ausrüstung mit den bahntechnischen Anlagen und die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme auf der vorgesehenen Zeitachse. Am 23. März hat auch der Hauptdurchschlag in der Weströhre stattgefunden. Mit anderen Worten: Beide Einspurtunnel des Gotthard-Basistunnels sind auf einer Länge von 57 Kilometer vollständig durchörtet; das insgesamt 152 Kilometer umfassende System Gotthard-Basistunnel – inklusive aller Tunnel, Stollen und Schächte – ist zu hundert Prozent fertig gestellt.

Gemäss BAV sollen definitiv bereits ab Dezember 2016 die ersten Züge durch den Gotthard-Basistunnel der NEAT rollen; dies ist ein Jahr früher als bisher geplant. Maximal dürften dannzumal pro Stunde und Richtung sieben Züge durch den Tunnel fahren.

Beim **Ceneri-Basistunnel** konnte beim Vortrieb in der Weströhre ab Sigirino Richtung Süden der frühere Rückstand auf die Termine in einen Vorsprung von knapp zwei Monaten verwandelt werden. Im entsprechenden Vortrieb Richtung Norden beträgt der Rückstand, der unter anderem auf geologische Schwierigkeiten zurückzuführen ist, ein knappes halbes Jahr. Der Termin für die Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels Ende 2019 ist gemäss Angaben der Alp-Transit Gotthard (ATG) vorerst nicht betroffen.

**NEAT-Zufahrten:** Welche Fortsetzung die Flachbahn durch den Gotthard und den Ceneri in Richtung Süden nehmen soll, bleibt weiterhin unklar. Auf absehbare Zeit hinaus dürften die vier Gleise der neuen Basislinien sowie der alten Strecken auf beiden Seiten der Berge in zwei Gleise münden.

Aus Deutschland kommt ebenfalls die Nachricht, dass die Fertigstellung der Zubringerstrecken zur NEAT definitiv nicht rechtzeitig zur Eröffnung dieser Alpentransversale am Gotthard und Ceneri erfolgen wird. Grund dafür sind Bürgerproteste von Anwohnern, die an der geplanten vierspurigen Strecke zwischen Basel und Freiburg im Breisgau wohnen, sowie das fehlende Geld. Berlin hat erst 400 Millionen der notwendigen vier Milliarden Euro bewilligt. Dadurch verzögert sich auch der vertraglich vereinbarte Ausbau der Linie Schaffhausen–Singen–Stuttgart.

Die Anpassung der Zufahrtsstrecken zum Gotthardbasistunnel der NEAT an die europäische Norm von vier Meter Eckhöhe kostet rund eine Milliarde Franken. Bisher hatte das BAV mit Kosten von 600 bis 800 Millionen Franken gerechnet. Die Kostenerhöhung begründet das BAV damit, dass die Tunnelstrecken nur

bei laufendem Betrieb erweitert werden können. Der angestrebte Ausbau der Nord-Süd-Achse von Basel nach Chiasso auf eine Eckhöhe von vier Meter soll erst nach der Eröffnung des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels fertig gestellt werden. Der Ausbau der Strecke Basel–Luino ist aus heutiger Sicht bestenfalls bis ins Jahr 2020 möglich, ein Ausbau nach Chiasso bis 2025.

**Kosten:** Das BAV und die Alp-Transit Gotthard (ATG) rechnen für die NEAT weiterhin mit stabilen Kosten, Finanzen und Terminen. Demnach beziffern sich die Endkosten auf 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Der NEAT-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken (ebenfalls Preisstand 1998), der seit 16. September 2008 in Kraft ist, wird somit nach Einschätzung des BAV nicht ausgeschöpft werden. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,44 Milliarden Franken für die aufgelaufenen Finanzierungskosten erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat zusammen 21,54 Milliarden Franken (Preisstand April 2010) gesprochen.

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

Bereits heute ist allerdings klar, dass sich selbst bei einer optimistischen Verkehrs- und Preisentwicklung nur ein kleiner Teil der NEAT-Investitionen amortisieren lässt.

**Wirtschaftlichkeit:** Gemäss einer neuen durch das BAV bei Ecoplan und Infras in Auftrag gegebenen Studie hat sich die Wirtschaftlichkeit der NEAT im Vergleich zu den bisherigen Wirtschaftlichkeitsrechnungen weiter verschlechtert. Die Betriebserlöse am Lötschberg und am Gotthard können voraussichtlich gar nichts mehr zur Amortisation der Investitionen beitragen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht (Nutzen für den internationalen Handel, Erreichbarkeit der Regionen, Stärkung des Standortes Schweiz) hingegen sei die NEAT insgesamt eine kostendeckende und Nutzen stiftende Investition, wobei vor allem das Ausland profitiere: Der grösste Teil des Nutzens, vor allem schnellere und günstigere Nord-Süd-Verbindungen, fällt ausserhalb der Schweiz an.

Lediglich die Betriebs- und Unterhaltskosten würden anfänglich gedeckt. Mit zunehmendem Alter der NEAT-Anlagen und entsprechend steigenden Unterhalts- und Erneuerungskosten werde die Rechnung allerdings kippen und langfristig ein Defizit von rund 200 Millionen Franken pro Jahr resultieren. Der damalige 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.

Die Gründe für die weitere Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit der NEAT liegen primär darin, dass die Investitionen um die Hälfte höher ausfallen als 1997 angenommen und dass gleichzeitig die Betriebs- und Unterhaltskosten bisher massiv unterschätzt wurden. Auch volkswirtschaftlich rechnet sich die NEAT nicht: Da knapp die Hälfte des Nutzens im Ausland anfällt, kostet die NEAT die Schweiz jährlich gut 200 Millionen Franken.

## *Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)*

Der Ost-Ast der HGV-Strecke Rhein–Rhône ist am 8. September offiziell eingeweiht worden. An diesem Bahninfrastrukturvorhaben hat sich der Bund mit hundert Millionen Franken beteiligt. Diese Mitfinanzierung ist Teil des Programms, das den Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz zum Ziel hat und das mit total einer Milliarde Franken aus dem FinöV-Fonds und somit aus Strassengeldern finanziert wird. Die Baukosten für den Ost-Ast der HGV-Linie Rhein–Rhône werden auf insgesamt 2,3 Milliarden Franken geschätzt. Die 140 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Mulhouse und Dijon verkürzt die Fahrzeit zwischen Paris und Basel beziehungsweise Zürich um eine halbe Stunde.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr weitere Finanzierungsvereinbarungen mit den SBB und der BLS für den Ausbau von HGV-Teilprojekten genehmigt. Zwei Vereinbarungen mit den SBB betreffen die Leistungssteigerung in Winterthur (29,7 Mio. Franken) und den Ausbau der Kreuzungsstation in Au (9,9 Mio. Franken). Die Inbetriebnahme dieser Projekte ist auf Dezember 2012 vorgesehen. Eine weitere Vereinbarung mit den SBB betrifft Massnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung zwischen Neugrüt und Rüthi im St. Galler Rheintal (35,2 Mio. Franken), jene mit der BLS Netz AG den Doppelspurausbau Rosshäusern-Maus (Rosshäuserntunnel zwischen Bern–Neuenburg; 100 Mio. Franken).

## *Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP)*

Mit dem weiteren Bahnausbau will der Bund bestehende Engpässe im Schienennetz beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung – die Prognosen rechnen mit einem Wachstum des Eisenbahn-Personen- und Güterverkehrs von je rund 60 Prozent bis 2030 – bewältigt werden kann. Die zur Umsetzung nötigen Projekte sollen jeweils in Ausbausritten dem Parlament vorgelegt werden. Der erste Ausbauschritt im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) umfasst nach den Vorstellungen des Bundesrats Vorhaben im Umfang von 3,5 Milliarden Franken. Diese sollen parallel zu den Massnahmen im bereits früher beschlossenen 5,4-Milliarden-Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) realisiert werden. Künftig sollen dem Parlament in der Regel alle vier oder acht Jahre die weiteren Ausbauschritte vorgelegt werden.

Das Eidgenössische Parlament hatte bereits im Jahr 2009 im Rahmen des Gesetzes zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) beschlossen, die Investitionen von Bahn 2030 aus dem FinöV-Fonds zu finanzieren. Dies setzt voraus, dass dieser Fonds über die bisher vorgesehene Laufzeit hinaus verlängert wird. Im Rahmen des Gegenvorschlages zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» hat der Bundesrat am 18. Januar 2012 seine Vorstellungen zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vorgestellt. Die Vorlage sieht einen neuen Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) vor, mit dem die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau des Schienennetzes künftig gedeckt werden sollen. Die heute bestehende finanzielle Lücke, namentlich beim Substanzerhalt, soll mit zusätzlichen Beiträgen von allen Beteiligten – Bund, Kantonen, Passagieren sowie vom Verkehrsträger Strasse (LSVA, Neat-Viertel) – gedeckt werden.

Am 30. Juni 2011 hat der Bundesrat die erste Vereinbarung zwischen dem Bund und den SBB gutgeheissen, mit der das Projekt ZEB umgesetzt wird. Das genehmigte Paket umfasst primär Projekte, die im Zusammenhang mit der NEAT sowie der Durchmesserlinie (DML) Zürich realisiert werden. Die entsprechenden Kosten betragen 440 Millionen Franken.

## **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 Finanzierungsstufe 2011 bis 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 DML in Zürich – alimentiert.

Am 15. November erfolgte der Spatenstich für die Genfer S-Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) als Auftakt für eine ganze Serie von Eisenbahngrossprojekten in der Romandie. Die Bahnlinie CEVA führt auf 16 Kilometer (davon 14 Kilometer in der Schweiz) vom Genfer Bahnhof Cornavin nach Annemasse und bedient dabei fünf Bahnhöfe. Die Strecke verläuft mehrheitlich unterirdisch. Die Bauarbeiten werden sechs Jahre betragen. Die Kosten betragen inklusive die Planungsarbeiten 1,6 Milliarden Franken, die zu 55,47 Prozent vom Bund und zu 44,53 Prozent vom Kanton Genf getragen werden. Der Bundesanteil von etwa 869 Millionen Franken stammt grossmehrheitlich (550 Mio. Fr.) aus dem Infrastrukturfonds.

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

# Energie- und Umweltpolitik

## Energie

### *Neue Energiepolitik*

Mit Entscheid vom 25. Mai 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 wird neu ausgerichtet, wobei der Bundesrat eine saubere, sichere, weitgehend autonome und wirtschaftliche Stromversorgung anpeilt. Dabei sollen die heutigen Klimaziele weiterverfolgt und eine allfällige zusätzliche fossile Stromproduktion soll auf ein absolutes Minimum reduziert werden.

Der energiepolitische Bericht des Bundesrats zum AKW-Ausstieg erfordert eine völlig neue Art der Energiepolitik sowie tiefgreifende Verhaltensänderungen. Letztere sollen hervorgerufen werden durch das Szenario «neue Energiepolitik», und zwar mittels Lenkungsabgaben auf erneuerbare Energien. Der Benzinpreis würde laut vorgenanntem Bericht im Jahr 2035 beispielsweise von 2,70 auf vier Franken pro Liter erhöht, womit Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf die räumliche Entwicklung erzielt werden sollen.

In den neuen Energieperspektiven des Bundesrats kommt der Effekt, den der Ausstieg aus der Atomenergie auf die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hat, deutlich zum Ausdruck. Da der Strom vermehrt aus fossilen Energieträgern produziert werden müsste, entstünden im Jahr 2050 je nach Zusammensetzung des Kraftwerkparks zusätzlich gut eine Million bis fast zwölf Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Soll das klimapolitische Ziel einer massiven Emissionsreduktion bis 2050 erreicht werden, wäre dieser Zuwachs zusätzlich zu kompensieren. Laut Bundesrat ist dies mit Hilfe einer Lenkungsabgabe möglich, die fossile Energieträger zunehmend unattraktiv macht. Zudem bräuchte es eine Elektrifizierung des Verkehrs sowie einen hohen Einsatz an Biotreibstoffen. So sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 verglichen mit dem Jahr 2020 um rund 70 Prozent sinken.

### *Energieverbrauch*

Der Gesamtenergieverbrauch der Schweiz ist im Jahr 2010 gegenüber 2009 um 4,4 Prozent auf den neuen Rekordwert von 911,6 Petajoule (PJ) gestiegen. Im Vergleich zum Jahr 2000 bedeutete dies eine Zunahme um 56,6 PJ (+6,6%). Der Anstieg im Jahr 2010 stand in engem Zusammenhang mit der kühlen Witterung, der weiter wachsenden Bevölkerung und der nach dem Abschwung 2009 wieder anziehenden wirtschaftlichen Entwicklung.

Am meisten Energie wird aktuell im Verkehrssektor verbraucht. Sein Anteil am Gesamtverbrauch belief sich im Jahr 2010 auf 33,7 Prozent. Gegenüber 2000 hat der Anteil zwar um 1,7 Prozentpunkte abgenommen. Beim (absoluten) Treibstoffabsatz zeigte sich im Zeitraum 2000 bis 2010 trotzdem ein Anstieg um 1,5 PJ (+0,5%; exkl. Biotreibstoffe und gasförmige Treibstoffe im Umfang von rund 0,9 PJ). Der Anstieg verlief nicht kontinuierlich. In den Jahren 2000 bis 2004 nahm der Absatz um rund sechs Prozent ab, seit 2005 steigt er wieder an (Ausnahme 2009). Im Jahr 2010 legte der Verbrauch von Treibstoffen mit 0,6 Prozent nur wenig zu.

Die einzelnen Treibstoffe zeigten längerfristig unterschiedliche Entwicklungstrends: Der Benzinabsatz ist kontinuierlich gesunken (2010: -3,6% gegenüber dem Vorjahr), demgegenüber verzeichnete der Dieselabsatz einen stetigen Anstieg (2010: +3,9%). Der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieselöl setzte sich damit fort. Ebenso waren auch Effizienzgewinne spürbar. So betrug der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge 2010 rund 6,6 Liter pro hundert Kilometer, 3,5 Prozent weniger als 2009. Nach einer starken Abnahme im Jahr 2009 erhöhte sich der Verbrauch von Biotreibstoffen 2010 wieder um 20 Prozent. Der Absatz an Flugtreibstoffen hat sich gegenüber dem Jahr 2000 reduziert, lag im Jahr 2010 aber wieder deutlich über dem Absatz im Jahr 2004.

Im Jahr 2011 hat gemäss Angaben der Erdöl-Vereinigung (EV) der gesamte Absatz der Treibstoffe um 0,4 Prozent zugenommen. Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage Autobenzen setzte sich auch im Berichtsjahr fort (-3,9% im Vergleich zu 2010). Beim Dieselöl betrug der Absatzzuwachs 2,7 Prozent (vgl. dazu Kapitel *Schweizerischer Mineralölabsatz*; hiernach)

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

Beim Benzin ist der Absatz seit 2000 rückläufig, und zwar um durchschnittlich 2,4 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Dieselöl mit durchschnittlich 5,6 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 Treibstoffnormverbrauch der im Jahr 2010 in der Schweiz verkauften neuen Personenwagen (PW) ist gegenüber 2009 um 3,5 Prozent auf 6,62 Liter pro hundert Kilometer (l/100 km) zurückgegangen. Dies entsprach einer Abnahme des Verbrauchs um 0,24 l/100 km. Nachdem der Anteil der neu in Verkehr gesetzten Diesel-Fahrzeuge in der Schweiz im letzten Jahr erstmals seit 1996 gesunken war, legte er 2010 wieder zu und liegt neu bei 30,3 Prozent (2009: 29,3%). Die neuen Dieselfahrzeuge verbrauchten 2010 im Durchschnitt 6,21 l/100 km. Das sind 0,59 l/100 km oder 8,7 Prozent weniger als der Durchschnittsverbrauch der neuen Benzinfahrzeuge (6,80 l/100 km).

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen sind um 4,6 Prozent gesunken und lagen 2010 bei 161 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer (g/km; 2009: 167 g/km). In der EU lagen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen im Jahr 2009 bei 146 g/km.

Bei den Benzin-Fahrzeugen sank dieser Wert um 3,6 Prozent auf 159 g/km (2009: 165 g/km), bei den Dieselfahrzeugen auf 164 g/km (2009: 171 g/km). Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Diesel-Fahrzeuge lag damit zum dritten Mal nach 2008 höher als derjenige der Benziner, und zwar um 3,1 Prozent.

Der Treibstoffverbrauch eines Fahrzeugs hängt wesentlich von seinem Gewicht ab: Pro 100 Kilogramm (kg) Zusatzgewicht nimmt er um rund einen halben Liter zu. Nachdem das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagen in den Jahren 2008 und 2009 gesunken ist, hat es 2010 wieder leicht zugenommen, und

zwar auf 1456 kg (2009: 1448 kg), was einem Anstieg um acht Kilogramm oder 0,5 Prozent entsprach (2009: Reduktion um 25 kg; -1,7%)

Die Effizienz der Neuwagen hat sich weiter verbessert. Der Verbrauch pro 1000 kg Fahrzeuggewicht betrug im Jahr 2010 4,55 l/100 km (2009: 4,74 l/100 km). Das sind mehr als zwei Liter weniger als 1996 (6,84 l/100 km) und fast drei Liter weniger als 1990 (7,5 l/100 km).

Der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen sank 2010 erneut ab und liegt neu bei 1800 cm<sup>3</sup> (-36 cm<sup>3</sup> gegenüber 2009), was unter anderem auf das sogenannte Downsizing der Motoren (kleinere Motoren mit Aufladung) zurückzuführen sein dürfte. Zum Vergleich: Zwischen 1996 und 2007 lag der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen immer zwischen 1944 und 1989 cm<sup>3</sup>.

### *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 Haushaltgeräte oder verbrauchsarme Fahrzeuge umzusatteln, und zwar freiwillig. Ein Schwerpunkt der künftigen Anstrengungen liegt im Mobilitätsbereich. So sollen zum Beispiel Automobilisten vor der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs (noch) besser über die Energieeffizienz aufgeklärt werden, etwa durch die Publikation von Autolisten. Auch bei der Fahrweise soll Nachhilfe erteilt werden. Dazu sind unter anderem ein Angebot von Eco-Drive-Kursen geplant sowie Massnahmen, die beispielsweise für das Motorabstellen in dafür geeigneten Situationen werben.

**Energieverbrauchsvorschriften:** Entgegen der Auffassung der Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbände hat der Bundesrat beschlossen, für Anlagen, Geräte und Fahrzeuge künftig direkt Energieverbrauchsvorschriften erlassen zu können und nicht wie bisher die Wirkung freiwilliger Massnahmen abwarten zu müssen. Dieser energiepolitische Paradigmenwechsel erfordert eine Änderung von Artikel 8 des Energiegesetzes. Der Bundesrat hat am 4. März eine entsprechende Botschaft samt Gesetzesrevision zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet.

Der Ständerat hat die Änderung des Energiegesetzes in der Juni-Session einstimmig befürwortet, der Nationalrat in der Wintersession. Die Schlussabstimmung über die Vorlage hat am 23. Dezember stattgefunden; im Nationalrat mit 139 zustimmenden und 52 ablehnenden Stimmen und fünf Enthaltungen, im Ständerat mit 42 zu null Stimmen bei zwei Enthaltungen.

**Förderung biogener Treibstoffe:** Der Bundesrat will den Absatz von Biotreibstoffen fördern. Im Jahr 2010 sind in der Schweiz – trotz Steuerbefreiung und Importliberalisierung – an gut 48 Tankstellen nur gerade 3,7 Millionen Liter Bioethanol zu Treibstoffzwecken abgesetzt worden, was knapp einem Promille aller Benzinverkäufe entsprach. Das langfristige Jahrespotenzial von Bioethanol wird in der Schweiz auf 200 Millionen Liter geschätzt, was einem CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial von jährlich 0,47 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> brutto entspricht. Grundsätzlich kann heute jedes Fahrzeug mit Bioethanol betrieben werden, ohne dass technische Anpassungen vorgenommen werden

müssen. Gemäss der aktuell gültigen Norm ist hierzulande eine Beimischung zum Benzin von fünf Prozent Bioethanol wie auch E85 für spezielle Fahrzeuge mit «Flexfuel» zugelassen.

**Cleantech-Initiative:** Die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS) hat am 6. September ihre eidgenössische Volksinitiative «neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien» (Cleantech-Initiative) mit knapp 105 000 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt den schrittweisen Ausstieg sowohl aus der Atomenergie als auch aus der Abhängigkeit vom Erdöl. Insbesondere soll in der Schweiz bis ins Jahr 2030 der Energiebedarf mindestens zur Hälfte aus erneuerbaren Energien gedeckt werden.

**Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge:** Seit 1. Juli 2010 gelten neue Grenzen der Effizienz-Kategorien gemäss der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenkraftwagen (VEE-PW). Die entsprechende Anpassung basiert auf dem aktuellen Datenstand der Typengenehmigungen und stellt sicher, dass erneut nur ein Siebtel aller Neuwagenmodelle unter die beste Energieeffizienz-Kategorie A fällt.

Am 10. Juni hat der Bundesrat die Einführung einer geänderten Energieetikette beschlossen. Neu wird unter anderem der relative Anteil (Quotient aus Treibstoffverbrauch und Leergewicht) von 40 auf 30 Prozent und der absolute Anteil (Treibstoffverbrauch) von 60 auf 70 Prozent erhöht. Zudem wird die Energieetikette nicht mehr alle zwei Jahre, sondern jährlich dem neuesten Stand der Technik angepasst, will heissen verschärft. Somit haben sich die Strassenverkehrsverbände vergeblich gegen diese beiden strengeren Regelungen gewehrt. Neu deckt die Energieetikette auch alternative Antriebsformen wie zum Beispiel Elektrofahrzeuge ab. Die entsprechend revidierte Energieverordnung trat am 1. August 2011 in Kraft, gilt nach einer Übergangsfrist jedoch erst ab 1. Januar 2012.

## Umwelt

### *Luftschadstoff-Immissionen*

Gemäss dem von den Bundesämtern für Umwelt (BAFU) und für Statistik (BFS) veröffentlichten Bericht «Umwelt Schweiz 2011» hat sich die Umweltqualität in den vergangenen Jahrzehnten markant verbessert. Allerdings wurden die grössten Fortschritte noch vor der Jahrtausendwende erzielt. Seither hat sich die Situation insgesamt kaum verändert und kann bestenfalls als stabil bezeichnet werden. So werden zwar mittlerweile die Immissionsgrenzwerte der meisten Luftschadstoffe eingehalten, beim Kernthema Klimawandel hingegen wurden die Zielsetzungen klar verfehlt. Der mit dem Kyoto-Protokoll eingegangenen Reduktionsverpflichtung kann nur noch durch den Zukauf von ausländischen Emissionszertifikaten nachgekommen werden (vgl. Kapitel *Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen*; hiernach). Im Weiteren ist der Strassenverkehr laut Bericht, aufgrund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens, die mit Abstand grösste Lärmquelle.

Die Messresultate des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL) belegen den Erfolg der bisherigen Luftreinhalte-Politik von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die Qualität der Luft ist seit etwa 1985 deutlich besser geworden. Die Mehrzahl der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit

und der Umwelt werden heute eingehalten und zum Beispiel jene von Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Blei sogar deutlich unterschritten. Noch nicht der Fall ist dies jedoch bei den Schadstoffen Ozon, Feinstaub und Stickstoffdioxid. Obgleich sich auch hier die Situation verbessert hat, treten noch immer übermässige Immissionen auf.

Das Bestreben des Bundes ist es deshalb weiterhin, den Ausstoss von Stickoxiden, Ammoniak, flüchtigen organischen Verbindungen, lungengängigem Feinstaub sowie krebserregenden Stoffen (z.B. Dieselruss, Benzo[a]pyren aus Holzverbrennung oder Benzol) noch weiter zu senken. Die technischen Möglichkeiten zur Emissionsminderung sollen bei allen Quellen ausgeschöpft werden.

### *Klimaveränderung*

Nach zähen Verhandlungen hat die 17. UNO-Klimakonferenz (Conference of Parties, COP 17) vom Dezember in Durban (Südafrika) in einen Kompromiss gemündet: Bis 2015 soll ein neues globales Klimaabkommen, das für alle Staaten gilt, geschaffen werden und 2020 in Kraft treten. In der ersten Hälfte 2012 sollen die entsprechenden Arbeiten aufgenommen werden.

Dannzumal soll in der Klimapolitik nicht mehr zwischen Industrie- und Entwicklungsländern unterschieden werden, was einem eigentlichen Paradigmenwechsel gleichkommt. Die Gegenleistung zu besagter Erarbeitung eines neuen weltweiten Klimavertrags besteht in einer zweiten Verpflichtungsperiode unter dem Kyoto-Protokoll. Dieses hält noch bis Ende des laufenden Jahres 37 Industrieländer sowie die EU zu Emissionsreduktionen an.

Die nächste Periode soll 2013 beginnen. Ob sie bis 2017 oder 2020 dauern soll, ist noch offen. Die EU und einige weitere Staaten, darunter die Schweiz, haben sich bereit erklärt, sich weiterhin zu verpflichten. Russland, Japan und Kanada hingegen wendeten dem Kyoto-Protokoll den Rücken zu. Das bedeutet, dass im Rahmen dieses Vertrags ab 2013 nur noch eine Rumpf-Gruppe CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtungen eingehen wird.

Im Weiteren wurde die Schaffung eines «Clean Climate Fund» zur Verwaltung eines Teils der jährlich hundert Milliarden Dollar, welche die Industrieländer den Entwicklungsländern ab 2020 versprochen haben, beschlossen. Ebenfalls verabschiedet wurden Verbesserungen beim Schutz der tropischen Regenwälder sowie die Errichtung von Institutionen, die Entwicklungsländern bei der Anpassung an den Klimawandel helfen und den Transfer von Klimaschutztechnologien an Entwicklungsländer erleichtern sollen.

### *Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen*

**CO<sub>2</sub>-Gesetz; Kyoto-Abkommen:** Gemäss Vorgaben des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom 8. Oktober 1999 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) im Mittel der Jahre 2008-2012 (Mittelwert) gegenüber dem Niveau von 1990 um acht Prozent auf den Zielwert von 14,2 Millionen Tonnen sinken. Im Brennstoffbereich beträgt die entsprechende Zielvorgabe 21,6 Millionen Tonnen (-15% gegenüber 1990). Im Kyoto-Protokoll hat sich die Schweiz verpflichtet, den gesamten Treibhausgasausstoss (inklusive Methan und andere Stoffe) im Zeitraum 2008-2012 um acht Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu vermindern.

Ergänzend zu inländischen Massnahmen können auch Emissionszertifikate angerechnet werden, die durch die Realisierung von Klimaschutzprojekten im Ausland (Joint Implementation und Clean Development Mechanism) generiert werden. Wie sich bereits seit längerem abzeichnet, können die Ziele von CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Abkommen nur dann erreicht werden, wenn die Stiftung Klimarappen zusätzliche entsprechende Leistungen erbringt. Das Kyoto-Protokoll erlaubt zusätzlich die Anrechnung der Senkenleistung des Schweizer Waldes für die Erfüllung des Reduktionsziels.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990 gemäss den Zahlen des BAFU 15,43 Millionen Tonnen; sie waren 2010 mit 17,42 Millionen Tonnen (-0,34% gegenüber 2009) 20,9 Prozentpunkte oder 3,18 Millionen Tonnen über dem Zielwert der Jahre 2008-2012. Unter Anrechnung der CO<sub>2</sub>-Reduktion aus dem Erwerb von ausländischen CO<sub>2</sub>-Zertifikaten durch die Stiftung Klimarappen belief sich das angestrebte Plansoll für den Bereich der Treibstoffe auf 1,22 Millionen Tonnen (Stand 2010).

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aus dem Brennstoffbereich (22,14 Mio. t.) ist 2010 gegenüber dem Vorjahr um ein Prozent gesunken; er lag noch 2,1 Prozentpunkte über der Zielmenge für die Jahre 2008-2012.

### CO<sub>2</sub>-Statistik

Jahr	Total		Brennstoffe		Treibstoffe	
	(in Mio. t. CO <sub>2</sub> )	index.	(in Mio. t. CO <sub>2</sub> )	index.	(in Mio. t. CO <sub>2</sub> )	index.
1990	40,86	100,0	25,43	100,0	15,43	100,0
1995	39,27	96,1	24,17	95,0	15,1	97,9
2000	41,24	100,9	24,41	96,0	16,83	109,1
2005	40,78	99,8	23,94	94,1	16,83	109,1
2010	39,56	96,8	22,14	87,1	17,42	112,9
<i>Ziel 2008–12</i>	<i>36,8</i>	<i>90,0</i>	<i>21,6</i>	<i>85,0</i>	<i>14,2</i>	<i>92,0</i>
<i>Ziel 2008–12</i> <small>(mit Zertifikaten)</small>	<i>38,8</i>		<i>21,6</i>		<i>16,2</i>	

(Quelle: BAFU)

Gemäss den jüngsten Prognosen des BAFU (vom 21. Dezember 2011) kann das Kyoto-Ziel bei der Annahme einer mittleren Entwicklung erfüllt werden. Im günstigen Fall wird das Kyoto-Ziel sogar übererfüllt, im ungünstigen Fall wird das Ziel dagegen verfehlt. Die Unsicherheit ist nach wie vor gross.

Die BAFU-Prognose zur Zielvorgabe des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zeigt, dass bei der Annahme einer mittleren Entwicklung die Ziellücke leicht negativ ist, das heisst dass eine leichte Übererfüllung des Ziels zu erwarten ist. Die Unsicherheit ist bedeutend kleiner als bei der Kyoto-Bilanz, da einerseits die Waldsenke keine Rolle spielt und andererseits die energetischen Emissionen, auf die sich das CO<sub>2</sub>-Gesetz beschränkt, besser zu prognostizieren sind als die gesamten Treibhausgasemissionen.

**Stiftung Klimarappen:** Die private Stiftung Klimarappen, an welcher **strasseschweiz** beteiligt ist, hat sich seinerzeit (Vertrag aus dem Jahr 2005 mit Zusatzvertrag aus dem Jahr 2009) gegenüber dem Bund dazu verpflichtet, im Zeitraum von 2008 bis 2012 zwölf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu reduzieren, davon mindestens zwei Millionen Tonnen im Inland. Am 17. Januar 2012 hat UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard mit der Stiftung Klimarappen einen weiteren Zusatzvertrag unterzeichnet, wonach die Stiftung zusätzlich zu der bestehenden Verpflichtung für die Jahre 2008-2012 zur Reduktion von je einer weiteren Million Tonnen CO<sub>2</sub>, insgesamt somit 17 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, beitragen wird. Dies ergibt jährliche Reduktionsmengen von 3,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, wovon mindestens 0,4 Millionen Tonnen im Inland zu erfolgen haben.

Finanziert wird die Stiftung Klimarappen seit 1. Oktober 2005 durch eine Abgabe von 1,5 Rappen pro Liter auf Benzin- und Dieselimporten. Mit den Erträgen von jährlich rund 100 Millionen Franken können Massnahmen sowohl im Verkehrsbereich und im Gebäude- oder Industriebereich (Inlandmassnahmen) als auch im Rahmen der projektbasierten Mechanismen des Kyoto-Protokolls (Auslandmassnahmen) finanziert werden.

**Künftige Klimapolitik der Schweiz:** In der Schweiz bildet die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes aus dem Jahr 2011 den klimapolitischen Schwerpunkt für die Zukunft. Mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz soll die Ausgestaltung der Klimapolitik nach der Kyoto-Ära ab 2013 formuliert werden. Konkret geht es um die gesetzliche Regelung des Reduktionsziels für Treibhausgase, insbesondere Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), sowie um die Massnahmen zu deren Emissionsverminderung. Die Vorlage zum CO<sub>2</sub>-Gesetz dient als indirekter Gegenvorschlag sowohl zur Klima-Initiative und als auch zur Offroad-Initiative (vgl. Kapitel *Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen*; hiernach). Die Klima-Initiative verlangt, dass die Treibhausgasemissionen im Inland gemessen am Stand von 1990 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren seien, und zwar bis 2020. Dies soll durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen, durch einen sorgfältigen Umgang mit Energiereserven sowie durch den Einsatz erneuerbarer Energien erreicht werden.

Als Massnahmen zur Erreichung des Klimazieles sah das CO<sub>2</sub>-Gesetz nach den Vorstellungen des Bundesrats ein ganzes Bündel vor. Für den Automobilbereich von Relevanz sind insbesondere die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin und Diesel, die Teilkompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen mittels Erwerb von Emissionszertifikaten durch die Hersteller und Importeure sowie die Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neu immatrikulierter Personenwagen.

Am 8. März entschied der Ständerat als Zweitrat bei der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes äusserst «grün». Die Kleine Kammer hat den Nationalrat darin bestätigt, dass das 20-Prozent-Reduktionsziel allein mit Inlandmassnahmen erreicht werden müsse. Damit muss der Ausstoss von CO<sub>2</sub> bis 2020 gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 um 20 Prozent verringert werden, wobei eine teilweise Kompensation von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Ausland künftig nicht mehr möglich sein soll. Diese Zielvorgabe scheint unerreichbar und wurde von Wirtschafts- und Strassenverbänden mit der Referendumsdrohung bekämpft. Dies insbesondere auch, weil das «Stöckli» anders als die Grosse Kammer am Druckmittel einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen festgehalten hatte. Diese Abgabe, die für Bundesrätin Doris Leuthard zur Erreichung des ehrgeizigen Reduktionsziels

unerlässlich war, hätte maximal 28 Rappen pro Liter betragen. Damit wären die Preisdifferenz zum angrenzenden Ausland verschwunden und der so genannte Tanktourismus zum Erliegen gekommen. Zwar hätte so die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Schweiz auf einen Schlag um ein bis 1,5 Millionen Tonnen verbessert werden können; dem hätte allerdings der Steuerausfall eines dreistelligen Millionenbetrags für die Bundeskasse gegenüber gestanden.

Die Bereinigung der Differenzen zwischen den beiden Räten und der Abschluss der Arbeiten zum neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz wurden erschwert durch die neue Ausgangslage, die sich nach der Kernkraftwerk-Katastrophe von Fukushima (Japan) vom 11. März und dem sich nunmehr abzeichnenden Entscheid zum Ausstieg aus der Kernkraft ergeben hatte. Falls künftig zur Elektrizitätsproduktion vermehrt auf fossile Energieträger gesetzt wird, gelten für die CO<sub>2</sub>-Reduktion neue Rahmenbedingungen, die vom Gesetzgeber zu berücksichtigen sein werden.

In der Wintersession haben die Eidgenössischen Räte die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes endgültig gutgeheissen. Der Nationalrat hielt im Sinne der Strassenverbände am Verzicht auf die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen fest, dem sich in der Folge auch der Ständerat anschloss. Gemäss Berechnungen des BAFU braucht es diese Abgabe nicht, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Das neue Gesetz, das als Gegenvorschlag zur Klima-Initiative und zur Offroad-Initiative ausgestaltet worden ist, will die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 senken, dies laut Parlament ausschliesslich durch Inlandmassnahmen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, hat der Gesetzgeber zusammenfassend die folgenden Instrumente und Massnahmen beschlossen:

- An der erhöhten Lenkungsabgabe auf Brennstoffen wurde festgehalten; auf eine Abgabe auf Treibstoffen hingegen verzichtet. Die Möglichkeit, dass sich Firmen durch freiwillige wirtschaftliche Massnahmen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreien lassen können, bleibt weiterhin bestehen.
- Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss neu in Verkehr gesetzter Personenwagen muss bis 2015 auf 130 g/km reduziert sein. Andernfalls gewärtigen die Automobilimporteure erhebliche Sanktionen, deren Ertrag in den Infrastrukturfonds zur Finanzierung von Engpassbeseitigungen auf Autobahnen und in Agglomerationen fliessen wird. Diese Massnahme wurde in einer separaten Vorlage behandelt und tritt bereits Mitte 2012 in Kraft.
- Anstelle des bisherigen freiwilligen Klimarappens wird die Importbranche zur teilweisen Kompensation der CO<sub>2</sub>-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.
- Trotz der Beschränkung auf Inlandmassnahmen wird es künftig für Firmen über den europäischen Emissionshandel möglich sein, Emissionen im Ausland zu kompensieren.

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz soll am 1. Januar 2013 in Kraft treten, einzelne Bestimmungen bereits vorher. Die Referendumsfrist dauert bis 13. April 2012.

**Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge»:** Die so genannte Offroader-Initiative der Jungen Grünen Schweiz verlangt vom Bund Vorschriften zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Die Initiative nimmt primär die grossen und starken Geländefahrzeuge, die so genannten Offroader ins Visier. Verboten werden sollen auch Motorfahrzeuge, die Velofahrer, Fussgänger oder andere Verkehrsteilnehmende übermässig gefährden. Bereits zugelassene Fahrzeuge der vom Verbot betroffenen Kategorien dürften weiterhin verkehren, allerdings nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von hundert Stundenkilometern.

Der Bundesrat lehnte die Offroader-Initiative der Jungen Grünen ab und stellte ihr mit Botschaft vom 20. Januar 2010 einen indirekten Gegenvorschlag gegenüber. Gemäss diesem soll der Import von Offroader weiterhin zugelassen bleiben; im Gegenzug wollte der Bundesrat jedoch Anreize schaffen, damit in der Schweiz vermehrt kleinere Autos gekauft werden.

Betreffend die CO<sub>2</sub>-Einsparungen übertrifft der indirekte Gegenvorschlag die Forderungen des Volksbegehrens. Es soll nämlich ein Durchschnittswert von 130 Gramm CO<sub>2</sub>/km für neue Personenfahrzeuge eingeführt werden. Das entspricht pro hundert Kilometer einem Verbrauch von 5,6 Liter Benzin oder fünf Liter Diesel. Ab 2012 sollen die umweltfreundlichsten 65 Prozent der neu zugelassenen Autos diesem Wert entsprechen; bis 2015 muss der Durchschnitt aller Neuwagen einer importierten Flotte diese Vorgabe erfüllen. Für jedes zusätzliche Gramm CO<sub>2</sub> ist eine Strafsteuer zu entrichten. Deren Höhe sowie der Zeitplan und der Durchschnittswert korrespondiert mit dem Vorgehen der EU. Diese Strafabgabe kann bis zu Fr. 142.50 je Gramm CO<sub>2</sub>/km und Fahrzeug betragen. Je nach Autotyp kann das einige tausend Franken Aufpreis bedeuten. Der Bund erhofft sich von der Steuer Einnahmen im Umfang von 125 Millionen Franken pro Jahr, die an die Bevölkerung ausgeschüttet werden sollen.

Nichts wissen wollte die Landesregierung von einer Tempolimite von hundert Kilometer pro Stunde auf der Autobahn für bereits immatrikulierte Fahrzeuge, welche die neuen CO<sub>2</sub>-Werte nicht einhalten. Diese Forderung würde zwar vier von fünf Autos betreffen, der Nutzen der Massnahme für die Umwelt ist aber relativ gering und der Aufwand für die Umsetzung, zum Beispiel für Kontrollen, sehr hoch. Ferner lehnte der Bundesrat die Beschränkung des Leergewichts auf 2,2 Tonnen ab, da damit nichts über das tatsächliche Gewicht des Autos im Strassenverkehr ausgesagt wird.

Der Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative ist von den Eidgenössischen Räten im Berichtsjahr mit Schlussabstimmung vom 18. März abschliessend bereinigt worden. Er ist am 1. Januar 2012 mit Vollzugsbeginn am 1. Juli 2012 in Kraft getreten.

In der Juni-Session hat die Bundesversammlung die Offroader-Initiative Volk und Ständen klar zur Ablehnung empfohlen, worauf das Begehren von den Initianten bedingt zurückgezogen worden ist. Das Initiativkomitee machte dabei von der im Jahr 2010 eingeführten Möglichkeit zum bedingten Rückzug des Begehrens Gebrauch. Der Rückzug gilt demnach erst dann definitiv, wenn der indirekte Gegenvorschlag in Kraft treten kann. Dies war am 1. November der Fall, nachdem ein Referendum vom Verband freier Autohandel Schweiz

(VFAS) und des Schweizer Ablegers der European Association of Independent Vehicle Traders gegen das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz fallen gelassen worden war. Gemäss VFAS seien aufgrund der Eingaben im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Ausführungsbestimmungen die Aussichten gut, dass sich der Bund für eine ihn befriedigende Umsetzung der Importbestimmungen für Neuwagen auf Verordnungsstufe einsetzt.

Der Bundesrat hat die neue Verordnung über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen am 16. Dezember verabschiedet. Darin ist insbesondere festgelegt, dass Personenwagen, die mindestens sechs Monate vor ihrem Import bereits im Ausland zugelassen wurden, von den neuen Bestimmungen ausgenommen sind. Falls sich ein Missbrauch dieser Regelung abzeichnen sollte, kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) diese Frist auf maximal ein Jahr verlängern. Umgekehrt kann das UVEK die Frist im Fall einer bedeutenden Marktverzerrung, die zulasten der Direktimporte geht, verkürzen. Nebst dieser Möglichkeit zu Fristveränderungen kann das UVEK zusätzliche Kriterien (z.B. Kilometerstand) für die Erstinverkehrsetzung verankern. Liegt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge eines Importeurs ab Mitte 2012 im Durchschnitt über dem berechneten Zielwert, muss der betreffende Importeur eine Sanktionsabgabe bezahlen. Diese hat keine strafrechtliche Komponente, sondern ist strukturell eine Lenkungsabgabe. Aufgrund der neuen CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Personenwagen werden Treibstoffeinsparungen von jährlich rund 770 Millionen Franken erwartet.

**Reduktion der Schadstoffemissionen:** Die Luftqualität in der Schweiz hat sich in den letzten 25 Jahren dank Luftreinemassnahmen stark verbessert. Problematisch bleiben laut Rechenschaftsbericht Umwelt 2011 des BAFU jedoch die übermässigen Immissionen von lungengängigem Feinstaub (PM<sub>10</sub>), Ozon (O<sub>3</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), welche zu Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können, sowie krebserregende Luftschadstoffe wie Russ und Benzol. Zudem haben zu hohe Säure- und Stickstoffeinträge aus der Luft – insbesondere durch Ammoniak (NH<sub>3</sub>) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>) – negative Folgen für die Boden- und Grundwasserqualität, die Stabilität von Ökosystemen und die Artenvielfalt.

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

Im September 2009 hat der Bundesrat letztmals das Luftreinhalte-Konzept aktualisiert und nationale Emissionsziele festgelegt. Neben der Weiterführung und -entwicklung bereits bestehender nationaler Massnahmen sind auch auf internationaler Ebene dauerhafte Anstrengungen nötig. Zudem ist es notwendig, die Rahmenbedingungen in anderen Politikbereichen wie zum Beispiel der Klima- oder der Energiepolitik derart zu gestalten, dass Synergien mit der Luftreinhaltung genutzt werden können.

Eine neue Studie des BAFU versuchte erstmals, die gesamte Umweltbelastung, die durch den Konsum und die Produktion der Schweiz entsteht, zu ermitteln. Dabei wirke sich insbesondere der Konsum im Ausland stark auf die Umwelt

aus: Weil nämlich viele Güter importiert werden, fallen rund 60 Prozent der von der Schweizer Bevölkerung verursachten Umweltbelastungen ausserhalb der Landesgrenzen an. Die Studie gelangt weiter zum Ergebnis, dass die ökologisch relevantesten Konsumbereiche Ernährung (28%), Wohnen (28%) und Mobilität (12%) sind. Allerdings verursache lediglich die Mobilität mehr Umweltbelastungen in der Schweiz als im Ausland. In der Studie wurde zum ersten Mal auch eine Datengrundlage erarbeitet, um die gesamten Umweltbelastungen von Konsum und Produktion mit so genannten Umweltbelastungspunkten gemäss der Methode der ökologischen Knappheit zu bewerten. Nicht zuletzt soll die Studie einen Beitrag an die Entwicklung hin zu einer «grüneren Wirtschaft» leisten. Beabsichtigt wird, dass Umweltinformationen in absehbarer Zukunft das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ergänzen.

Gemäss dem aktuellen Bericht «Stickstoffflüsse in der Schweiz» des BAFU hat der Ausstoss umweltschädlicher Stickstoffverbindungen zwischen 1994 und 2005 abgenommen. Der Trend der vergangenen Jahre zeige dabei, dass die stickstoffhaltigen Luftschadstoffe aus Verkehr, Industrie und Haushaltungen wirkungsvoll reduziert werden konnten. Hingegen sei es nicht im selben Ausmass gelungen, die Stickstoffproblematik in der Landwirtschaft zu entschärfen. Seien früher Verkehr und Industrie die grössten Stickstoffemittenten gewesen, so sei es heute die Landwirtschaft. Konkret habe der Ausstoss von Stickstoffverbindungen aus Feuerungen und Verkehr um 38 Prozent verringert werden können. Trotzdem seien in den Städten und entlang von Hauptverkehrsachsen die gemessenen Konzentrationen von Stickstoff in der Luft (Immissionen) noch immer zu hoch.

**Lenkungsabgaben/ökologische Steuerreform:** Die Grüne Partei der Schweiz (GPS) hat im März mit der Unterschriftensammlung für die Eidgenössische Volksinitiative «für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» begonnen. Gemäss diesem Volksbegehren soll der Bund 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. Im Moment würden gut «drei Erden» benötigt. Die Volksinitiative würde zudem als verbindliche Umsetzung von Inhalten, die der «Masterplan Cleantech» des Bundes bereits aufgelistet hat, wirken. (vgl. dazu auch das Kapitel *Neue Energiepolitik*; hiervor)

*Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung*

**Tempobeschränkung der Kantone bei Smoglagen:** Das Umweltdepartement des Kantons Tessin hat im Januar erneut wegen Wintersmog eine Temporeduktion auf der Autobahn A2 veranlasst: Zwischen Melide und über Chiasso hinaus durfte nur noch mit 80 Stundenkilometer gefahren werden. Und für Lastwagen galt ein generelles Überholverbot.

**Umweltzonen:** Die Schaffung einer bundesrechtlichen Basis für Einrichtung von Umweltzonen in Städten ist in der Anhörung auf Ablehnung gestossen. Insbesondere die Kantone, die für die Umsetzung verantwortlich gewesen wären, haben die Vorlage grossmehrheitlich verworfen. Das UVEK verzichtete im Januar deshalb auf eine Weiterführung des entsprechenden Rechtsetzungsprojekts.

**Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs in Städten:** Im Jahr 2008 hatte die Umweltorganisation Umverkehr in den Städten Zürich, Genf, St. Gallen, Luzern, Basel und Winterthur je eine regionale Volksinitiative zur Stärkung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs lanciert.

Nachdem in St. Gallen das entsprechende Begehren vom Stimmvolk bereits 2010 angenommen, in Luzern und Basel hingegen abgelehnt worden ist, konnte der Verein Umverkehr am 15. Mai in Genf mit seinem Begehren mit einem Ja-Stimmenanteil von 50,3 Prozent knapp reüssieren. Innerhalb von acht Jahren muss hier nun ein Netz von Fahrradstreifen und Fussgängerwegen eingerichtet werden.

In Winterthur wurde die Städte-Initiative am 21. Juni zugunsten des Gegenvorschlags bedingt zurückgezogen. Dieser sieht vor, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt um acht Prozentpunkte gesteigert wird.

Da am 4. September in der Stadt Zürich sowohl die Städte-Initiative (mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 52,4%) als auch der Gegenvorschlag (mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 64,3%) angenommen worden sind, musste die Stichfrage entscheiden. Und bei dieser setzte sich die Städte-Initiative mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 50,6 Prozent hauchdünn vor dem Gegenvorschlag durch. Die angenommene Initiative verlangt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in Zürich innert zehn Jahren um zehn Prozentpunkte von 36 auf 26 Prozent zu reduzieren und dieses Ziel in der Gemeindeordnung zu verankern. Nicht erfreut über das Abstimmungsergebnis zeigte sich die zuständige grüne Stadträtin Ruth Genner. Die von der Initiative gemachten zeitlichen und prozentualen Vorgaben seien nicht zu erreichen und deren Umsetzung deshalb unrealistisch.

Gemäss einer neuen internationalen Studie des deutschen Hotelbuchungs- und Reiseportals zählen unter 112 untersuchten Städten die Tarife in den Genfer, Luganeser, Zürcher und Berner Parkhäusern sowohl europa- als auch weltweit zu den höchsten. In etlichen Städten sollen die Preise in den vergangenen zehn Jahren um mehr als hundert Prozent angestiegen sein. Mit Blick auf die unter die Lupe genommenen Schweizer Städte sind die Parkhausgebühren mit einem Durchschnittstarif für ein Tagesticket von fast 43 Euro in Genf am teuersten. Damit belegt die Calvinstadt in der Rangliste den fünften Platz. Lugano (gut 33 Euro) findet sich auf dem achten, Zürich (32 Euro) auf dem neunten und Bern (rund 26 Euro) auf dem 15. Rang wieder. Am meisten bezahlt man mit durchschnittlich gut 76 Euro in Madrid, gefolgt von Graz (62 Euro), London (gut 45 Euro) und Prag (rund 43 Euro). Der internationale Durchschnittspreis beträgt etwas mehr als 14 Euro.

# Handel und Industrie

## Fahrzeuge

### *Weltproduktion und -absatz*

Der Weltautomobilmarkt zeigte sich im Jahr 2011 in robuster Verfassung: Während die USA, China, Indien und Russland zum Teil zweistellige Zuwachsraten aufwiesen, ging der westeuropäische PW-Markt leicht um ein Prozent auf 12,8 Millionen Einheiten zurück. Der japanische PW-Markt erholt sich schneller als erwartet. Der Weltmarkt für Neuwagen ist 2011 gemäss den Erhebungen des deutschen Verbandes der Automobilindustrie (VDA) um sechs Prozent auf 65,4 Millionen Einheiten gestiegen. Auch für das laufende Jahr wird mit einem moderaten Wachstum gerechnet.

Der US-Markt für Light Vehicles (PW und Light Trucks) lag im Berichtsjahr mit 12,7 Millionen Einheiten zehn Prozent über dem Vorjahreswert. Der chinesische Markt ist nach starken Wachstumsjahren auf Normalisierungskurs. Das Volumen des Gesamtjahres lag mit 12,2 Millionen PW acht Prozent über dem Vorjahreswert. Auch der indische PW-Markt lieferte zum Jahreschluss ein erfreuliches Ergebnis: Trotz einer restriktiveren Geldpolitik und höherer Spritpreise stieg der indische PW-Markt um sechs Prozent auf 2,5 Millionen Neuzulassungen. Die Dynamik auf dem russischen Light-Vehicles-Markt verlief äusserst erfreulich – mit einem Anstieg um 39 Prozent auf knapp 2,7 Millionen Einheiten. Der brasilianische Markt konnte 2011 um drei Prozent auf gut 3,4 Millionen Light Vehicles zulegen.

Der westeuropäische PW-Markt zeigte sich im Gesamtjahr 2011 erwartungsgemäss mit mehr als 12,8 Millionen Neuzulassungen nahezu stabil (-1%). Auch in den neuen EU-Ländern blieb der PW-Absatz mit 760 700 Einheiten nur leicht unter dem Vorjahreswert.

Der japanische PW-Markt, der durch die Naturkatastrophe gezeichnet war, verzeichnete mit 3,5 Millionen Fahrzeugen ein Minus von 16 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert.

### *In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)*

Gemäss BFS sind in der Schweiz innert Jahresfrist (per 30. September) 420 875 Motorfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt worden. Damit wurde der bisherige Rekord aus dem Jahre 1989 um 8377 Fahrzeuge übertroffen.

Vergleicht man die Neuzulassungen des Jahres 2011 mit denjenigen des Vorjahres, so betrug die Zunahme rund 11,5 Prozent, wobei in sämtlichen Fahrzeuggruppen eine Steigerung zu verzeichnen war. Bei der mit Abstand grössten Fahrzeuggruppe, den Personenwagen, belief sich diese auf 10,5 Prozent (327 955 Neuzulassungen). Deutlich mehr Neuzulassungen als im Vorjahr waren auch bei der relativ grossen Gruppe der Motorräder (+11,9%; 48 131 Neuzulassungen) und der Sachentransportfahrzeuge (+19,4%; 33 119 Neuzulassungen) festzustellen. Letztere setzen sich zusammen aus den Lieferwagen, den Lastwagen und den Sattelschleppern.

Betrachtet man die neuen PW nach Marken, so nahm VW (D) weiterhin die Leaderposition ein, nunmehr vor Audi (D). An dritter Stelle lag die Marke Ford (D), gefolgt von Renault (F) und BMW (D) sowie Skoda (CZ) an sechster Stelle. Bei den neuen PW hat gegenüber 2010 erneut die Anzahl von kleinen PW bis 1399 Kubikzentimeter zugenommen (+14 014 Fzge; +16,8%), deren Anteil bei den Neuwagen betrug 30 Prozent (Vorjahr: 31%). Knapp zwei Drittel der neuen PW (211 540 Fzge; 64,5%) wurden mit Benzin betrieben. Erneut höher gegenüber dem Vorjahr war der Anteil der neuen Dieselfahrzeuge (109'324 Fzge; 33,3%). PW mit kombiniertem Antrieb aus Verbrennungs- und Elektromotor (5444 Einheiten; 1,7%), mit blosser Elektroantrieb (452 Einheiten; 0,1%) oder mit anderen Treibstoffen als Benzin/Diesel (1647 Einheiten; 0,5%) nahmen zwar zahlenmässig zu, machten aber zusammen lediglich 2,3 Prozent der Neuzulassungen aus. Deutlich zunehmend (+14% mehr Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr) war weiterhin der Anteil der neuen PW mit Allrad-Antrieb (94 709 Einheiten); ihr Anteil belief sich bei neuen PW auf 30 Prozent (Vorjahr: 28%).

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

Die seinerzeit abgegebenen Verkaufsprognosen der Importeurevereinigung auto-schweiz für das Berichtsjahr haben sich bestätigt: Mit 318 958 verkauften Neuwagen (Vorjahr: 294 239) respektive einem Plus von 8,4 Prozent gegenüber 2010 konnten die Importeure und ihre Markenhändler bei den Autoverkäufen erneut deutlich zulegen. Damit wurden erstmals seit dem Jahr 2001 wieder mehr als 300 000 neue Personenwagen zugelassen. Lediglich in den Jahren 1989 und 1990 fiel das Total der Neuzulassungen noch höher aus. Auch bei den Neuimmatrikulationen von leichten Sachtransportfahrzeugen ist im Berichtsjahr eine Steigerung verzeichnet worden, und zwar um 17,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 28 511 Einheiten (Vorjahr: 24 246). Bei den schweren Nutzfahrzeugen (Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) hat das Wachstum sogar 24 Prozent betragen; es konnten 4265 Einheiten an die Kunden ausgeliefert und immatrikuliert werden (Vorjahr: 3439).

Zu Diskussionen in der Öffentlichkeit Anlass gegeben hat im Berichtsjahr die Frankenstärke gegenüber den ausländischen Währungen, namentlich dem Euro, und die unterschiedliche Weitergabe von Währungsvorteilen der Importeure an die inländische Kundschaft. Gemäss dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) werden aktuell die Einkaufsvorteile bei Mineralölprodukten aufgrund rein statistischer Betrachtungen weitaus am besten weitergegeben. Eindeutig ein von der Kostenentwicklung im Herstellungsland und der Wechselkursentwicklung abgekoppeltes «pricing to the market» finde sich hingegen bei Fahrzeugen. Diesbezüglich sei die Kaufkraftentwicklung im Exportland für den verlangten Preis massgebend. Trotzdem konnte im schweizerischen Automobilmarkt eine allgemeine Preissenkung beobachtet werden, die sich massgeblich auf die Verkaufsentwicklung ausgewirkt haben dürfte.

Der Gebrauchtwagenmarkt vermeldete für das Geschäftsjahr 2011 ebenfalls Rekordzahlen. Wie die durch EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergeben, wechselten insgesamt 802 368 Personenwagen (+3,5% gegenüber 2010) den Besitzer. Als Kehrseite des Auto-Booms hatte die Autobranche mit sinkenden Margen im Neuwagengeschäft sowie mit hohen Wertverlusten im Gebrauchtwagenhandel zu kämpfen. Laut EurotaxGlass's haben mehr als

zwanzig von 38 Automarken ihre Preise im zweistelligen Bereich reduziert; im Durchschnitt sanken die Verkaufspreise (ausstattungs- und prämiereinigt) gegen 15 Prozent. Die Experten gehen davon aus, dass sich der Buchwert des schweizerischen Fahrzeugbestandes per Ende Dezember 2011 innert Jahresfrist um 3,6 Milliarden Franken vermindert hat.

Die im Jahresverlauf schwankende und mehrere Monate sogar rückläufige Nachfrage nach Occasionsfahrzeugen führte zu einem Anstieg der durchschnittlichen Standzeit eines «Gebrauchten» auf 98 Tage (+1%). Während die Zunahme im Tessin (98 Tage; +3,2%) und in der Südostschweiz (99 Tage; +3,1%) deutlich ausfiel, verharrte sie in der Nord-Westschweiz auf Vorjahresniveau (100 Tage, +0,0%). Gesamtschweizerisch stiegen die Standzeiten erneut überdurchschnittlich in der Microklasse (103 Tage; +5,1%) und bei Kleinwagen (93 Tage; +4,5%), unterdurchschnittlich bei SUVs/Geländewagen (86 Tage; -3,4%), in der Luxusklasse (123 Tage; -2,4%) und in der Mittelklasse (99 Tage; -2,0%) sowie in der oberen Mittelklasse (105 Tage, -1,9%).

Über 69 000 Personen haben die Schweizer Motorradmesse Swiss-Moto 2010 besucht, die am 17. Februar in Zürich für vier Tage ihre Tore öffnete. Auf über 30 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche wurden von 195 Ausstellern Motorräder und Roller sowie Zubehör, Bekleidung und Tuning gezeigt.

Vom 3. bis 13. März hat in Genf der 81. Internationale Automobilsalon mit 260 Ausstellern aus 31 Ländern stattgefunden. Präsentiert wurden auf über 80 000 Quadratmeter Nettoausstellungsfläche in den sieben Hallen der Pal-expo Genf nahezu 170 Welt- und Europapremieren sowie über 40 Neuheiten im Bereich alternativer und umweltfreundlicher Technologien. Der Autosalon 2011 wurde von 735 000 Personen besucht. Verglichen mit 2010 entsprach dies einer Zunahme um sechs Prozent.

Mit rund 200 Ausstellern sowie einer Ausstellungsfläche von 44 000 Quadratmeter hat vom 10. bis 13. November der sechste Schweizer Nutzfahrzeugsalon «transportCH», der erstmals auf dem Gelände der BernExpo in Bern durchgeführt wurde, nicht nur einen Aussteller-, sondern mit über 30 000 Eintritten auch einen Besucherrekord verzeichnet.

## **Treibstoffe**

### *Schweizerischer Mineralölabsatz*

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2011 in der Schweiz rund 10,1 Millionen Tonnen, 3,2 Prozent weniger als 2010. Der Rückgang ist wie 2010 in erster Linie auf die um 10,2 Prozent gesunkenen Heizölverkäufe zurückzuführen.

Vom Gesamtabsatz entfiel mit rund 6,9 Millionen Tonnen (68%) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 0,4 Prozent mehr Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2010. (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 2011 fort; es wurden 3,0 Millionen Tonnen abgesetzt (-3,9% im Vergleich zu 2010). Die kontinuierliche Verbesserung der Motoreffizienz ist der Hauptgrund für diesen Negativtrend. Ferner hat der deutlich erstarkte

Schweizer Franken die Preisunterschiede dies- und jenseits der Grenze verkleinert, ist nochmals zu einem Rückgang der Betankung durch ausländische Kunden geführt haben dürfte.

Der Absatz von Dieselöl, das vor allem im Bau- und Transportgewerbe verwendet wird, ist weiter gewachsen (2,4 Mio. t; +2,7%). Die gestiegenen Verkäufe spiegeln die verbesserte Binnen-Konjunktur wider. Zu einem kleineren Teil sind sie auf den wachsenden Anteil von dieselbetriebenen Personenwagen zurückzuführen.

Am Ende des Berichtsjahrs wurden in der Schweiz 3594 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt. Das sind 31 Stationen weniger als vor Jahresfrist (-0,9%). Über das grösste Tankstellennetz verfügten nach wie vor die AVIA-Unternehmen mit 672 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figurierte Agrola (432), vor BP (397), Shell (316) und Tamoil (309).

Die Anzahl der Tankstellen mit Shop nahm leicht auf 1338 Einheiten zu (+0,5%). Somit konnten Kundinnen und Kunden an 37 Prozent der Tankstellen kleinere Einkäufe tätigen. Rund 71 Prozent des gesamten Treibstoffabsatzes wurden an Tankstellen mit Shop generiert, was deren grosse Bedeutung als Wettbewerbsfaktor illustriert. Auch der generelle Trend hin zu grösseren Ladenflächen setzte sich fort (+18 Einheiten), während der Bestand der kleineren Shops abnahm (-75). Nach wie vor bestätigte sich, dass der Treibstoffabsatz an Standorten mit grösseren Shops signifikant höher ist als an solchen mit kleineren Läden.

Pro Tankstelle wurden 2011 im Mittel rund 1,42 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft; das sind 0,8 Prozent weniger als im Vorjahr. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 3,9 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,66 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen.

Gegen Ende des Berichtsjahrs kündigte der Konzern Petroplus die Betriebseinstellung der Raffinerie Cressier (NE) im Seeland an. Diese Raffinerie ist nebst jener in Collombey (VS) die einzige und grösste in der Schweiz. Sie produziert ein Viertel aller im Inland verkauften Raffinerieprodukte.

### *Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien*

Aktuell sind in der Schweiz rund 10 500 Erdgas-Fahrzeuge in Betrieb, 900 mehr als Ende 2010. Erdgas-Fahrzeuge gehören grösstenteils der Energieklasse A an und nehmen in den Umweltlisten Spitzenpositionen ein. Die Zahl der Erdgas/Biogas-Tankstellen umfasste 132 Stationen. Der Absatz von Erdgas und Biogas als Treibstoff ist 2011 um 1,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Er entsprach umgerechnet der Menge von über 22,4 Millionen Liter Benzin. Der Biogas-Anteil lag bei 20 Prozent. Im Schweizer Durchschnitt ist Erdgas/Biogas an der Tankstelle rund 30 Prozent günstiger als Benzin.

69

2011 sind in der Schweiz – trotz Steuerbefreiung und Importliberalisierung – an gut 48 Tankstellen nur gerade 4,1 Millionen Liter Bioethanol zu Treibstoffzwecken abgesetzt worden, was knapp einem Promille aller Benzinverkäufe entsprach. Gemäss der aktuell gültigen Norm ist hierzulande eine Beimischung zum Benzin von fünf Prozent Bioethanol wie auch E85 für spezielle Fahrzeuge mit «Flexfuel» zugelassen.

Seit dem 1. Oktober 2010 hat sich der Bund aus dem Markt für Biotreibstoffe zurückgezogen; seither wird der Schweizer Markt durch die North Sea Group Switzerland GmbH mit Bioethanol versorgt.

## **Strassentransport**

Die Preise im schweizerischen Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) insgesamt um 1,3 Prozent gestiegen. Beim Güterverkehr auf der Strasse war das Preisniveau um 2,4 Prozent höher, auf der Schiene um 2,4 Prozent tiefer als im Vorjahr.

Gemäss einer Branchenstudie zu Landverkehr und Logistik sind im Jahr 2011 rund 170 Firmen in besagter Branche wegen Zahlungsunfähigkeit in Konkurs gegangen. Das waren fast acht Prozent mehr als 2010. Damit war das Insolvenzrisiko in der Transportbranche 2011 eineinhalb Mal höher als der gesamtschweizerische Durchschnitt.

Die Neugründungen in Landverkehr und Logistik stiegen allerdings noch stärker an als die Konkurse, nämlich um elf Prozent auf knapp 1020 Betriebe. Damit entsprach die Gründungsintensität genau dem Schweizer Durchschnitt. Zur Hauptsache wird die hohe Anzahl der Neugründungen darauf zurückgeführt, dass angesichts des Abbaus bei den grösseren Fahrzeugflotten mancher Angestellte «die Flucht in die Selbständigkeit» unternommen hat.

## **Versicherungswesen**

Eine repräsentative Umfrage des Internet-Vergleichdienstes comparis.ch hat ergeben, dass im Berichtsjahr 9,2 Prozent der Autohalter eine neue Versicherung abgeschlossen haben. Damit haben sich signifikant mehr Fahrzeughalter zu diesem Schritt entschlossen als im Vorjahr (6,2% der befragten Autohalter). Auffallend ist die deutlich höhere Anzahl von Versicherungsabschlüssen in der Deutsch- gegenüber der Westschweiz. Ein möglicher Grund für diese Zunahme um rund 45 Prozent sind die deutlich gestiegenen Neu- und Occasionswagenkäufe im Berichtsjahr.

Im Tessin kostete die Autoversicherung schweizweit am meisten. Ebenfalls vergleichsweise teuer unterwegs waren die Autofahrer in den Kantonen Zürich und Genf. In Uri, Nid- und Obwalden sowie in Bern waren dagegen die Prämien deutlich günstiger. Dies zeigt eine weitere Untersuchung des Internet-Vergleichsdienstes comparis.ch. Ungefähr im Schweizer Durchschnitt lagen die Prämien in den Kantonen Waadt, Luzern, Thurgau und Appenzell-Ausserrhoden. Generell lässt sich sagen, dass die Kosten für die Autoversicherung in Grenzkantonen und städtischen Kantonen am höchsten sind, in ländlichen Regionen dagegen deutlich günstiger ausfallen.

Im Rahmen des Gesetzgebungsprogramms für mehr Sicherheit im Strassenverkehr «Via sicura» hatte der Bundesrat in der Botschaft vom 20. Oktober 2010 vorgeschlagen, dass bei Schäden, die durch mindestens grobfahrlässig begangene Verkehrsregelverletzungen verursacht werden, die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen verpflichtet werden sollen, Rückgriff auf jene Person zu nehmen, die den Unfall verursacht hat. Der Umfang des Rückgriffs hätte sich nach dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Person zu richten.

Der Nationalrat hat in den Beratungen der Wintersession den Rückgriff der Versicherer auf Vorkommnisse eingegrenzt, bei denen der Schaden in ange-trunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein Geschwindigkeitsdelikt im Sinne des neuen Raser-Artikels verursacht worden ist. Die Bestimmung muss im Differenzbereinungsverfahren noch dem Ständerat vorgelegt werden.

## **Tourismus**

### *Internationaler Tourismus*

Die internationalen Ankünfte wuchsen 2011 um 4,4 Prozent auf ein Total von 980 Millionen (939 Mio. in 2010), obwohl das Jahr von konjunkturellen Turbulenzen, gesellschaftspolitischem Wandel in Nordafrika und dem Mittleren Osten und kritischen Ereignissen in Japan geprägt war.

Am meisten legten Südamerika (+10%) und Europa (+6%) zu. Anders als in früheren Jahren war das Wachstum in den weitentwickelten Wirtschaftsräumen grösser als jenes der Schwellenländer (+3,8%). Dies vor allem aufgrund der starken Resultate aus Europa und schlechteren Zahlen im Mittleren Osten und in Nordafrika.

Trotz anhaltender wirtschaftlicher Unsicherheiten verzeichnete Europa 503 Millionen Ankünfte. Weltweit wurden 41 Millionen zusätzliche Ankünfte erzielt, 28 Millionen davon (68%) entfielen auf Europa. Zentral- und Osteuropa und die Mittelmeer-Destinationen wiesen mit +8 Prozent die besten Resultate aus. Europäische Destinationen am Mittelmeer profitierten einerseits von Verlagerungen aus dem Mittleren Osten und aus Nordafrika, andererseits aber auch von steigenden Anteilen aus Märkten wie Skandinavien, Deutschland und Russland.

Asien und Pazifik legten 2011 um elf Millionen (+6%) zu und erreichten ein Total von 216 Millionen internationalen Ankünften. Süd- und Südost-Asien (beide +9%) profitierten erneut von der starken interregionalen Nachfrage, während diese in Nordost-Asien (+4%) und Ozeanien (+0,3%) etwas niedriger war, zum Teil aufgrund des temporären Rückgangs des japanischen Reismarktes.

Der amerikanische Kontinent verzeichnete eine Steigerung von vier Prozent um sechs Millionen Ankünfte, was einem Total von 156 Millionen Reisenden entspricht. Südamerika wuchs erneut um zehn Prozent. Zentralamerika und die Karibik (beide +4%) hielten die Wachstumsraten aus dem Vorjahr. Nordamerika schlug die 100-Millionen-Marke mit einer Zuwachsrate von drei Prozent. Afrika verblieb auf der Ankunftsanzahl von 50 Millionen Besuchern. Der Mittlere Osten (-8%) verlor mit einem Total von 55 Millionen rund fünf Millionen internationale Ankünfte. Trotzdem erfreuten sich einige Reisedestinationen wie Saudi Arabien, Oman und die Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) anhaltender Wachstumstendenzen.

## *Tourismus in der Schweiz*

Gemäss den definitiven Ergebnissen des BFS registrierte die Hotellerie in der Schweiz im Jahr 2011 insgesamt 35,5 Millionen Logiernächte. Dies bedeutete einen Rückgang um zwei Prozent (-722 000 Logiernächte) gegenüber 2010. Die inländischen Gäste generierten 15,8 Millionen Logiernächte, was einer leichten Abnahme von 0,1 Prozent (-13 000 Logiernächte) entsprach. Bei den ausländischen Gästen wurden 19,7 Millionen Logiernächte und damit ein Rückgang von 3,5 Prozent (-709 000 Einheiten) registriert. Allerdings wurde einzig bei den Gästen aus dem europäischen Kontinent (ohne Schweiz) eine Abnahme der Logiernächte verzeichnet; diese betrug 7,3 Prozent (-1,1 Mio. Einheiten). Den stärksten absoluten Rückgang aller europäischen Herkunftsländer verzeichnete Deutschland mit einer Abnahme von 609 000 Logiernächten (-10%). Es folgten das Vereinigte Königreich (-154 000 Logiernächte; -8,3%), die Niederlande (-142 000; -14%), Italien (-67 000; -6,2%) und Belgien (-64 000; -8,6%). Bei den französischen Gästen ging die Zahl der Logiernächte um 55 000 zurück (-3,8%). Die Gäste aus Russland hingegen generierten 46 000 Logiernächte mehr (+9,8%).

Alle anderen Kontinente verzeichneten Zunahmen, wobei diese bei den Gästen aus Asien am deutlichsten waren (+349 000 Logiernächte; +13%). China (ohne Hongkong) wies das stärkste absolute Logiernächtewachstum aller Herkunftsländer aus (+191 000; +47%). Dahinter folgten Indien (+68 000 Logiernächte; +17%) und die Republik Korea (+32 000 Logiernächte; +24%). Bei den Gästen aus Japan hingegen wurden 27 000 Logiernächte weniger registriert (-5,4%). Der amerikanische Kontinent wies einen Logiernächteanstieg von 28 000 Einheiten (+1,4%) auf. Unter den Ländern dieses Kontinents verzeichnete Brasilien 26 000 Logiernächte mehr (+15%). Bei den Gästen aus den Vereinigten Staaten (USA) gingen die Logiernächte hingegen zurück (-14 000 Einheiten; -0,9%). Die Nachfrage aus dem ozeanischen Kontinent stieg um 18 000 Logiernächte (+7%), der afrikanische Kontinent verbuchte ein Plus von 13 000 Einheiten (+4,7%).

Im Jahr 2011 verzeichneten sieben der dreizehn Tourismusregionen der Schweiz tiefere Ergebnisse als 2010. Die markantesten Rückgänge wurden in den Bergregionen festgestellt. Graubünden verbuchte mit einem Minus von 442 000 Logiernächten (-7,6%) die deutlichste Abnahme in absoluten Zahlen. Das Wallis und das Berner Oberland wiesen ebenfalls Rückgänge von 187 000 (-4,4%) respektive 93 000 Logiernächten (-2,5%) auf. Auch im Tessin waren 115 000 Logiernächte (-4,6%) weniger zu verzeichnen. Im Gegensatz dazu erreichten zwei städtische Regionen die deutlichsten Zunahmen: die Region Zürich mit einem Plus von 133 000 Logiernächten (+2,6%) und Genf mit einem Anstieg von 38 000 Logiernächten (+1,3%). Es folgte die Region Jura & Drei-Seen-Land mit einer Zunahme von 32 000 Logiernächten (+4,5%).

Gemäss Schätzungen des BFS gaben die ausländischen Reisenden (inklusive Kurzaufenthalter) 2010 in der Schweiz 15,6 Milliarden Franken aus, rund 230 Millionen mehr als ein Jahr zuvor (+1,5%). Die Ausgaben von Schweizer Reisenden im Ausland gingen im gleichen Zeitraum um 222 Millionen Franken (-1,9%) auf 11,6 Milliarden Franken zurück. Daraus resultierte ein Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz von 4,0 Milliarden Franken (+452 Mio. Franken gegenüber 2009).

Etwas mehr als zwei Drittel der Einnahmen von im Ausland ansässigen Reisenden in der Schweiz entfielen im Jahr 2010 auf den Reiseverkehr mit Übernachtungen. Nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2009 reduzierten sich die Einnahmen im Jahr 2010 nochmals um 80 Millionen Franken (-1,1%) auf insgesamt 7,6 Milliarden Franken. Zwar hat die Anzahl Logiernächte ausländischer Gäste 2010 zugelegt, aber die Entwicklung des Schweizer Frankens hatte zur Folge, dass die durchschnittlichen Ausgaben pro Logiernacht sanken. Bei den Einnahmen aus den Spital- und Ausbildungsaufenthalten setzte sich das Wachstum dank steigenden Studentenzahlen aus dem Ausland auch 2010 mit einer Zunahme von 164 Millionen Franken (+6,6%) auf nun 2,7 Milliarden Franken fort. Die Einnahmen aus dem Tages- und Transitverkehr erhöhten sich 2010 leicht um 0,3 Prozent auf 3,5 Milliarden Franken, wohingegen die Konsumausgaben der ausländischen Grenzgänger und Kurzaufenthalter mit 7,9 Prozent auf insgesamt 1,9 Milliarden Franken stärker wuchsen.

### *Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung*

Im Jahr 2010 unternahmen die Schweizerinnen und Schweizer 16,6 Millionen Reisen mit Übernachtungen. Davon hatten 6,6 Millionen Reisen ein inländisches Reiseziel und zehn Millionen Reisen führten ins Ausland. Im Vergleich zum Vorjahr blieb die Gesamtzahl der Reisen mit Übernachtungen nahezu unverändert. Einzig bei den Tagesreisen wurde gegenüber 2009 ein signifikanter Rückgang um zehn Prozent auf 68 Millionen verzeichnet.

Reisen haben für die Schweizer Wohnbevölkerung einen hohen Stellenwert: 85,5 Prozent der Bevölkerung waren im Jahr 2010 mindestens einmal auf Privatreise mit Übernachtungen. Pro Person wurden im Mittel 2,6 Reisen mit Übernachtungen durchgeführt, eine davon mit inländischem Reiseziel. Personen zwischen 25 und 44 Jahren waren mit drei Reisen pro Jahr am häufigsten unterwegs, während im Alter ab 65 Jahren im Schnitt noch 1,7 Reisen unternommen wurden. Ausserdem reiste die Deutschweizer Bevölkerung deutlich häufiger (2,7 Reisen pro Jahr) als Personen aus der französisch- oder italienischsprachigen Schweiz (2,3 bzw. 2,1 Reisen pro Jahr).

Ungefähr jede zweite Reise wurde mit motorisierten Individualverkehrsmitteln unternommen – dies galt für Inlandreisen ebenso wie für Auslandsreisen. Bei einem Viertel aller Reisen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel, dies jedoch ausschliesslich bei Auslandsreisen. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden für ein Fünftel der Reisen verwendet, vor allem für Inlandreisen. Wurde im Jahr 2009 der öffentliche Landverkehr noch gleich oft genutzt wie der Luftverkehr, so hat er im Jahr 2010 an Bedeutung verloren, insbesondere bei den Auslandsreisen.

# Finanzen

## Finanzpolitik

### *Bundeshaushalt*

Der Bundeshaushalt wies 2011 einen ordentlichen Finanzierungsüberschuss von 1,9 Milliarden Franken aus. Budgetiert war ein Defizit von 600 Millionen Franken. Die Verbesserung war einerseits auf Mehreinnahmen von 1,8 Milliarden Franken zurückzuführen, dies vor allem dank der Verrechnungssteuer. Andererseits bewirkten bedeutende Kreditreste – trotz umfangreichem Massnahmepaket zur Linderung der Frankenstärke – Minderausgaben von insgesamt gut 700 Millionen Franken. Gleichzeitig belasteten hohe ausserordentliche Ausgaben von zwei Milliarden Franken den Haushalt. Es handelte sich dabei um den Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse der SBB (1,1 Mrd. Fr.) und eine erneute Einlage in den Infrastrukturfonds (850 Mio. Fr.). Insgesamt resultierte ein Finanzierungsüberschuss von rund 200 Millionen. Die Bruttoschulden blieben fast unverändert bei 110,5 Milliarden Franken. Aufgrund des BIP-Wachstums sank die Schuldenquote auf 19,6 Prozent.

Der Voranschlag 2012 sieht nach den Beratungen in den Eidgenössischen Räten – wie vom Bundesrat vorgeschlagen – Einnahmen und Ausgaben von je rund 64,1 Milliarden Franken vor. Zum ordentlichen Finanzierungsergebnis von minus 14 Millionen Franken hinzu kommen ausserordentliche Einnahmen von 634 Millionen aus der Versteigerung von Mobilfunkkonzessionen.

### *Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen*

Strasse und Schiene stehen vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Gemäss dem Bericht des Bundesrats «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» vom 17. September 2010 beträgt der Mittelbedarf des Bundes für den Ausbau des Nationalstrassennetzes bis ins Jahr 2030 bis zu 67 Milliarden Franken. Davon sind bloss knapp 28 Milliarden Franken oder rund 40 Prozent mit genehmigten Finanzierungsbeschlüssen gedeckt (vgl. dazu die Ausführungen in Kapitel *Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund*; hiervor). 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 nichtbevollzogener Mittel.

Bei dieser Ausgangslage bedarf es mehr denn je einer Auslegeordnung für die Finanzierung beider Landverkehrsträger, auf deren Basis verantwortungsvoll gehandelt werden kann. Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen bedingen eine nachhaltige Finanzierung. Angesichts der immensen Investitionen, die auf den Verkehrsbereich zukommen, steht die Frage im Raum, welchen Beitrag die heutige Generation und welchen künftige Generationen an die Errichtung sowie den Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen leisten sollen. Oder anders gefragt: Wie viele Schulden können den Nachfahren überlassen werden? Um eine Antwort auf diese Fragen geben zu können, ist anstelle eines finanziellen Durchwurstelns strategisches Handeln erforderlich.

Der Bundesrat hat zu Beginn des Berichtsjahrs seine Vorstellungen über die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen dargelegt. Er rechnet nebst den steigenden Aufwendungen auch mit zum Teil sinkenden Einnahmen für den Unterhalt und Ausbau der Infrastrukturen des Landverkehrs. Daher sollen für die Strassenbenützenden in einer ersten Etappe der Autobahnvignettenpreis mehr als verdoppelt werden; später käme eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von bis zu zehn Rappen hinzu.

Für die Schiene will der Bundesrat einen neuen, zeitlich unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) einrichten, aus dem Unterhalt und Ausbau bezahlt würden. Dabei ist geplant, den heutigen befristeten FinöV-Fonds samt seinen Finanzierungsinstrumenten im BIF aufgehen zu lassen. Zudem sind als neue Einnahmenquellen höhere Billettpreise für die Bahnpassagiere, Beiträge der Kantone und ein geringerer Steuerabzug für Pendler vorgesehen.

Am 31. März hat der Bundesrat seine Vorschläge zur künftigen Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) in die Vernehmlassung geschickt. Die Vorlage stellt einen direkten Gegenvorschlag zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» dar und besteht aus mehreren Elementen: dem künftigen Finanzierungsmodell, einer Langfristperspektive Bahn und dem strategischen Entwicklungsprogramm mit konkreten Massnahmen für den Ausbau der Bahninfrastruktur.

Gemäss Bundesrat soll der Ausbau der Bahninfrastruktur künftig in Schritten vorgenommen werden. Grundlage der Ausbauschritte seien die Langfristperspektive für die Bahn sowie das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), das auf den Planungsarbeiten für Bahn 2030 basiert. Das Projekt Bahn 2030 werde inhaltlich durch STEP abgelöst. STEP umfasse Investitionen von rund 42,6 Milliarden Franken, die in zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt wurden. Die erste Dringlichkeitsstufe für rund 20 Milliarden Franken decke einen Zeithorizont bis zirka 2040 ab. Der Bundesrat will zur Umsetzung von STEP dem eidgenössischen Parlament im Abstand von vier bis acht Jahren einzelne Ausbauschritte präsentieren, die jeweils Investitionen in der Grössenordnung von rund fünf Milliarden Franken umfassen. Damit könne auf Entwicklungen im öffentlichen Verkehr sowie Projektfortschritte flexibel reagiert werden. STEP werde als Rollende Planung verstanden.

Um die Finanzierung sicherzustellen, werde ein neuer unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF) gebildet. Gespeist werde dieser BIF aus den bisherigen FinöV-Quellen (Anteile der LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer). Dazu kämen jene finanziellen Mittel, die der Bund bislang über Vierjahreskredite für den Unterhalt zur Verfügung gestellt hat. Neu hinzu kämen Beiträge der Kantone und Bahnbenützer sowie ein Anteil der direkten Bundessteuer, der mittels Beschränkung des Abzugs für die Fahrkosten der Pendler hereingeholt werden soll.

Aus Anlass dieser Vorschläge des Bundesrats zur künftigen Finanzierung der Bahninfrastrukturen hat **strasseschweiz** die Grundsätze zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung formuliert:

75

- Es gilt das Verursacherprinzip. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten grundsätzlich selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden. Daraus folgt als Stellungnahme zum FABI-Vorschlag: Nein zur Überführung des NEAT-Viertels aus Mitteln der Mineralölbesteuerung sowie der LSVA-Erträge in den neuen BIF; Nein zur Begrenzung des Pendlerabzugs im Bereich des MIV.

- 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 SFSV muss auf das Niveau einer Schwankungsreserve (max. 500 Mio. Fr.) zurückgeführt werden.

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öV sind derzeit beträchtlich (rund 2 Mrd. Fr. pro Jahr). **strasseschweiz** sprach sich aus Anlass der Vernehmlassung zur FABI-Vorlage dafür aus, dass die demokratisch und rechtmässig beschlossenen Leistungen zwischen den beiden Verkehrsträgern nicht in Frage gestellt werden. Die befristete Regelung für den FinöV-Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen der Bahnen und Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken (HGV) des benachbarten Auslands sollen hingegen grundsätzlich nach deren Auslaufen nicht erneuert werden.

Anfang November hat der Bundesrat – nach Auswertung der Vernehmlassung – Änderungen an der FABI-Vorlage vorgenommen. FABI sei in der Vernehmlassung mehrheitlich auf grosse Zustimmung gestossen. Deshalb sollen die bisherigen Mittel des zeitlich begrenzten FinöV-Fonds in den geplanten unbefristeten BIF überführt werden: die LSVA und das Mehrwertsteuerpromille zeitlich unlimitiert, die Mineralölsteuermittel befristet bis voraussichtlich 2030. Zur Gleichbehandlung von Strasse und Schiene soll zudem für den Strassenbereich eine Fondslösung geprüft werden. Im Weiteren will der Bundesrat die Bundesmittel um hundert Millionen Franken auf jährlich 2,3 Milliarden Franken erhöhen und diese regelmässig dem vollen Wirtschaftswachstum anpassen. Der Bund werde damit ab 2025 pro Jahr rund 300 Millionen Franken mehr in den BIF einzahlen. Betreffend den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer schlägt der Bundesrat neu eine Obergrenze von 3000 Franken statt einer Pauschalierung von 800 Franken vor. Dieser Abzug liege in der Grössenordnung eines nationalen Generalabonnements zweiter Klasse des öV oder jener Abzüge, die beim Pendeln per Auto für einen Arbeitsweg von total bis zu 20 Kilometer geltend gemacht werden könnten.

**strasseschweiz** sah seine Forderungen durch die Änderungen an der FABI-Vorlage nur geringfügig erfüllt. Weiterhin halte der Bundesrat an der erheblichen Quersubventionierung von der Strasse hin zur Schiene fest, was nicht zu akzeptieren sei, liess sich der Verband verlauten.

#### *Zweckbestimmung der Abgaben des motorisierten Strassenverkehrs*

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hatte seine Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» im Jahr 2010 eingereicht. Laut den Urhebern des Volksbegehrens sollen die Einnahmen der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags künftig zur Hälfte vorweg dem Bahnausbau zugute kommen.

In Tat und Wahrheit würden jedoch bei einer Annahme der VCS-Initiative 61 Prozent der Mittel aus der Strassenkasse in den Bau neuer Schieneninfrastrukturen geleitet und für die Bedürfnisse des Strassenverkehrs nur noch 39 Prozent übrig bleiben.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** ist die VCS-Initiative schädlich; sie führt zu massiv höheren Abgaben auf Benzin und Diesel, zu verlotterten Strassen und weniger Verkehrssicherheit und zu mehr Staus und zusätzlichem Verkehrschaos. Die VCS-Initiative muss nach Auffassung von **strasseschweiz** ohne Gegenvorschlag rasch zur Abstimmung vorgelegt werden. Denn die Lösung der künftigen Finanzierungslücken bei Schiene und Strasse ist eine aktuelle Herausforderung, welche sorgfältig und bedacht an die Hand genommen werden sollte. Der Handlungsdruck einer Volksinitiative aus dem links-grünen Lager ist dazu nicht notwendig. Im Gegenteil: Die VCS-Initiative verhärtet die politischen Fronten und verunmöglicht die Suche nach einer sachlichen Lösung für die Finanzierungslücken bei Schiene und Strasse, weil sie einseitig auf den ÖV ausgerichtet ist und dem Strassenverkehr durch den Mittelentzug jede weitere Entwicklung verunmöglicht.

In der März-Session haben die Eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über die Verwendung der Mineralölsteuer, das die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen neu für den Luftverkehr reserviert, in beiden Kammern mit einstimmigem Beschluss verabschiedet.

#### *Strassenbenützungsabgaben*

**Nationalstrassenabgabe:** Der Bundesrat hat das im Frühjahr 2010 von den eidgenössischen Räten verabschiedete Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) sowie die entsprechende Verordnung (NSAV) per 1. Dezember 2011 in Kraft gesetzt. Die Autobahnvignette kostet wie bisher 40 Franken. Wer auf der Autobahn ohne Vignette erwischt wird, muss seither 200 statt hundert Franken Busse bezahlen. Neu kann zudem der Zoll Kontrollen an der Grenze und die Ahndung von Vignetten-Verstössen privaten Organisationen übertragen.

Nach dem Willen des Bundesrats soll der Preis der Autobahnvignette demnächst von 40 auf hundert Franken angehoben werden. Gleichzeitig soll neu eine Kurzzeitvignette mit zweimonatiger Gültigkeitsdauer für 40 Franken insbesondere für Touristen eingeführt werden. Geschehen soll dies, wenn die Reserven aus zweckgebundenen Einnahmen in der so genannten Strassenkasse unter die Schwelle von einer Milliarde Franken gesunken sind. Mit den Mehreinnahmen beabsichtigt der Bund, die Mehrkosten von rund 275 Millionen Franken pro Jahr zu bezahlen, die ihm im Rahmen der Anpassung des Netzbeschlusses durch die Übernahme von 400 Kilometer kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz entstehen.

Erneut zur Diskussion stellt der Bundesrat in der Anfang April gestarteten Vernehmlassung betreffend die Änderung des Gesetzes über die Abgabe und Benützung von Nationalstrassen den Wechsel von der heutigen Klebe- hin zu einer elektronischen Vignette, mit der in Zukunft eine noch differenziertere Preisgestaltung ermöglicht werden soll. Zu einem späteren Zeitpunkt möchte der Bundesrat die finanziellen Mittel zur Sicherstellung des ordentlichen Bedarfs über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um sieben bis zehn Rappen pro Liter beschaffen. Gleichzeitig soll dazuzumal auch beschlossen werden, wie der übrige absehbare Bedarf infolge zusätzlicher neuer Aufgaben zu finanzieren ist. Einen erheblichen Einfluss übe in diesem Zusammenhang der Ausgang der Volksabstimmung über die VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» aus.

Die Strassenverkehrsverbände haben sich geschlossen gegen die Verteuerung der Autobahnvignette ausgesprochen und vorläufig jede Erhöhung von Strassenabgaben abgelehnt. Gemäss den Finanzierungsgrundsätzen von **strasse-schweiz** dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Die Steuern seien entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen. Grundlage dazu müsste eine realistische Investitions- und Finanzplanung aufgrund verbindlicher Bauprogramme sein. Solange in der SFSV über 0,5 Milliarden Franken Reserven (also mehr als eine Schwankungsreserve. Anfang 2011 waren es gut 2,8 Mrd. Fr.) liegen, sei eine Steuererhöhung nicht dringlich.

**Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA):** Die Erträge aus der LSVA belaufen sich für das Jahr 2011 netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1554 Millionen Franken (2010: 1489 Mio. Fr. +4,4%). Ein Drittel davon geht an die Kantone, zwei Drittel an den Bund zur Finanzierung der Grosseprojekte 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.

Die LSVA hat im Berichtsjahr seit ihrer letztmaligen Erhöhung im Jahr 2008 unverändert pro gefahrenen Kilometer und pro Tonne massgebendes Gewicht für Fahrzeuge mit «Euro 0 und 1» 3,07 Rappen, mit «Euro 2» 3,07 Rappen, mit «Euro 3» 2,66 Rappen (seit 2009) sowie mit «Euro 4 und 5» 2,26 Rappen betragen. Eine Fahrt durch die Schweiz von Basel nach Chiasso oder umgekehrt kostet für einen 40-Tonnen-Lastwagen im Durchschnitt gegen 325 Franken.

Per 1. Januar 2012 hat der Bundesrat erstmals von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die LSVA der Teuerung anzupassen. Damit steigen die Tarife um 0,97 Prozent. Fahrzeuge mit «Euro 0/1/2» bezahlen 3,10 Rappen (Rp.) pro Tonnenkilometer (tkm), mit «Euro 3» 2,69 Rp./tkm und mit «Euro 4/5/6» 2,28 Rp./tkm. Für Nutzfahrzeuge der Emissionskategorie 2 und 3, die nachträglich mit Partikelfiltern ausgerüstet worden sind und deshalb weniger Feinstaub ausstossen, wird ein Rabatt von zehn Prozent gewährt.

## Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2011

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1675
Kosten für die Erhebung der Abgabe (5% der Bruttoeinnahmen)	84	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 19, Holztransporte 5, Diverse 2)	26	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	11	121
Nettoertrag		1554
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		24
Abschreibungen Debitoren		6
Reinertrag		1516
Kantonsanteil (1/3)		505
Bundesanteil (2/3); zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		805
Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		206

### Strassenrechnung

#### *Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs*

Gemäss der vom BFS veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2009 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 2009 schloss mit 8392 Millionen Franken Einnahmen und mit zurechenbaren Kosten von 7766 Millionen Franken ab. Der Überschuss betrug 990 Millionen Franken (2008: 1245 Mio. Fr.). Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs wurden somit von den Benützern zu 113 Prozent (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 2008: 117%) gedeckt. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

In der Ausgabenrechnung 2009 betragen die anrechenbaren Ausgaben 7116 Millionen Franken, inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen früherer Jahre. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausga-

ben mit den anrechenbaren Einnahmen resultierte ein Deckungsgrad von 118 Prozent (2008: 120%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 1276 Millionen Franken (2008: 1431 Mio. Fr.). In der Ausgabenrechnung werden den laufenden Ausgaben 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 Schwerverkehr (Personen- und Güterverkehr) und beim Leichtverkehr geringfügig verschlechtert. Der Personenverkehr erreichte gesamthaft einen Deckungsüberschuss von 374 Millionen Franken (106%; 2008: 110%), während der Güterverkehr mit einem Überschuss von 616 Millionen Franken (144%; 2008: 147%) abschloss. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger, private Cars) wies einen Überschuss von 523 Millionen Franken (159%; 2008: 160%) aus.

Die Eigenwirtschaftlichkeit der Personenwagen betrug 109 Prozent, diejenige der Motorzweiräder 93 Prozent. Private Reisecars decken ihre Kosten zu 109 Prozent, Cars und Busse des öV hingegen lediglich mit bescheidenen elf 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 dem ARE beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs im Jahr 2007 – das letzte Erhebungsjahr – auf 9,1 Milliarden Franken, wovon den Löwenanteil mit rund 8,6 Milliarden Franken oder fast 95 Prozent der Strassenverkehr verursachte. Darin nicht enthalten sind die Staukosten; sie werden auf rund 1,2 Milliarden Franken beziffert. Völlig ausgeklammert in den vorliegenden Untersuchungen des ARE sind die externen Nutzen des Verkehrs.

### **Fiskalleistungen**

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11 982,1 Millionen Franken betragen. Davon gingen 9456,5 Millionen an den Bund (= 14,7% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 2955 Millionen Franken Mineralölsteuern (-65 Mio.) und 1978 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (-43 Mio.), 2086,7 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 445,8 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+42,4 Mio.) sowie 76 Millionen Franken für Gebühren aller Art. Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 359,8 Millionen Franken (+12,3 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der LSVa in der Höhe von 1555 Millionen Franken (+65,3 Mio.), total also 1915 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 9456,5 Millionen Franken (= rund 1700 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3815,2 Millionen Franken oder 40,3 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 4086,3 Millionen Franken, davon stammen 1477,4 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 6,3% der gesamten Bundeseinnahmen). Der MIV leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

**Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV):** Rund 53 Prozent der LSVA-Einnahmen – 805 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 8143 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 280 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 3841 Millionen Franken.

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

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag		Total	Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
				verwendet für:		
				Strassen	Bundeskasse	NEAT <sup>2</sup>
1925–1949	—	992	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	1 353	681 (50%) <sup>1</sup>	672 (50%)	
1959–2011	67 306	81 606	81 606	38 634 (47%) <sup>1</sup>	39 132 (48%)	3 841 (5%)
1925–2011	67 306	83 951	83 951	39 520 (47%)	40 591 (48%)	3 841 (5%)

<sup>1</sup> Ab 3. Oktober 1958 bis 30. April 1983 60%.

<sup>2</sup> 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 2012 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
<b>Total Mineralölsteuer</b>	<b>73,12</b>	<b>75,87</b>
Importabgaben (u.a. Pflichtlagerbeitrag)	0,33	1,43
Mehrwertsteuer	12,67	14,22
<b>Belastung pro Liter</b>	<b>86,12</b>	<b>91,52</b>
Klimarappen	1,50	1,50
<b>Belastung pro Liter</b>	<b>87,62</b>	<b>93,02</b>
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
<b>Belastung pro Kilogramm</b>	<b>117,77</b>	<b>111,40</b>

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe steuerlich begünstigt. Während den Jahren 2008 bis 2010 wurde die Fördermassnahme aus den Ertragsüberschüssen der um 1,35 Rappen erhöhten Mineralölsteuer auf Benzin finanziert.

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

## Motorfahrzeugsteuern

Eine sonderbare Abstimmungsperiode um die Motorfahrzeugsteuern ereignete sich im Kanton Bern. Am 13. Februar haben die Stimmberechtigten äusserst knapp einen so genannten Volksvorschlag angenommen, der eine generelle Reduktion der Autosteuern um ein Drittel vorsah. Wegen des äusserst knapp ausgefallenen Resultats haben der Regierungsrat und zuvor das Verwaltungsgericht des Kantons Bern in der Folge entschieden, dass die Abstimmung nachgezählt werden muss. Da allerdings in 30 Gemeinden über 18 000 Stimmzettel fehlten beziehungsweise zu früh vernichtet wurden, konnte die gerichtlich verfügte Nachzählung nicht durchgeführt werden. Für das Jahr 2012 sind die Steuersenkungen nicht in Kraft gesetzt worden.

# Strassenbau und -finanzierung

## Nationalstrassen

### *Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte*

Der Bund investiert 2012 rund 2,1 Milliarden Franken in das Nationalstrassen-netz. In der Wintersession 2011 hat das eidgenössische Parlament die notwendigen Kredite beschlossen.

Für **Neubauten** im Rahmen der Netzvollendung stehen 2012 insgesamt 740 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung. Die Netzvollendung bleibt auch nach der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen.

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

- A2 Basel-Stadt: Strecke Bahnhof SBB – Gellertdreieck
- A4 Zürich: Knonau, Umfahrung Ottenbach/Obfelden
- A4 Schwyz und Uri: Neue Axenstrasse
- A5 Neuenburg: Umfahrung Serrières; Eröffnung: 2013
- A5 Bern: Umfahrung von Biel (Ostast)
- A8 Obwalden: Brünigstrasse, Tunnel Lungern und Abschnitt Giswil – Ewil; Eröffnung 2012
- A9 Wallis: Umfahrung Visp, Phynwald, Riedberg
- A16 Bern und Jura: Transjurane; Inbetriebnahme Loveresse – Tavannes 2012, Moutier Süd – Court 2013, Bure – Porrentruy Ouest 2014
- A28 Graubünden: Prättigaustrasse im Umfahrung Küblis

Für die **Erhaltung** (Ausbau und Unterhalt) der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem ASTRA 2011 die Gesamtsumme von 1,28 Milliarden Franken zur Verfügung, die vollständig verwendet worden ist. Für das Jahr 2012 hat das Parlament zu diesem Zweck den Kredit von 1,27 Milliarden Franken bereitgestellt. Diese Gelder stammen aus der SFSV. Investiert wird in rund 600 Projekte; davon sind zirka 140 in der Realisierung (im Bau), 460 in der Projektierung.

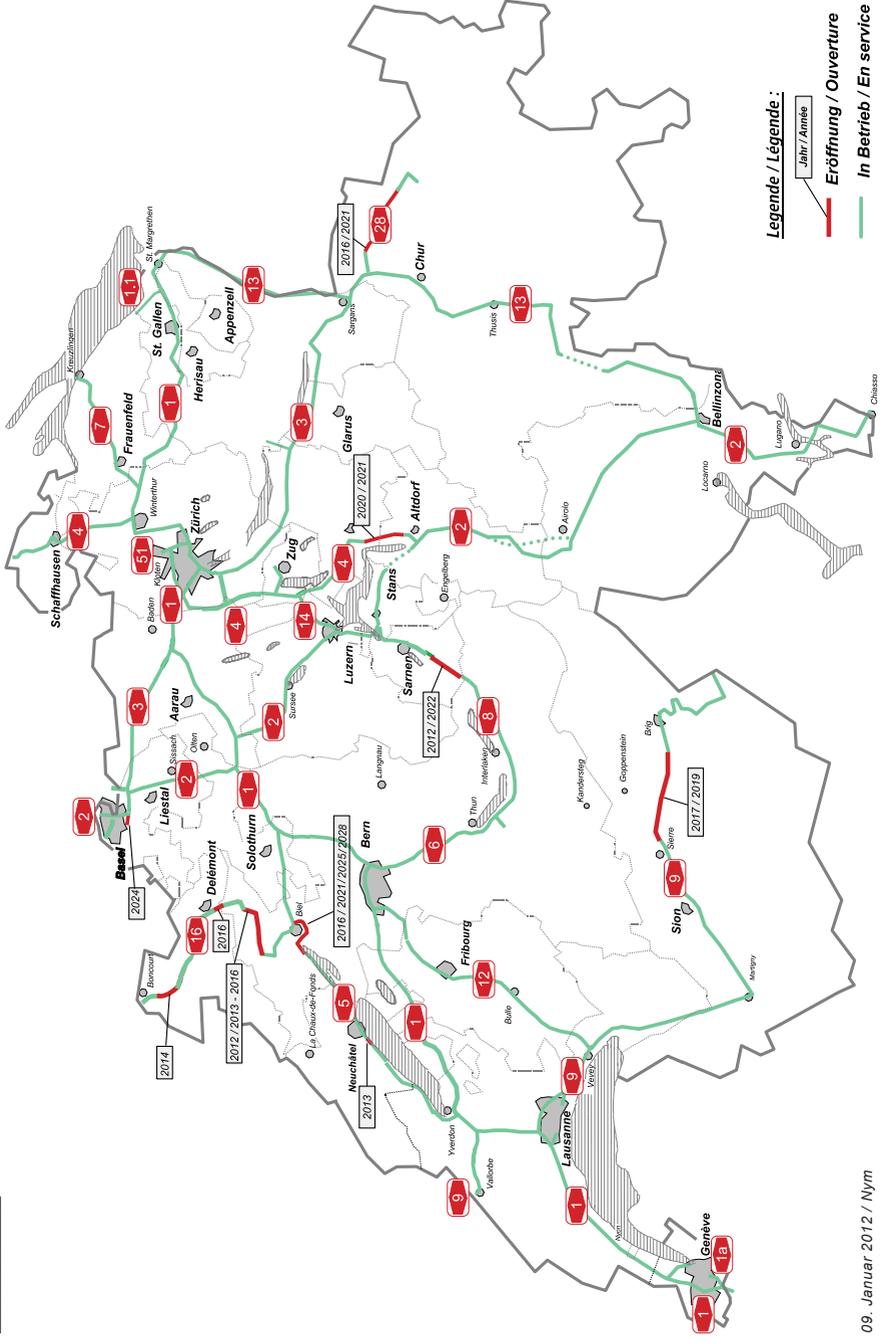
Bei vier Erhaltungsprojekten starten 2012 die Hauptarbeiten:

- A1 Zürich: Ost – Effretikon
- A5 Neuenburg: Colombier – Cornaux
- A9 Waadt: Montreux – Roche
- A13 Graubünden: Ersatz Deckschicht Thusis Süd – Isla Bella

# Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables

## 8. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen / 8ème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales

Variante 2011.104



Die **Engpassbeseitigung** auf dem Nationalstrassennetz wird aus Mitteln des Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr konnten die bereitgestellten Mittel in der Höhe von 79 Millionen Franken – nach einer Kreditverminderung von 8,6 Millionen Franken zugunsten der SFSV – wiederum nicht vollständig investiert werden. Grund dafür waren die Verzögerungen beim Projekt zum sechs-spurigen Ausbau der A1/A2 Härkingen-Wiggertal als Folge einer Beschwerde der anliegenden Gemeinden.

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die Eidgenössischen Räte für das Jahr 2012 total 90 Millionen Franken bereitgestellt. Diese Gelder wurden hauptsächlich in die Schlussarbeiten des 2010 begonnenen Sechsspur-Ausbaus der A4 im Kanton Zug (Blegi – Rütihof) und in den Ausbau des Abschnitts Härkingen–Wiggertal (A1/A2; Ausbau auf sechs Spuren) investiert.

### *Gotthard-Strassentunnel*

Der Bundesrat hatte am 17. Dezember 2010 einen Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) verabschiedet. Darin stellte er fest, dass sich die zwischen 2020 und 2025 anstehende vollständige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne ergänzenden Bau einer zweiten Tunnelröhre realisieren liesse. Während einer Vollsperrung von zweieinhalb Jahren Dauer oder einer Teilspernung von 280 Tagen pro Jahr über dreieinhalb Jahre hinweg müssten allerdings viele Personen- und Lastwagen auf die Bahn verladen werden.

Seit dem Vorliegen dieses Grundlagenberichts laufen die Diskussionen um die zu wählende Methode bei der Tunnelsanierung des GST heiss. Am 15. Mai haben die Urner Stimmberechtigten eine Initiative der Jungen SVP und den Gegenvorschlag von Regierung und Parlament abgelehnt, die eine jahrelange Schliessung während der Tunnelsanierung verhindern wollten.

Ein neu gegründetes Komitee für den Ausbau des Gotthardtunnels hat im November eine Studie zu den volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen der im Zuge der Sanierungsarbeiten vorgesehenen langfristigen Sperrung des GST vorgestellt. Laut Studie ist es demnach zwingend, im Rahmen der geplanten Sanierungsarbeiten als Variante auch den Bau einer zweiten Tunnelröhre in Erwägung zu ziehen. Diese Lösung erfülle alle Voraussetzungen, um die unterschiedlich gelagerten Interessen zu respektieren – vor allem auch die verfassungsrechtliche Vorgabe, die Transitkapazität nicht zu erhöhen. Zudem gelte die Variante mit einem zweiten GST als nachhaltig und vorteilhaft, und zwar sowohl in Bezug auf die direkten und indirekten Kosten als auch hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Verbindung und der Verkehrssicherheit.

Das ASTRA seinerseits hat im Dezember einen von der Kommission für Verkehrs- und Fernmeldewesen (KFV) des Ständerats verlangten Bericht über die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Varianten zur Sanierung des GST vorgelegt. Bei allen drei untersuchten Varianten – Vollsperrung ohne Sommeröffnung (ca. 2020-2025); Vollsperrung mit Sommeröffnung (ca. 2019-2025); Bau zweite Röhre (ca. 2035) mit anschliessender Sanierung des bestehenden Tunnels – werde sich die Erreichbarkeit der Kantone Uri und Tessin temporär verschlechtern. Die Auswirkungen des planbaren Ereignisses auf die Wirtschaft der Kantone wären allerdings verhältnismässig gering. Das aus der Sanierung resultierende Potenzial würde die negativen Auswirkungen auf Tourismus und verladende Wirtschaft überwiegen.

**strasseschweiz** hielt auch im Berichtsjahr daran fest, dass eine Voll- beziehungsweise Teilspernung des GST über einen dermassen langen Zeitraum für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft nicht zumutbar ist. Der geplante Bahnverlad sei zudem kompliziert und ungenügend. Die Planung, Projektierung und letztlich der Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard müsse aus Gründen der Verkehrssicherheit so rasch als möglich in Angriff genommen werden.

### *Vollendete Abschnitte*

Im Jahr 2011 ist die Streckenlänge des Nationalstrassennetzes um 11,2 Kilometer gewachsen.

Am 21. Oktober konnte der Umfahrungstunnel der Prättigauer Gemeinde Saas (GR) eröffnet werden. Dieser Tunnel befreit das Dorf vom Durchgangsverkehr von täglich bis zu 14 000 Fahrzeugen. Die Kosten der 3,7 Kilometer langen Umfahrung Saas werden total voraussichtlich rund 250 Millionen Franken betragen, wovon gut 90 Prozent der Bund übernimmt, da die Strasse durch das Prättigau vor rund zehn Jahren von einer Kantons- zu einer Nationalstrasse (A28) umklassiert worden ist.

Ausserdem sind auf der Neubaustrecke A16 Transjurane die Teilstrecken Moutier Est – Court (Tunnel Moutier) und Porrentruy Ouest – Landesgrenze insgesamt 5,6 Kilometer vierspurige Autobahn in Betrieb genommen worden. Auf der A1 Hardturm – Letten konnte die sechsspurige Autobahn um 2,8 Kilometer verlängert werden.

Im Kanton Luzern sind am 22. Juni der neue Autobahnvollanschluss Buchrain sowie der Zubringer Rontal dem Betrieb übergeben worden. Damit wurde der Wirtschafts- und Lebensraum Rontal, der über ein grosses Entwicklungspotenzial verfügt, ans Autobahnnetz angeschlossen und gleichzeitig das an den parallel verlaufenden Kantonsstrassen gelegene Siedlungsgebiet vom Durchgangsverkehr entlastet.

Vereinhalb Monate später, am 5. November, ist im Raum Luzern der neue Autobahnvollanschluss Rothenburg offiziell dem Verkehr übergeben worden. Dieser Anschluss stellt ein Element des Agglomerationsprogramms Luzern dar und erfüllt in der Luzerner Gesamtverkehrsstrategie eine wichtige Funktion. Der auf ein tägliches Verkehrsaufkommen von rund 54 000 Fahrzeugen ausgelegte Autobahnanschluss nimmt die Verkehrsströme aus dem Rottal sowie Hildisrieden/Rain auf und sorgt für eine direkte Anbindung des Industriegebiets Rothenburg an das Nationalstrassennetz. Zudem entlastet er den Anschluss Emmen Nord und erhöht dort die Verkehrssicherheit.

Damit waren Ende 2011 insgesamt 1801,3 Kilometer Nationalstrassen oder rund 95,2 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb, nämlich:

7-spurige Autobahnen:	1,2 km
6-spurige Autobahnen:	83,5 km
4-spurige Autobahnen:	1330,1 km
3-spurige Autostrassen:	1,9 km
2-spurige Autostrassen:	273,1 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 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, geäufnet aus zweckgebundenen Erträgen aus der Besteuerung von Treibstoffen (Mineralölsteuer) 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. Andererseits besteht seit 2008 für bestimmte Infrastrukturaufgaben der Infrastrukturfonds Strasse (vgl. Ausführungen hiernach), der mit einer ausserordentlichen Ersteinlage von 2,6 Milliarden Franken aus der SFSV alimentiert wurde und seither durch jährliche, vom eidgenössischen Parlament bestimmte Einlagen aus der SFSV gespeist wird.

Wegen der steigenden Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau wird sich bei den Nationalstrassen nach Prognosen des Bundesrats die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben öffnen. Um die drohende Lücke bei der SFSV zu verhindern, sieht der Bundesrat ein zweistufiges Vorgehen vor: In einem ersten Schritt soll aufgrund von Netzerweiterungen der Preis für die Autobahnvignette angehoben werden, später zusätzlich der Mineralölsteuerezuschlag. Die Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung ging am 18. Januar 2012 an die Eidgenössischen Räte.

## 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 aus der SFSV 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) – In der Herbstsession 2010 hatten die Eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln (Kredit von total 5,5 Mrd. Fr.) verabschiedet und 1235 Millionen Franken für die Beseitigung der Engpässe auf der N1 (Goulet d'étranglement de Crissier, Waadt, Phase 1; 120 Mio. Fr.) und der N1c (ZH/6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich; 940 Mio. Fr.) sowie für die planerische Bearbeitung von weiteren Projekten (175 Mio. Fr.) freigegeben. Der gesperrte Restkredit des Infrastrukturfonds für Engpassbeseitigungen beträgt noch 3965 Millionen Franken.

- 6 Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen – Freigegeben sind 2,56 Milliarden Franken für dringliche Projekte, soweit diese vor dem Jahr 2008 in Angriff genommen werden konnten. Am 1. Oktober 2010 hatten die Eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (Kredit von total rund 1,5 Mrd. Fr.) verabschiedet und ausserdem eine Aufstockung der finanziellen Mittel aus den Rückstellungen der SFSV in der Höhe von 850 Millionen Franken genehmigt. Dieser Zustupf soll den sich auf 2014 abzeichnenden Liquiditätsengpass bei der Umsetzung von dringlichen Projekten im Agglomerationsverkehr verhindern. Weiterhin gesperrt verbleibt eine Reserve für das Programm Agglomerationsverkehr in der Höhe von 1930 Millionen Franken.
- 800 Millionen Franken für den Unterhalt von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

Für das Jahr 2012 haben die Eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 730 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes
- 90 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz
- 496 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 44,4 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 betreffend 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 Berichtersteller über die Tätigkeit von **strasseschweiz** im Jahr 2011 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 sicherstellen. 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 März 2012

Der Berichtersteller:  
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>
Meist verkaufte Automarken	7 A	<i>Marques des voitures de tourisme les plus vendues</i>
Mineralöl- und Automobilsteuern	8 A	<i>Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles</i>
Fiskalleistungen	9 A	<i>Prestations fiscales</i>
Strassenausgaben	10 A	<i>Dépenses routières</i>
Treibstoffimporte	11 A	<i>Importations des carburants</i>
Mineralölabsatz	12 A	<i>Ventes d'huiles minérales</i>
Strassenverkehrsunfälle	13 A	<i>Accidents de circulation</i>
Führerausweisentzüge	14 A	<i>Retraits de permis</i>

## Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres							
	Schiene Rail	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	MIV TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6.9	3 224	75.3	763	17.8	48 002	83.7	45 882	80.0	2 120	3.7
1980	256	4.4	4 699	81.1	836	14.4	69 697	87.5	67 041	84.2	2 656	3.3
1990	324	4.7	5 461	79.0	1 129	16.3	80 801	86.4	77 759	83.2	3 042	3.3
2000	304	4.0	6 247	81.5	1 113	14.5	93 082	88.1	83 152	78.7	3 428	3.2
2001	301	4.0	6 144	81.2	1 123	14.8	93 561	87.6	83 328	78.0	3 605	3.4
2002	319	4.2	6 079	80.7	1 139	15.1	94 766	87.0	84 006	77.1	3 980	3.7
2003	327	4.4	6 006	80.3	1 148	15.3	95 342	86.8	84 641	77.1	3 771	3.4
2004	336	4.5	5 931	79.8	1 163	15.7	96 187	86.6	85 335	76.8	3 781	3.4
2005	364	4.9	5 855	79.2	1 175	15.9	97 094	85.7	86 023	76.0	3 860	3.4
2006	380	5.1	5 914	78.9	1 206	16.1	97 963	85.5	86 816	75.8	3 889	3.4
2007	403	5.3	5 956	78.3	1 250	16.4	98 761	85.0	87 492	75.3	3 964	3.4
2008	425	5.5	6 042	77.6	1 317	16.9	99 724	84.7	88 525	75.2	3 814	3.2
2009	431	5.4	6 144	77.4	1 360	17.1	101 317	84.5	89 930	75.0	3 901	3.3
2010	446	5.6	6 196	77.2	1 385	17.3	102 238	84.2	90 666	74.7	4 006	3.3

(Quelle: BFS T 11.3.2.2 / Source: ofs T 11.3.2.2)

## Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres										
	Beförderte Tonnage / tonnage transporté					Strasse / Route					
(in Mio.) (en Mio.)	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene <sup>1</sup> Rail <sup>1</sup>	%	Strasse / Route Miv TMI	Total Veränderung Variation
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0			7 412	54.6	6 175	13 587
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5		7 276	49.1	7 548	14 824
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	19 869
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	18 755
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	20 096
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	21 209
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 618	23 555
2001	62.9	16.5	318.6	83.5	381.5	0.8		10 091	41.5	14 219	24 310
2002	60.9	16.3	312.6	83.7	373.5	-2.1		9 639	39.9	14 511	24 150
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	0.0		9 534	38.8	15 012	24 546
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7		10 245	40.0	15 379	25 624
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2		10 149	39.2	15 754	25 903
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0		10 880	40.0	16 330	27 210
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4		10 631	38.5	16 993	27 624
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4		10 980	38.9	17 262	28 242
2009	61.8	15.0	349.1	85.0	410.9	-3.8		9 398	35.7	16 924	26 322
2010	64.0	15.4	350.5	84.6	414.5	0.9		9 803	36.4	17 142	26 945

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

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

(Quelle: BFS T8 / source: ofs 8)

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

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse									
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5		
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0	
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0	
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9	
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0	
2001	20.8	65.8	10.8	34.2	31.6	7.1		16.3	75.5	5.3	24.5	21.6	-0.9	
2002	19.3	64.3	10.7	35.7	30.0	-5.1		15.8	75.6	5.1	24.4	20.9	-3.2	
2003	20.5	64.3	11.4	35.7	31.9	6.3		16.9	71.6	6.7	28.4	23.6	12.9	
2004	23.0	64.8	12.5	35.2	35.5	11.3		19.5	72.2	7.5	27.8	27.0	14.4	
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	2.5		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	0.0	
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2	4.4	
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2	3.5	
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		22.4	72.7	8.4	27.3	30.8	5.5	
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-14.9	
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		21.3	70.3	9.0	29.7	30.3	15.6	
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7								

(Quelle: Verlagerungsbericht 2011; bfs T 11.5.4.4 / Source: rapport sur le transfert 2011; ofs T 11.5.4.4)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz  
(am 30. September 2011)  
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse  
(au 30 septembre 2011)**

	2010	2011
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 075 825	4 163 003
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	33 939	36 328
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 263	6 440
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 839	8 671
Übrige / <i>Autres</i>	3 710	3 983
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	283 458	295 804
Lastwagen / <i>Camions</i>	40 819	41 506
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 817	11 140
Übrige / <i>Autres</i>	106	103
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	186 485	187 130
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	58 492	60 324
<b>Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i></b>	<b>4 708 753</b>	<b>4 814 432</b>
Motorräder / <i>Motocycles</i>	580 657	597 933
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	52 102	47 936
Übrige / <i>Autres</i>	18 443	20 001
<b>Total Motorräder / <i>Total des Motocycles</i></b>	<b>651 202</b>	<b>665 870</b>
<b>Total Motorfahrzeuge / <i>Total des véhicules à moteur</i></b>	<b>5 359 955</b>	<b>5 480 302</b>
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*160 000	*160 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	6 460	6 889
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	221 858	230 946
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 500	34 794
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	22 828	22 698
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	54 743	54 631
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	15 513	16 020
Übrige / <i>Autres</i>	13 594	15 117
<b>Anhänger total / <i>Remorques total</i></b>	<b>369 496</b>	<b>381 095</b>

## Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2011 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2011

Jahr Année	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires										Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4 Motocy- clettes	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
	Personen- wagen 1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2 Voitures de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3 Tracteurs industriels et agricoles	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3 Chariots à moteur et automobiles de travail	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4 Motocy- clettes				
1950	146 998	-	2 028	36	472		965	2 049	188 512	75 975	264 487	-		
1960	509 279	-	3 127	55	150	1	102	5 122	573 780	291 326	865 106	-		
1970	1 383 204	-	5 542	105	725	1 272	1 449	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	521 505		
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229 (5)	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473		
1990 (6)	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609		
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719	238 770		
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	103 980	4 448 247	591 865	5 040 112	178 399		
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272	132 155	106 750	4 499 404	608 660	5 108 064	*170 000		
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098	132 158	107 053	4 567 177	619 166	5 186 343	*170 000		
2008	3 989 811	8 850	6 129	273 193	42 051	10 894	134 522	109 504	4 608 605	636 540	5 245 145	*170 000		
2009	4 009 602	8 878	6 172	276 236	40 811	10 657	134 081	108 354	4 630 520	642 777	5 273 297	*165 000		
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955	*160 000		
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	4 814 432	665 870	5 480 302	*150 000		

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

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

(2) Bis 1950 einschliesslich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis

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

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

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

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

\* Schätzungen / Estimation

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

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	269 748	283 972	287 971	266 478	296 597	327 955
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	1 469	1 568	1 687	1 571	1 936	2 587
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	521	405	472	509	469	363
Autocars	689	664	1 065	763	718	1 000
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> <sup>(1)</sup>	21 410	23 605	24 491	21 415	24 154	28 644
Lastwagen / <i>Camions</i> <sup>(2)</sup>	3 307	3 186	3 598	3 325	2 690	3 273
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 535	1 264	1 617	1 113	883	1 202
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 662	2 595	2 745	2 686	2 804	3 238
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 249	1 214	1 393	1 463	1 505	1 679
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 404	2 576	2 783	2 589	2 530	2 803
<b>Total Motorwagen</b> <i>Total des voitures automobiles</i>	<b>304 994</b>	<b>321 049</b>	<b>327 822</b>	<b>301 912</b>	<b>334 286</b>	<b>372 744</b>
Motorräder / <i>Motocycles</i>	40 666	43 141	43 779	40 403	38 236	42 933
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 014	2 738	3 127	2 863	3 099	2 308
Andere / <i>Autres</i>	1 985	2 059	1 868	1 651	1 696	2 890
<b>Total Motorräder / Total des motocycles</b>	<b>45 665</b>	<b>47 938</b>	<b>48 774</b>	<b>44 917</b>	<b>43 031</b>	<b>48 131</b>
<b>Total Motorfahrzeuge</b> <i>Total des véhicules à moteur</i>	<b>350 659</b>	<b>368 987</b>	<b>376 596</b>	<b>346 829</b>	<b>377 317</b>	<b>420 875</b>

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

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

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

Marke / <i>Marque</i>	2011	2010	in % / en %
VW	40 594	33 839	20.0
AUDI	18 502	16 910	9.4
FORD	18 400	15 967	15.2
RENAULT	18 323	17 046	7.5
BMW	17 532	16 061	9.2
SKODA	17 470	14 388	21.4
OPEL	15 978	16 305	-2.0
PEUGEOT	15 186	15 019	1.1
MERCEDES	14 037	12 198	15.1
TOYOTA	13 335	13 735	-2.9
CITROEN	12 984	13 232	-1.9
HYUNDAI	9 976	6 249	59.6
FIAT	9 849	11 108	-11.3
NISSAN	9 486	7 902	20.0
VOLVO	8 478	6 973	21.6
SEAT	8 314	7 788	6.8
SUZUKI	8 240	7 391	11.5
MAZDA	7 387	7 882	-6.3
SUBARU	7 283	8 376	-13.0
HONDA	5 851	7 068	-17.2
DACIA	5 823	4 966	17.3
MITSUBISHI	5 580	4 660	19.7
MINI	4 581	3 791	20.8
ALFA ROMEO	4 106	3 901	5.3
KIA	3 876	3 322	16.7
CHEVROLET	3 435	2 957	16.2
PORSCHE	2 178	1 843	18.2
SMART	2 148	2 264	-5.1
LAND-ROVER	1 803	1 488	21.2
JEEP	1 518	975	55.7
DAIHATSU	1 328	2 031	-34.6
LEXUS	1 005	898	11.9
LANCIA	834	836	-0.2
JAGUAR/DAIMLER	461	612	-24.7
DODGE	412	900	-54.2
SAAB	299	628	-52.4
ASTON MARTIN	244	211	15.6
CHRYSLER	198	572	-65.4
MASERATI	183	204	-10.3
BMW ALPINA	32	18	77.8
Übrige / autres	1 709	1 725	-0.9

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2011**  
**Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2011**

Position	Fr.	Fr.
Treibstoffe / huiles min. carburants:		
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles min.	2 994 964 715	
Mineralölsteuerzuschlag / Surtaxe sur les huiles min.	2 005 555 614	
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen*		
Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)		5 000 520 329
2710.1993/1994/		
9100/9900	Autoöle / Huiles pour automobiles**	-
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / Bandages et chambres à air	2 621 153
8407	Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408	Moteurs pour automobiles et motos	679 873
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512	Equipement électrique pour véhicules	1 229 451
8701.1000.	Traktoren / Tracteurs	2 137
8701.2000.	Sattelschlepper / Tracteurs à sellette	18 858
8703.2100–9030	Personenwagen / Voitures automobiles	10 367 403
8702./8704.	Cars, Lastwagen / Autocars, camions	3 892 420
8705.1010–4000	Automobile für bes. Zwecke / Automobile spéciales	38 379
8706	Chassis / Châssis	4 305
8707	Karosserien / Carrosseries	36 783
8708	Teile für Automobile / Accessoires pour automobiles	15 578 103
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / Motocycles et mopeds	2 086 416
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / Pièces pour 8711.1000–9000	403 259
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / Autres véhicules non automobiles et remorques	408 081
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / Tableaux pour véhicules	17 852
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées		
		37 384 473
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles***		
		408 371 618
<b>Total</b>		<b>5 446 276 420</b>

\* inkl. 1,5% Flugpetrol / kérosène incl. 1,5%

\*\* 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	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954.8	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 954.8
Bezugsprovisionen / Frais de perception	24.5	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	76.4
Statistische Gebühr / Droits des statistique	9.8	11.8	14.4	13.0	-	-	-	-
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263.3	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 978.0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218.9	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	902.0
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane	227.6	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	403.4	445.8
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	6.8	6.0	7.2	3.7	-	-	-	-
Statistische Gebühr / Droits des statistique	334.8	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 184.7
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	-	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	359.8
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière								
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	-	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 555.0
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040.5	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	9 186.9	9 456.5
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752.0	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	*2 071.0	*2 100.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50.0	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	*332.0	*350.0
Carburantgebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant	53.7	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	54.1
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3.5	4.0	4.9	-	-	-	-	-
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7.1	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	21.5
<b>Total</b>	<b>3 906.8</b>	<b>4 765.9</b>	<b>6 159.1</b>	<b>7 831.9</b>	<b>9 556.7</b>	<b>10 704.0</b>	<b>11 665.9</b>	<b>11 982.1</b>

\* 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)**

	1958–2008	2009	2010	2011
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 (dés 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	59 095.4 1 666.5	1 117	1 214	1 171
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt) Entretien courant (incl. service de protection; dés 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)	3 192.8 841.1	302	315	313
<b>Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure</b>				
Ausserordentliche Einlagen / Versements (ab 2008 / dés 2008)	2 600.0 837.0	-	-	850 853
<b>Hauptstrassen / Routes principales</b>				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dés 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 159.0	165	168	166
<b>Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques</b>				
Niveaubergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 375.8	5	7	4
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferrotage, chargement de voitures, NLFA	6 993.4	565	561	525
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	101.3	-	-	-
ditto, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 673.3	91	104	111
Schutz überiger Strassen vor Naturgefahren / Protection contre les forces de la nature	798.8	52	42	48
<b>Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques</b>				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	8 405.2	381	375	369
ditto, 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	586.8	8	8	8
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	-	-	-
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dés 2007 budget global)	515.1	134	149	158
<b>Total Ausgaben / Dépenses totales</b>	<b>99 294.7</b>	<b>3 810</b>	<b>3 972</b>	<b>4 576</b>
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerausschlag, Autobahn vignette	102 675.9	3 936	3 908	3 821
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	18.8	-	-	-
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»		(+) 126	(-) 65	(-) 755
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»		2 848	2 783	2 028
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»				

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.)		(2710.1912.)		(2709.0090.)	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	5 478 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 022 883	1 699.5	*2 936 706	2 357.5	5 424 898	3 422.6
2007	2 141 915	1 911.5	*2 397 562	1 975.5	4 595 181	2 974.6
2008	1 955 121	1 957.7	*2 936 749	3 188.6	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 408 159	2 031.9	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7
2011	1 723 363	1 616.9	*2 559 240	2 247.0	4 293 986	3 209.9

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

Quelle: Jahrestatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2011  
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2011*

## Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence		Diesel		Treibstoffe o. Flugg. Carburants s. kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe Carburants		Heizöl Huile chauff.		Mineralölpod. Prod. pétroliers		total	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892			
1995	3,590		1,143		4,733		1,273		6,006		4,914		10,920			
2000	3,983		1,309		5,292		1,576		6,868		4,445		11,313			
<b>Ø 91-00</b>	<b>0,8</b>		<b>1,7</b>		<b>1,0</b>		<b>3,6</b>		<b>1,5</b>		<b>-2,6</b>		<b>-0,4</b>			
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7		
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7		
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5		
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3		
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2		
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1		
2007	3,450	-1,0	1,990	7,3	5,440	1,9	1,321	6,6	6,761	2,8	3,628	-26,9	10,389	-10,0		
2008	3,375	-2,2	2,188	9,9	5,563	2,3	1,414	7,0	6,977	3,2	4,160	14,7	11,137	7,2		
2009	3,283	-2,7	2,221	1,5	5,504	-1,1	1,360	-3,8	6,864	-1,6	4,524	8,8	11,388	2,3		
2010	3,166	-3,6	2,308	3,9	5,474	-0,5	1,428	5,0	6,902	0,6	3,565	-21,2	10,465	-8,1		
<b>Ø 01-10</b>	<b>-2,3</b>		<b>5,9</b>		<b>0,4</b>		<b>-0,8</b>		<b>0,1</b>		<b>-1,1</b>		<b>-0,6</b>			
2011	3,044	-3,9	2,371	2,7	5,415	-1,1	1,518	6,3	6,933	0,4	3,201	-10,2	10,134	-3,2		

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus				In 1000 / En milliers				Indexzahlen (1981 = 100) / Indices (1981 = 100)			
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Unfälle Accidents	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente	Verunfallte / Victimes	Unfälle Accidents	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur
					Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venues de l'étranger		Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venues de l'étranger	
1970	74 709	35 981	1 694		1 666	40 488		100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243		2 121	45 411		99	94	102	100	101
1980	67 160	32 326	1 246		2 702	50 339		100	100	104	100	101
1985	72 030	29 827	908		3 222	55 558		95	94	106	98	102
1990	79 436	29 243	954		3 777	79 199		89	89	107	98	103
1995	89 098	28 759	692		4 121	70 909		90	89	109	99	103
2000	75 351	30 058	592		4 585	83 472		92	90	110	96	105
2001*	23 896	30 160	544		4 707	84 301		100	100	100	100	100
2002	23 647	29 774	513		4 809	84 000		99	99	102	100	101
2003	23 840	30 098	546		4 888	84 200		100	100	104	100	101
2004	22 891	28 746	510		4 969	83 000		96	95	106	98	102
2005	21 706	26 754	409		5 040	83 000		91	89	107	98	103
2006	21 491	26 718	371		5 108	83 472		90	89	109	99	103
2007	21 911	27 132	384		5 186	81 322		92	90	110	96	105
2008	20 736	25 556	357		5 245	7 702		87	85	111	-	106
2009	20 506	25 130	349		5 273	7 786		86	83	112	-	107
2010	19 609	24 237	327		5 360	7 870		82	80	114	-	108
2011	18 990	23 332	320		5 480			79	77	116		

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	2009	2010	2011
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	51 930	53 550	51 555
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 208	10 158	9 399
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 133	3 644	3 477
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 699	1 682	1 517
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	12 356	15 140	16 139
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	38	47	49
<b>Total</b>	<b>48 104</b>	<b>57 719</b>	<b>79 364</b>	<b>84 221</b>	<b>82 136</b>

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2011
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	32 231
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	17 217
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	8 934
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 091
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 752
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 755
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 073
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 534
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 454
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 248
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	4 409
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	18 817