

2015

Jahresbericht

ISSN 1424-1498

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

ISSN 0582-1843

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

Internet: <http://strasseschweiz.ch>; <http://www.routesuisse.ch>
E-Mail: info@strasseschweiz.ch

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS 2015

2015

Jahresbericht

Vorwort

Mit der Energiestrategie 2050 verabschiedet sich der Bundesrat definitiv von einer liberalen und marktwirtschaftlich orientierten Energiepolitik, die auf die Verfügbarkeit der Energieträger ausgerichtet war und vorab mit technischen Vorschriften eine verbrauchs- und emissionsorientierte Optimierung der Motorfahrzeuge bewirkt hat. Die Abkehr von dieser bewährten Politik und der Wechsel hin zu einer dirigistischen und planwirtschaftlich geprägten Energie- und Klimapolitik sind eingeläutet und werden dem Strassenverkehr in der zweiten Umsetzungsetappe den Übergang von der Förderung zur Lenkung im Energiebereich bringen.

Die Erfahrungen aus der Entwicklung der Marktpreise in den letzten Jahren zeigen, dass der Absatz und damit der Verbrauch von Treibstoffen nur zögerlich auf markante Preisänderungen reagieren. Entsprechend liegt der Grund für die seit mehreren Jahren zu beobachtende abnehmende Nachfrage nach Autobenzin bei gleichzeitigem Wachstum des Dieselöl-Absatzes nicht in erster Linie bei den Schwankungen der Treibstoffpreise, sondern in der kontinuierlich verbesserten Treibstoffeffizienz neuer Motoren und der Tendenz hin zum Kauf weniger leistungsstarker Personenwagen beziehungsweise in der zunehmenden Zahl von Diesel-PW. Einzig beim grenzüberschreitenden Verkehr (Tank-Tourismus) sind bei Änderungen des Preisgefüges gegenüber den Nachbarstaaten sofortige Schwankungen beim Treibstoffabsatz festzustellen.

Wie bei allen nützlichen Dingen kann für die Mengenregulierung des Verkehrs nicht beim Menschen als Konsument, sondern vielmehr bei der Technik und deren Optimierung angesetzt werden. Die Energie- und Klimapolitik des Bundes muss auch weiterhin auf das technische Potenzial zur Energieeinsparung setzen und die entsprechende Entwicklung mittels technischer Vorgaben an die Herstellung der Produkte und Motorfahrzeuge definieren. Klare Rahmenbedingungen bezüglich Verbrauchs- und Emissionsverhalten garantieren zusammen mit den Kräften des Marktes und dem freien Wettbewerb der Anbieter am ehesten die Einhaltung der Zielvorgaben einer sinnvollen Energiepolitik.

Für **strasseschweiz** besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 70. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2015 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand **strasseschweiz** einstimmig genehmigt worden.

Vorwort	2
Abkürzungsverzeichnis	5
ORGANISATION UND VERWALTUNG	9
Ziel und Mitglieder	9
Organe von strasseschweiz	12
Mitgliederversammlung	12
Zentralvorstand	14
Direktionsausschuss	16
Kontrollstelle	18
Generalsekretariat	18
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN	25
Der schweizerische Strassenverkehr	25
Struktur und Entwicklung	25
Personenverkehr	26
Transportnachfrage im Personenverkehr	26
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	28
Güterverkehr	28
Transportnachfrage im Güterverkehr	28
Förderung des Bahngütertransports in der Fläche	30
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	31
Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz	32
Entwicklung des Fahrzeugbestands	33
Verkehrssicherheit	34
Unfallstatistik	34
Studien	35
Strassenverkehrsrecht	36
Neue Rechtsbestimmungen	36
Volksinitiativen	38
Administrativ- und Strafmassnahmen	39
Verkehrspolitik	42
Europäische Union (EU)	42
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	42
Strassenbau	43
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	43
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	44
Kantonale Strassenprojekte	46
Öffentlicher Verkehr	46
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	46
Alptransit (Neue Eisenbahn–Alpentransversalen, NEAT)	48
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)	49
Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)	49
Grundversorgung in der Verfassung	49
Agglomerationsverkehr	50

Energie- und Umweltpolitik	52
Energie	52
Energiestrategie 2050	52
Energieverbrauch	53
Energiesparmassnahmen	54
Umwelt	55
Luftschadstoff-Immissionen	55
Klimaveränderung	56
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	57
Lärmbekämpfung	60
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	60
Handel und Industrie	63
Fahrzeuge	63
Weltproduktion und -absatz	63
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	63
Wettbewerbsrecht in der Automobilbranche	65
Treibstoffe	65
Schweizerischer Mineralölabsatz	65
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien	68
Tourismus	68
Internationaler Tourismus	68
Tourismus in der Schweiz	69
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung	70
Finanzen	71
Finanzpolitik	71
Bundeshaushalt	71
Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen	71
Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)	73
Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative»)	76
Strassenbenützungsgabgaben	77
Strassenrechnung	79
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	79
Externe Kosten	79
Gesamtverkehrskosten	80
Fiskalleistungen	81
Fiskalbelastung der Treibstoffe	83
Motorfahrzeugsteuern	84
Strassenbau und -finanzierung	85
Nationalstrassen	85
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	85
Gotthard-Strassentunnel	88
Vollendete Abschnitte	90
Nationalstrassenfinanzierung	90
Infrastrukturfonds Strasse	91
Internationale Beziehungen	92
Schlusswort	92
Statistische Angaben	93

Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADAC	Deutscher Automobilklub
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
AETR	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
ARV	VaudRoutes – Association routiére vaudoise
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BG	Bundesgesetz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
cm ³	Kubikzentimeter
CO/CO ₂	Kohlenmonoxid/Kohlendioxid
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
CZ	Tschechien
D	Deutschland
DML	Durchmesserlinie (Kernelement der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon)
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
EnG	Energiegesetz
EnV	Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01)
EPA	US-Umweltbehörde
ESA	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes
EG	Europäische Gemeinschaft
EOBI	Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur
EU	Europäische Union

EV	Erdöl-Vereinigung
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013 als Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»; BBl 2013 S. 4721)
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (FDP.Die Liberalen)
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Geschäfts-Nr. 96.059)
FLAG	Finanz- und Lastenausgleich
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
Fr.	Schweizer Franken
FR	Kanton Freiburg
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband); heute: strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
FSP	Föderation der Schweizer Psychologen/Innen
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Fzg/Fzge	Fahrzeug/Fahrzeuge
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GA	Generalabonnement
GLP	Grünliberale Partei der Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
GST	Gotthard-Strassentunnel
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr
IRF	International Road Federation
JU	Kanton Jura
KAP	Konsolidierungs- und Aufgabenprüfungspaket 2014
KELS	Klima- und Energielenkungssystem
KFZ	Kraftfahrzeug
Klik	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KVF	Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen
LBÄ	Liter Benzinäquivalent
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LU	Kanton Luzern
MIV	Motorisierter Individualverkehr

MWSt	Mehrwertsteuer; Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer (Mehrwertsteuergesetz, SR 641.20)
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NE	Kanton Neuenburg
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversalen
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NGF	Nationaler Garantiefonds
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickoxid
NVB	Nationales Versicherungsbüro
NW	Kanton Nidwalden
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
öV	öffentlicher Verkehr
PBG	Personenbeförderungsgesetz
PM10	Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Tausendstel-Millimeter
PUN	Pannestreifen-Umnutzung
PW	Personenwagen
RDE	Real Driving Emission
Rp.	Rappen
RPG	Raumplanungsgesetz
RVS	Reifen-Verband der Schweiz
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Schweizersicher Auto- und Motorradfahrer-Verband
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SCGV	Schweizerischer Caravangewerbe-Verband, caravaningsuisse
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SGRM	Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Kanton Schaffhausen
SKE	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SO	Kanton Solothurn
SR	Ständerat
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe

SSV	Signalisationsverordnung
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
STUG	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen
STV	Schweizer Tourismus-Verband
STVG	Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (SR 725.14)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
t	Tonne
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
TJ	Terajoule
Tkm	Tonnenkilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (Welttourismusorganisation)
UNO	United Nations Organization (Organisation der Vereinten Nationen)
UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VD	Kanton Waadt
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VFGI	Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (vormals), motosuisse (heute)
VOC	Flüchtige organische Verbindungen (volatile organic compounds)
VRV	Verkehrsregelverordnung
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
WEKO	Wettbewerbskommission
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

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

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

Im Besonderen (Artikel 2 Statuten)

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

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

Strassenbenützerverbände

Personenwagen und Zweiräder

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

Nutzfahrzeuge

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

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

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

Strassenwirtschaft

Infra Suisse	Zürich
Schweizerischer Baumeisterverband SBV	Zürich
Schweizerische Mischgutindustrie SMI	Zürich

Kantonale Strassenverkehrsligen

VaudRoutes – Association routière vaudois ARV	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Basel

Verschiedene

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

Organe von strasseschweiz

Mitgliederversammlung

Die 70. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 24. Juni 2015 in Bern statt. Sie wurde von 31 Delegierten besucht, die 1074 von insgesamt 1125 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Politik und der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache zeichnete der scheidende Präsident von **strasseschweiz**, Niklaus Zürcher, für den motorisierten Individualverkehr trotz der komplexen Ausgangslage mit den überbeanspruchten Verkehrsinfrastrukturen, den fehlenden Finanzen und der umwelt- und energiepolitischen Herausforderungen eine verheissungsvolle Zukunft. Die für Gesellschaft und Wirtschaft dermassen wichtige individuelle motorisierte Mobilität konnte in den vergangenen 25 Jahren trotz der weit verbreiteten ideologischen Verblendung und den dem Volk vorgegaukelten Horrorszenarien wie etwa dasjenige des Waldsterbens sichergestellt und auch weiterentwickelt werden. Im Gegenteil habe der motorisierte Individualverkehr nichts von seiner Bedeutung eingebüsst. «Die Strasse ist und bleibt der wichtigste Verkehrsträger, die milliardenschweren Investitionen in den Schienenverkehr und Projekte wie Bahn 2000 und Neat konnten daran nichts ändern», stellte Niklaus Zürcher in seinen Ausführungen vor der Versammlung fest. Mit Blick auf die in den letzten 25 Jahren verzeichnete Entwicklung der Mobilität hätten **strasseschweiz** und die Mitgliederorganisationen in ihrer Arbeit den Blick für die Realität nicht verloren und einen guten Job gemacht. Dabei habe der Strassenverkehr nicht bloss mehr geleistet, sondern er sei vor allem auch ökologischer und sicherer geworden.

Es seien insbesondere drei Themenbereiche, die **strasseschweiz** in der nahen Zukunft beschäftigen werden, nämlich die Strassenfinanzierung, der bedarfsgerechte Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur und das Masshalten bei den Massnahmen zur Verkehrssicherheit und der entsprechenden Rechtsprechung.

Zum Bereich der Strassenfinanzierung gehören der Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF), die «Milchkuh-Initiative» und die Diskussion um Mobility Pricing. Unter der Prämisse, dass die NAF-Vorlage einige Korrekturen und Verbesserungen erfährt, namentlich ein verfassungsmässiger Zweckartikel für den Strassenverkehr, die Zuweisung weiterer Finanzmittel für Strassenaufgaben und die Verwendung des NAFs für die Optimierung des Strassenverkehrs in Agglomerationen, werde dieser Vorlage am Ende wohl zugestimmt werden können.

Die Strasseninfrastrukturen müssen in naher Zukunft ausgebaut und Instand gehalten werden. Dazu gehört gemäss Niklaus Zürcher auch die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Alles andere als der Bau einer Sanierungsröhre mache sowohl kurz- als auch langfristig keinen Sinn.

«Ich denke, am Ende des Tunnels ist ein heller Schimmer auszumachen», gibt Niklaus Zürcher seiner Hoffnung zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität Ausdruck. Mit Freude konnte er nämlich feststellen, dass die Strassenlobby

sowohl bei der NAF-Vorlage als auch bei der Gotthard-Frage auf die ernst gemeinte Unterstützung des Bundesrats, respektive der zuständigen Bundesrätin, zählen kann. Hier habe sich in den letzten Jahren etwas bewegt und es habe ein eigentlicher Kulturwandel im Umgang mit den Strassenanliegen stattgefunden.

Allerdings habe der diesbezügliche «Kulturwandel» noch nicht allorts stattgefunden; beispielsweise bei der Umsetzung von «Via sicura»: «Hier schießt meines Erachtens manch einer mittlerweile doch gar stark übers Ziel hinaus. Fünfstellige Bussen für Verkehrsvergehen stehen ebenso im Widerspruch zu meinem Gerechtigkeitsempfinden wie die Behinderung von Rettungsdiensten», kommentierte der scheidende Präsident von **strasseschweiz** die jüngsten Anwendungsfälle der verschärften Strassenverkehrsgesetzgebung unter dem Titel der Verkehrssicherheit. Weil es Dinge im Leben gebe, die sich nicht per Befehl verbessern lassen, erwartet Niklaus Zürcher weitere massgebliche Fortschritte bei der Verkehrssicherheit insbesondere durch die weiterentwickelte Sicherheitstechnik bei Fahrzeugen und Infrastrukturen.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2014, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2014 und das Budget 2016. Die Rechnung schloss dank der Entnahme von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 2000 Franken vor.

An der Mitgliederversammlung 2015 standen Gesamterneuerungswahlen der Organe von **strasseschweiz** für die Amtsdauer 2015 bis 2018 an.

Zum Präsidenten gewählt wurde Rudolf Zumbühl, Touring Club Schweiz TCS. Die Liste des Zentralvorstands in der neuen Zusammensetzung befindet sich im entsprechenden Abschnitt hiernach.

Als Mitglieder der Kontrollstelle für eine weitere Amtsperiode bestätigt wurden Reto Jaussi (ASTAG) und Alfred Zollinger (TCS).

Die Mitgliederversammlung würdigte die Arbeit der ausscheidenden Funktionäre in den Organen von **strasseschweiz**:

- Niklaus Zürcher: Einsitz im Zentralvorstand und im Direktionsausschuss als Vertreter des Automobil Clubs der Schweiz ACS vom 30. September 2002 bis 2. Dezember 2014. Präsident während zweier Amtsperioden (Jahre 2005 bis 2009 und 2012 bis 2015)
- Hans Ulrich Büschi als Vertreter des Schweizerischen Fahrlehrerverbands SFV: Einsitz im Zentralvorstand seit 9. Juni 2006
- Kaspar Engeli als Vertreter des VSIG Handel Schweiz: Einsitz im Zentralvorstand vom 9. Juni 2006 bis 31. Dezember 2014 (Handel Schweiz ist per Ende 2014 aus **strasseschweiz** ausgeschieden.)
- Willy von Atzigen als Vertreter des Schweizerischen Verbands für Landtechnik SVLT: Einsitz im Zentralvorstand vom 12. Juni 2007 bis 4. November 2014
- Andreas Iff als Vertreter der Fédération motocycliste suisse FMS: Mitglied des Zentralvorstands und des Direktionsausschusses seit 4. September 2007

- Markus Bütler als Vertreter des Schweizerischen Auto- und Motorradfahrerverbands SAM. Einsitz im Zentralvorstand vom 27. Juni 2013 bis 31. Dezember 2014

Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen ASTRA, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Thema: «Nationalstrassen – Erwartungen und Herausforderungen»

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 8. Mai und am 30. Oktober 2015. Nebst den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den aktuellen verkehrs- und finanzpolitischen Abstimmungsvorlagen, namentlich mit

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

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

Der Zentralvorstand setzte sich nach den Gesamterneuerungswahlen im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

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

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Urs Wernli (Vizepräsident)	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS
François Launaz (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Mathias Ammann	Automobil Club der Schweiz ACS
Michael Baechler	Fédération motocycliste suisse FMS
Alain Deschenaux	ParkingSwiss
Dr. Urs Fasel	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Dr. Rolf Hartl	Erdöl-Vereinigung

André Hefti	Internationaler Automobil-Salon
Walter Husi	Verband verkaufsorientierter Fachleute und Firmen Verkauf Schweiz
Roland Julmi	Schweizerischer Auto- und Motorrad- fahrerverband SAM
Dr. André Kirchhofer	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
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
Martin A. Senn	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Übrige Mitgliederverbände im Zentralvorstand:	
Patrick Eperon	VaudRoutes - Association routière vaudoise ARV
Barbara Gisi	Schweizer Tourismus-Verband STV
Aldo Rui	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

Die Wahl der Vizepräsidenten und der Mitglieder des Direktionsausschusses erfolgte statutengemäss durch den Zentralvorstand

Direktionsausschuss

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

- *Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP):* Der Themenbereich um die künftige Ausgestaltung der Strassenfinanzierung ohne weitere Steuererhöhung, verbunden mit einem Programm zur konsequenten und zielgerichteten Beseitigung der Stautellen auf dem Nationalstrassennetz, begleitete die Organe von **strasseschweiz** das ganze Berichtsjahr über.

Der Bundesrat hat die Botschaft zur NAF-Vorlage am 18. Februar 2015 verabschiedet. Der NAF soll dazu dienen, strukturelle Mängel der Strassenfinanzierung zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF wird in der Verfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Um die sich gemäss Berechnungen des UVEK abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, sollen dem NAF die Erträge aus der Automobilsteuer zufließen. Zudem soll der Mineralölsteuerzuschlag um 6 Rappen pro Liter erhöht werden.

strasseschweiz hat die Schaffung eines NAF in einer ersten Stellungnahme begrüsst. Hingegen wendet sie sich zusammen mit den Mitglieder- und Partnerorganisationen gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Dies insbesondere auch deshalb, weil mit jeder Steuererhöhung wegen dem Tanktourismus ein grosser Teil der vermeintlichen Mehrerträge in das Ausland abfließt.

Anlässlich eines Workshops am 20. März sind zuhanden der vorberatenden Kommission des Ständerats zwölf konkrete Anträge zur Optimierung der NAF-Vorlage formuliert worden.

Der Ständerat hat in der Herbstsession 2015 die NAF-Vorlage an die Kommission zur Überarbeitung zurückgewiesen mit dem Auftrag, den vom Volk im Jahr 2013 wegen der damit verknüpften Erhöhung der Nationalstrassenabgabe abgelehnten Netzbeschluss in den neuen Strassenfonds zu integrieren sowie dessen Finanzierung vertieft abzuklären.

Damit hat sich für die Strassenverbände eine geänderte Ausgangslage insbesondere im Zusammenhang mit der «Milchkuh-Initiative» ergeben. Einerseits erhöht die Ungewissheit über die konkrete Ausgestaltung der NAF-Vorlage, namentlich über eine absehbare Steuererhöhung, die Chancen der «Milchkuh-Initiative». Andererseits bedeutet die Aussicht auf eine zusätzliche Steuererhöhung zulasten des Strassenverkehrs wegen der Integration des Netzbeschlusses 2012 eine erhebliche Gefährdung der NAF-Vorlage, die Volk und Kantone zur Genehmigung vorgelegt werden muss.

- *«Milchkuh-Initiative»:* Am 19. November 2014 hatte der Bundesrat die Botschaft zur Eidg. Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Landesregierung lehnt das Volksbegehren ab und verzichtet auch darauf, ihm einen direkten oder indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Diese Initiative wurde von auto-schweiz lanciert. Sie will die volle Zweckbindung der Strassenabgaben, namentlich der Mineralölsteuern, zugunsten der Strassenfinanzierung des Bundes. Die «Milchkuh-Initiative» wird von sämtlichen Verbänden des Strassenverkehrs mitgetragen. Nach deren Ansicht soll eine ausreichende Strassenfinanzierung mittels Umwidmung bestehender Abgaben des Strassenverkehrs im Sinne der «Milchkuh-Initiative» und nicht mittels Anhebung der Steuern erfolgen.

Der Ständerat (März-Session) und der Nationalrat konnten sich nicht zu einer Verknüpfung der «Milchkuh-Initiative» mit dem geplanten NAF-Strassenfonds durchringen, wie dies von den Strassenverbänden gefordert worden ist. Der Nationalrat lehnte dieses Vorgehen mit einer knappen Mehrheit von 93 gegen 91 Stimmen ab mit der Begründung, die Initianten hätten keine Signale der Kompromissbereitschaft gesendet.

- *Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels GST: strasseschweiz* unterstützte während den Debatten der Eidgenössischen Räte von 2014 die vom Bundesrat vorgeschlagene Sanierung des Gotthard-Strassentunnels samt Bau einer zweiten Tunnelröhre (Sanierungstunnel; ohne Kapazitätserweiterung) und die in diesem Kontext postulierte Änderung des Strassen-transitgesetzes vollumfänglich. Im Vordergrund der Argumentation für die zweite Röhre im GST stehen die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Redundanz der Verkehrsanbindung des Kantons Tessin. Das Referendum gegen die Gotthard-Vorlage aus Kreisen der Umwelt- und Alpenschützer, wird von **strasseschweiz** bekämpft.

Unter der Gesamtverantwortung des Schweizerischen Gewerbeverbands SGV wurde im Berichtsjahr unter Mitwirkung der Strassenverbände die Kampagne zur Volksabstimmung über die Sanierungsvorlage des Gotthard-Strassentunnels vorbereitet und gestartet. Der TCS besorgte im Auftrag des SGV die Vorkampagne. Die übrigen Verbände wirkten mit in den Arbeitsgruppen, bei der Finanzierung und der Bereitstellung der Kommunikationskanäle sowie in den regionalen Stützpunkten.

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

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

Der Direktionsausschuss setzte sich im Berichtsjahr nach den Gesamterneuerungswahlen wie folgt zusammen:

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
François Launaz (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz
Mathias Ammann	Automobil Club der Schweiz ACS
Patrick Eperon	VaudRoutes - Association routière vaudoise ARV
Dr. Rolf Hartl	Erdöl-Vereinigung EV
Dr. André Kirchhofer	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2015 sind am 6. April 2016 von den beiden Revisoren Reto Jaussi und Alfred Zollinger geprüft worden. Sie stellen der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

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

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

- Ein JA zu mehr Sicherheit und Zuverlässigkeit - Referendumsabstimmung zur Sanierungsvorlage des Gotthard-Strassentunnels (Medienmitteilung 13. Januar)
- Kompendium des Strassenverkehrs liegt auf - Vademecum 2015 – Kennzahlen zur Automobilwirtschaft und zum Strassenverkehr (Medienmitteilung 9. Februar)

- Botschaft des Bundesrats zur NAF/STEP-Vorlage – Noch nicht mehrheitsfähig (Medienmitteilung 18. Februar)
- 9,2 Milliarden Franken Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2014 – 1,5 Mrd. Franken für die Schiene (Medienmitteilung 13. April)
- Erste Stellungnahme zu Mobility-Pricing an sda-ats.ch (Kurzstellungnahme 27. Mai)
- Licht am Ende des Tunnels – 70. Ordentliche Mitgliederversammlung vom 24. Juni 2015 (Info 24. Juni)

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

- *Verordnungen zu einer Änderung des Strassentransportunternehmens- und des Verkehrsstrafrechts (März)*: Die Schweiz wendet seit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens zwischen der Eidgenossenschaft und der EG bei der Zulassung von Strassenverkehrsunternehmen und Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleichwertige Rechtsvorschriften wie die Staaten der Europäischen Union an. Erste Anpassungen der bisherigen Bestimmungen zeigen, dass die neuen Verordnungen der EU auch für die Schweiz Verbesserungen und Klärungen bringen. Sie sollen in die schweizerische Rechtsordnung überführt werden, wobei explizit die heute für die Schweiz geltenden Kabotageregulungen unverändert bleiben sollen.

strasseschweiz hat ihre Vernehmlassungsantwort auf die Eingabe des Nutzfahrzeugverbands ASTAG abgestellt. Mit wenigen Ausnahmen erklären wir uns mit den vorgeschlagenen Anpassungen grundsätzlich einverstanden. Insbesondere begrüßen wir, dass die heute für die Schweiz geltenden Kabotageregulungen explizit unverändert bleiben, obwohl die EU in diesem Bereich eine Lockerung vollzogen hat.

- *Trassenpreisrevision 2017. Änderung der Eisenbahn-Netz Zugangsverordnung (NZV) (März)*: Für die Benützung des Schienennetzes liefern die Netzbenutzerinnen der Infrastruktur ein Entgelt, den sogenannten Trassenpreis, ab. Das Schweizer Trassenpreissystem wurde mit der Bahnreform beziehungsweise dem Inkrafttreten der NZV 1999 eingeführt und per 1. Januar 2013 erstmals einer grösseren Revision unterzogen. Stärker differenzierte Preise sorgen seither für bessere Anreize und Kostenwahrheit. 2012 kündigte der Bundesrat in der FABI-Botschaft an, dass der Trassenpreis im Sinne einer verstärkten Nutzerfinanzierung der Eisenbahn in zwei Schritten zu erhöhen ist. Der erste Schritt, jährlich insgesamt 200 Millionen Franken ab 2013, wurde mit der oben erwähnten Revision bereits umgesetzt. Diese nächste Trassenpreisrevision soll nun der Infrastruktur ab 2017 pro Jahr weitere 100 Millionen Franken mehr bringen.

strasseschweiz hat in ihrer Vernehmlassungsantwort die Trassenpreisrevision 2017 grundsätzlich befürwortet; der Kostendeckungsgrad des Schienenverkehrs ist weiterhin weit unter 100 Prozent und das Verursacherprinzip muss auch bei der Infrastrukturfinanzierung für die Bahnen angewandt werden.

- *Zweite Etappe der Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG; Mai):* Mit der zweiten Etappe der Revision des RPG soll der Reformprozess, der mit der in Umsetzung begriffenen ersten Revisionsetappe eingeleitet wurde, konsequent fortgesetzt werden. Thematisch geht es dabei insbesondere darum, unser Kulturland nachhaltig zu schützen, unsere Infrastrukturen und deren Weiterentwicklung zu sichern und die grenzüberschreitende Planung zu fördern.

Die Eingabe von **strasseschweiz** teilt die Auffassung der Spitzenverbände von Wirtschaft und Gewerbe, wonach die zweite Revisionsetappe zum RPG viel zu weit gehe. Insgesamt sei der Gesetzestext zu stark von Schutzinteressen dominiert. Aus diesen Gründen lehnt **strasseschweiz** die zweite Revisionsetappe zum RPG ab.

Mit Bezug auf die verkehrsrelevanten Regelungen hält die Eingabe von **strasseschweiz** fest, dass eine nachhaltige Raumentwicklung auch auf die Vorteile einer wirtschaftlichen Nutzung des Autos beziehungsweise der individuellen Mobilität abstellen muss. Hier sind für den Fall, dass die Revisionsarbeiten entgegen unserem Willen doch fortgesetzt werden, noch Verbesserungen nötig. Konkret fordert **strasseschweiz** eine Umformulierung oder Streichung jenes Gesetzesartikels, wonach die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur «die Zersiedlung» verhindern soll. Damit wird die bedarfsgerechte Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen, zum Beispiel der Infrastrukturen für ein übergeordnetes Nationalstrassennetz, ausdrücklich den Interessen der Raumplanung beziehungsweise der Koordination mit der Siedlungsentwicklung hintenangestellt.

Gleichermassen fordert **strasseschweiz** die Streichung der Bestimmung, wonach bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems die Optimierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen vor Aus- und Neubauten Vorrang haben sollen. Mit einer solchen Formulierung können sämtliche notwendigen Engpassbeseitigungen, Aus- und Neubauten namentlich im Strassen-Bereich wirkungsvoll verhindert werden.

Ausdrücklich begrüsst werden hingegen die Bestimmungen, wonach die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems im Richtplan festgelegt und die für die geplanten Verkehrsanlagen vorgesehenen Räume bezeichnet und abgesichert werden sollen.

- *Verfassungsbestimmung für ein Klima- und Energielenkungssystem (Juni):* In der Klima- und Energiepolitik soll ab 2021 der Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem stattfinden. Grundlage für diese zweite Etappe der Energiestrategie 2050 bilden ein Verfassungsartikel über Klima- und Stromabgaben sowie Übergangsbestimmungen, mit denen der schrittweise Abbau der bestehenden Fördermassnahmen und der Übergang zum Lenkungssystem näher geregelt werden. Lenkungsabgaben sollen einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die Treibhausgasemissionen vermindert werden und die Energie sparsam und effizient genutzt wird. Der vorgeschlagene Verfassungsartikel legt fest, dass Abgaben auf Brenn- und Treibstoffen sowie Strom erhoben werden. Der Bundesrat beabsichtigt jedoch, die Treibstoffe in einer ersten Phase nicht der Lenkungsabgabe zu unterstellen. Dies vor dem Hintergrund, dass in der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bereits

eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen pro Liter vorgesehen ist. Die Erträge aus den Klima- und Stromabgaben werden an die Bevölkerung und die Wirtschaft rückverteilt.

strasseschweiz hat den vorliegenden Entwurf zur künftigen Klima- und Energiepolitik abgelehnt. Die vorgesehene Verhaltenslenkung des einzelnen Verbrauchers sowie die mittelfristig geplante Verteuerung der Treibstoffe erachten wir als ungeeignet und schädlich für den Standort Schweiz. Stattdessen forderten wir in unserer Eingabe, dass das technische Potenzial zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen im Einklang mit den Zielen und marktwirtschaftlichen Massnahmen der EU kontinuierlich verbessert wird.

- *Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz (September)*: Dieser Konzeptbericht zeigt mögliche Vorgehensweisen für eine spätere Umsetzung einer leistungsabhängigen Abgabe für die Verkehrsteilnehmer auf. Im Konzeptbericht wird primär dargelegt, was der Bundesrat unter Mobility Pricing versteht und welches Ziel er damit verfolgen wird.

strasseschweiz setzt sich in ihrer Eingabe gegen die Einführung neuer Abgaben zur Wehr, mit denen der Individualverkehr künstlich zum Zwecke des Verkehrsverzichts oder des vermehrten Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel verteuert werden soll. Die Behörden beziehungsweise der Staat sollen keine Kompetenz und keine Einsatzmittel erhalten, um damit in die Verkehrs- und Reisefreiheit einzugreifen. Am heutigen Finanzierungssystem des Bundes für das Strassenwesen auf der Basis der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette soll nach Auffassung von **strasseschweiz** bis auf weiteres festgehalten werden.

Hingegen sollen Anpassungen und Ergänzungen am heutigen Finanzierungssystem für das Strassenwesen in Zukunft möglich sein, wie dies auch vom Bundesrat im Zusammenhang mit der NAF-Vorlage (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos mit einer jährlichen Pauschale ab frühestens 2020 in Aussicht gestellt worden ist oder wie dies grundsätzlich auch mit einer fahrleistungsbezogenen Abgabe («Pay-for-use-Prinzip») denkbar wäre.

Im Hinblick darauf, dass dereinst eine Ablösung der heute gültigen Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs durch das Modell des Mobility Pricing angestrebt werden soll, müssen eine Vielzahl von Fragen beantwortet werden, die der vorliegende Konzeptbericht des Bundesrats zu Mobility Pricing überhaupt nicht aufwirft und schon gar nicht zu beantworten vermag. Es handelt sich dabei insbesondere um Fragen zur konsequenten Umsetzung des Verursacherprinzips.

- *Ausnahmen vom Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss, Bewilligung von Rundstreckenrennen mit Elektromotorfahrzeugen, Erhöhung der Leistung bei der Führerausweiskategorie «A beschränkt» (EU-Klasse A2) (Oktober)*: Seit 2014 gilt im Strassenverkehr ein Alkoholverbot für bestimmte Personengruppen. Davon sollen gewisse Angehörige von Rettungs- und Katastrophenschutzorganisationen ausgenommen werden. Für das

diensthabende Personal bleibt alles beim Alten. Ebenfalls vom Alkoholverbot ausgenommen werden sollen künftig Führer und Fahrerinnen von Fahrzeugen mit geringen Höchstgeschwindigkeiten (bis 45 km/h) sowie von Lastwagen, die den Arbeitsmotorfahrzeugen gleichgestellt sind.

Eine weitere Anpassung betrifft Rundstreckenrennen mit Elektromotorfahrzeugen (z.B. für die weltweit ausgetragene «Formel-E»). Eine Ausnahmeregelung soll dafür sorgen, solche Rennen zu ermöglichen.

Die Leistungsgrenze bei der Motorrad-Kategorie «A beschränkt» soll von 25 auf 35 Kilowatt (kW) angehoben werden. Dies ist eine Anpassung an die EU-Regelung (Führerschein-Klasse A2) und drängt sich insofern auf, als sich die Motorradindustrie auf die Produktion von 35-kW-Einstiegsmodellen eingeschränkt hat und dementsprechend auf dem Markt keine neuen 25-kW-Maschinen mehr angeboten werden. Dies würde schweizerische Motorradfahrende gegenüber denjenigen aus dem EU-Raum benachteiligen.

Schliesslich soll das System der Erhebung von Versicherungsbeiträgen zur Finanzierung des Nationalen Versicherungsbüros (NVB) und des Nationalen Garantiefonds (NGF) flexibler ausgestaltet werden. Anstatt wie bisher in Form von fixen Grundbeträgen (Pauschalbeträgen) sollen die Beiträge neu nach anerkannten Regeln der Versicherungstechnik berechnet werden können.

strasseschweiz hat nach Rücksprache mit den interessierten Mitgliederverbänden sämtliche Neuerungen grundsätzlich unterstützt.

- *Änderung der Vernehmlassungsverordnung (Oktober):* Mit der Änderung des Vernehmlassungsgesetzes vom 26. September 2014 haben die eidgenössischen Räte die Schwerpunkte verankert, dass nicht mehr zwischen «Vernehmlassungen» und «Anhörungen» unterschieden werden soll, dass die Mindestfrist für alle Vernehmlassungsverfahren drei Monate beträgt und dass auf konferenziell durchgeführte Verfahren verzichtet wird.

Der Entwurf zur Änderung der Vernehmlassungsverordnung regelt wie bisher den konkreten Ablauf des Vernehmlassungsverfahrens. **strasseschweiz** begrüsst die vorgeschlagene Stärkung des Vernehmlassungsverfahrens vollumfänglich und unterstützt alle Ausführungsbestimmungen in der Verordnung. Zur weiteren Optimierung des Verfahrens brachten wir Anregungen an zu den Fristen (diese müssen für eine fundierte Stellungnahme angemessen sein), zu den erwünschten Angaben bei Gesetzesrevisionen (es müssen auch die Eckpunkte von allfälligen Verordnungsänderungen bekanntgegeben werden) sowie zur Gewichtung der durch die Stellungnahme vertretenen Positionen (stärkere Gewichtung von Eingaben der Dachverbände).

- *Organisation der Bahninfrastruktur (November):* Die Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur (EOBI) legte in dem im Mai 2013 publizierten Schlussbericht dar, dass entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Bahnsystems Diskriminierungspotentiale bestehen. Die Vorlage umfasst unter anderem die Umsetzung einiger neuer Massnahmen zur Reduktion dieser Diskriminierungspotentiale im Bahnsystem; namentlich in den Be-

reichen Trassenvergabestelle, Systemführerschaft, Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE.

strasseschweiz beschränkte sich in ihrer Stellungnahme ausschliesslich auf die Bereiche mit Bezug zum Strassenverkehr und sprach sich einerseits für die Liberalisierung des Fernverkehrs sowie andererseits für die Zulassung alternativer Angebote im Regionalverkehr (Bus-Angebote) aus.

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

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

Die Dokumentationsstelle arbeitet zu einem grossen Teil mit Leistungsaufträgen des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) und des Touring Clubs Schweiz (TCS).

Zur Steigerung der Bekanntheit der Dokumentationsstelle ist im Berichtsjahr ein Folder hergestellt und an die Mitglieder von **strasseschweiz** sowie an Bibliotheken und Dokumentationsstellen von Universitäten, Fachhochschulen und Firmen versandt worden.

Im Frühjahr 2015 sind im externen Archiv von **strasseschweiz** an der Schläflistrasse in Bern mehrere Kartonschachteln mit massivem Schimmelpilzbefall entdeckt worden. In der Folge wurden unter Beizug einer spezialisierten Firma die Erstinterventionsmassnahmen zur Verhinderung weiterer Schädigungen sowie erste Sanierungsarbeiten vorgenommen. Parallel dazu sind Abklärungen über die Haftungsfrage sowie die Schadensdeckung durch die Versicherungen gestartet worden; diese sind nach wie vor nicht abgeschlossen. Bis Ende März 2016 müssen die Archivalien aus dem betroffenen Lager geräumt und soweit möglich in gereinigtem Zustand am neuen Standort in der Mobilicity eingelagert sein.

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

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

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

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

Kommission für Forschung im Strassenwesen (Bundesamt für Strassen ASTRA)

Expertengruppe TRASY und Lagekonferenz Erdöl im Stab des Bereichs Energie (Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

Vorstand des Vereins Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Vorstand des Internationalen Automobil-Salons in Genf

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

Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

Beirat Energieforum Schweiz

Kommission Technik des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Kommission Mobilität/Raumentwicklung des Schweizerischen Gewerbeverbands (SGV)

Infrastrukturkommission und Gruppe Strassen- und Schienenverkehr von economiesuisse

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

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

Automobilwirtschaft und Strassenwesen

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Verkehrszählung

Der Verkehr auf den schweizerischen Autobahnen ist 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Prozent auf 26,9 Milliarden Fahrzeugkilometer (Fzkm) gewachsen. Diese Jahreszunahme ist höher als im Vorjahr (+0,2 %), sie liegt jedoch wie bereits im Vorjahr deutlich unter den Wachstumsraten der früheren Jahre, als in den Jahren 2009 bis 2011 ein Wachstum von durchschnittlich rund 3,4 Prozent zu verzeichnen war. Die Fahrleistung des schweren Güterverkehrs ist 2014 gegenüber 2013 leicht gesunken (-0,5 %). Zwischen 2009 und 2011 betrug die entsprechende durchschnittliche Zuwachsrate rund 2,3 Prozent.

Gemessen an den gesamten Fahrleistungen des Motorfahrzeugverkehrs betrug der Anteil der zurückgelegten Strecken auf dem Nationalstrassennetz rund 43 Prozent (-0,1; Zahlen per 2013), bei den schweren Güterfahrzeugen sogar nahezu 67 Prozent (-0,5). Diese Zahlen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verdeutlichen die Bedeutung des Nationalstrassennetzes für die Schweiz, obwohl es nur 2,5 Prozent der Länge des gesamten schweizerischen Strassennetzes ausmacht.

Die am stärksten belasteten Nationalstrassen waren 2014 wie in den Vorjahren die A1 zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Winterthur sowie die A2 im Raum Basel. Stark belastet waren die A1 auch zwischen Lausanne und Yverdon sowie zwischen Winterthur und St. Gallen, die A2 zwischen den Verzweigungen Augst (BL) und Lopper (NW) sowie im Südtessin, die A3 zwischen Zürich und Wollerau, die A4 im Knonaueramt, die A6 im Raum Bern sowie die A9 zwischen Lausanne und Vevey.

Generell ist im Vergleich zum Vorjahr an den meisten Zählstellen eine Zunahme des Verkehrs registriert worden. Mit einem durchschnittlichen Verkehr von rund 144 134 Fahrzeugen pro Tag wies der Querschnitt Wallisellen auf der A1 die höchste Verkehrsbelastung auf. Damit ist der DTV im 2014 auf diesem Abschnitt gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Prozent angestiegen. Es folgten an zweiter Stelle Muttenz auf der A2 respektive an dritter Stelle Neuenhof auf der A1.

Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz seit 1990 um rund 25 Prozent angestiegen ist, hat sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt (plus 117 %). Auf dem übrigen Strassennetz (gesamtes Strassennetz ohne Nationalstrassen) hat sie um 4,5 Prozent abgenommen. Somit haben die Nationalstrassen in den vergangenen rund 20 Jahren das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr aufgenommen hat.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind neun von zehn Erwerbstätigen in der Schweiz Arbeitspendelnde. Dies entsprach 2013 rund 3,8 Millionen Menschen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes ihr Wohngebäude verlassen. Davon arbeiteten 70 Prozent ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Um zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zu pendeln, legen die Beschäftigten immer weitere Wege zurück: Der durchschnittliche – einfache – Arbeitsweg betrug 2013 14,4 Kilometer; im Jahr 2000 lag er noch bei knapp 13 Kilometer. Für den Arbeitsweg wurden rund 30 Minuten benötigt.

Auch wenn die Bahn beliebter geworden ist, blieb auch im Jahr 2013 der Personenwagen mit einem Anteil von 53 Prozent das wichtigste Transportmittel. Mit anderen Worten: Mehr als jeder zweite Pendelnde setzte sich hinters Lenkrad, um an die Arbeitsstelle zu gelangen. 30 Prozent begaben sich mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit, 16 Prozent zu Fuss oder mit dem Velo.

IT-Technologie im Strassenverkehr

Selbstfahrende Autos sind im Ausland auf Teststrecken bereits seit Längerem unterwegs. Die dazu nötige Technik ist weit fortgeschritten. In der Schweiz besteht nun ebenfalls Interesse, Erfahrungen mit autonomen Fahrzeugen zu sammeln. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat darum im April des Berichtsjahres der Swiscom die dafür nötige Ausnahmegewilligung für ein Pilotprojekt erteilt. Diese war bis Ende Jahr gültig und räumlich beschränkt: Erste Testfahrten erfolgten Mitte Mai in der Stadt Zürich. Zum Einsatz kam im Rahmen des Pilotprojekts ein Fahrzeug der Freien Universität Berlin.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen- kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2014 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	576,4	20010.0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	519,7	1 130,3
– Trolleybusse	249.3	509.9
– Busverkehr	715.5	2 675.5
Total öffentlicher Verkehr	2 060.9	24 325.7

(Quelle: BFS TT 11.7.1.)

	Personen	Personen- kilometer
<i>Privater Verkehr (Zahlen 2014 in Millionen):</i>		
Personenwagen	6 172	89 674
Motorräder	273	2 465
Motorfahrräder	42	145
Cars	32	2 701
Total Privater Verkehr	6 519	94 985

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

Im Jahr 2014 wurden in der Schweiz auf Strassen und Schienen insgesamt 127 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Davon entfielen 78 Prozent auf die Strasse (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr), knapp 16 Prozent auf die Schiene und sechs Prozent auf den Langsamverkehr. Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs auf Schienen und Strassen betrug 19 Prozent.

Zwischen 1980 und 2014 stieg die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr um 41,7 Prozent auf 95,0 Milliarden Personenkilometer.

Die Verkehrsleistung im öV lag im Jahr 2014 bei 24,3 Milliarden Personenkilometer. Davon wurden 20,0 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene und 4,3 Milliarden Personenkilometer auf der Strasse zurückgelegt.

Bis zur Jahrtausendwende ist der Personenverkehr auf den Strassen während Jahrzehnten stärker gewachsen als jener auf der Schiene (vgl. Tabelle 1 A im Anhang: *Nachfrage im Personenverkehr*). Gemessen an den Verkehrsleistungen in Personenkilometer konnte mit dem starken Ausbau des Angebots im schienenengebundenen öffentlichen Verkehr (Eröffnung der Bahn 2000) verbunden mit einer mobilitätsfördernden Tarifgestaltung (Abonnemente) der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seither wächst der Schienenverkehr jährlich um durchschnittlich 3,4 Prozent, während der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 1,3 Prozent ansteigt. Allerdings flacht das Wachstum des öffentlichen Verkehrs allmählich wieder ab; in den letzten fünf Jahren (2010 bis 2014) hat es nur noch durchschnittlich 1,5 Prozent betragen, während der motorisierte Strassenverkehr in der gleichen Zeitspanne um 1,7 Prozent pro Jahr zulegte.

*Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr
(Strassenverkehr)*

(Zahlen in Millionen)	1995	2000	2005	2010	2013	2014
Beförderte						
Personen (MiV)	5 205	5 990	5 585	6 056	6 406	6 519
Personenwagen	4 913	5 691	5 335	5 735	6 067	6 172
Motorräder	159	195	188	254	268	273
Motorfahrräder	106	80	36	38	40	42
Cars	27	25	26	29	31	32
Personenkilometer						
Total MiV	73 779	79 142	82 015	88 702	93 464	94 985
Personenwagen	69 586	74 984	77 844	83 775	88 255	89 674
Motorräder	1 512	1 834	1 804	2 296	2 425	2 465
Motorfahrräder	354	237	132	132	140	145
Cars	2 327	2 087	2 235	2 499	2 643	2 701
Total Langsamverkehr	5 936	6 502	7 211	7 582	7 810	7 902
Fahrräder	2 217	2 314	1 957	2 116	2 173	2 196
zu Fuss	3 719	4 188	5 254	5 466	5 637	5 706

(Quelle: BFS T 11.4.1.2)

Güterverkehr

Transportnachfrage im Güterverkehr

Wirtschaftswachstum und die zunehmende Handelsverflechtung führen zu mehr Güterverkehr. So haben die Transportleistungen in der Schweiz aufgrund der Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) zwischen 1993 und 2014 auf der Strasse um 53 Prozent und auf der Schiene um 47 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Wohnbevölkerung der Schweiz ist im selben Zeitraum um 19 Prozent angestiegen. Auf Strasse und Schiene wurden 2014 Transportleistungen von insgesamt 28,3 Milliarden Tonnenkilometer erbracht (2013: 27,5; +2,8%).

Auf den Schweizer Strassen legten die Güterfahrzeuge 2014 6,2 Milliarden Kilometer zurück (2013: 6,1). Davon entfielen 64 Prozent auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen und Sattelschlepper mit höchstens 3,5 t Gesamtgewicht) und 36 Prozent auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht). Die Transportleistung aller Nutzfahrzeuge betrug 17,5 Milliarden Tonnenkilometer (2013: 17,2 Mrd Tkm; +1,7%).

Auf der Schiene wurde eine Transportleistung von 10,8 Milliarden Tonnenkilometer (2013: 10,3 Mrd. Tkm; +4,6%) 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 25 Jahren zwischen 42 und 36 Prozent. Die jährlichen Schwankungen waren auf der Schiene generell grösser als auf der Strasse. Insbesondere wegen der Erhöhung der Gewichtslimite für Güterfahrzeuge in den Jahren 2001 (von 28 auf 34 Tonnen)

und 2005 (auf 40 Tonnen) konnte die Schiene ihren Anteil am Gütertransport nicht halten; er sank nahezu kontinuierlich und beträgt gemäss neuesten Zahlen (2015) 14,9 Prozent bei der beförderten Tonnage (65,4 Mio.t) und 38,0 Prozent bei der Transportleistung in Tonnenkilometer (10 751 Mio. Tkm).

Auf der Strasse hingegen nahm die beförderte Tonnage seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 1,6 Prozent pro Jahr zu (Zahlen bis 2014; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: Nachfrage im Güterverkehr). Innerhalb von 14 Jahren ist die Transportmenge des Strassennutzverkehrs um 19 Prozent auf 375 Millionen Tonnen gewachsen; der Anteil der Strasse an der gesamten beförderten Gütermenge (in Tonnen) beträgt aktuell 85,1 Prozent, der Anteil der Strasse an der Transportleistung in Tonnenkilometer 62,0 Prozent (17 541 Mio. Tkm).

Mit Ausnahme der reduzierten Leerfahrten (26 % der Fahrleistungen von schweren inländischen Güterfahrzeugen; 2014) vermochten sich die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 1. Januar 2001) und deren schrittweise, markante Erhöhung (in den Jahren 2005 und 2008) sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik somit nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken. Zu den übrigen Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik zugunsten des Schienengüterverkehrs zählen die Modernisierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

Das Wachstum des Strassentransports ging zur Hauptsache auf das Konto der Sattelmotorfahrzeuge. Diese Kategorie hat ihre Transportleistung (in Tkm) gegenüber dem Jahr 2000 um 102 Prozent (Zahlen bis 2014) gesteigert und den grössten Produktionsgewinn aus der Erhöhung der Gewichtslimite gezogen, während die Lastwagen ihre Transportleistung seit der Einführung der 40-Tonnen-Limite um rund elf Prozent vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge betrug 12 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 54 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34 %), die Lastwagen 41 Prozent (2000: 60 %) und die leichten Nutzfahrzeuge fünf Prozent (2000: 6 %).

Erstmals seit 2008 wurden im Berichtsjahr wieder die Transporte der ausländischen schweren Strassengüterfahrzeuge in der Schweiz erhoben. Für diese wurden Fahrleistungen von 0,5 Milliarden Kilometern und Transportleistungen von 5,3 Milliarden Tonnenkilometern ermittelt. Dies entspricht 22 Prozent der Fahrleistungen beziehungsweise 32 Prozent der Transportleistungen des gesamten Schwerverkehrs auf Schweizer Strassen. Gegenüber 2008 haben sich die Transportleistungen der ausländischen Fahrzeuge insgesamt kaum verändert. Allerdings ist der Import- und Exportverkehr um 19 Prozent angestiegen, während der Transitverkehr um 21 Prozent abgenommen hat. Der Grund für diese gegenläufigen Entwicklungen dürfte gemäss Bundesamt für Statistik im unterschiedlichen Verlauf der Wirtschaftssituation in den europäischen Ländern, namentlich Italien, gegenüber der Schweiz liegen.

Förderung des Bahngütertransports in der Fläche

Es bestehen fortgesetzt Bestrebungen, den Trend zum Rückgang des Schienengüterverkehrs zu brechen und den Bahngüterverkehr in der Fläche weiter zu fördern. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat im April 2014 die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Demnach soll sich der Bund künftig mit 50 bis 60 Millionen Franken pro Jahr an Investitionen in Anschlussgleise und Terminals des kombinierten Verkehrs beteiligen. Die Höhe des ersten Rahmenkredits für die Jahre 2016 bis 2019 beläuft sich auf 210 Millionen Franken. Im Weiteren sollen die Betriebsbeiträge reduziert werden. Solche Beiträge kann der Bund weiterhin leisten, sofern es um befristete Starthilfen für neue Angebote geht oder Kantone sich finanziell für derartige Verkehre engagieren.

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

Die Beratungen des Parlaments zum Gütertransportgesetz haben im Frühjahr 2015 im Nationalrat begonnen. Gegen den Willen des Bundesrats legte die Grosse Kammer fest, dass nicht nur Bau und Erweiterungen von privaten Gleisanschlüssen auf Verladeterminals des kombinierten Verkehrs, sondern auch deren Erneuerung unterstützt werden können. Dies sind Betriebssubventionen, die mit der Vorlage eigentlich abgelöst werden sollten. Für die nächsten vier Jahre will der Nationalrat 250 Millionen Franken für Anlagen des Schienengüterverkehrs zu Verfügung stellen. Die vom Rat bewilligte Aufstockung um 40 Millionen gegenüber der Variante Bundesrat wurde mit dem Einbezug von Erneuerungen als Investitions-Tatbestand begründet. Um der zunehmenden Verdrängung des Güterverkehrs auf der Schiene entgegenzuwirken, soll der generelle Vorrang des Personentransports aufgehoben werden. An seine Stelle tritt ein Netznutzungskonzept, welches die Trassen für den Güterverkehr sichern soll. Der Nationalrat folgte damit in den grossen Linien den Vorschlägen des Bundesrats und hiess die Reform des Gütertransportgesetzes mit 135 zu 51 Stimmen gut.

Der Ständerat hatte die Lesung des Gütertransportgesetzes in der Juni-Session traktandiert. Er wollte nicht wie die Grosse Kammer den Gütertransport von der Liste der Kernaufgaben der SBB streichen. Mit 25 zu 17 Stimmen entschied sich die Kleine Kammer, beim geltenden Recht zu bleiben, und schuf damit eine Differenz zum Nationalrat. Auch die Überführung in ein eigenständiges Unternehmen soll viel langsamer angegangen werden. Während der Nationalrat per Motion vom Bundesrat eine entsprechende Vorlage verlangte, bestellte der Ständerat per Postulat bei der Regierung vorerst einen Bericht, der die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt. Der Ständerat lehnte die Motion des Nationalrats mit 30 zu 11 Stimmen ab und überwies stattdessen das Postulat oppositionslos. Schliesslich hat die kleine Kammer den Entscheid des Nationalrats bestätigt, wonach der Bund den Ausbau des Rheinhafens unterstützen kann.

Anlässlich der Differenzbereinigung hat der Nationalrat in der Herbstsession dem Ständerat nachgegeben und das Pflichtenheft der SBB unverändert gelassen. Zugleich beschloss er bei der Revision des Gütertransportgesetzes, dass nicht nur Bahninfrastrukturen, sondern auch Hafenanlagen vom 250 Millionen Franken schweren Subventionstopf profitieren sollen. Mit 142 zu 53 Stimmen im Nationalrat und mit 43 zu 0 Stimmen im Ständerat ist die Totalrevision des Gütertransportgesetzes in der Schlussabstimmung verabschiedet worden. Es verbessert die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr und setzt diesen aber auch mehr als heute dem Markt aus. Das Inkrafttreten der neuen Bestimmungen ist für Mitte 2016 vorgesehen.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz sind 2015 auf der Schiene mit 26,9 Millionen Tonnen (2014: 26,1 Mio. t) rund zweimal mehr Güter transportiert worden als auf der Strasse (12,0 Mio. t; 2014: 12,4 Mio. t). Insgesamt wurden im Berichtsjahr auf Schiene und Strasse zusammen 39,0 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen befördert (2014: 38,5 Mio. t). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug 1,2 Prozent, wobei die Schiene zulegte (+3,3 %) und die Strasse erneut eine Einbusse (-3,4 %) hinnehmen musste. Der Modalsplit bezifferte sich auf 69 zu 31 Prozent zugunsten des Schienentransports. Seit dem Jahr 2000 nahm die beförderte Tonnage auf der Schiene durchschnittlich um jährlich 2,1 Prozent und auf der Strasse um 2,3 Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: *Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr*.)

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der LSWA und der übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen mit der EU hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen (bis zum Jahr 2015) um 34,8 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr ein Wachstum von 30,6 Prozent verzeichnen konnte. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um 0,6 Prozentpunkte auf 69,2 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um 0,6 Prozentpunkte auf 30,8 Prozent gestiegen.

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

Ungeachtet dessen hält der Bundesrat an der bisherigen Verlagerungspolitik konsequent fest. Er hat Anfang Dezember 2015 zusätzliche Massnahmen beschlossen, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter zu fördern: Per Anfang 2017 sollen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht und den Bahnen bis 2021 zeitlich befristet tiefere Trassenpreise für die Nutzung der Transitstrecken verrechnet werden. Für Lastwagen, die heute den Kategorien EURO III, IV und V zugeordnet sind, sollen ab diesem Zeitpunkt höhere Abgabesätze gelten. Gleichzeitig soll der Rabatt für Fahrzeuge der Kategorie EURO VI abgeschafft werden. Mit diesen Massnahmen wird ein Lastwagen oder Sattelschlepper für eine Fahrt von Grenze zu Grenze im gewichteten Durchschnitt rund 298 Fran-

ken LSVA bezahlen müssen – gegenüber 276 Franken heute. Damit dürften die LSVA-Einnahmen jährlich um 180 bis 190 Millionen Franken steigen.

Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr Schweiz

Im Jahr 2015 haben 1,01 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert, das waren 2,2 Prozent oder 23 000 Fahrten weniger als im Vorjahr. Damit liegt die Zahl der Fahrten weiterhin ungefähr auf dem Niveau von vor 20 Jahren, als letztmals so wenig alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge registriert wurden. Insgesamt beträgt die Zahl der Fahrten 2015 mehr als ein Viertel weniger als im Referenzjahr 2000 (-28,1 %), liegt aber immer noch 360 000 Fahrten über dem Zielwert von 650 000 Fahrten, welcher gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz bis zum Jahr 2018 zu erreichen ist.

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

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

Die NO_x-Belastung entlang der A2 und A13 hat zwischen 2003 bis 2015 generell abgenommen, während die NO₂-Belastung weniger stark zurückgegangen ist. Im Immissionsgrenzwerte für NO₂ werden im Tessin und im Raum Basel noch deutlich überschritten, an der weniger verkehrsbelastenden A13 sind sie eingehalten.

Die PM10-Belastung wurde im Jahr 2014 erstmals seit Messbeginn an allen Messstandorten eingehalten. Die Russbelastung nimmt prinzipiell ab, sie muss aber gemäss Bundesverwaltung weiter stark gesenkt werden, um in einen aus gesundheitlicher Sicht akzeptablen Bereich zu kommen.

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

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

Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gemäss den Daten des BFS gesamthaft um 1,8 Prozent oder 101 558 Fahrzeuge auf 5,89 Millionen zugenommen. Über die letzten 25 Jahre betrachtet – also seit 1990 – hat der Motorfahrzeugbestand um mehr als die Hälfte (+55,8 %) zugenommen.

Gut drei Viertel aller Motorfahrzeuge sind Personenwagen. Ihr Bestand ist 2015 um 1,7 Prozent beziehungsweise 73 579 Fahrzeuge auf 4,46 Millionen angewachsen. Die Anzahl Motorräder vergrösserte sich um 2,1 Prozent auf 652 683 und jene der Sachtransportfahrzeuge um 3,0 Prozent auf 393 598.

Stark zugenommen haben 2015 wie schon in den Vorjahren die dieselbetriebenen Autos (+8,0%). Sie machten mittlerweile 27,2 Prozent der gesamten Personenwagenflotte aus – zehnmal mehr als noch 1990 (2,7%). 2015 waren 70,0 Prozent der dieselbetriebenen Personenwagen mit einem Partikelfilter ausgerüstet, gegenüber 48,2 Prozent im Jahr 2010.

Sehr eindrücklich verläuft seit einigen Jahren auch die prozentuale Bestandsentwicklung bei den reinen Elektrofahrzeugen: Nach Zunahmen von 52,6 Prozent im Jahr 2013 und 65,4 Prozent 2014 wuchs ihre Zahl im Berichtsjahr gar um 69,7 Prozent. Nichtsdestotrotz bleibt die Flotte der Elektroautos in der Schweiz nach wie vor sehr überschaubar: Die 7531 zugelassenen Wagen im Jahr 2015 entsprachen gerademal 0,2 Prozent des gesamten Personenwagenbestands.

Je nach Schadstoffausstoss werden die Personenwagen in die Emissionsklassen (Euroklassen) 1 bis 6 eingeteilt, wobei die Euroklasse 1 die grosszügigsten und die Euroklasse 6 die strengsten Grenzwerte aufweist. Zwischen 2005 und 2015 ist der Anteil der relativ schadstoffintensiven Fahrzeuge der Klassen 1 bis 3 am Gesamtbestand der Personenwagen von 80,3 Prozent auf 24,4 Prozent zurückgegangen, während die saubereren Fahrzeuge entsprechend zugelegt haben. Der Anteil der Fahrzeuge, welche bereits die Grenzwerte der neuesten und strengsten Emissionsklasse 6 erfüllen, lag 2015 bei 5,7 Prozent. Die Einhaltung dieser Norm ist seit September 2015 für alle erstmals in Verkehr gesetzten Neuwagen verbindlich.

*Personenwagen auf 1000 Einwohner¹ nach Grossregionen
(Motorisierungsgrad)*

	2000	2005	2010	2014
Schweiz	492	515	517	539
Genferseeregion	528	536	518	532
Espace Mittelland	476	505	514	537
Nordwestschweiz	474	500	508	527
Zürich	483	504	484	497
Ostschweiz	469	502	531	565
Zentralschweiz	486	517	539	568
Tessin	592	600	609	631

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

2015 kamen in der Schweiz durchschnittlich 537 Personenwagen auf 1000 Einwohner; 2014 waren es 539, wobei zum Teil erhebliche regionale Unterschiede auszumachen waren: Insbesondere in den städtischen Ballungsräumen mit ihrem dicht geknüpften öV-Netz war der Motorisierungsgrad wesentlich tiefer als im schweizerischen Durchschnitt.

Von den angrenzenden Ländern waren Italien (2013: 620), Österreich (2013: 548), Deutschland (2013: 544) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (2013: 479) geringer war.

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind im Jahr 2015 bei Unfällen auf den Schweizer Strassen 253 Menschen getötet worden, 10 Personen mehr als im Vorjahr (+4%). 3830 Personen wurden schwer verletzt, 213 weniger als 2015 (-5%); 17 708 Verunfallte wurden leicht verletzt (+1%). Insgesamt ereigneten sich 17 736 Unfälle mit Personenschaden. Damit konnte der positive Trend der letzten Jahre weiter fortgesetzt werden. So sank die Zahl der Verkehrstoten 2015 gegenüber dem Durchschnitt der vorhergehenden vier Jahre – trotz Steigerung gegenüber dem Vorjahr – um 16 Prozent.

Die Zahl der tödlich verunfallten Fahrradfahrenden ist im Vergleich zu 2014 um 14 Prozent zurückgegangen. Dagegen nahm die Zahl der getöteten E-Bike-Nutzenden zu. 14 Personen kamen hier ums Leben (gegenüber 5 im Vorjahr). Mehr als zwei Drittel der Todesopfer waren 65-jährig oder älter.

Im Berichtsjahr starben 66 Motorradfahrende bei Unfällen, was einer Zunahme von 25 Prozent gegenüber 2014 entspricht. Die aussergewöhnlich milde Witterung im Sommer 2015 trug wahrscheinlich zu diesem Anstieg bei. So geschahen fast zwei Drittel der tödlichen Motorradunfälle im Zeitraum Juni bis September; 2014 waren es weniger als die Hälfte.

2015 kamen 58 Fussgängerinnen und Fussgänger bei Verkehrsunfällen ums Leben, 35 Prozent mehr als im Vorjahr. Fast zwei Drittel der Getöteten waren 65-jährig oder älter und etwa ein Drittel starb auf Fussgängerstreifen. Über mehrere Jahre hinweg betrachtet ist die Zahl jedoch rückläufig.

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

Studien

Jedes Jahr verunfallen in der Schweiz über eine Million Menschen in ihrer Freizeit. Diese Unfälle verursachen nebst grossem Leid auch hohe Kosten. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat in einer neuen Studie berechnet, dass sich diese Kosten auf jährlich über 10 Milliarden Franken belaufen. Die materiellen Kosten umfassen dabei die medizinischen Heilungskosten, den Produktionsausfall, die Wiederbesetzungskosten, die Administrativkosten, die Polizei- und Rechtsfolgekosten sowie die Sachschäden.

Der Strassenverkehr ist laut bfu-Studie für 42 Prozent (oder 4,4 Mrd. Franken) der materiellen Kosten verantwortlich, obwohl sich dort nur gerade 8 Prozent aller Unfälle ereignen. Danach folgen Haus- und Freizeitunfälle mit 37 Prozent (oder 3,9 Mrd. Franken) und Sportunfälle mit 21 Prozent (oder 2,2 Mrd. Franken); deren Anteile am Gesamtunfallgeschehen belaufen sich auf 53 respektive 40 Prozent. Grund dafür ist, dass die durchschnittliche Verletzungsschwere und damit auch die durchschnittlichen Kosten pro Verunfallte im Strassenverkehr klar am höchsten sind. Verstärkt wird dieser Effekt noch dadurch, dass Sachschäden nur für diesen Bereich berechnet werden können.

Wieviel ein Verkehrsunfall die Allgemeinheit kostet, wollte der TCS mit einem Informations- und Präventionsevent am 25. März 2015 nachweisen. Mit einer nachgestellten Kollision zweier Fahrzeuge wurde zum ersten Mal ein Verkehrsunfall unter wirklichkeitsgetreuen Bedingungen simuliert. Dieser Informations- und Präventionsevent des TCS in Zusammenarbeit mit der Waadtländer Kantonspolizei und den zuständigen Behörden von Lausanne und des Kantons Waadt sowie der Rega wurde vor dem Hintergrund der Kampagne «Das richtige Verhalten» durchgeführt. Er wollte aufzeigen, welche Kosten bei einem Unfall effektiv entstehen. In der Schweiz summieren sich die Folgekosten aus den Verkehrsunfällen wie medizinische Behandlung, Transportdienstleistungen, Einsatz von Personen und Material usw. auf rund 4,2 Milliarden Franken.

Die Zahl der Autounfälle, die von über 70-jährigen Lenkern verursacht wurden, ist zwischen 2011 und 2014 um zwölf Prozent auf 4500 gestiegen. Das geht aus einer Analyse von 210000 Unfällen hervor, die von den Schweizer Polizeistellen registriert wurden. Die steigende Zahl von Senioren am Steuer vermag den neuen Höchststand nicht abschliessend zu erklären, zumal die Unfälle bei anderen Altersklassen zurückgingen, wie die Sonntagszeitung am 3. Mai 2015 schrieb.

Von 2011 bis 2014 hat sich die Anzahl der auf Schweizer Strassen schwer verletzten oder getöteten E-Bike-Fahrer mehr als verdoppelt. Diese Zunahme ist proportional zur Erhöhung des E-Bike-Bestandes. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) legte erstmals eine Sicherheitsanalyse zu E-Bikes vor. Damit lieferte sie eine wissenschaftliche Grundlage für künftige Präventionstä-

tigkeiten. Ein bemerkenswertes Ergebnis der Studie lautet: Elektrovelo-Fahrer verunfallen öfter bei Selbstunfällen als bei Kollisionen schwer. Diese Gefahr ist den E-Bikern indessen wenig bewusst.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

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

Personenwagen und Motorräder müssen periodisch überprüft werden. Da sie heute dank des technischen Fortschritts höheren Standards entsprechen als früher, hat der Bundesrat am 21. Januar 2015 beschlossen, dass die erste periodische Nachprüfung künftig erst fünf Jahre, spätestens aber bis zum sechsten Jahr nach der ersten Inverkehrsetzung erfolgen muss. Leichte Transportanhänger mit einem Gesamtgewicht bis höchstens 750 kg werden von der periodischen Nachprüfpflicht ganz befreit. Bei den mittelschweren Anhängern (Gesamtgewicht über 750 kg, aber nicht mehr als 3,5 Tonnen) werden das dritte und alle folgenden Prüfindtervalle um ein Jahr gekürzt. Diese Änderungen treten am 1. Februar 2017 in Kraft.

Mit den vom Bundesrat beschlossenen Änderungen werden zudem die weiter entwickelten technischen Anforderungen der EU an die Geräuschentwicklung von Motorrädern übernommen. Damit kann ab 2017 die Zulassung von Motorrädern verboten werden, die mit Systemen ausgerüstet sind, die nur dazu dienen, mehr Lärm zu erzeugen (sogenannte «Auspuffklappensteuerungen»).

Ausserdem hat der Bundesrat die Vergabekriterien für Händlerkontrollschilder erweitert. Seit dem 1. April 2015 wird für die Anzahl Händlerschilder pro Betrieb neu auch die Zahl der verkauften leichten Motorwagen als Kriterium berücksichtigt. So können auch reine Autohändlerbetriebe mehrere Händlerschilder beziehen und mehreren Kaufinteressenten ein Fahrzeug für Probefahrten überlassen.

Der Bundesrat hat am 11. Februar 2015 entschieden, dass Transporte von Material und Ausrüstungen unter gewissen Voraussetzungen von der Chauffeurverordnung ausgenommen werden. Diese Erleichterung gilt, wenn das Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination 7,5 Tonnen nicht übersteigt, der Hauptzweck der Berufsausübung ist und innerhalb eines Umkreises von maximal 100 Kilometer vom Standort des Unternehmens erfolgt. Von dieser Erleichterung profitieren insbesondere KMU-Handwerksbetriebe. Die Neuerung trat am 1. Mai 2015 in Kraft.

Am 15. April 2015 hat der Bundesrat die technischen Bestimmungen und Verkehrsregeln für Fahrzeuge wie Elektro-Stehroller oder Elektro-Rikschas angepasst. Stehrollerartige Fahrzeuge werden bei den Verkehrsregeln vollständig und rikschaartige Fahrzeuge teilweise den langsamen E-Bikes (bis 25 km/h) gleichgestellt. Stehrollerartige Fahrzeuge dürfen somit neu zum Beispiel Velowege benützen. Sie dürfen ab 14 Jahren mit dem Führerausweis für Motorräder («Töffliausweis») und ab 16 Jahren ohne Ausweis gefahren werden. Rik-

schaartige Fahrzeuge dürfen ebenfalls auf Velowegen fahren, wenn sie nicht breiter sind als ein Meter. Zum Führen eines rikschaartigen Fahrzeugs berechnen alle Motorradausweise, der Ausweis B (Personenwagen) oder der Ausweis F (Ausweis bis 45 km/h). Das Fahren einer Rikscha ist künftig ab 16 Jahren möglich. Neu wird für motorisierte Rollstühle geregelt, dass nur gehbehinderte Personen damit die Fussgängerflächen benutzen dürfen. Die Verwaltungsänderungen traten am 1. Juni 2015 in Kraft.

Verschiedene Bestimmungen im Strassenverkehrsrecht entsprechen nicht mehr den aktuellen Erfordernissen. Der Bundesrat hat darum am 24. Juni 2015 die nötigen Änderungen beschlossen und die Verkehrsregelnverordnung (VRV) sowie die Signalisationsverordnung (SSV) entsprechend angepasst.

Nachfolgend einige Beispiele von gestrichenen Bestimmungen:

- Die Regeln für Fussgängerkolonnen werden aufgehoben, weil es solche Kolonnen kaum mehr gibt (Art. 26 und 49 VRV).
- Die Regeln über das Mitführen von sperrigen sowie spitzen und kantigen Gegenständen durch Fussgänger (Art. 48 Abs. 2 VRV) entsprechen nicht mehr dem Verkehrsverhalten.
- Die Regel, wonach Radfahrer die Pedale nicht loslassen dürfen (Art. 3 Abs. 3 VRV), kann gestrichen werden, weil sie unnötig ist.
- Die Signale «Einfahrt von rechts» und «Einfahrt von links» auf Autobahnen und Autostrassen (Art. 41 SSV) sind kaum im Gebrauch und werden aufgehoben.

Unter anderem sind die folgenden Bestimmungen modernisiert und per 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt worden:

- Bisher waren auf Radwegen gemäss Verordnung nur einspurige Fahrräder zugelassen. Neu wird festgehalten, dass auch mehrspurige Fahrräder sowie Radfahrer mit (Kinder-)Anhängern auf dem Radweg verkehren dürfen (Art. 40 Abs. 2 VRV; Art. 33 Abs. 1 SSV).
- Weil gemessen an der zurückgelegten Distanz überdurchschnittlich viele tödliche Verkehrsunfälle durch Rückwärtsfahren verursacht werden, soll dieses auf das Notwendigste beschränkt werden. Es soll nur noch dann rückwärts gefahren werden dürfen, wenn die Weiterfahrt oder das Wenden nicht möglich ist (Art. 17 Abs. 3 VRV).
- Auf einer Autobahn mit drei Spuren pro Richtung soll die Spur ganz links künftig nur noch von Fahrzeugen benutzt werden, die mit mehr als 100 km/h fahren dürfen; dies im Interesse des Verkehrsflusses. Bisher galt dafür Mindesttempo über 80 km/h.

Ab dem 1. Januar 2016 wird die Lizenzpflicht auf alle Strassenfahrzeuge für die Güterbeförderung mit über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgedehnt. Dieses Datum hat der Bundesrat für das Inkrafttreten der revidierten Gesetzesbestimmungen (BG über die Zulassung als Strassentransportunternehmen STUG und Personenbeförderungsgesetz PBG) festgelegt, mit denen eine verstärkte Teilnahme der Schweiz am europäischen Strassenverkehrsmarkt angestrebt wird. Parallel dazu verabschiedete er die angepassten Bestimmun-

gen auf Verordnungsstufe. Bisher galt die Lizenzpflicht in der Schweiz erst für Fahrzeuge ab 6 Tonnen Gesamtgewicht. Den Unternehmern, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 6 Tonnen in ihrem Fuhrpark halten, wird für die Erlangung der Lizenz eine Übergangsfrist von zwei Jahren gewährt.

Des Weiteren wurde das elektronische Register der zugelassenen Strassen-transportunternehmen und der Verstösse gegen die Gesetzgebung ergänzt. Die Person, die die Voraussetzungen Zuverlässigkeit und fachliche Eignung als Angehörige eines Strassentransportunternehmens erfüllt, wird darin neu als Verkehrsleiterin oder als Verkehrsleiter angegeben. Die Geldstrafen bei Verstössen wurden angehoben.

Angesichts der anhaltenden Frankenstärke wurden hingegen die Grundbeiträge für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit abgesenkt. Neu muss ein Betrag von mindestens 11 000 Franken für das erste Fahrzeug und von 6 000 Franken für jedes weitere Fahrzeug nachgewiesen werden. Vorher waren es 14 400 Franken respektive 8 000 Franken.

Der Bundesrat soll weiterhin in eigener Kompetenz über Änderungen des internationalen Vertrags entscheiden können, der das Personal des internationalen Strassenverkehrs betrifft. Er hat dem Parlament am 11. September 2015 die Botschaft zur Aufhebung der Befristung des entsprechenden Bundesgesetzes unterbreitet. Die Bundesversammlung hatte 1999 das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) genehmigt. Gleichzeitig erliess sie ein Bundesgesetz, welches dem Bundesrat erlaubt, selbständig Änderungen des AETR zu genehmigen oder diesen zuzustimmen. Dieses Gesetz wurde auf 15 Jahre befristet und läuft am 31. Januar 2016 aus. Das AETR-Abkommen regelt grenzüberschreitend die Lenk- und Ruhezeitvorschriften für Berufschaffeuere von Lastwagen und Cars. Diese Thematik wird im Schweizer Landesrecht materiell auf Verordnungsstufe geregelt (Verordnungen über Arbeits- und Ruhezeitvorschriften; ARV 1 und 2).

Tiere dürfen maximal noch acht Stunden in einem Tiertransporter stehen. Der Bundesrat hat am 28. Oktober 2015 die Maximalfahrzeit inklusive Unterbrüche um zwei Stunden verkürzt. Zudem muss nicht mehr jeder Transport schriftlich dokumentiert werden, sondern nur noch solche von Klauen- und Schlachtieren.

Ausserdem sind die Verordnungen zur Ein-, Durch- und Ausfuhr von Tieren und Tierprodukten neu strukturiert und an EU-Gesetzgebung angepasst worden. Inhaltlich wurden die Regelungen nur geringfügig geändert. Sie treten am 1. Januar 2016 in Kraft.

Volksinitiativen

Die Eidgenössische Volksinitiative «Höchstgeschwindigkeit 140 km/h auf Autobahnen» ist gescheitert. Die Initianten haben es nicht geschafft, bis zum Ende der Sammelfrist am 20. November die nötigen 100 000 Unterschriften einzureichen. Die Initiative verlangte eine Erhöhung des Tempolimits auf der Autobahn von 120 auf 140 Stundenkilometer.

Seit Anfang März 2015 sammelt Pro Velo Schweiz Unterschriften für die Initiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege» («Velo-Initiative»). Dieses Volksbegehren hat zum Ziel, die Schweiz velofreundlicher zu machen. Mittels Volksentscheid soll der Bund dazu verpflichtet werden, das Velofahren zu fördern. In der Verfassung soll verankert werden, dass der Bund nicht nur die Grundsätze über die Fuss- und Wanderwegnetze festlegt, sondern neu auch für das Veloverkehrsnetz. Insbesondere sollen aufgehobene Wege zwingend ersetzt werden müssen. Laut den Initianten soll der Veloverkehr gefördert werden, weil Velofahren gesund, umweltschonend, platzsparend und günstig ist.

Administrativ- und Strafmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des ASTRA 80 176 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das waren 2417 oder 3,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Hinzu kommt der Entzug von 3577 Lernfahrausweisen.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahren nahmen um 2,2 Prozent auf 30622 Fälle zu. Im Jahr 2010 wurde hier noch ein Allzeit-Höchststand (35427 Entzüge) festgestellt. Wie in den Vorjahren nahmen auch im Berichtsjahr die Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker insgesamt ab. Während die Entzüge (0,8 Promille und mehr) um 0,6 Prozent auf 15686 Fälle zurückgingen, nahmen die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) um 1,3 Prozent auf 6369 Fälle zu.

Nur leicht angestiegen ist die Anzahl der Ausweisentzüge wegen unerlaubter Verwendung von Handys, Navigationsgeräten oder Multimediaanlagen während des Fahrens. 10735 Personen mussten deswegen letztes Jahr den Führerausweis abgeben; das sind 1,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Anzahl Verwarnungen nahm in dieser Kategorie hingegen um 20,7 Prozent auf 6596 Fälle zu.

Knapp 60 Prozent der Ausweisentzüge, die 2015 ausgesprochen wurden, waren befristet, und zwar auf einen bis drei Monate. 26,9 Prozent der Ausweise mussten hingegen auf unbestimmte Zeit entzogen werden. Dies entspricht einer Zunahme um 12,7 Prozent (Vorjahr: Zunahme um 7,5 Prozent).

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

Der 2005 eingeführte Führerausweis auf Probe musste 2015 im Vergleich zum Vorjahr weniger oft annulliert werden. Gegenüber 2014 ist eine Abnahme von 1652 auf 1505 zu verzeichnen (minus 8,9 Prozent). Annulliert wird der Führerausweis, wenn die Neulenkerin oder der Neulenker während der Probezeit den Führerausweis zwei Mal wegen verkehrsgefährdenden Widerhandlungen abgeben muss.

Im Berichtsjahr wurden schweizweit 4376 (2014: 4515) verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutete eine leichte Abnahme gegenüber dem Vorjahr.

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

Die Erfolgsquote bei den theoretischen Führerprüfungen für Personenwagen und Motorräder ist 2015 im Vergleich zum Vorjahr von 69 auf 73 Prozent gestiegen; dies bei einem leicht geringeren Volumen von 136 174 durchgeführten Basistheorie-Prüfungen (Vorjahr 139 741; -2,6%). Zur praktischen Prüfung der Kategorie B meldeten sich 137 941 Personen an (Vorjahr 138 664; -0,5%). Für die praktischen Prüfungen waren im Durchschnitt 1,5 Anläufe erforderlich. Entsprechend ist beim Antritt der praktischen Führerprüfung rund ein Drittel der Kandidatinnen und Kandidaten noch nicht prüfungseif.

Die Konferenz der Schweizer Staatsanwälte hat ihre Empfehlungen für die Bestrafung von angetrunkenen Autofahrern revidiert, allerdings nur bei den schwereren Vergehen. Seit einigen Monaten gelte bei einem Wert von 0,8 Promille oder mehr Alkohol im Blut eine Strafe von 20 Tagessätzen, wie die «NZZ am Sonntag» Mitte Mai 2015 berichtete. Das ist doppelt so viel wie bisher. Bei 1,2 Promille ergibt sich ebenfalls eine Verdoppelung auf 40 Tagessätze. Ab 2 Promille werden neu 100 statt 60 Tagessätze ausgesprochen. Ein Tagessatz entspricht, je nach finanziellen Verhältnissen der Schuldigen, zwischen 30 und 3000 Franken. Begründet werden die Anpassungen mit härteren Strafen in anderen Bereichen, etwa bei zu schnellem Fahren.

Der Bundesrat führt für Ärzte sowie für Psychologen, die Abklärungen zur Fahreignung treffen, ein Stufenmodell ein: Je komplexer die Untersuchung, desto höher die fachlichen Anforderungen.

Es werden bei den Gutachtern vier Kompetenzstufen unterschieden:

- In die niedrigste Stufe («Ausbildungsstufe 1») fallen Ärzte, die Senioren auf Fahrtüchtigkeit untersuchen. Solche Ärzte müssen über «die in der Verkehrszulassung festgelegten Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen». Wie genau die Ärzte zu diesen «Kenntnissen und Fähigkeiten» kommen, bleibt ihnen überlassen.
- Bei Ärzten, die Berufsschauffeure untersuchen, sind eine eintägige Fortbildung sowie ein halbtägiger Wiederholungskurs alle fünf Jahre Pflicht («Ausbildungsstufe 2»).
- Und nochmals strengere Vorschriften gelten bei Ärzten, die Zweifelsfälle der Stufen 1 und 2 untersuchen oder Spezialfälle – etwa die Fahreignung körperbehinderter Personen – abklären; sie dürfen dies erst tun, wenn sie eine zweitägige Fortbildung besucht haben und alle fünf Jahre einen halbtägigen Kurs belegen («Ausbildungsstufe 3»).
- Die höchste Stufe («Ausbildungsstufe 4») ist Ärzten vorbehalten, die aufgrund ihrer Ausbildung den Fachtitel Verkehrsmediziner SGRM tragen dürfen. Sie machen unter anderem die schwierigen Abklärungen bezüglich Fahreignung und -fähigkeit bei Suchtproblematikern und komplexen Erkrankungen.

Verkehrspsychologische Gutachten wiederum dürfen künftig nur noch Fachpsychologen für Verkehrspsychologie FSP mit Schwerpunkt Diagnostik durchführen. Damit sollen die Abklärungen verbessert werden.

Zudem werden die aus den 1970er Jahren stammenden medizinischen Mindestanforderungen an Fahrzeuglenker dem heutigen Stand der Wissenschaft und Technik angepasst. Die Sehschärfewerte und Gesichtsfeldgrenzen orientieren sich künftig an den europaweit üblichen Anforderungen, was eine leichte Lockerung der bisherigen Mindestanforderungen zur Folge hat. Künftig ist zum Fahren zugelassen, wer eine Sehschärfe von 0,5 im besseren und 0,2 im schlechteren Auge aufweist. Neu lässt der Bundesrat auch Personen zu, die taub sind und nur auf einem Auge sehen. Zudem hat der Bundesrat das Verbot, fehlendes Hörvermögen mit Hörgeräten zu beheben, aufgehoben. Heute sind Geräte erhältlich, die die Geräusche sehr differenziert verstärken können (und nicht wie früher nur den Motorenlärm). Schliesslich kann die Zulassungsbehörde die Fahrberechtigung auf speziell ausgerüstete Fahrzeuge (z.B. mit Bremsassistent, Automatikgetriebe) oder auf Fahrten innerhalb eines bestimmten Rayons oder für eine bestimmte Strecke (Weiler – Dorf) beschränken.

Die Änderungen treten am 1. Juli 2016 in Kraft.

Die vom Parlament im Rahmen von «Via sicura» beschlossene beweissichere Atemalkoholprobe im Strassenverkehr wird am 1. Oktober 2016 eingeführt. Eine Blutprobe wird nur noch bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, auf Verlangen der betroffenen Person oder in Ausnahmefällen durchgeführt. Anfang Oktober 2015 hat ein erstes Messgerät die Zulassung für die Schweiz erhalten.

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge in der Schweiz veröffentlicht. Diese zeigt beispielsweise, dass immer mehr Fahrzeuge im Laufe der Jahre kontrolliert wurden. Wurden im Jahre 2010 noch rund 750 Millionen Fahrzeuge in der Schweiz auf ihre Geschwindigkeit kontrolliert, waren es 2014 bereits 942 Millionen. Den Hauptteil des Zuwachses machen unbemannte, stationäre Messsysteme (bspw. Blitzerkästen) aus. Die Anzahl der auf Geschwindigkeit kontrollierten Fahrzeuge nimmt an allen Standorten (innerorts, ausserorts und auf den Autobahnen) kontinuierlich zu. Die meisten Kontrollen finden innerorts statt.

Bundesrätin Doris Leuthard und der italienische Infrastruktur- und Verkehrsminister Graziano Detrio haben am 4. Dezember 2015 in Lugano ein Abkommen unterzeichnet, das die Anerkennung und den Umtausch von Führerausweisen bei einem Wohnsitzwechsel erleichtert. Die Schweiz und Italien haben zudem vereinbart, die Fähigkeitsausweise für Berufsschauffeure gegenseitig zu anerkennen.

Verkehrspolitik

Europäische Union (EU)

Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU

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

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

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

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

Strassenbau

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Im Jahr 2014 hat die Anzahl der erfassten Stautunden um 4,6 Prozent zugenommen. Insgesamt wurden 21 509 Stautunden erfasst. Dieser Wert bedeutete nochmals eine substantielle Zunahme der registrierten Stautunden auf einem seit 2009 markant angestiegenen Niveau. Er lag aber deutlich unter den Zunahmen in den Jahren 2010 (+34 %) und 2011 (+20 %). Im Jahr 2013 hatten die Stautunden bei 20 596 gelegen, 3,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Laut ASTRA stützt die Abflachung im Wachstum der Stautunden die Vermutung, dass das starke Wachstum der Jahre 2010 und 2011 teilweise auf die verbesserte Erfassung der Stauereignisse zurückzuführen ist.

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

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

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

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

Gemäss eines von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, in Auftrag gegebenen Gutachtens steigt im Stau der Treibstoffverbrauch im Durchschnitt um 25 bis 30 Prozent an. Wie hoch der staubedingte Mehrverbrauch ist, hängt von der Staulänge und der mittleren Geschwindigkeit der Kolonne ab. Im schlimmsten Fall eines 45-prozentigen Mehrverbrauchs kann ein einziger Stau – auf sechs Kilometer Länge und zwei Spuren – die Treibstoffkosten um rund 2400 Franken und den CO₂-Ausstoss um mehr als drei Tonnen erhöhen.

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

Bereits aus Anlass der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) hat der Bundesrat mit Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen die folgenden Massnahmen vorgeschlagen:

- Pannestreifenumnutzung (PUN) auf rund 125 Kilometer – 2010 wurde der Abschnitt der A1 am Genfersee zwischen Morges und Ecublens als Pilotversuch für PUN in Betrieb genommen. Die Erfahrungen waren positiv: Der Verkehrsfluss hat sich deutlich verbessert und es kam zu weniger Staus bei freigegebenem Pannestreifen. Die Unfallrate konnte um mehr als 25 Prozent gesenkt werden. Zudem war der Schadstoffausstoss in unmittelbarer Strassennähe um rund 20 Prozent reduziert. Aufgrund dieser positiven Erfahrungen aus dem Pilotprojekte Morges – Ecublens hat der Bundesrat am 25. September 2015 «Grünes Licht» für die Öffnung des Pannestreifens bei Verkehrsüberlastungen gegeben. Weitere 16 Abschnitte sollen deshalb ab 2017 genützt werden können. Eine Umnutzung sei auf insgesamt rund 150 Kilometern möglich, schreibt der Bundesrat in einem Bericht.
- Punktuelle Lastwagenüberholverbote – Eine positive Bilanz zieht der Bundesrat auch über die Überholverbote für Lastwagen, die nunmehr auf 730 Kilometern angeordnet worden sind. Dies entspricht rund einem Viertel des vierspurigen Nationalstrassennetzes – der Grossteil davon entfällt auf Tunnel oder Abschnitte mit Tunnel. Diese Überholverbote gelten je nach Situation permanent oder temporär.
- Temporäre schrittweise Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (von 120 auf 100 oder 80 km/h) – Auf 170 Kilometern sind Anlagen zur schrittweisen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Betrieb. Geplant ist, weitere rund 800 Kilometer hoch belastete Nationalstrassenabschnitte mit erheblichem Staurisiko so auszurüsten. Das bedeutet, dass auf über 40 Prozent des gesamten vier- und sechspurigen Nationalstrassennetzes keine fixen Tempolimiten mehr gelten werden. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen reduzieren die elektronisch umschaltbaren Geschwindigkeitstafeln die Tempolimiten von den auf Autobahnen üblichen 120 Stundenkilometer (km/h) auf 100 oder 80 km/h. Von dieser Massnahme verspricht sich der Bund eine bessere Nutzung der Strassenkapazitäten.
- Umfassende Information der Verkehrsteilnehmenden über Staus und Umfahrungsempfehlungen sowie Bewirtschaftung von Autobahnanschlüssen.
- Zusätzliche Fahrspuren zur Engpassbeseitigung.

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind grosse Anstrengungen und bedeutsame zusätzliche finanzielle Mittel nötig. Durch das hohe Staurisiko auf den wichtigsten Strecken werden Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der Mobilität auf der Strasse massiv beeinträchtigt. Ohne rasches Gegensteuern droht der Verkehrskollaps. Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom

17. September 2010 beziffert sich der gesamte Finanzbedarf für den von den Kantonen angebehrten Ausbau des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 67 Milliarden Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung). Weder ist die Politik derzeit bereit, diese Jahressummen für den Ausbau der Nationalstrassen bereit zu stellen, noch bestehen die entsprechenden Projekte «auf dem Papier», die einer Umsetzung zugeführt werden könnten.

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

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

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

Deshalb stellte der Bundesrat die Überführung aller Erweiterungsprojekte in ein Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse in Aussicht, das er im Rahmen der Schaffung eines neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF; vgl. hiernach) vorschlägt.

In der Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) vom 18. Februar 2015 führt der Bundesrat die Liste der Erweiterungsprojekte am Nationalstrassennetz auf. Das STEP Nationalstrasse dient dem Bundesrat als Planungsinstrument für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz, das alle vier Jahre dem Parlament unterbreitet werden soll. Die erste Tranche bis 2030 umfasst Projekte für rund 6,47 Milliarden Franken. Zusätzlich möchte die Landesregierung die Netzergänzungen im Raum Glatttal und Lausanne–Morges für eine Realisierung nach 2040 ins STEP Nationalstrasse aufnehmen.

Hingegen bringt der Bundesrat mit der vorgeschlagenen zeitlichen Erstreckung von geplanten Kapazitätsausbauten sowie mit dem Verzicht auf die Weiterbearbeitung des Moduls 4 zur Engpassbeseitigung zum Ausdruck, dass er die Dringlichkeit zur Beseitigung der staugefährdeten Engpässe auf dem Nationalstrassennetz anders einstuft als die betroffenen Verkehrsteilnehmer in täglicher Erfahrung. (vgl. dazu das Kapitel Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF; hiernach).

Kantonale Strassenprojekte

Die Baselbieter Stimmberechtigten haben am 8. März 2015 die Initiative für eine Umfahrungsstrasse Allschwil mit 62 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Damit ist der Kanton Baselland verpflichtet, in Allschwil «mit besonderer Dringlichkeit» eine Umfahrung zu realisieren.

Im Kanton Zug ist am 14. Juni 2015 das Projekt eines Stadttunnels klar gescheitert, der den Kantonshauptort zusammen mit einer ganzen Reihe von flankierenden Massnahmen vom Durchgangsverkehr entlasten sollte. Im Zentrum des Projekts stand ein 2,7 Kilometer langer Tunnel mit vier Zufahrtsstrassen und einem unterirdischen Kreisel als Drehscheibe. Die Zuger Innenstadt sollte dadurch vom Verkehr entlastet werden. Die Zuger Stimmberechtigten lehnten das 890 Millionen Franken teure Strassenvorhaben mit 62,8 Prozent Nein-Stimmen klar ab. Alle elf Gemeinden erteilten dem als «Jahrhundertprojekt» bezeichneten Tunnel eine klare Absage.

Das Kantonsparlament des Tessins hiess am 21. Dezember 2015 eine Vorlage gut, von allen Einkaufszentren und Unternehmen, die mindestens 50 eigene Parkplätze aufweisen, einen täglichen Obolus von 1 bis 3 Franken 50 Rappen für jeden einzelnen «Posteggio» zu verlangen. Diese Nutzungsgebühr wird auf den 1. Januar 2016 eingeführt und soll die chronisch verstopften Tessiner Strassen entlasten, indem sie die Pendler fürs Car-Pooling und den öffentlichen Verkehr sensibilisieren. Zudem beschert sie dem finanziell gebeutelten Kanton jährliche Mehreinnahmen von 18 Millionen.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Kostendeckung des Schienenverkehrs: Das Bundesamt für Statistik (BFS) weist für den Schienenverkehr 2012 Gesamtkosten von 10,9 Milliarden Franken aus (2010: 10,3 Milliarden). Davon entfielen 8,9 Milliarden Franken auf den Personen- und 2,1 Milliarden auf den Güterverkehr.

Für die Bereitstellung der Schienenverkehrsinfrastrukturen fielen Kosten in Höhe von 5,2 Milliarden Franken an, für die Verkehrsmittel 4,9 Milliarden. Die Umwelt- und Gesundheitskosten machen 0,8 Milliarden Franken aus, die Unfallkosten lediglich 84 Millionen.

Nach Berücksichtigung aller Ausgleichszahlungen und Transferleistungen übernahmen die Verkehrsnutzenden (Passagiere und Auftraggeber von Gütertransporten) 5,3 Milliarden Franken der Kosten des Schienenverkehrs (49%). Eine wichtige Rolle bei der Finanzierung spielte aber auch die öffentliche Hand: Bund, Kantone und Gemeinden übernahmen 4,7 Milliarden Franken der Gesamtkosten (43%). Sie taten dies beispielsweise, indem sie Infrastrukturprojekte finanzierten oder Leistungsabgeltungen an Transportunternehmen zahlten. Die Allgemeinheit trug 0,8 Milliarden Franken der Kosten des Schienenverkehrs (vor allem Umweltschäden), und die Transportunternehmen finanzierten weitere 147 Millionen Franken ihrer Verkehrskosten durch Gewinne aus Nebengeschäften.

Eine Milliarde mehr Subventionen für den Schienenunterhalt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben sich auf den finanziellen Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Infrastruktur 2017 bis 2020 verständigt. Demnach erhalten die Bundesbahnen in dieser Periode 7,632 Milliarden Franken für die Schieneninfrastrukturen, 15 Prozent mehr als in der Periode 2013 bis 2016. Der höhere finanzielle Aufwand gründet in den steigenden Unterhaltskosten. Entsprechend der Konstruktion des neuen Bahninfrastrukturfonds wird damit der finanzielle Handlungsspielraum für den Bahnausbau kleiner. Die weiteren Neubauten werden die Kosten für den Infrastrukturunterhalt bis 2025 auf 3 Milliarden Franken ansteigen lassen.

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

SBB wollen die Kosten senken. Die SBB beförderten im vergangenen Jahr zwar so viele Passagiere wie noch nie, doch ist ihr Gewinn dennoch eingebrochen. Unter dem Strich lag der Konzerngewinn 2015 noch bei rund 246 Millionen Franken, ein Drittel weniger als im Vorjahr. Der teurere Schienenunterhalt und der unrentable Güterverkehr haben die Bilanz des Bahnunternehmens getrübt.

Weil die Gesamtkosten in den nächsten Jahren weiter stark ansteigen werden, wollen die SBB bis 2030 jährlich 1,75 Milliarden Franken einsparen. Die Eckwerte des Programms «RailFit 20/30» sind bereits definiert. Bis 2020 wollen die SBB mindestens 550 Millionen Franken pro Jahr einsparen. Für 2030 und darüber hinaus nimmt das Unternehmen eine notwendige Kostenreduktion von 1,75 Milliarden Franken pro Jahr an. Vor allem in der Verwaltung, beim Vertrieb und Material ist eine Kostenreduktion vorgesehen. Bis 2020 sollen zudem mindestens rund 900 Stellen abgebaut werden.

Sanierung gefährlicher Bahnübergänge: Die SBB haben alle gefährlichen Bahnübergänge saniert. Auf ihrem Netz gebe es seit Ende 2014 keine ungesicherten Bahnübergänge mehr, teilten die SBB mit. Allerdings sind noch zahlreiche Übergänge anderer Bahnunternehmen nicht gesichert. Seit 2004 wurden nach Angaben der SBB rund 550 Bahnübergänge saniert. Je nach Situation wurden die Bahnübergänge aufgehoben und zum Teil mit einer Unterführung ersetzt. Andere Bahnübergänge wurden mit Signalen (Anderskreuz), technischen Sicherungsanlagen wie Licht- oder akustischen Signalen oder automatischen Schranken ausgerüstet. In wenigen Fällen bestehen zurzeit Geschwindigkeitseinschränkungen für die Züge. Das SBB-Netz zählt derzeit 1160 Bahnübergänge.

Der Auftrag zur Sanierung gefährlicher Bahnübergänge besteht bereits seit den 1990er-Jahren, und bis Ende 2014 dürfte es in der Schweiz eigentlich keine ungesicherten Bahnübergänge mehr geben. Während Jahren haben es die Bahnunternehmen allerdings versäumt, die entsprechenden Sanierungen konsequent anzugehen und voranzutreiben.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)

Das NEAT-Projekt ist weitgehend auf Kurs. Die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel verlaufen plangemäss; die Inbetriebnahme des Tunnels wird unverändert auf Dezember 2016 prognostiziert. Seit dem Herbst 2015 ist der Testbetrieb im längsten Eisenbahntunnel der Welt in Gange.

Beim **Ceneri-Basistunnel** prognostizieren die Projektverantwortlichen die Aufnahme des fahrplanmässigen, kommerziellen Betriebs auf Ende 2019. Der Hauptdurchschlag ist am 21. Januar 2016 erfolgt.

Kosten: Die realen Baukosten für die Neat betragen gemäss neuesten Erkenntnissen per Ende 2014 18,2 Milliarden Franken (Preisstand 1998 exklusive Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Damit muss voraussichtlich der vom Parlament bewilligte reale Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken, der seit 16. September 2008 in Kraft ist, nicht vollständig ausgeschöpft werden. Die Kostensteigerung seit 1998 für alle Neat-Werke zusammen beträgt gut 6 Milliarden Franken oder 49 Prozent. Diese ist zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen.

Berücksichtigt man die Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen, werden sich die NEAT-Gesamtkosten auf rund 23 bis 23,5 Milliarden Franken belaufen. 1998 wurden die NEAT-Kosten noch auf 12,8 Milliarden Franken prognostiziert. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) beziffern sich die Kostensteigerungen somit nach aktuellem Kenntnisstand auf 83 Prozent.

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

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

bestehenden Bözbergtunnel. Ausserdem wird die Schweiz für Massnahmen auf der Luino-Strecke in Italien der italienischen Infrastrukturbetreiberin Rete Ferroviaria Italiana 120 Millionen Euro überweisen.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)

Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) investiert der Bund bis Ende 2020 1090 Millionen Franken (Preisstand 2003) in das Eisenbahnnetz. Damit sollen die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt werden. Im Berichtsjahr konnte der Ausbau auf den beiden Korridoren Zürich-Winterthur und St. Margrethen-Sargans abgeschlossen werden.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Die von Volk und Ständen am 9. Februar 2014 gutgeheissene Vorlage betreffend «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) ist mit neuen Planungsprozessen und Finanzierungszuständigkeiten verbunden. Dazu mussten verschiedene Verordnungen angepasst werden, unter anderem der Verteilschlüssel für den Finanzierungsbeitrag der Kantone. Der Bundesrat hat die revidierten Verordnungen am 14. Oktober 2015 verabschiedet. Sie sind zusammen mit der Verfassungsbestimmung und den angepassten Bundesgesetzen per Anfang 2016 in Kraft getreten.

Berechnungsgrundlage für den neuen Verteilschlüssel für den Finanzierungsbeitrag der Kantone an den Bahninfrastrukturfonds BIF bilden die von Bund und Kanton gemeinsam bestellten Personen- und Zugkilometer im regionalen Personenverkehr.

Von 2017 bis 2020 sollen gut 13,2 Milliarden Franken in die Eisenbahninfrastruktur fliessen, 2,3 Milliarden mehr als in der laufenden Periode. Über diesem Zahlungsrahmen hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Oktober 2015 die Anhörung eröffnet. Das zusätzliche Geld wird benötigt, um die stärker belastete Infrastruktur zu erhalten. Die SBB werden gut 7,6 Milliarden Franken erhalten. Der Rest geht an die Privatbahn-Infrastruktur. 500 Millionen werden für allfällige Naturkatastrophen zurückgestellt.

Grundversorgung in der Verfassung

Die Eidgenössische Volksinitiative «Pro Service public» fordert, dass der Bund beziehungsweise die von ihm beauftragten Unternehmen in der Grundversorgung mit öffentlichen Diensten – Post, Swisscom, Schweizerische Bundesbahnen (SBB) – nicht nach Gewinn streben und unter anderem auch auf Quersubventionierungen verzichten.

49

Nach dem Ständerat empfiehlt auch der Nationalrat dem Stimmvolk, die Volksinitiative «Pro Service public» abzulehnen. Die Initiative stärke den Service public nicht, sondern schade ihm, gaben Nationalräte von links bis rechts während der Parlamentsdebatte in der Herbstsession 2015 zu bedenken. Kein einziger Parlamentarier unterstützte das Volksbegehren.

Bereits in der Frühjahrssession 2015 hatte es der Nationalrat abgelehnt, auf eine Vorlage zur verfassungsmässigen Verankerung der flächendeckenden Grundversorgung einzutreten. Der Ständerat hatte einem entsprechenden Artikel zuvor zugestimmt, der auf eine parlamentarische Initiative aus dem Jahr 2003 sowie eine Motion aus dem Jahr 2005 zurückging. Die Gegner aus den Reihen der SVP, FDP, BDP und GLP versicherten, die Grundversorgung sei auch ihnen wichtig. Die geplante Verfassungsbestimmung sei aber überflüssig. Nach dem wiederholten Nichteintretensbeschluss des Nationalrats in der Herbstsession musste das Geschäft von der Traktandenliste gestrichen werden.

Agglomerationsverkehr

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

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

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

Obwohl die in den Agglomerationsprogrammen bereits umgesetzten beziehungsweise vorgeschlagenen Projekte zu 30 bis 50 Prozent durch Strassengelder finanziert werden, kommt bisher bloss ein Bruchteil der entsprechenden finanziellen Mittel auch tatsächlich dem motorisierten Individualverkehr zugute. Darin liegt der Grund, weshalb **strasseschweiz** in der Bundesvorlage über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eine Neuformulierung der Bedingungen für Beiträge aus dem NAF zugunsten von Agglomerationsprojekten vorschlägt (Art. 17d Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe): Wichtigste Voraussetzung für die Ausrichtung von Bundesgeldern soll die «bessere Bewältigung der strassengebundenen Verkehrsströme» durch die Projekte des Agglomerationsverkehrs sein. Das heisst konkret, dass Kriterien wie Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung, Begegnungszonen usw. entfallen. (Vgl. auch das Kapitel Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF; hiernach).

Seit dem 5. Januar 2015 gilt in der Stadt Basel ein neues Verkehrsregime. Nach jahrelangem politischen Hin und Her dürfen Autos von Privatpersonen nicht mehr in die Gross- und Kleinbasler Altstadt hineinfahren. Damit wird die autofreie Kernzone realisiert, die das Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel-Stadt bereits 1999 gefordert hatte. Vom neuen Verkehrskonzept werden rund 140 Strassen erfasst. Entstanden sind neue Fussgänger- und Begegnungszonen, denen auch Dutzende von Parkplätzen auf der Allmend weichen mussten. Dennoch werden weiterhin Autos in der autofreien Kernzone verkehren. So beispielsweise rund um die Uhr Taxis, welche Kunden abholen oder zubringen. Zudem steht für Lieferanten von Geschäften und Restaurants ein Fenster zwischen 5 bis 11 Uhr offen.

Am 15. November 2015 lehnte die Basel-Städter Stimmbevölkerung die VCS-Strasseninitiative mit 73 Prozent und den Gegenvorschlag mit 54 Prozent Nein-Stimmen relativ klar ab. Die Strasseninitiative wollte, dass an sämtlichen Hauptstrassen im Kanton genügend breite Trottoirs und Velostreifen oder Velowege gebaut werden. Zudem hätte der öffentliche Verkehr an Ampeln konsequent bevorzugt werden müssen. Wo dies nicht möglich wäre, sollte Tempo 30 zum Zug kommen. Der Gegenvorschlag wollte Velostreifen und Trottoirs nur dort ausbauen, wo dies mit Signalisationen und Markierungen oder einfachen baulichen Mitteln möglich ist.

Die Stadt Luzern kann ihre Verkehrspolitik fortführen, welche auf die Förderung des öV sowie die Bevorzugung der Fussgänger und Velofahrer setzt. Die Stimmberechtigten haben am 15. November 2015 die Initiative «für einen flüssigen Verkehr» der SVP mit 68,1 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Die SVP wollte mit Unterstützung der FDP eine Benachteiligung des Autoverkehrs verhindern und damit eine Volksabstimmung von 2010 teilweise rückgängig machen. Trotz dem klaren Ergebnis an der Urne bleibt die Verkehrspolitik in der Stadt Luzern ein heiss umstrittenes Thema.

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

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiestrategie 2050

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

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

Der Nationalrat hat sich in der Wintersession 2014, der Ständerat in der Herbstsession 2015 mit dem ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 befasst. Die Vorlage wurde in einigen Punkten verbessert, die hohe Strompreisabgabe für neue erneuerbare Energien bleibt aber kostspielig. Während die kleine Kammer die Zielwerte für die zukünftige Stromerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern etwas reduziert hat, befürwortet sie einen starken Ausbau der Subventionen für erneuerbare Energien. Das vom Bundesrat und Nationalrat beschlossene Technologieverbot für die Kernkraft hat der Ständerat bestätigt. Er möchte aber auf Laufzeitbeschränkungen und die vom Nationalrat geforderten Langzeitbetriebskonzepte verzichten. Ebenso wurde von Effizienzzielen für Stromversorger und Mindestvorschriften für den Betrieb von Heizungen abgesehen. Die Bereinigung der Differenzen zwischen den beiden Kammern ist für die Frühjahrsession 2016 vorgesehen.

Eine Volksabstimmung über den indirekten Gegenvorschlag zur Atomausstiegsinitiative bzw. über das erste Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 findet nur dann statt, wenn gegen das neue Energiegesetz das fakultative Referendum ergriffen wird. Wird das Referendum nicht ergriffen oder kommt dieses nicht zustande, so werden Volk und Stände bloss über die Atomausstiegsinitiative zu beschliessen haben (vorbehaltlich des Rückzugs dieser Initiative).

Mit dem zweiten Massnahmenpaket der neuen Klima- und Energiepolitik soll ab 2021 der Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem (KELS = Klima- und

Energielenkungssystem) stattfinden. Grundlage für diese zweite Etappe der Energiestrategie 2050 bildet ein Verfassungsartikel über Klima- und Stromabgaben sowie Übergangsbestimmungen, mit denen der schrittweise Abbau der bestehenden Fördermassnahmen und der Übergang zum Lenkungssystem näher geregelt werden. Lenkungsabgaben sollen einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die Treibhausgasemissionen vermindert werden und die Energie sparsam und effizient genutzt wird.

strasseschweiz hat im Vernehmlassungsverfahren (das bis Juni 2015 stattgefunden hat) den vorliegenden Entwurf zum zweiten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 abgelehnt. Die vorgesehene Verhaltenslenkung des einzelnen Verbrauchers sowie die mittelfristig geplante Verteuerung der Treibstoffe sind als ungeeignet und schädlich für den Standort Schweiz bezeichnet worden. Stattdessen forderte **strasseschweiz**, dass das technische Potenzial zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen im Einklang mit den Zielen und marktwirtschaftlichen Massnahmen der EU kontinuierlich weiter verbessert wird.

Trotz Kritik von Parteien sowie Umwelt- und Wirtschaftsverbänden hält der Bundesrat an Lenkungsabgaben auf Brenn- und Treibstoffen sowie Strom fest. Er hat am 28. Oktober 2015 die Botschaft zur zweiten Etappe der Energiestrategie 2050 verabschiedet. Die Höhe der Abgabe wird im Ausführungsgesetz zu bestimmen sein. Die Erträge aus den Klima- und Stromabgaben werden an die Bevölkerung und die Wirtschaft rückverteilt. Beim Benzin gehen die Modelle von einer Belastung bis zu 26 Rappen pro Liter aus. Der Bundesrat beabsichtigt jedoch, die Treibstoffe in einer ersten Phase (bis spätestens 2030) nicht der Lenkungsabgabe zu unterstellen. Dies vor dem Hintergrund, dass in der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereits eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um sechs Rappen pro Liter vorgesehen ist.

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

Energieverbrauch

Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist 2014 gegenüber dem Vorjahr um 7,7 Prozent auf 825'770 Terajoule (TJ) gesunken. Das ist der tiefste Endenergieverbrauch der letzten 17 Jahre. Die warme Witterung hat sich somit deutlich auf den schweizerischen Energieverbrauch ausgewirkt. Die Anzahl Heizgradtage, ein wichtiger Indikator für den Energieverbrauch zu Heizzwecken, nahm gegenüber dem Vorjahr um 19,9 Prozent ab. Hingegen stiegen im 2014 Faktoren, die den langfristigen Wachstumstrend des Energieverbrauchs bestimmen: Ständige Wohnbevölkerung (+1,2 %), Bruttoinlandprodukt (+2 %), Wohnungsbestand (Zunahme), Motorfahrzeugbestand (+1,6 %). Der Treibstoffverbrauch insgesamt sank leicht gegenüber dem Vorjahr (−0,4 %).

Aufgrund der kontinuierlich verbesserten Treibstoffeffizienz neuer Motoren und der Tendenz hin zum Kauf weniger leistungsstarker Personenwagen ist der Treibstoffabsatz (ohne Flugpetrol) seit dem Jahr 2009 rückläufig, und

zwar jährlich um durchschnittlich 0,9 Prozent. Insbesondere beim Autobenzin war der Absatzrückgang im Jahr 2015 mit 6,7 Prozent überdurchschnittlich hoch. Gemäss Erdöl-Vereinigung (EV) ist dies eine Folge der Aufhebung des Euromindestkurses am 15. Januar 2015, welche beim Absatz von Benzin und teilweise auch von Diesel in den Schweizer Grenzregionen massive Absatzeinbußen bewirkte. Der Absatz von Dieselöl, das zu einem grossen Teil im Bau- und Transportgewerbe eingesetzt wird, war 2015 ebenfalls leicht rückläufig (-0,6%). (Vgl. dazu Kapitel Schweizerischer Mineralölabsatz; hiernach und Tabelle 12 A; Anhang)

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der im Jahr 2014 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW) hat 6,11 Liter Benzinäquivalent (LBÄ) pro 100 Kilometer (km) betragen. Gegenüber 2013 (6,24 LBÄ/100 km) entspricht dies einer Abnahme um 2,1 Prozent. Insbesondere die technische Effizienz der Neuwagen hat sich weiter verbessert: Der Verbrauch pro 1000 kg Fahrzeuggewicht ist um 3,1 Prozent gesunken und betrug 2014 noch 4,05 LBÄ/100 km.

Das Leergewicht der Neuwagen liegt mit 1507 Kilogramm im Bereich der vergangenen Jahre (2012: 1510 kg, 2013: 1492 kg). Der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen hat geringfügig zugenommen und liegt neu bei 1810 Kubikzentimeter (+7 cm³ gegenüber Vorjahr). Der starke Rückgang 2007 bis 2011 setzt sich zurzeit nicht fort. Der Anteil an ganz oder teils elektrisch betriebenen Autos lag 2014 bei rund 0,9 Prozent aller Neuzulassungen (2013: 0,6%). Leicht gesunken ist der Anteil Diesel-Fahrzeuge. Er liegt bei 37,2 Prozent (2013: 37,4 %)

Energiesparmassnahmen

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

Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge: Die Energieetikette für Personenwagen wird jährlich auf den 1. August aktualisiert. Das UVEK hat die Energieeffizienzkategorien der Energieetikette für neue Personenwagen turnusgemäss verschärft und per 1. August mit einer Übergangsfrist bis 31. Dezember dem neuesten Stand der Technik angepasst, da sonst der Anteil an Fahrzeugen in der besten Effizienzkategorie A ständig zunehmen würde. Durch verbesserte Motoren sind der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Neuwagen stetig gesunken. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss für die Neuwagen-Modelle in der Schweiz liegt 2015 bei 139 g CO₂/km.

Der Bundesrat hat im Mai 2015 den Bericht zur Motion «Elektromobilität. Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung» der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats verabschiedet. Die Quintessenz seiner Analyse lautet, dass die im Vorstoss geforderte «beschleunigte Marktdurchdringung des elektrisch motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz» den Zielsetzungen der bereits lancierten Energiestrategie 2050 entspreche. Die in

der Motion angeregte Erstellung eines spezifischen Masterplans Elektromobilität erachtet die Landesregierung nicht für notwendig.

Die Tessiner müssen ihr Elektrofahrzeug auch weiterhin ganz aus eigener Tasche zahlen. Ein bereits vom Tessiner Grossen Rat gesprochener 16-Millionen-Franken-Förderkredit für Öko-Mobilität ist am 14. Juni 2015 vom Stimmvolk abgelehnt worden. 33 Prozent der Stimmenden sagten Ja, 66 Prozent sprachen sich dagegen aus. Die Tessiner Jungliberalen, unterstützt von der Jungen SVP hatten sich mit einem Referendum gegen den Zuschuss für verbrauchsarme Fahrzeuge gewandt, weil er über eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer finanziert worden wäre.

Obwohl etwas mehr als die Hälfte der Stimmenden der Stadt Zürich Ja sagte zur Velo-Initiative der Grünen, ist sie am 14. Juni 2015 an der Urne gescheitert. In der Stichfrage lag nämlich der gemässigte Gegenvorschlag des Stadtrats obenauf. Er sieht einen Rahmenkredit von 120 Millionen Franken für Velowege und Velostationen vor. Die Velo-Initiative der jungen Grünen hätte einen 200-Millionen-Franken-Kredit vorgesehen.

Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer»: Die Grünliberalen (GLP) haben mit ihrer Volksinitiative für eine Energiesteuer eine brutale Schlappe erlitten. Das Schweizer Stimmvolk hat am 8. März 2015 der Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer» mit einem Nein-Anteil von 92 Prozent ein Begräbnis ersten Ranges bereitet. Auf bürgerlicher Seite wurde das Ergebnis dieses Urnenganges als klares Misstrauensvotum gegen die Energiestrategie 2050 interpretiert.

Umwelt

Schadstoff-Immissionen

Erfolge bei der Bekämpfung von Schadstoffen in der Luft und im Wasser, grosse Herausforderung in der Klimapolitik, bei der Erhaltung der Biodiversität und bei der Beanspruchung natürlicher Ressourcen: So lautet die durchgezogene Bilanz des Berichts «Umwelt Schweiz 2015», den der Bundesrat Anfang 2015 verabschiedet hat. Der Zustand der Umwelt habe sich dank den Massnahmen der letzten Jahrzehnte und der Investitionen im Umweltbereich in mehrfacher Hinsicht verbessert. So hat die Schadstoffbelastung in verschiedenen Bereichen abgenommen, und die Luft ist in der Schweiz deutlich sauberer geworden. Allerdings liege die Belastung mit Feinstaub, Ozon und Stickoxiden weiterhin über den gesetzlichen Immissionsgrenzwerten.

Einen weitgehend ähnlichen Befund wie der Schweizer Umweltbericht 2015 liefert der Bericht «Die Umwelt in Europa 2015», der am 3. März 2015 in Brüssel veröffentlicht worden ist. Die Schweiz zeichnet sich durch eine hohe Ressourcenproduktivität aus, das heisst einen geringen Verbrauch landeseigener Ressourcen im Verhältnis zu einem hohen Bruttoinlandprodukt. Ihr Treibhausgasausstoss pro Kopf ist europaweit einer der niedrigsten. Sie gehört zu den Ländern, in denen die Mobilität von 2005 bis 2012 am stärksten gestiegen ist. Auch die Autofahrten haben im Unterschied zu den Nachbarländern zugenommen. Die Schweiz ist aber auch das europäische Land mit dem weit-

aus höchsten Anteil an Zugfahrten (17 % in der Schweiz, 5 % im europäischen Durchschnitt).

Die jüngsten Zahlen des nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL) enthalten gleich bei zwei Problemschadstoffen erstmalige Erfolgsmeldungen. Die Belastung mit Stickstoffdioxid in städtischem Gebiet lag 2014 mit 29,5 Milligramm pro Kubikmeter im Jahresmittel zum ersten Mal unter der Grenze von 30 Milligramm. Auch der Feinstaub nahm ab. Seit Beginn der Messungen lag er in stark befahrenem städtischem Gebiet immer über der Grenze von 20 Milligramm pro Kubikmeter. Mit 17,5 unterschritt er diesen Wert nun deutlich.

Obwohl in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte in der Reinhaltung der Luft erzielt werden konnten, mögen die professionellen Lufthygieniker des Bundes noch keine Entwarnung geben: das gesetzlich verankerte Ziel einer sauberen Luft werde noch lange nicht erreicht. Es sei dabei insbesondere an die gesundheitlichen Risiken durch zu hohe Belastung mit Feinstaub, Ozon, Stickstoffdioxid und kanzerogenen Luftschadstoffen, aber auch an die zu hohen Stickstoffeinträge in empfindliche Ökosysteme zu denken.

Die Luftbelastung des Jahres 2014 zeigte gemäss NABEL-Bericht insgesamt ein ähnliches Bild wie in den letzten Jahren. Die Belastung durch Feinstaub (PM10), Stickstoffdioxid und Schwefeldioxid hat an den meisten Standorten seit dem Jahr 2000 weiter abgenommen, während die Belastung durch Ozon im Streubereich der Jahre 2000 bis 2013 lag. Trotz der Verbesserungen der letzten zwanzig Jahre werden einige Immissionsgrenzwerte für Ozon, PM10 und Stickstoffdioxid weiterhin überschritten, dies infolge der immer noch zu hohen Emissionen von Luftschadstoffen in der Schweiz und den Nachbarländern.

Aufgrund erhöhter Feinpartikelbelastung (PM10) während zweier Tage ist am 17. März 2015 die maximale Geschwindigkeit auf den Autobahnen rund um Genf auf 80 km/h beschränkt worden. Damit wandte der Kanton Genf diese Massnahme zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung erstmals an. Sie wurde erst nach sechs Tagen wieder aufgehoben, nachdem die Immissionsmessungen einen Feinstaubgehalt der Luft unter 50 Mikrogramm pro Kubikmeter ergeben hatten. Die Genfer Regierung hatte im November 2014 entschieden, bereits ab 50 anstatt ab 75 Mikrogramm Feinstaub aktiv zu werden.

Klimaveränderung

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

Der Bundesrat will, dass die Schweiz ihre Anstrengungen zur Treibhausgasreduktion im Rahmen der zweiten Verpflichtungsperiode (2013–2020) unter

dem Kyoto-Protokoll weiterführt. Bis ins Jahr 2020 sollen die Emissionen gegenüber 1990 um 20 Prozent gesenkt werden. Dieses Ziel steht laut Bundesrat im Einklang mit dem revidierten CO₂-Gesetz. Die Landesregierung hat die entsprechende Botschaft zur Ratifizierung der Verpflichtung der Schweiz für den Zeitraum 2013 bis 2020 am 16. April 2014 an die eidgenössischen Räte verabschiedet. Nationalrat und Ständerat haben in der Frühjahrssession 2015 dieses weitere Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über die Klimaänderungen, die sogenannten «Änderungen von Doha», genehmigt.

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

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

Für die Schweiz gilt es, dieses Abkommen umzusetzen. Die auf internationaler Ebene angekündigten Ziele der Schweiz und die für die Erreichung notwendigen Massnahmen sollen laut Bundesrat in der nationalen Klimagesetzgebung post 2020 verankert werden. Gleichzeitig ist auch die Schweiz mit steigenden finanziellen Verpflichtungen konfrontiert, um die ärmeren Länder bei der Bewältigung der Folgen des Klimawandels und bei der Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen zu unterstützen.

Reduktion der CO₂-Emissionen

Nach Ansicht des Bundesrates wurde das Ziel der bisherigen CO₂-Gesetzgebung insgesamt erreicht. Das für Treibstoffe anvisierte Teilziel einer Reduktion um 8 Prozent wurde jedoch weit verfehlt, da die Emissionen aus diesem Bereich zwischen 1990 und 2014 um 11 Prozent gestiegen sind. Die klimapolitische Bilanz ist vor allem wegen den Aktivitäten der Stiftung Klimarappen im In- und Ausland positiv ausgefallen. Aktuell sind diese Möglichkeiten sehr eingeschränkt, da sie nur für Massnahmen im Inland zulässig sind. Der Druck auf den Treibstoffbereich dürfte zunehmen, da er 2014 mit 33 Prozent die grösste Gruppe der Treibhausgasemittenten bildete.

CO₂-Gesetz 2011: Das CO₂-Gesetz 2011 will die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 senken, und zwar ausschliesslich durch Inlandmassnahmen. Damit hat sich die Schweiz klimapolitisch selber unter erheblichen Erwartungsdruck gesetzt. Bis 2014 wurden gerade nur 9,3 Prozent erreicht. Es bleiben noch sechs Jahre, um die restli-

chen 10,7 Prozent zu senken. Die anderen grossen Bereiche der Treibhausgasemissionen, Gebäude (2014: 24,4 Prozent der CH-Emissionen) und Industrie (2014: 23,3 Prozent der CH-Emissionen), sind ebenfalls weit davon entfernt, ihre Emissionen derart drastisch senken zu können. Es ist daher davon auszugehen, dass die Schweiz diese Ziele deutlich verfehlen wird und die Ziellücke in die nächste Periode 2021 bis 2030 transferieren muss.

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

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

Im Jahr 2014 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der 305 000 Neuwagen bei rund 142 g CO₂/km, die der effizientesten und damit sanktionsrelevanten 80 Prozent bei 128 g CO₂/km. Das Zwischenziel für das Jahr 2014 von 130 g CO₂/km wurde damit im Schnitt erreicht. Einzelne Importeure überschritten jedoch die individuelle Zielvorgabe und mussten eine Sanktion entrichten. Das Total dieser Sanktionen belief sich auf 1,7 Millionen Franken. Ab dem Jahr 2015 wird die gesamte Flotte die Zielvorgaben erfüllen müssen, beziehungsweise wird bei Kleinimporteuren der gesamte Sanktionsbetrag fällig.

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

Anfang Juli 2013 hatte die von der Erdöl-Vereinigung (EV) gegründete Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) ihre Tätigkeit aufgenommen. KliK finanziert, unterstützt, plant und realisiert in der Schweiz Projekte, die den Ausstoss von Treibhausgasen reduzieren. Als Kompensationsgesellschaft nimmt KliK den Inverkehrbringenden von fossilen Treibstoffen die im revidierten CO₂-Gesetz verankerte Pflicht ab, einen Teil der bei der Treibstoffnutzung entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

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

Das Parlament der Europäischen Union (EU) hat im Februar 2014 eine Verschärfung der Klimaschutzvorgaben für Personewagen verabschiedet. Demzufolge beträgt die künftige Obergrenze für den Ausstoss von CO₂ durchschnittlich 95 Gramm pro Kilometer; sie wird in zwei Schritten eingeführt: Ab 2020 müssen 95 Prozent der Neuwagenflotte das Ziel erreichen,

ab 2021 dann volle hundert Prozent. In den drei Jahren von 2020 bis 2022 werden zudem besonders emissionsarme PW wie z.B. Elektrofahrzeuge bei der Berechnung des Flottendurchschnitts stärker gewichtet als die übrigen Autos («Supercredits»). Geplant ist ferner, zur Ermittlung des Verbrauchs, möglichst rasch auf den neuen, realistischeren UNO-Testzyklus WLTP überzugehen.

Im Rahmen der Energiestrategie 2050 soll auch in der Schweiz der Absenkungspfad für den Ausstoss von CO₂ bei Neuwagen weiter verschärft werden. Die Eidgenössischen Räte haben im Berichtsjahr die Revision des CO₂-Gesetzes vorangetrieben und die Zielwerte für CO₂-Emissionen bei neuen Personewagen neu auf durchschnittlich 95 Gramm CO₂ pro Kilometer und bei Lieferwagen und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,50 t (leichte Sattelschlepper) auf 147 Gramm CO₂ pro Kilometer festgesetzt. Die Absenkung wird schrittweise erfolgen. Die Schlussabstimmung zur CO₂-Vorlage ist in der Frühjahrssession 2016 vorgesehen.

Autoimporteure, welche die Zielwerte nicht erreichen, müssen mit Sanktionen rechnen. Erschwerend für den schweizerischen Neuwagenmarkt kommt hinzu, dass die Importeure die Zielwerte mit dem Fahrzeugabsatz anders als die Hersteller und Händler in der EU allein mit dem Binnenmarkt zu erfüllen haben.

Für **strasseschweiz** steht die weitere Nutzung des technischen Potenzials zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen (im Einklang mit den Zielen und marktwirtschaftlichen Massnahmen der EU) weiterhin im Vordergrund, während die Lenkungsabgaben abgelehnt werden. In diesem Sinne hat **strasseschweiz** bei der parlamentarischen Behandlung der Vorlage die Bereitschaft signalisiert, dass der Strassenverkehr einen Beitrag zur weiteren Reduktion des CO₂-Ausstosses leisten und den (allerdings verzögert eingeführten) Absenkungspfad der EU für unser Land akzeptieren will.

Bereits heute ist absehbar, dass die Anstrengungen zur schärferen CO₂-Emissionsreduktion in Zukunft unvermindert andauern werden. Der Bundesrat hat bereits im Vorfeld der Klimakonferenz in Lima Ende 2014 entschieden, dass bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um mindestens 50 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden soll. Die im Inland emittierten Treibhausgase will er um 30 Prozent reduzieren. Die übrigen 20 Prozent können über Projekte im Ausland herbeigeführt werden.

Bis 2050 sollen gemäss Bundesrat die CO₂-Emissionen sogar um bis zu 85 Prozent reduziert werden. Von ähnlichen Grössenordnungen geht die EU-Kommission aus. Laut dem Weissbuch zur Verkehrspolitik soll der Mobilitätssektor seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 60 Prozent reduzieren. Momentan arbeitet die Bundesverwaltung am Vernehmlassungsentwurf für die nächste Revision des CO₂-Gesetzes.

CO₂-Statistik

Jahr	Total		Brennstoffe		Treibstoffe	
	(in Mio. t CO ₂)	index.	(in Mio. t CO ₂)	index.	(in Mio. t CO ₂)	index.
1990	38,86	100,0	23,41	100,0	15,45	100,0
1995	37,82	97,3	22,71	97,0	15,11	97,8
2000	39,30	101,1	22,45	95,9	16,85	109,0
2005	38,97	100,3	22,07	94,3	16,90	109,3
2010	37,50	96,5	20,08	85,8	17,42	112,7
2013	36,14	93,0	18,88	80,6	17,26	111,7
2014	35,57	91,5	18,42	78,7	17,15	111,0

(Quelle: BAFU)

Obwohl die Verkehrsleistung nach wie vor zunimmt, haben sich die CO₂-Emissionen aus dem Verbrauch fossiler Treibstoffe gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) nach dem Jahr 2008 stabilisiert und sind mittlerweile rückläufig. Verglichen mit 1990 lagen die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen im Jahr 2014 um 11,0 Prozent höher bei 17,2 Millionen Tonnen.

Lärmbekämpfung

Der Bund hinkt den Bestimmungen für den Lärmschutz entlang den Nationalstrassen hinterher. Bis Ende März 2015 hätte er alle geplanten Lärmschutzmassnahmen umsetzen sollen. Geschafft hat er dies aber erst auf insgesamt 1650 Kilometern Autobahn oder 90 Prozent. Bis heute wurden 2,8 Milliarden Franken in den Lärmschutz auf den Nationalstrassen investiert. Die restlichen Abschnitte wird das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in den kommenden Jahren sanieren, einen grossen Teil bis 2018. Lärmschutz ist angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens eine Daueraufgabe geworden. Deshalb rechnet das ASTRA bis 2030 mit weiteren Investitionen von gesamthaft 1,3 Milliarden Franken.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

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

In der EU soll der Stickoxid-Ausstoss neuer Dieselaautos künftig auch im Test auf der Strasse geprüft werden. In Ergänzung zu den bisherigen, auf einem Prüfstand durchgeführten, Labortests führt die EU zur Ermittlung der Emissionen von Stickoxiden (NO_x) von Dieselaautos eine Prüfung im praktischen Fahrbetrieb auf der Strasse ein (Real Driving Emission, RDE). Diese Massnahme ist von Bedeutung, weil der NO_x-Ausstoss im normalen Fahrbetrieb laut EU-Kommission derzeit im Durchschnitt um 400 Prozent höher ist als im Labortest.

Gemäss Beschluss vom 28. Oktober 2015 wurde vereinbart, dass die bindende Wirkung für neue Modelle am 1. September 2017 und für alle neuen Fahrzeuge am 1. September 2019 beginnt. Während der Übergangsfrist, die bei neuen Modellen bis Ende 2019 und bei neuen Fahrzeugen bis Ende 2021 dauert, gilt ein «Konformitätsfaktor» von 2,1. Dieser bedeutet, dass das Ergebnis im RDE-Test den Grenzwert von 80 mg/km um bis zu 110 Prozent übersteigen darf. Nach der Übergangsfrist sinkt der Faktor auf 1,5, womit die Limite im RDE-Test um bis zu 50 Prozent überschritten werden darf.

Am 5. Oktober 2015 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) aus Gründen des Umweltschutzes eine Weisung erlassen, die verhindert, dass neue, noch nicht zugelassene Fahrzeuge oder Occasionsfahrzeuge aus dem Ausland in Verkehr gesetzt werden können. Diese Weisung richtete sich an die Strassenverkehrsämter der Kantone und wurde auch den verschiedenen Importeuren zugestellt. Betroffen waren rund 129000 Fahrzeuge der Modelle aus dem Volkswagenkonzern der Marken Audi, Seat, Skoda und Volkswagen der Baujahre 2009 bis 2014 (Ausführungen EURO5), die mit Dieselmotoren in den Ausführungen 1,2TDI, 1,6TDI und 2,0TDI ausgerüstet sind. Nicht betroffen von der Verfügung waren bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge. Bereits zwei Wochen später hat das ASTRA dieses Zulassungsverbot für gewisse Nutzfahrzeuge und weitere Modelle der Marken Audi, Seat, Skoda und Volkswagen mit neueren Dieselmotoren wieder aufgehoben, weil sie nicht von Abgasmanipulationen betroffen waren.

Volkswagen hatte Manipulationen von Abgastests bei Dieselfahrzeugen in den USA eingeräumt. Die US-Umweltbehörde EPA beschuldigte Volkswagen, mithilfe einer Software die Resultate von Abgasuntersuchungen bei Dieselfahrzeugen geschönt zu haben.

Die Förderung umweltschonender Treibstoffe durch den Bund muss haushaltsneutral erfolgen. Seit dem 1. Juli 2008 sind biogene Treibstoffe von der Mineralölsteuer befreit, sofern sie ökologische und soziale Mindestanforderungen erfüllen. Erd- und Flüssiggase werden seither steuerlich um 40 Rappen je Liter begünstigt. Die aus den Steuererleichterungen resultierenden Ausfälle müssen durch eine höhere Besteuerung des Benzins kompensiert werden. Weil die zu kompensierenden Mengen umweltschonender Treibstoffe stark zunehmen, müsste für eine entsprechende Kompensation der Steuersatz für Benzin um rund 2 bis 2,5 Rappen je Liter angehoben werden. Der Bundesrat verzichtete im Berichtsjahr vorerst auf diese Erhöhung. Er begründete den Entscheid mit der schwierigen Situation für die Wirtschaft nach der Aufhebung des Euro-Mindestkurses.

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

Der Ständerat hat das Volksbegehren in der Dezember-Session zur Ablehnung empfohlen. Entgegen dem Willen seiner vorberatenden Kommission ist er auf

die Revision des Umweltschutzgesetzes eingetreten, die der Bundesrat als indirekten Gegenvorschlag zur Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» konzipiert hatte. Dieser Gegenvorschlag kommt dem Volksbegehren zumindest in seinen Grundzügen nahe und sieht vor, die Schonung der natürlichen Ressourcen neu im Umweltschutzgesetz zu verankern. Wann immer möglich soll die Wirtschaft allerdings freiwillige Massnahmen ergreifen. Zudem können Bund und Kantone Branchenvereinbarungen fördern oder mit einzelnen Unternehmen Zielvereinbarungen abschliessen. Erst wenn diese Massnahmen nicht zielführend sind, sollen Vorschriften zum Zuge kommen.

Mit Stichentscheid des Präsidenten beschloss der Nationalrat in der Juni-Session 2015, auf den bundesrätlichen Gegenvorschlag zur Initiative «Grüne Wirtschaft» einzutreten. In der Herbstsession hat er dann die Vorlage des Bundesrats aber mit 95 zu 92 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt. Auch die Initiative «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» lehnte die Grosse Kammer ab, und zwar mit 129 zu 61 Stimmen in der Dezember-Session. Gleichzeitig lehnte es der Ständerat ab, weiter auf die Vorlage einzutreten, womit diese endgültig abgeschrieben werden konnte.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Das Automobiljahr 2015 brachte für die USA und China jeweils neue Höchststände, Westeuropa legte ebenfalls kräftig zu und erreichte das beste Niveau seit fünf Jahren. Zweistellige Rückgänge waren hingegen in Russland und Brasilien zu verzeichnen, auch Japan war schwach.

Der US-Markt für Light Vehicles (Personenwagen und Light Trucks) erreichte einen neuen Rekordwert von 17,4 Millionen Fahrzeugen (+6%). Der Trend zu Light Trucks setzte sich fort. In China nahm der Personenwagen-Absatz um 9 Prozent auf gut 20 Millionen Einheiten zu. In Japan reduzierte sich das Marktvolumen um 10 Prozent auf 4,2 Millionen Neuwagen. Dabei wirkte sich auch die vor gut einem Jahr erhöhte Mehrwertsteuer aus. In Indien verlief das Gesamtjahr stabil: verbesserte Konsumentenstimmung und niedrige Zinsen sorgten für einen Zuwachs von fast 8 Prozent auf rund 2,8 Millionen Fahrzeuge. Der russische Light-Vehicle-Markt befindet sich auf Talfahrt; die Verkäufe gingen auf 1,6 Millionen Einheiten zurück (-36%). Damit lag der Markt nur noch knapp über dem Krisenniveau von 2009. In Brasilien führte die Rezession zu den niedrigsten Neuzulassungszahlen seit 2007: von Januar bis Dezember 2015 wurden knapp 2,5 Millionen Neuwagen angemeldet (-26 Prozent.)

Der westeuropäische Markt erzielte 2015 gemäss den vorläufigen Zahlen des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA) mit 13,2 Millionen neu zugelassenen Personenwagen ein Wachstum von 9 Prozent. In den neuen EU-Ländern erreichten die Neuzulassungen zum ersten Mal seit sechs Jahren die Millionen-Marke (+12%). Deutschland war mit 5,7 Millionen Einheiten weiterhin der wichtigste PW-Produktionsstandort in dieser Region. An zweiter Stelle folgt Spanien mit 2,2 Millionen Einheiten, dann Frankreich und Grossbritannien mit je 1,6 Millionen PW.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

2015 wurden in der Schweiz 427 168 motorisierte Strassenfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt. Damit wurde der Vorjahreswert um 7,7 Prozent übertroffen und der bisherige Rekord aus dem Jahr 2012 (430 973 Fahrzeuge) beinahe eingestellt. Einen neuen Höchstwert verzeichneten die Motorräder mit 51 787 Neuzulassungen. Dies geht aus der Bestandesstatistik des Bundesamts für Statistik BFS per Stichtag 30. September hervor.

Bei der wichtigsten Fahrzeuggruppe, den Personenwagen, wurden 327 143 neue Inverkehrsetzungen registriert; das sind 7,6 Prozent mehr als 2014. Besonders stark zugelegt haben dabei kleinmotorige Autos mit Hubraumgrössen unter 1000 Kubikzentimetern (+44,6 % gegenüber 2014). Die dieselmotriebenen Wagen machten 2015 rund 39,1 Prozent der neu zugelassenen Personenwagen aus, leicht mehr als im Jahr zuvor (37,3 %).

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

Ein Schweizer Phänomen sind die Fahrzeuge mit Allradantrieb. Deren Anteil an allen neu zugelassenen Personenwagen betrug 2015 stolze 40,3 Prozent (131 917 PW).

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

Für die offiziellen Autoimporteure und ihre Markenvertreter ist das Berichtsjahr trotz der grossen Herausforderungen aufgrund der Aufhebung des Euro-Mindestkurses beim Schweizer Franken mit einigen Rekorden im Automobilbereich zu Ende gegangen. Mit 323 783 erstmals immatrikulierten Personenwagen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein wurde nach 2012 der zweitbeste Jahreswert in diesem Millennium erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Neuimmatrikulationen um 21 841 Einheiten oder 7,2 Prozent.

Innerhalb des stark gewachsenen Gesamtmarkts 2015 erreichten Allrad- und Diesel-Fahrzeuge Rekordmarktanteile. Bei 40,4 Prozent der neuen Autos werden alle vier Räder angetrieben, 38,9 Prozent verfügen über einen Selbstzündmotor. Alternativ-Antriebe erreichten mit 13 468 Fahrzeugen erstmals einen Marktanteil von über vier Prozent (4,2 %).

Bei den leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht konnte 2015 die wichtige Marke von 30 000 Neuzulassungen deutlich übertroffen werden. 30 833 neue Fahrzeuge bedeuten hier einen Zuwachs von 2 192 Immatrikulationen oder 7,7 Prozent gegenüber 2014. Auch die Personentransportfahrzeuge verzeichneten mit 4 156 Fahrzeugen ein starkes Wachstum im Vergleich zu 2014 mit 482 Zulassungen oder 13,1 Prozent. Der Markt für schwere Nutzfahrzeuge unterliegt traditionell starken Schwankungen. So ist auch das Minus von 6,5 Prozent zu erklären, das 2015 zustande gekommen ist. 3 878 neue Lastwagen kamen auf die Strassen, 269 weniger als 2014.

2015 wurden gerade einmal 7,4 Prozent der in der Schweiz neu zugelassenen Personenwagen direkt importiert. Oder anders herum: Über 92 Prozent aller Neuzulassungen in der Schweiz wurden bei Generalimporteuren gekauft. Im Jahr 2011 hat der Marktanteil der Direktimporte noch bei zehn Prozent gelegen und ist seither um rund 30 Prozent gesunken. Den Grund für diese Tendenz sinkender Direktimporte kann in der Ausgestaltung der CO₂-Gesetzgebung ausgemacht werden. Das Gesetz und eine entsprechende Verordnung traten im Sommer 2012 in Kraft. Das Gesetz besagt, dass Autos sanktioniert werden, die mehr als 130 Gramm CO₂ ausstossen. Jedes Gramm mehr wird mit 142.50 Franken bestraft. Diese Strafe gilt auch für ein Fahrzeug, das in der EU bereits zugelassen war, und als eine bis zu sechs Monate alte Occasion in die Schweiz eingeführt wird.

Der Gebrauchtwagenmarkt war 2015 gegenüber dem Vorjahr leicht besser. Wie die von EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergaben, wechselten insgesamt 859 500 Gebrauchtwagen den Besitzer (+2,4 % gegenüber 2014). Dies waren 2,7-mal mehr Fahrzeuge, als Neuwagen immatrikuliert worden sind. Aufgefallen ist wiederum, dass Occasionen aller Fahrzeugsegmente stark gesucht waren, weshalb die durchschnittliche Standzeit bei 95 Tagen praktisch stagnierte (2014: 94 Tage; +1 %).

Die Motorrad-, Roller- und Tuning-Show Swiss-Moto hat vom 19. bis 22. Februar 2015 erfolgreich die neue Motorradsaison eröffnet. Dabei schlug die diesjährige Ausstellung mit 70 500 Besucherinnen und Besuchern alle bisherigen Rekorde. Damit übertraf der grösste Schweizer Motorradevent den Besucherrekord von 2011 (69 200) und knackte erstmals die 70 000er-Marke. Die Trends der zwölften Auflage dieser Motorradmesse waren unverschalt, attraktiv gestylte und individuell anpassbare Allrounder in sämtlichen Hubraumklassen sowie eine neue kostengünstige Einsteiger-Klasse im Bereich von 300 bis 400 ccm Hubraum.

Vom 5. bis 15. März 2015 hatte der 85. Internationale Automobil-Salon in Genf seine Tore für insgesamt 682 000 Besucher geöffnet. Damit lag die Anzahl der Besucher etwas höher als im Vorjahr (+1,8 %). Gezeigt wurden über 900 Autos von 220 Ausstellern; darunter rund 130 Welt- und Europapremieren.

Wettbewerbsrecht in der Automobilbranche

Die Wettbewerbskommission (WEKO) hat die Bekanntmachung vom 21. Oktober 2002 über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeughandel (KFZ-Bekanntmachung) und deren Erläuterungen einer Revision unterzogen. Damit wurden der Fallpraxis der WEKO, den neuen Markt- und Technologieentwicklungen sowie den Anpassungen im europäischen und schweizerischen Kartellrecht Rechnung getragen.

Aufgrund der in der Schweiz herrschenden rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen im Automobilmarkt hat die WEKO allerdings entschieden, – anders als in der seit 1. Juni 2013 für die Gruppenfreistellungsverordnung der Europäischen Union geltenden Regelung – den Verkauf von neuen Kraftfahrzeugen in der KFZ-Bekanntmachung weiterhin beizubehalten; dies zusammen mit den Bestimmungen zu den Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen sowie zum Vertrieb von Ersatzteilen. Der Mehrmarkenvertrieb von Fahrzeugen sowie die Lieferung von Ersatzteilen durch Drittanbieter bleiben dem schweizerischen Garagengewerbe somit erhalten.

Die Bekanntmachung tritt mit einer einjährigen Übergangsfrist am 1. Januar 2016 in Kraft und ersetzt jene vom 21. Oktober 2002; sie gilt bis ins Jahr 2022.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte in der Schweiz rund 10,0 Millionen Tonnen, 3 Prozent mehr als 2014. Die Zunahme war in erster Linie auf die um 15 Prozent gestiegenen Heizölverkäufe zurückzuführen. Diese Angaben stammen von der Erdöl-Vereinigung (EV).

Vom Gesamtabsatz entfiel mit 6,8 Millionen Tonnen (68 %) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 2,0 Prozent weniger Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2014. Der absolute Treibstoffabsatz im Strassenverkehr lag 3,7 Prozent unter dem Vorjahreswert – und dies trotz eines um 1,8 Prozent höheren Motorfahrzeugbestands, was einerseits

Ausdruck der weiter gestiegenen Treibstoffeffizienz ist, andererseits auf die markanten Absatzeinbussen der Tankstellen entlang der Schweizer Grenzen als Folge der Aufhebung des Euro-Mindestkurses Mitte Januar 2015 zurückzuführen ist. (Über die Entwicklung des Mineralölabsatzes in der Schweiz orientiert Tabelle 12 A im Anhang.)

Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin war im Berichtsjahr überdurchschnittlich hoch; es wurde mit 2,5 Millionen Tonnen (-6,7% im Vergleich zum Vorjahr) erneut weniger Benzin als Dieselöl abgesetzt. Der Absatz von Dieselöl verringerte sich im Berichtsjahr mit 2,68 Millionen Tonnen ebenfalls geringfügig (-0,6%), während der Absatz von Flugtreibstoffen um 3,4 Prozent auf 1,6 Millionen Tonnen anstieg. Der Verbrauch der biogenen Treibstoffe nahm wiederum deutlich zu: beim Biodiesel um 114 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 45 Millionen Liter und bei den biogenen Anteilen in Mischungen mit Benzin um 247 Prozent auf 28 Millionen Liter.

Innert Halbjahresfrist sind Benzin und Diesel in der Schweiz Anfang des Berichtsjahrs um einen Fünftel billiger geworden. Noch Mitte Juni 2014 hatte der Liter Benzin Bleifrei 95 gemäss Erhebungen des TCS im Schnitt 1 Franken und 78 Rappen gekostet und der Liter Diesel 1 Franken und 84 Rappen. Bis ins letzte Drittel des Januars 2015 waren diese Preise auf 1 Franken und 40 Rappen beziehungsweise 1 Franken und 47 Rappen gesunken. Gemäss Feststellungen der Erdöl-Vereinigung haben die tiefen Treibstoffpreise den Konsum nicht erhöht. Auch bei den SBB hiess es, der tiefe Benzinpreis habe keine Auswirkungen auf die Nachfrage.

Hingegen hat sich der Einkaufstourismus bei Treibstoffen in den vergangenen Jahren stark verändert. Während früher viele Ausländer in der Schweiz an die Zapfsäule fuhren, lohnt es sich nunmehr für Schweizer, jenseits der Landesgrenzen zu tanken. Nach der Aufhebung des Euro-Mindestkurses im Januar 2015 wurde Benzin nämlich erstmals seit vielen Jahren in Deutschland, Frankreich und Italien günstiger als in der Schweiz. Für im Ausland wohnende Konsumenten erhöhte sich der Benzinpreis damit aber auf einen Schlag um rund 25 Rappen je Liter. Das hat sich laut einer Untersuchung der Erdöl-Vereinigung, die als repräsentativ für die ganze Branche gilt, unmittelbar auf den Absatz von Treibstoffen ausgewirkt. Im Jahr 2008 haben ausländische Konsumenten in der Schweiz noch rund 450 bis 500 Millionen Liter an Benzin eingekauft. Bis zum Jahr 2015 ist dieser Tanktourismus aber auf nahezu Null zurückgegangen. Beim Dieseltreibstoff wurde sogar eine Trendumkehr bei der Besorgung von Treibstoffen festgestellt. Während den Schätzungen zufolge Ausländer 2008 noch rund 75 Millionen Liter an Diesel in der Schweiz kauften, haben im Jahr 2015 die Schweizer rund 90 Millionen Liter dieses Kraftstoffes im Ausland gekauft. Im Gesamten ergeben sich aufgrund der Rückgänge für die einheimische Tankstellenbetreiber im Vergleich zu 2008 Mindereinnahmen von rund einer Milliarde Franken. Für die Bundeskasse resultierten aufgrund entgangener Steuererträge Ausfälle von 460 Millionen Franken, so die Studie.

66

Am Ende des Berichtsjahrs wurden in der Schweiz 3461 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt. Das sind 86 Stationen weniger als vor Jahresfrist (-2,4%). Über das grösste Tankstellennetz verfügten weiterhin die AVIA-Unternehmen mit 604 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figurierte Agrola (430), vor BP (361), Ruedi Rüssel (339) und Migrol (310).

Insgesamt 1344 Tankstellenshops boten ihren Kunden die Möglichkeit an, kleinere Einkäufe mit dem Tanken zu verbinden. Der Trend der Vorjahre zu Shops mit einer Verkaufsfläche von mehr als 50 Quadratmeter (+36 Einheiten) wurde nach dem vorjährigen Unterbruch wieder bestätigt. Ebenfalls bei Tankstellenshops mit einer Verkaufsfläche von weniger als 50 Quadratmeter war eine Zunahme zu verzeichnen (+11 Einheiten). Rund 72 Prozent des gesamten Treibstoffabsatzes wurden an Tankstellen mit Shop generiert, was deren grosse Bedeutung als Wettbewerbsfaktor illustriert. Es zeigte sich zudem, dass an Standorten mit einer grösseren Shopfläche im Mittel wesentlich mehr Treibstoff getankt wird als an solchen mit einem kleinen Shop.

Im Berichtsjahr konnten die Kunden an 3439 Tankstellen nebst Benzin auch Dieselöl tanken. Pro Tankstelle wurden im Durchschnitt rund 1,41 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 3,2 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,66 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen – beide Werte waren gegenüber 2014 leicht rückläufig. Der Absatz von Treibstoffen ist seit Jahren rückläufig.

Ende März 2015 hat die Tamoil SA den Betrieb ihrer Raffinerie in Collombey-Muraz (VS) auf unbestimmte Zeit unterbrochen. Die Raffinerie habe in den letzten Jahren erhebliche Verluste verzeichnet, hielt Tamoil SA in einer Medienmitteilung fest. In den letzten Jahren habe der Schweizer Raffineriemarkt unter starken Spannungen gelitten. Diese seien durch einen steigenden Import von fertigen Erdölprodukten, eine rasant sinkende Nachfrage nach Treibstoff und zunehmende Regulierungskosten bedingt gewesen. Deshalb sei die Fortführung des Raffineriebetriebs in Collombey-Muraz wirtschaftlich nicht mehr tragbar gewesen.

Die Raffinerie im Wallis verfügt über eine Kapazität von 55000 Barrel pro Tag und ist eine von nur zwei Anlagen in der Schweiz. Gemeinsam decken die beiden Raffinerien laut Angaben der Erdöl-Vereinigung rund 40 Prozent des in der Schweiz benötigten Treibstoffbedarfs.

Der technisch bedingte Betriebsunterbruch der einzigen aktiven Schweizer Raffinerie in Cressier Ende Oktober 2015 in Kombination mit reduzierten Transportkapazitäten auf dem Rhein infolge anhaltendem Niedrigwasser und der starken Auslastung der Deutschen Bahn führte in der Schweiz zu Problemen bei der Versorgung mit Benzin, Diesel und Heizöl. Zur Kompensation des Lieferausfalls ermächtigte das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) deshalb die Mineralölbranche, auf die Pflichtlager zurückzugreifen. Bis zum 2. Dezember 2015 wurden 140000 Kubikmeter dieser Produkte bezogen, was rund 3 Prozent der gesamten Pflichtlagermenge ausmacht. Bis Ende März 2016 muss diese Menge wieder eingelagert werden.

Pflichtlagerorganisation Erdgas – Der Bundesrat hat die Totalrevision der Verordnung über die Pflichtlagerhaltung von Erdgas gutgeheissen. Sie trat am 1. Oktober 2015 in Kraft. Damit wurde die Voraussetzung für eine Pflichtlagerorganisation der Erdgasbranche geschaffen. Die Branche erhält die Möglichkeit, privatwirtschaftliche Garantiefonds zur Finanzierung der Pflichtlagerhaltung zu gründen, um eine effiziente und wettbewerbsneutrale Lagerhaltung sicherzustellen.

Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien

Das Netz öffentlich zugänglicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge wächst schnell: Per Ende 2015 waren in der Schweiz rund 1380 dieser Stromtankstellen installiert. 110 Stationen sind mit Gleichstrom für die Schnellladung der Fahrzeugbatterien ausgestattet und bei 10 Stationen handelt es sich um Supercharger-Stationen der Fahrzeugmarke Tesla. Schnellladestationen laden die Batterie eines Elektroautos innerhalb von 15 bis 30 Minuten auf eine Kapazität von rund 80 Prozent auf. Damit ist die Schweiz weltweit eines der Länder mit der höchsten Stromtankstellen-Dichte. Dank der Initiative mehrerer Firmen wächst das Netz der Schnellladestationen rasch weiter.

Im Jahr 2015 wurden in der Schweiz rund 3,4 Millionen Kilogramm Biogas als Treibstoff über Gastankstellen an Endkunden verkauft. Biogas als Fahrzeugtreibstoff wird aus Abfällen und Produktionsrückständen aus der Produktion oder Verarbeitung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen hergestellt. Dieses wird in das schweizerische Erdgasnetz eingespeist oder zu Treibstoffqualität aufbereitet und direkt an Biogastankstellen abgegeben. Der entsprechende Biogasanteil am gesamten Gastreibstoffabsatz (13,8 Mio. kg Erdgas und Biogas) betrug 2015 rund 25 Prozent und wurde vollumfänglich in der Schweiz hergestellt.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Die Zahl der internationalen Ankünfte nahm 2015 um 4,4 Prozent auf insgesamt 1,184 Milliarden zu. Dies besagt der jüngste UNWTO World Tourism Barometer. Gegenüber dem Vorjahr reisten weltweit rund 50 Millionen Touristen mehr in internationale Destinationen. 2015 war somit das sechste Jahr in Folge mit einem überdurchschnittlichen Wachstum. Seit dem Nachkrisenjahr 2010 ist die Zahl der internationalen Ankünfte jährlich um mindestens 4 Prozent gestiegen.

Nach Regionen betrachtet, konnten Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien und der Pazifikraum 2015 ein Wachstum von rund 5 Prozent verbuchen. Die Ankünfte im Mittleren Osten stiegen um 3 Prozent, während die beschränkt verfügbaren Daten für Afrika einen Rückgang von rund 3 Prozent zeigten. Dies ist vor allem auf die schwachen Ergebnisse in Nordafrika zurückzuführen, das über ein Drittel der Ankünfte der Region ausmacht.

Europa (+5 Prozent) führte das absolute und relative Wachstum an, beflügelt von einem gegenüber dem US-Dollar und anderen Leitwährungen schwächeren Euro. Die Zahl der Ankünfte erreichte 609 Millionen; dies entspricht 29 Millionen mehr als im Vorjahr. Mittel- und Osteuropa (+6 Prozent) konnten sich vom letztjährigen Rückgang der Ankünfte erholen. Nordeuropa (+6 Prozent), der südeuropäische Mittelmeerraum (+5 Prozent) und Westeuropa (+4 Prozent) erzielten ebenfalls positive Ergebnisse.

Tourismus in der Schweiz

Gemäss den definitiven Ergebnissen des BFS verzeichnete die Hotellerie in der Schweiz im Berichtsjahr insgesamt 35,6 Millionen Logiernächte. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2014 einem Rückgang um 0,8 Prozent (–305 000 Logiernächte). Bei den ausländischen Gästen wurden 19,6 Millionen Logiernächte und damit ein Rückgang von 1,7 Prozent (–331 000 Einheiten) verzeichnet. Das Jahr 2015 war von der Aufhebung des Mindestkurses des Frankens zum Euro geprägt. Diese Massnahme hat die ausländische und insbesondere die europäische Nachfrage beeinflusst. Die Schweizer Gäste generierten 16,1 Millionen Logiernächte. Damit blieb die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr stabil (+0,2 %; +26 000 Logiernächte).

Bei den Besucherinnen und Besuchern aus Europa resultierte ein Minus von 1,2 Millionen Logiernächten (–9,3 %). Die europäische Nachfrage generierte 2015 insgesamt 11,8 Millionen Logiernächte, so wenig wie seit 1958 nicht mehr. Deutschland verbuchte mit einem starken Minus von 541 000 Logiernächten (–12,3 %) die deutlichste absolute Abnahme aller Herkunftsländer. Deutlich zurückgegangen ist auch die Nachfrage aus den Niederlanden (–98 000 Logiernächte; –14,4 %), Frankreich (–83 000; –6,2 %), Italien (–77 000; –7,6 %) und Belgien (–59 000; –9,5 %).

Auch Russland wies ein deutliches Minus auf (–164 000 Logiernächte; –30,7 %). Die Wirtschaftslage des Landes könnte ein Grund für diesen Rückgang sein. Auch die Nachfrage aus dem Vereinigten Königreich war rückläufig (–27 000; –1,6 %).

Die Besucherinnen und Besucher aus dem asiatischen Kontinent, deren Zahl seit 2009 stark zunimmt, erreichten mit 744 000 zusätzlichen Logiernächten (+18,6 %) einen neuen Höchststand und überschritten damit erstmals die Schwelle von 4,0 Millionen Logiernächten. Am stärksten war das absolute Logiernächtewachstum bei den Gästen aus China (ohne Hongkong) mit einem Plus von 344 000 Logiernächten (+33,3 %). Es folgten die Golfstaaten (+159 000 Einheiten; +20,6 %), Indien (+107 000; +22,0 %) und die Republik Korea (+54 000; +20,5 %). Bei den Gästen aus Japan wurden hingegen 45 000 Logiernächte weniger (–10,3 %) registriert. Die Nachfrage aus dem amerikanischen Kontinent erhöhte sich um 4,7 Prozent (+109 000 Logiernächte). Bei den Ländern dieses Kontinents verbuchten die Vereinigten Staaten ein Logiernächteplus von 94 000 Einheiten (+5,7 %). Die beiden Kontinente Afrika (+21 000; +7,5 %) und Ozeanien (+11 000; +3,4 %) verzeichneten ebenfalls mehr Logiernächte.

Sieben der vierzehn Tourismusregionen registrierten ein Logiernächteminus. Graubünden musste den stärksten Rückgang hinnehmen (–335 000; –6,6 %). Es folgen das Wallis (–149 000; –3,8 %), das Tessin (–133 000; –5,7 %) und die Ostschweiz (–93 000; –4,7 %). Die städtischen Gebiete legten hingegen zu, allen voran die Region Zürich mit einem Plus von 208 000 Logiernächten (+3,9 %). Ebenfalls positive Ergebnisse wiesen die Region Basel (+22 000 Logiernächte; +1,5 %), Genf (+13 000; +0,5 %), die Region Luzern/Vierwaldstättersee (+152 000; +4,4 %) und das Berner Oberland (+38 000; +1,0 %) auf.

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Im Jahr 2014 unternahm jede in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 2,9 Reisen mit Übernachtungen und 10,3 Tagesreisen. 62 Prozent der Reisen mit Übernachtungen führten ins Ausland, während die Tagesreisen grossmehrheitlich in der Schweiz erfolgten (90 %).

87,5 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung ab sechs Jahren unternahm 2014 mindestens eine Reise mit auswärtiger Übernachtung. Insgesamt wurden 21,2 Millionen solcher Reisen registriert.

Während Frauen und Männer ungefähr gleich oft verreisten, zeigt der Vergleich zwischen den verschiedenen Sprachregionen und Altersgruppen Unterschiede im Reiseverhalten. Personen aus der italienischen Schweiz unternahmten weniger Reisen (2,3 Reisen pro Person) als jene aus der Deutschschweiz (3,0 Reisen) oder der Westschweiz (2,8 Reisen). Personen zwischen 25 und 44 Jahren reisten am häufigsten (im Durchschnitt 3,2 Reisen pro Jahr), während bei den über 65-Jährigen nur 2,2 Reisen pro Jahr verzeichnet wurden.

Der motorisierte Individualverkehr war das am häufigsten für Reisen mit Übernachtungen genutzte Transportmittel, sowohl bei den Reisen im Inland (68 %) als auch bei jenen ins Ausland (44 %). Bei etwas weniger als einem Viertel aller Reisen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel, jedoch fast ausschliesslich für Auslandsreisen. Der Anteil der Reisen, für welche öffentliche Landverkehrsmittel genutzt wurden, war bei den Inlandsreisen bedeutend höher als bei den Auslandsreisen (29 % gegenüber 19 %).

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Der Bundeshaushalt schloss das Jahr 2015 mit einem ordentlichen Finanzierungsüberschuss von 2,3 Milliarden Franken ab; budgetiert war ein Überschuss von 411 Millionen.

Nach zweieinhalbjährigem Hin und Her hat das Parlament in der Juni-Session das sogenannte Konsolidierungs- und Aufgabenprüfungspaket 2014 (KAP) endlich unter Dach und Fach gebracht. In seiner Endfassung entlastet das Sparpaket den Bundeshaushalt um total 631 Millionen Franken. Das sind 106 Millionen Franken oder rund 15 Prozent weniger, als der Bundesrat im Dezember 2012 ursprünglich beantragt hatte. Vor allem im Sozialbereich und in der Landwirtschaft wurden Sparvorschläge des Bundesrates herausgestrichen. Im Verkehrsbereich sieht es für das Jahr 2016 Ausgabenkürzungen im Bereich der Nationalstrassen im Betrag von 95 Millionen Franken sowie im Bereich des Schienenverkehrs im Betrag von 40 Millionen Franken vor. Diese Einsparungen sollen durch Priorisierungen beziehungsweise Effizienzsteigerungen erreicht werden. In der Schlussabstimmung vom 19. Juni 2015 wurde die KAP-Vorlage im Nationalrat mit 136 zu 57 Stimmen und im Ständerat mit 36 zu 9 Stimmen verabschiedet.

Der Bund kann sich in den nächsten Jahren weniger leisten als geplant. So will die Regierung den Bundeshaushalt um 784 Millionen Franken (2017), 978 Millionen Franken (2018) und schliesslich um 1033 Millionen Franken (2019) entlasten – wohlgerne nicht etwa gegenüber dem Status quo, sondern gegenüber dem geltenden Finanzplan. Das Stabilisierungsprogramm 2017 bis 2019 setzt stark bei der Entwicklungshilfe, der Bildung und Forschung sowie beim Personal an. Im Verkehrsbereich, der zu gut 11 Prozent am Entlastungsprogramm teilhaben soll, beträgt die Ausgabenkürzung zwischen 98 und 129 Mio. Franken pro Jahr, wobei vor allem bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur Abstriche eingeleitet werden. Auch wenn das Parlament die vorgeschlagenen Kürzungen vollständig umsetzen wird, droht 2019 im Bundeshaushalt eine Lücke von einer Milliarde Franken. Bis zum 18. März 2016 haben die Kantone und Verbände im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens die Gelegenheit zur Stellungnahme

Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

71

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

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

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

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

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

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

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

Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) hat die Berufskostenverordnung mit einer Fahrkostenlimite auf den 1. Januar 2016 angepasst. Unselbständig

Erwerbende dürfen bei der direkten Bundessteuer künftig maximal 3000 Franken für berufsbedingte Fahrkosten vom steuerbaren Einkommen abziehen. Von der Begrenzung sind etwa 20 Prozent der unselbständigen Steuerpflichtigen betroffen.

In verschiedenen Kantonen sind derzeit gleiche Anpassungen beim Steuergesetz in Gange. Das geänderte Steuerharmonisierungsgesetz erlaubt den Kantonen, für den Abzug der Fahrkosten einen Maximalbetrag festzusetzen. Die maximale Höhe dieses Abzuges wird von den Kantonen einzeln bestimmt. Der Thurgauer Grosse Rat hat im Berichtsjahr beschlossen, den Steuerabzug für Pendler, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, auf 6000 Franken zu beschränken. Ein Referendum dagegen ist gescheitert. Im Kanton St. Gallen haben die Stimmberechtigten am 15. November 2015 einer Beschränkung des Steuerabzuges für Pendler auf 3655 Franken mit 51,3 Prozent Ja-Stimmen knapp zugestimmt.

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öV sind seit mehreren Jahren beträchtlich (aktuell rund 1,8 Mrd. Fr. pro Jahr). Dies erhält zusätzliche Brisanz aufgrund der Prognose des Bundesrats, wonach durch die steigenden Aufwendungen und wegen der sinkenden Erträge aus den Mineralölsteuern bis ins Jahr 2018 die kostendeckende Strassenfinanzierung nicht mehr sichergestellt werden kann. Laut Bundesrat entsteht in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ab Ende 2018 eine jährliche Finanzierungslücke von durchschnittlich zirka 1,3 Milliarden Franken pro Jahr (2018–2030), die nicht mehr durch vorhandene Rückstellungen in der SFSV gedeckt werden kann.

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

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

strasseschweiz fordert bereits seit vielen Jahren eine Fondslösung, um die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicherstellen zu können. Anlässlich der Vernehmlassung zur Vorlage über einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) hat diese Forderung 2014 eine konkrete Umsetzungsvision erfahren. Der Bundesrat hatte analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf Verfassungsstufe einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vorgeschlagen. Diesem NAF sollen ab dem Jahr 2017 hundert Prozent der Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und aus dem Verkauf der Autobahnvignette sowie noch genau zu definierende Erträge aus der Automobilsteuer zugewiesen werden. Frühestens ab 2020 sollen zudem hundert Prozent der Erträge aus einer neuen Pauschalbesteuerung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken in den NAF fliessen.

Die Hälfte der Mineralölsteuer soll wie bis anhin die SFSV alimentieren und für verschiedenste Beiträge, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen, verwendet werden. Ferner wurde im Vernehmlassungsverfahren beabsichtigt, die sich angeblich ab 2017 abzeichnende Finanzierungslücke mit Erträgen aus der Automobilsteuer und vor allem einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 oder 15 Rappen zu decken, was Mehreinnahmen von rund 700 Millionen beziehungsweise einer Milliarde Franken generieren würde.

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

Die NAF-Botschaft wurde am 18. Februar 2015 verabschiedet und der Öffentlichkeit vorgelegt. Der NAF soll dazu dienen, strukturelle Mängel der Strassenfinanzierung zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF wird in der Verfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Um die sich gemäss Berechnungen des UVEK abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, sollen dem NAF – dies im Sinne einer Konzession an die Verfechter der Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sog. «Milchkuh-Initiative») – die vollen Erträge aus der Automobilsteuer zufließen. Zudem soll der Mineralölsteuerzuschlag nunmehr nur um 6 Rappen statt der ursprünglich vorgesehenen 15 Rappen pro Liter Treibstoff erhöht werden. Falls sich die Projekte zur Engpassbeseitigung wie geplant realisieren liessen, werde gegen 2023 eine weitere Erhöhung um fünf bis sieben Rappen notwendig. Das Bundesparlament könne dannzumal über diesen zweiten Schritt entscheiden. Im Weiteren beabsichtigt der Bundesrat, die Mineralölsteuer künftig der Teuerung anzupassen.

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

strasseschweiz hat die Schaffung eines NAF in einer ersten Stellungnahme begrüsst. Hingegen wendet sie sich zusammen mit den Mitglieder- und Partnerorganisationen gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Dies insbesondere auch deshalb, weil mit jeder Steuererhöhung wegen dem Tanktourismus ein grosser Teil der vermeintlichen Mehrerträge in das Ausland abfließt.

Die Vorteile der NAF-Vorlage sind:

- Unbefristeter Fonds (NAF) für die Finanzierung der Nationalstrassen und Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen, anstelle des befristeten Infrastrukturfonds (IF)
- Zweckbindung der Automobilsteuern
- Steuerliche Erfassung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsenergien (frühestens ab 2020)
- Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) mit Investitionsvolumen bis 2030 von 6,47 Milliarden Franken
- Integration der Umfahrung Morges/Glatttal-Autobahn (NEB-2) (Realisierung nach 2040)
- Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen in Agglomerationen über den Bahninfrastrukturfonds (BIF), nicht aber Stornierung des «NEAT-Viertels»
- Verlängerung der Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen im bisherigen Rahmen

Die Nachteile der NAF-Vorlage sind:

- Erhöhung des Mineralölsteuer-Zuschlags nach Massgabe des mittelfristigen Finanzbedarfs (1. Schritt: +6 Rp/l; +300 Mio.Fr.)
- Kein Kompetenzartikel beziehungsweise verfassungsmässiger Auftrag zur Bereitstellung eines nachfragegerechten Nationalstrassennetzes und zur Beseitigung der Engpässe
- Zeitliche Erstreckung von geplanten Kapazitätsausbauten
- Verzicht auf die Weiterbearbeitung des Moduls 4 zur Engpassbeseitigung
- Kein Einbezug der «Milchkuh-Initiative» anstelle von Steuererhöhungen
- Periodische Anpassung der Abgaben an die Teuerung (Baupreisindex +3 %)
- Verzicht auf den Einbezug des erweiterten Netzbeschlusses 2012
- Keine betragsliche Limitierung der NAF-Entnahmen für Projekte des Agglomerationsverkehrs
- Ausgleichsmechanismus zwischen dem NAF und der neuen Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV neu)

Anlässlich eines Workshops am 20. März 2015 sind von den Vertretern der Trägerverbände von **strasseschweiz** zuhanden der vorberatenden Kommission des Ständerats zwölf konkrete Anträge zur Optimierung der NAF-Vorlage formuliert worden. In der Folge hat die KVF-SR insbesondere die folgenden Änderungen an der Vorlage beschlossen:

- Einbezug des Moduls 4 zur Beschleunigung der Engpassbeseitigung
- Einbezug des Netzbeschlusses 2012: von der KVF-SR mittels Motion zur Bearbeitung in Verknüpfung mit einer elektronischen Nationalstrassenabgabe beantragt
- Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rp/l anstelle 6 Rp/l (gemäss Bundesrat)
- Zusätzliche Zuweisung von maximal 5 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer zur Finanzierung des NAF
- Begrenzung der Beiträge aus dem NAF an Agglomerationsprojekte
- Neuformulierung der Bedingungen für Beiträge aus dem NAF zugunsten Agglomerationsprojekte

- Verfassungsartikel über Ziele, Auftrag und Kompetenzen des Bundes betreffend die Bereitstellung eines nachfragegerechten Nationalstrassennetzes und die Beseitigung der Engpässe

Der Ständerat ist am 17. September 2015 ohne Gegenstimmen auf die Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eingetreten. Auf Antrag des Thurgauer SVP-Ständerats Roland Eberle hat die kleine Kammer mit 27 zu 14 Stimmen bei einer Enthaltung jedoch beschlossen, die NAF-Vorlage an die Kommission zur Überarbeitung zurückzuweisen. Der vom Volk im Jahr 2013 wegen der damit verknüpften Erhöhung der Nationalstrassenabgabe abgelehnte Netzbeschluss soll in den neuen Strassenfonds integriert sowie dessen Finanzierung vertieft abgeklärt und sichergestellt werden.

Damit ergibt sich für die Strassenverbände eine geänderte Ausgangslage insbesondere im Zusammenhang mit der «Milchkuh-Initiative». Einerseits erhöht die Ungewissheit über die konkrete Ausgestaltung der NAF-Vorlage, namentlich über eine absehbare Steuererhöhung, die Chancen der «Milchkuh-Initiative». Andererseits bedeutet die Aussicht auf eine zusätzliche Steuererhöhung zulasten des Strassenverkehrs wegen der Integration des Netzbeschlusses 2012 eine erhebliche Gefährdung der NAF-Vorlage, die Volk und Kantone zur Genehmigung vorgelegt werden muss.

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

Am 10. März 2014 hat ein überparteiliches Komitee die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (so genannte «Milchkuh-Initiative») mit 113306 bescheinigten Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Das Volksbegehren will das Verursacherprinzip durchsetzen: Steuern, Gebühren und Abgaben der Strassenbenützer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Gemäss den Initianten stellt das Volksbegehren keinen Angriff auf den öffentlichen Verkehr dar, sondern poche insofern auf die Einhaltung des Verursacherprinzips, als die gesamten Einnahmen der Mineralölgrundsteuer von heute rund drei Milliarden Franken dem privaten Strassenverkehr zugutekommen sollen. Das wären rund 1,5 Milliarden Franken mehr als bis anhin. Laut einer weiteren Forderung wären künftig sämtliche zusätzlichen Belastungen des Strassenverkehrs automatisch dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

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

Mit Datum vom 19. November 2014 hat der Bundesrat die Botschaft zur «Milchkuh-Initiative» zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Landesregierung lehnt das Volksbegehren ab und verzichtet auch darauf, ihm einen direkten oder indirekten Gegenvorschlag gegenüber zu stellen. Für die Ablehnung ausschlaggebend seien die negativen Auswirkungen, welche die «Milchkuh-Initiative» auf den allgemeinen Bundeshaushalt zeitige. So bewirke die Initiative, dass der sich im Strassenbereich abzeichnende Finanzierungs-

mehrbedarf nicht durch Mehrleistungen der Strassenbenützenden aufgefangen, sondern zulasten anderer Aufgabenbereiche des Bundes gedeckt würde. Der jährliche Einnahmehausfall von 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse könne nicht durch die Erhöhung anderer Steuern und Gebühren kompensiert werden. Vielmehr würden sich Ausgabenkürzungen aufdrängen. Während der Ausbau der Bahninfrastruktur unter anderem durch höhere Billettpreise finanziert werde, müssten sich die Autofahrenden nicht durch höhere Abgaben am Ausbau der Nationalstrassen beteiligen. Nicht zuletzt würde die im Rahmen der Vorlage zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) von Volk und Ständen genehmigte Einlage aus Mineralölsteuermitteln in den BIF (Bahninfrastrukturfonds) in Frage gestellt.

Zur Milchkuh-Initiative fand am 12. Januar 2015 eine Anhörung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats statt, bei welcher **strasseschweiz** mit einer Delegation seiner Verbände teilgenommen hatte. Die Kommission lehnte es mit 9 zu 4 Stimmen ab, die Beratung der Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» bis zum Vorliegen des Entwurfs zur Einrichtung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) auszusetzen. Sie beantragte, diese Volksinitiative abzulehnen und rasch dem Volk zum Entscheid vorzulegen.

Der Ständerat empfiehlt die «Milchkuh-Initiative» mit 31 zu 4 Stimmen klar zur Ablehnung. Ebenso die Verknüpfung der Initiative mit der Vorlage zu einem neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) lehnte der Rat mit 31 zu 4 Stimmen (8 Enthaltungen) ab.

Auch die grosse Kammer konnte sich in der Juni-Session nicht mehrheitlich zu einer Verknüpfung der «Milchkuh-Initiative» mit dem geplanten NAF-Strassenfonds durchringen, wie dies von den Strassenverbänden gefordert worden ist. Eine knappe Mehrheit von 93 gegen 91 Stimmen lehnte dieses Vorgehen ab mit der Begründung, die Initianten hätten keine Signale der Kompromissbereitschaft gesendet. In der Schlussabstimmung vom 19. Juni wurde die Initiative im Nationalrat mit 123 zu 66 Stimmen und im Ständerat mit 32 zu 4 Stimmen verabschiedet. Die Volksabstimmung über die «Milchkuh-Initiative» findet am 5. Juni 2016 statt.

Strassenbenützungsabgaben

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

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA beliefen sich im Berichtsjahr netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1457 Millionen Franken (2014: 1493 Mio. Fr.; -2,4 %). Ein Drittel davon ging an die Kantone, zwei Drittel an den Bund zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV).

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

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

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

Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2015

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1576
Kosten für die Erhebung der Abgabe (5 % der Bruttoeinnahmen)	79	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 19, Holztransporte 5, Diverse 1)	30	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	10	119
Nettoertrag		1457
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		26
Abschreibungen Debitoren		5
Reinertrag		1418
Kantonsanteil (1/3)		473
Bundesanteil (2/3); zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		721
Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		225

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr erste Bezahlmodelle vorgestellt, mit denen er die Verkehrsströme lenken will. Das Zauberwort heisst Mobility Pricing. Wer zu Spitzenzeiten mehr fährt, der soll dafür auch mehr bezahlen. Die Landesregierung hat den Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing Ende Mai 2015 in eine Anhörung geschickt. Der Bericht enthält noch keinen Auftrag für eine allfällige spätere Umsetzung. Er soll aber eine politische Debatte anstossen, wie Kapazitäts- und Finanzierungsprobleme im Schweizer Verkehr künftig gelöst werden könnten. Mit diesem neuen System soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden.

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

Strassenrechnung

Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs

Gemäss der letzten vom BFS veröffentlichten Strassenrechnung – derjenigen für das Jahr 2011 – deckt 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. Diese Überdeckung bei den Strassenkosten ist eine direkte Folge unter anderem auch der zurückhaltenden Investitionstätigkeit des Gemeinwesens im Bereich der Strassen. In der Kapitalrechnung werden die Investitionen in National-, Kantons- und Gemeindestrassen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben. In der Ausgabenrechnung werden den laufenden Ausgaben für die Strassen von Bund, Kantonen und Gemeinden eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.

Die Eigenwirtschaftlichkeit der Personenwagen betrug 109 Prozent, diejenige der Motorzweiräder 108 Prozent. Private Reisecars deckten ihre Kosten zu 102 Prozent, Cars und Busse des öV hingegen lediglich mit bescheidenen 15 Prozent (Zahlen per 2011).

Externe Kosten

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

Die externen Kosten des Luftverkehrs betragen 1030 Mio. Franken oder zehn Prozent, jene des Schiffverkehrs 57 Mio. Franken oder ein Prozent. Als einziger Verkehrsträger weist der Velo- und Fussverkehr einen sehr hohen externen Nutzen (1,4 Mrd. Franken) auf, der seine externen Kosten von 900 Mio. Franken somit deckt. Begründung dafür: Radfahrer und Fussgänger seien im

Schnitt gesünder. Werden die externen Kosten pro Personenkilometer (Pkm) berechnet, schnitten der Schienenverkehr mit 2,4 Rappen am besten und der Schiffsverkehr mit 16,9 Rappen am schlechtesten ab. Der motorisierte Privatverkehr verursachte externe Kosten von 6,0 Rappen pro Pkm.

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

Gesamtverkehrskosten

Die Gesamtkosten des Verkehrs in der Schweiz (alle Verkehrsträger ausser der Schifffahrt) werden vom Bundesamt für Statistik (BFS) alle fünf Jahre erhoben, die Kosten des motorisierten Strassenverkehrs und des Schienenverkehrs hingegen jährlich. 2010 beliefen sich die Gesamtverkehrskosten auf 94,3 Milliarden Franken. Dies entspricht pro Einwohner rund 12 000 Franken. Dazu trugen der Strassenverkehr (ohne Langsamverkehr) mit 71,7 Milliarden (2012: 74,3 Mrd. Fr.), der Schienenverkehr mit 10,3 Milliarden (2012: 10,9 Mrd. Fr.) und der Luftverkehr mit 6,4 Milliarden Franken bei.

58,2 Milliarden Franken der Verkehrskosten entfielen 2010 auf die Anschaffung, den Betrieb und den Unterhalt der Verkehrsmittel, während der Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur 15,6 Milliarden Franken kosteten. Weitere 12,0 Milliarden Franken resultierten aus den Unfallkosten und 8,5 Milliarden aus den negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit.

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

Der Personenverkehr verursachte Kosten von 73,5 Milliarden Franken, also mehr als drei Viertel der Gesamtkosten des Verkehrs. Davon entfielen 59,6 Milliarden Franken auf den Strassenverkehr. Der Schienenverkehr kostete 8,3 Milliarden, der Luftverkehr 5,7 Milliarden Franken. Demgegenüber war der Güterverkehr mit 20,8 Milliarden Franken lediglich für einen Viertel der Gesamtkosten verantwortlich. Auf der Strasse verursachten die Transporte mit Lieferwagen höhere Kosten als jene mit schweren Fahrzeugen (9,5 versus 8,8 Mrd. Fr.). Weit weniger bedeutend waren demgegenüber die Kosten des Güterverkehrs auf der Schiene (2,0 Mrd. Fr.) oder in der Luft (0,7 Mrd. Fr.).

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

höher als bei den Lieferwagen (94 %). Im Schienengüterverkehr übernehmen die Verkehrsnutzenden lediglich 54 Prozent der Kosten.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11,5 Milliarden Franken betragen. Davon gingen 8,9 Milliarden an den Bund (das ist ein Siebtel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes), nämlich 2780,6 Millionen Franken Mineralölsteuern (–150,1 Mio.) und 1849,3 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (–105,7 Mio.), 1896 Millionen Franken Mehrwertsteuer sowie 440,0 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+44,4 Mio.). Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 373,1 Millionen Franken (+8,5 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der LSVA in der Höhe von 1457,3 Millionen Franken (–36,0 Mio.), total also 1830 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 hiervoor genannten 8,9 Milliarden Franken (= rund 1715 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3655 Millionen Franken oder rund 41 Prozent im Rahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden; dazu gehört nebst der eigentlichen Strassenfinanzierung auch die Querfinanzierung an den Schienenverkehr unter den Titeln «Fonds für Eisenbahngrossprojekte» (287 Mio. Fr.), Kombiniertes Verkehr (187 Mio. Fr.) oder öffentlicher Agglomerationsverkehr (rund 143 Mio. Fr.). Zusammen mit den Erträgen aus der leistungsabhängigen Scherwerverkehrsabgabe LSVA leisteten die Strassenbenützer insgesamt 1,3 Milliarden Franken an den Bahnverkehr und namentlich an die Schieneninfrastrukturen.

Weitere 3762 Millionen Franken, davon stammen 1390 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 5,6 % der gesamten Bundeseinnahmen). Der MIV leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) sieht nicht alle Ausgabenposten der insgesamt 3,7 Milliarden Franken schweren Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFVS) durch die bestehenden rechtlichen Grundlagen gedeckt. Bei den knapp 164 Millionen Franken, die jedes Jahr aus der SFSV für die Bereiche Umweltschutz, Heimat- und Landschaftsschutz sowie Schutz vor Naturgewalten aufgewendet werden, empfiehlt die EFK in einem Bericht von Ende Februar 2015, genau zu überprüfen, ob dafür Rechtsgrundlagen vorhanden sind. Insbesondere sei abzuklären, ob ein Zusammenhang der ausgeschütteten Beträge mit dem motorisierten Strassenverkehr besteht. Falls nicht, seien die entsprechenden Kredite zu streichen, oder es sei dafür zu sorgen, dass hierzu Rechtsgrundlagen geschaffen würden.

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV): Rund 50 Prozent der LSVA-Einnahmen – 721 Millionen Franken – sind in den FinöV-Fonds umgeleitet worden. Seit dem Jahr 1998 fliessen Erträge aus der Scherwerverkehrsabgabe

in die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen, womit sich die Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene unter diesem Titel nunmehr auf den Betrag von 11 303 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 287 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 4'936 Millionen Franken. Somit hat der Strassenverkehr seit 1998 via FinöV-Fonds total über 16 Milliarden Franken an die Grossprojekte des Schienenverkehrs bezahlt.

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

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag		Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
	Total		verwendet für:		
			Strassen	Bundeskasse	NEAT ²
1925–1949	–	992	205 (21 %)	787 (79 %)	
1950–1958	–	1 353	681 (50 %) ¹	672 (50 %)	
1959–2015	75 084	93 271	43 924 (47 %) ¹	44 964 (48 %)	4 936 (5 %)
1925–2015	75 084	95 616	44 810 (47 %)	46 423 (48 %)	4 936 (5 %)

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

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

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

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2016 ergab sich die folgende Belastung mit Steuern und Abgaben auf den Treibstoffen:

	unverbleites Benzin Rp./Liter	Diesel Rp./Liter
Mineralölsteuer	43,12	45,87
Mineralölsteuerzuschlag	30,00	30,00
Total Mineralölsteuer	73,12	75,87
Importabgaben (u.a. Pflichtlagerbeitrag)	0,33	0,33
Mehrwertsteuer	10,00	10,37
Belastung pro Liter	83,45	86,57
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	112,16	103,68

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe um 40 Rappen je Liter steuerlich begünstigt. Die Fördermassnahme wurde auch im Berichtsjahr aus den Ertragsüberschüssen der um 1,35 Rappen erhöhten Mineralölsteuer auf Benzin während den Jahren 2008 bis 2010 finanziert. Weil die zu kompensierenden Mengen umweltschonender Treibstoffe stark zunehmen, müsste für eine entsprechende Kompensation der Steuersatz für Benzin um rund 2 bis 2,5 Rappen je Liter angehoben werden. Der Bundesrat verzichtete im Berichtsjahr vorerst auf diese Erhöhung. Er begründet den Entscheid mit der schwierigen Situation für die Wirtschaft nach der Aufhebung des Euro-Mindestkurses.

Nach den Vorstellungen des Bundesrats soll zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke beim Strassenverkehr der Mineralölsteuerzuschlag angehoben werden; dies insbesondere nachdem eine Verteuerung der Autobahnvignette durch das Schweizer Volk im Jahr 2013 abgelehnt worden ist. Mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags soll der stetig wachsende ordentliche Bedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen gedeckt sowie die Finanzierung absehbarer, zusätzlicher Aufgaben sichergestellt werden. Einen entsprechenden Vorschlag zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 beziehungsweise 15 Rappen pro Liter hatte der Bundesrat im Rahmen der Vorlage für einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) 2014 in die Vernehmlassung geschickt. In der Botschaft zur NAF-Vorlage beantragt die Landesregierung nunmehr eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen. Falls sich die Projekte zur Engpassbeseitigung wie geplant realisieren liessen, werde gegen 2023 eine weitere Erhöhung um fünf bis sieben Rappen notwendig. Im Weiteren beabsichtigt der Bundesrat, die Mineralölsteuer künftig der Teuerung anzupassen. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst. Er wurde durch die aufgelaufene Teuerung laut Bundesrat inzwischen um die Hälfte entwertet.

Am 6. März 2015 hat der Bundesrat die Botschaft zur Teilrevision des Mineralölsteuergesetzes zuhanden des Parlaments verabschiedet. Die Anpassungen betreffen einerseits die teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer und andererseits eine Kompetenzdelegation an die Steuerbehörde für gewisse Steuerbefreiungen.

Der Nationalrat hat dieser Steuerbefreiung für Pistenfahrzeuge in der Herbstsession zugestimmt. Die vorberatende Kommission des Ständerats will allerdings vorerst nichts von der Vorlage wissen. Sie ist der Ansicht, dass aus finanz- und ordnungspolitischen Gründen keine zusätzliche Ausnahme von der Mineralölbesteuerung geschaffen werden sollte. Die kleine Kammer behandelt das Geschäft in der Frühjahrsession 2016.

Motorfahrzeugsteuern

Die Walliser Stimmbevölkerung zeigte sich in einer Volksabstimmung Ende November 2015 bereit, Sparmassnahmen in Kauf zu nehmen, um die Kantonsfinanzen wieder ins Lot zu bringen. Damit verbunden ist auch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um zehn Prozent. Die Walliserinnen und Walliser nahmen das zweite Spardekret in einer Referendumsabstimmung an. Das Sparpaket gilt für drei Jahre und soll jährliche finanzielle Mittel in Höhe von 26 Millionen für den Kanton und sieben Millionen Franken für die Gemeinden generieren.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Die Neubauten im Rahmen der Vollendung des Nationalstrassennetzes werden aus dem Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr waren es 642 Millionen Franken, wobei die finanziellen Mittel für die Fertigstellung des Netzes nicht vollständig verwendet werden konnten.

In den Jahren 2012 bis 2015 standen auf der Basis des achten langfristigen Bauprogramms für die **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes** aus dem Jahr 2012 im Durchschnitt rund 750 Millionen Franken jährlich beziehungsweise insgesamt gut drei Milliarden Franken zur Verfügung. Die finanziellen Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds, in dem für die Netzfertigstellung 8,5 Milliarden Franken reserviert sind.

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

2016 wird der Bund rund 1,8 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investieren. 509 Millionen davon fliessen in den Bau von neuen Abschnitten, 1,173 Milliarden werden für den Ausbau und den Unterhalt des bestehenden Netzes eingesetzt. 131 Millionen Franken fliessen in Projekte zur Beseitigung von Engpässen. Das eidgenössische Parlament hat dazu die notwendigen Kredite beschlossen.

In den Jahren 2016 bis 2019 ist das 9. Langfristige Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen massgebend. In dieser Zeitphase sollen im Durchschnitt je 460 Millionen Franken pro Jahr in die Netzfertigstellung investiert werden, vor allem in den Kantonen Bern (A5 und A16), Wallis (A9), Schwyz (A4) und Uri (A4).

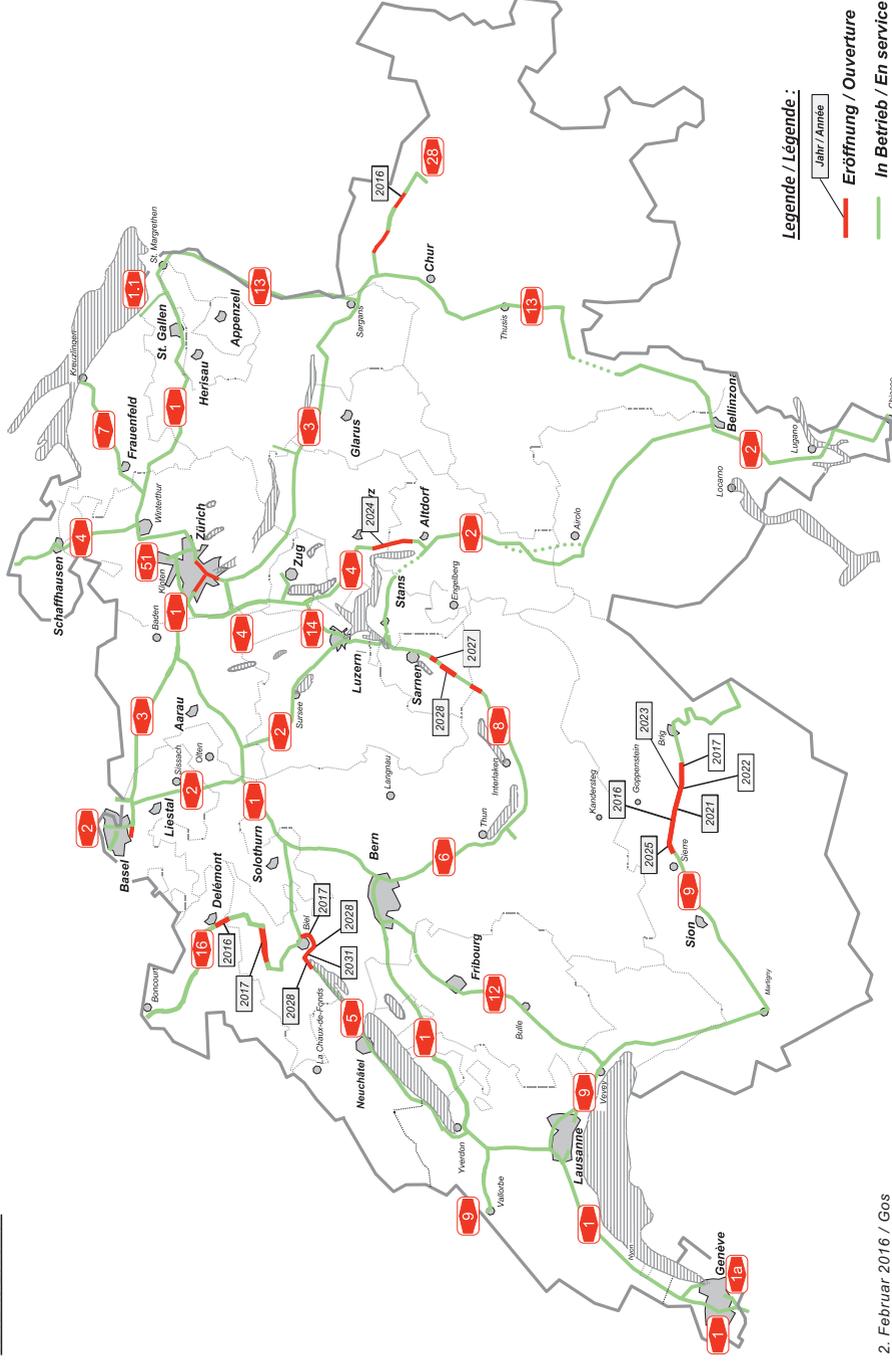
Die Schwerpunkte der Arbeiten zur Netzfertigstellung liegen in der Weiterführung begonnener Projekte, unter anderem:

- A5 Bern: Biel Ost – Biel Süd (Eröffnung 2017)
- A9 Wallis: Sierre – Gampel (Teileröffnung 2016)
- A9 Wallis: Gampel – Brig Glis (Teileröffnung 2017)
- A16 Jura: Delémont Est – Grenze Jura/Bern (Eröffnung 2016)
- A16 Bern: Court – Tavannes (Eröffnung 2017)
- A28 Graubünden: Prättigauerstrasse Umfahrung Küblis (Eröffnung 2016)

Voraussichtliche Eröffnung / Ouvertures probables

9. langfristiges Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen /

gème programme de construction à long terme pour l'achèvement des routes nationales
Variante 2015.104



Weitere grosse Projekte der Netzfertigstellung sind:

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

Für die **Erhaltung** (Ausbau und Unterhalt) der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem ASTRA im Berichtsjahr die Gesamtsumme von 1,380 Milliarden Franken zur Verfügung. Aus dem effektiven Aufwand resultierte ein Mehrbedarf gegenüber dem Voranschlagskredit von 24,173 Millionen Franken. Dieser Mehrbedarf konnte kompensiert werden durch Massnahmen im Bereich des Finanz- und Lastenausgleichs (FLAG).

Für das Jahr 2016 hat das Parlament für Ausbau und Unterhalt des Nationalstrassennetzes den Kredit von 1,173 Milliarden Franken bereitgestellt. Zusammen mit den sog. FLAG-Reserven und aus der Abgrenzung 2015 ergibt sich ein Voranschlagskredit von 1,444 Milliarden Franken. Diese Gelder stammen aus der SFSV.

Bei sechs Erhaltungsprojekten starten 2016 die Hauptarbeiten:

- A1: Bernex – Ferney (Tunnelsicherheit) (GE)
- A2: Riviera (TI)
- A9: Vallorbe – Essert-Pittet (VD)
- A9: Flon-Brücken (VD)
- A12: Rastplatz la Joux des Ponts (FR)
- A13: Sicherheitsstollen Tunnel Bärenburg (GR)

Auf den folgenden Strecken werden 2016 die Hauptarbeiten fortgesetzt:

- A2: Sanierungstunnel Belchen (BL/SO)
- A2: Acheregg – Beckenried (NW)
- A2: Aiolo – Quinto (TI)
- A2: Svincolo di Mendrisio
- A4: Tunnel Galgenbuck (SH)
- A5: Colombier – Cornaux (NE)
- A6: Rubigen – Thun (BE)
- A9: Montreux – Roche (VD)
- A13: Umfahrung Roveredo (GR)

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

- Januar 2015: die Erweiterung des bestehenden Halbanschlusses Alpnach Süd zum Vollanschluss. Die beiden neuen Rampen von und nach Luzern bringen Alpnach eine markante Verkehrsentslastung. Die Kosten für das Vorhaben belaufen sich auf rund 6,35 Millionen Franken.
- Dezember 2015: den Halbanschluss Grono der Autobahn A13. Das Bauwerk soll den Ortskern von Grono (GR) entlasten. Das Projekt sieht auf der Höhe von Grono eine Autobahneinfahrt in Richtung Nord-Süd und eine Ausfahrt in Richtung Süd-Nord vor. Die Kosten für den Halbanschluss gehen vollumfänglich zulasten des Bundes und belaufen sich auf ungefähr 100 000 Franken.

Die **Engpassbeseitigung** auf dem Nationalstrassennetz wird aus Mitteln des Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr konnten die bereitgestellten Mittel in der Höhe von 75 Millionen Franken erneut nicht vollständig investiert werden. Die verbliebenen Mittel von 8,2 Millionen Franken sind in den Infrastrukturfonds zurück geflossen. Der Hauptgrund für den Minderbedarf war die Führungsreserve, die grösstenteils nicht benötigt worden ist.

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die eidgenössischen Räte für das Jahr 2016 total 131 Millionen Franken bereitgestellt. Zusammen mit den Kreditrestanzen aus dem Vorjahr (7,87 Mio. Fr. Abgrenzung 2015) stehen für das Programm Engpassbeseitigung 138,87 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Gelder werden hauptsächlich in den Sechsspurausbau der Nordumfahrung Zürich (A1) investiert.

Im Dezember 2015 hat der Bundesrat dem Sechsspurenausbau der Autobahn 1 zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen zugestimmt. Zusammen mit der Erneuerung des gesamten Abschnittes beziffern sich die Kosten auf rund 818 Millionen Franken. Die Bauzeit beträgt mindestens sechs Jahre, der Baubeginn ist ab 2022 geplant. Der Ausbau der A1 auf sechs Fahrspuren soll Stau reduzieren und Ausweichverkehr durch die Dörfer vermeiden helfen.

Gotthard-Strassentunnel

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

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

strasseschweiz hat sich für die STVG-Änderung gemäss Vorschlag des Bundesrats ausgesprochen. Zentrale Argumente sind

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

Die Eidgenössischen Räte haben die Sanierungsvorlage des GST im Jahr 2014 beraten und entsprechend dem Vorschlag des Bundesrats die Variante mit dem Neubau einer zweiten Tunnelröhre gutgeheissen. Gegen diesen Beschluss des Parlaments zum Strassentransitgesetz wurde von den Alpenschützern mit 75 852 gültigen Unterschriften das Referendum ergriffen und im Februar 2015 bei der Bundeskanzlei deponiert. Die Volksabstimmung mit dem deutlichen Ergebnis von 57 Prozent Ja-Stimmenden fand am 28. Februar 2016 statt.

Während der Abstimmungskampagne und den Vorarbeiten dazu wurde während den Ostertagen ein Rekordstau am Gotthard verzeichnet: Noch nie zuvor haben sich über Ostern die Autos so lange vor dem Gotthard-Nordportal gestaut wie im Berichtsjahr. Der Stau löste sich erst nach über 45 Stunden auf. Die Aussicht auf mildes Wetter hatte viele Kurzentschlossene in den Süden gelockt. Das Resultat war ein Dauerstau in Richtung Süden, der sich von Mittwoch bis Freitagabend kaum je auflöste. Auch zwischen Chur und dem San-Bernardino-Tunnel, vor dem Tunnel durch den Grosse St. Bernhard und am Autoverlad beim Simplon gab es lange Wartezeiten.

Die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel hat sich gegenüber 2002 aufgrund verschiedener Massnahmen wie Tropfenzähler-Regelung für den Schwerverkehr, die Dosierung der Fahrzeugeinfahrten usw. zwar verbessert. Wegen des Gegenverkehrs setzte der deutsche Automobilklub ADAC den Schweizer Alpentunnel in seiner vergleichenden Rangliste trotzdem an den Schluss. Alle 20 getesteten Tunnels aus Deutschland, Italien, Oesterreich, Frankreich und der Schweiz erhielten die Wertung «gut» oder «sehr gut». Verglichen mit dem ADAC-Test von 2002 konnte sich der Gotthard-Strassentunnel in der Gesamtnote von «ausreichend» auf «gut» verbessern. Dies namentlich dank deutlich besseren Wertungen bei den Kriterien Verkehrsüberwachung und Tunnellüftung. An den Schluss der Rangliste fällt der Gotthardtunnel jedoch wegen des Tunnelsystems mit nur einer Röhre und Gegenverkehr, das mit der

schlechtesten Note »sehr mangelhaft« bewertet wurde. Ausserdem tragen eine hohe Lastwagenquote bei einer täglichen Verkehrsbelastung von 17 500 Fahrzeugen und steile Zufahrtsrampen zum höheren Unfallrisiko bei. Auch beim Kriterium Pannenbuchten wurden Abstriche gemacht.

Vollendete Abschnitte

Im Berichtsjahr konnten keine neuen Nationalstrassenabschnitte dem Verkehr übergeben werden.

Damit waren Ende 2015 unverändert insgesamt 1823,3 Kilometer Nationalstrassen oder rund 96,3 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb, nämlich:

7-spurige Autobahnen:	1,2 km
6-spurige Autobahnen:	83,5 km
4-spurige Autobahnen:	1 344,3 km
3-spurige Autostrassen	1,9 km
2-spurige Autostrassen	280,9 km
Gemischtsverkehrsstrassen	111,5 km

Innert 24 Jahren vergrösserte sich das Strassenareal um 17,2 Prozent und im gleichen Zeitraum haben die Leistungen im Strassengüterverkehr um sogar 109 Prozent und im privaten motorisierten Verkehr um 22 Prozent zugenommen. Das Bahnareal dehnte sich hingegen um lediglich 2,9 Prozent aus, obschon die Leistungen im Schienengüterverkehr um 34 und im Personenverkehr mit der Bahn um 82 Prozent gewachsen sind. Dies sind Ergebnisse vertiefter Analysen zur Arealstatistik, die das Bundesamt für Statistik (BFS) als Beitrag zum internationalen Jahr des Bodens 2015 publiziert hat. Zum Vergleich: die Siedlungsfläche pro Einwohner und Arbeitsplatz ist innert 24 Jahren um durchschnittlich 6,5 Prozent gewachsen, weist aber erhebliche regionale Unterschiede auf. Allein das Wohnareal nahm um 44 Prozent zu, doppelt so rasch wie die Bevölkerung.

Nationalstrassenfinanzierung

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

90

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

durch Parlamentsbeschluss anlässlich der Genehmigung des Budgets der Eidgenossenschaft. Aktuell besteht ein Projekt zur Ablösung des bisherigen Systems der Strassenfinanzierung durch einen Strasseninfrastrukturfonds. Damit soll die kontinuierliche, verbindliche und dauerhafte Finanzierung der Strasseninfrastruktur sichergestellt werden (siehe Kapitel «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, NAF»; hiervor).

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

Infrastrukturfonds Strasse

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

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

Im Jahr 2015 schüttete der Infrastrukturfonds rund 805 Millionen Franken aus – davon 493 Millionen zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, 54 Millionen zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz und 46 Millionen für Hauptstrassen in Berggebieten und in Randregionen. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen sind 69 Millionen Franken für Strassenprojekte und 143 Millionen für Bahn- und Schieneninfrastrukturen ausgegeben worden. Die Liquidität des Infrastrukturfonds lag Ende 2015 bei 1,9 Milliarden Franken.

Für das Jahr 2016 haben die eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 617 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- 131 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz;
- 375 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 47,118 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 Kontakt mit den Generaldirektionen in Genf und Washington sowie zu den einzelnen Mitgliedverbänden der IRF. Konkret wurden der IRF die schweizerischen Unterlagen für die Welt-Strassen-Statistik übermittelt. Diese Statistik enthält die neuesten Angaben von über hundert Ländern über das Strassennetz, die Fahrzeugproduktion, den Import und den Export von Fahrzeugen, die Strassenverkehrsunfälle, die Motorfahrzeugbesteuerung und die jährlichen Ausgaben für das Strassenwesen. Das umfangreiche Tabellenwerk kann direkt bei der IRF, 4 chemin de Blandonnet, 1214 Vernier (Genf; Tel. 022 306 02 60) bezogen werden.

Schlusswort

Der Berichterstatter über die Tätigkeit von **strasseschweiz** im Jahr 2015 dankt allen Mitgliedverbänden, dem Zentralvorstand und dem Direktionsausschuss für die grosse Unterstützung und für das Vertrauen, das sie dem Generalsekretariat und dessen Personal entgegengebracht haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Generalsekretariats von **strasseschweiz**, die mit ihrem treuen und pflichtbewussten Einsatz einen reibungslosen Gang der vielfältigen Geschäfte des Dachverbands sicherstellten. Der Dank richtet sich aber auch an alle Politiker/innen, die Vertreter/innen der Behörden sowie die Medien für ihr Vertrauen und Wohlwollen gegenüber den Anliegen von **strasseschweiz** und seinen Mitgliedern.

Bern, Mitte April 2016

Der Berichterstatter:
Hans Koller

Statistische Angaben

Statistiques

Seite / Page

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

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Beförderte Personen / personnes transportées				Personenkilometer / personnes-kilomètres							
	Schiene Rail	Schiene Rail	Strasse / Route Miv TMI	öV TP	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	Miv TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6,9	3 224	75,3	763	17,8	48 002	83,7	45 882	80,0	2 120	3,7
1980	256	4,4	4 699	81,1	836	14,4	69 697	87,5	67 041	84,2	2 656	3,3
1990	324	4,7	5 461	79,0	1 129	16,3	80 801	86,4	77 759	83,2	3 042	3,3
2000	303	4,1	5 990	80,9	1 112	15,0	89 072	87,6	79 142	77,8	3 428	3,4
2001	300	4,1	5 904	80,5	1 126	15,4	89 808	87,1	79 575	77,2	3 605	3,5
2002	319	4,4	5 848	80,1	1 136	15,6	90 845	86,5	80 398	76,6	6 628	6,4
2003	340	4,7	5 773	79,5	1 147	15,8	91 771	86,3	81 085	76,3	3 667	3,5
2004	353	4,9	5 699	79,0	1 162	16,1	92 658	86,1	81 806	76,0	3 781	3,5
2005	385	5,4	5 585	78,2	1 175	16,4	93 084	85,2	82 015	75,1	6 858	6,6
2006	406	5,6	5 649	77,8	1 205	16,6	94 092	85,0	82 941	74,9	7 262	6,6
2007	434	5,9	5 711	77,2	1 251	16,9	95 210	84,5	83 933	74,5	7 313	6,5
2008	462	6,1	5 821	76,7	1 310	17,3	96 573	84,5	85 356	74,6	7 397	6,5
2009	472	6,1	5 955	76,6	1 349	17,3	98 654	84,2	87 248	74,4	7 505	6,4
2010	494	6,2	6 056	76,4	1 374	17,3	100 271	83,9	88 702	74,3	7 582	6,3
2011	513	6,4	6 146	76,2	1 408	17,5	101 699	83,9	89 949	74,2	7 651	6,3
2012	515	6,2	6 283	76,1	1 457	17,6	103 757	84,3	91 811	74,6	7 734	6,3
2013	542	6,4	6 406	75,9	1 489	17,6	105 526	84,4	93 464	74,8	7 810	6,2
2014	576	6,7	6 518	76,0	1 485	17,3	107 203	84,3	94 985	74,7	7 902	6,2

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

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Beförderte Tonnage / tonnage transporté				Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres							
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Total	Veränderung Variation
(in Mio.) (en Mio.)												
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0		7 412	54.6	6 175	45.4	13 587	
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5	7 276	49.1	7 548	50.9	14 824	9.1
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5	8 345	42.0	11 524	58.0	19 869	34.0
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2	7 326	39.1	11 429	60.9	18 755	-5.6
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0	7 979	39.7	12 117	60.3	20 096	7.2
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7	8 351	39.4	12 858	60.6	21 209	5.5
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6	9 937	42.2	13 609	57.8	23 555	11.1
2003*	62.4	16.7	311.2	83.3	373.6	-1.3	9 534	38.8	14 986	61.2	24 546	4.2
2004	69.3	17.7	321.5	82.3	390.8	4.6	10 245	40.0	15 341	60.0	25 624	4.4
2005	67.9	16.8	335.4	83.2	403.3	3.2	10 149	39.2	15 709	60.8	25 858	0.9
2006	70.2	16.9	344.8	83.1	415.0	2.9	10 880	40.1	16 259	59.9	27 139	5.0
2007	71.1	16.8	353.3	83.2	424.4	2.3	10 631	38.6	16 889	61.4	27 520	1.4
2008*	69.9	16.4	355.6	83.6	425.5	0.3	10 980	39.1	17 130	60.9	28 110	2.1
2009	61.9	15.1	347.4	84.9	409.3	-3.8	9 398	35.9	16 775	64.1	26 173	-6.9
2010	64.0	15.5	348.6	84.5	412.6	0.8	9 805	36.7	16 906	63.3	26 711	2.1
2011	65.0	15.0	370.2	85.1	435.2	5.5	10 164	36.9	17 372	63.1	27 536	3.1
2012	60.3	14.1	368.3	85.9	428.6	-1.5	9 744	36.3	17 109	63.7	26 853	-2.5
2013	65.0	15.1	365.3	84.9	430.3	0.4	10 280	37.4	17 241	62.6	27 521	2.5
2014 p	65.4	14.9	374.6	85.1	440.0	2.3	10 751	38.0	17 541	62.0	28 292	2.8

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

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

p = provisorisch / provisoirement

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

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

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse								
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5	
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0
2005	23.6	64.8	12.8	35.2	36.4	23.4		20.5	75.9	6.5	24.1	27.0	23.9
2006	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	4.4		21.5	76.2	6.7	23.8	28.2	4.4
2007	25.3	64.4	14.0	35.6	39.3	3.4		21.4	73.3	7.8	26.7	29.2	3.5
2008	25.4	63.8	14.4	36.2	39.8	1.3		21.8	72.2	8.4	27.8	30.2	3.4
2009	20.8	60.8	13.4	39.2	34.2	-14.1		18.0	68.7	8.2	31.3	26.2	-13.2
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.0		20.5	70.2	8.7	29.8	29.2	11.5
2011	25.6	63.8	14.5	36.2	40.1	4.7		21.9	71.6	8.7	28.4	30.6	4.8
2012	23.7	63.4	13.7	36.6	37.4	-6.7		20.4	72.3	7.8	27.7	28.2	-7.8
2013	25.2	66.3	12.8	33.7	38.0	1.6		21.9	73.7	7.8	26.3	29.7	5.3
2014	26.1	67.8	12.4	32.2	38.5	1.3		22.9	77.1	6.8	22.9	29.7	0.0
2015	26.9	69.2	12.0	30.8	38.9	1.0							

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

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2015)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2015)*

	2014	2015
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 384 490	4 458 069
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	44 086	47 328
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 656	6 779
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	6 962	6 618
Übrige / <i>Autres</i>	4 732	4 995
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	329 206	340 520
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 853	41 830
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11 125	11 153
Übrige / <i>Autres</i>	97	95
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	190 095	191 132
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	65 563	67 101
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	5 084 865	5 175 620
Motorräder / <i>Motocycles</i>	639 119	652 683
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	33 567	28 701
Übrige / <i>Autres</i>	26 533	28 638
Total Motorräder / Total des Motocycles	699 219	710 022
Total Motorfahrzeuge / Total des véhicules à moteur	5 784 084	5 885 642
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	153 348	*156 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	7 117	7 029
Sachtransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	255 234	262 854
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 661	34 735
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	21 746	21 489
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	50 470	49 001
Sattelsachtransportanhänger		
<i>Semi-remorques transport de choses</i>	16 389	16 653
Übrige / <i>Autres</i>	20 148	21 831
Anhänger total / Remorques total	405 765	413 592

* Schätzungen / *Estimations*

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

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2015 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2015

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen Voitures de livraison	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Traktoren Tracteurs	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
Anzahl / Nombre													
1950	146 998	–	2 028	36	472	–	–	–	2 049	188 512	75 975	264 487	–
1960	509 279	–	3 127	55	150	–	–	–	5 122	573 780	291 326	865 106	–
1970	1 383 204	–	5 542	105	725	–	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	42 456	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	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	4 090 937	493 791	4 584 719	218 932
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	4 708 753	651 202	5 359 955	139 548
2011	4 163 003	8 671	6 440	295 804	41 506	11 140	135 768	111 686	4 814 432	4 814 432	665 870	5 480 302	142 834
2012	4 254 725	8 393	6 542	308 884	41 856	11 090	137 470	113 107	4 925 506	4 925 506	679 822	5 605 328	145 984
2013	4 320 885	7 568	6 554	318 622	41 650	10 997	139 063	114 192	5 005 652	5 005 652	687 990	5 693 642	147 247
2014	4 384 490	6 962	6 656	329 206	41 853	11 125	140 319	115 339	5 084 865	5 084 865	699 219	5 784 084	153 348
2015	4 458 069	6 618	6 779	340 206	41 830	11 153	141 911	116 322	5 175 620	5 175 620	710 022	5 885 642	* 156 000

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

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

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

* Schätzungen / Estimations

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

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	296 597	327 955	334 045	310 154	304 083	327 143
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères</i> <i>pour le transport des personnes</i>	1 936	2 587	2 998	2 950	3 119	3 596
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	469	363	470	347	181	385
Autocars	718	1 000	853	841	867	1 014
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	24 154	28 644	30 427	28 933	28 755	31 007
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	2 690	3 273	3 123	2 774	3 457	3 194
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	883	1 202	897	926	1 193	1 089
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 804	3 238	3 482	3 214	2 916	3 372
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 505	1 679	1 741	1 772	1 611	1 699
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 530	2 803	3 132	2 882	2 885	2 882
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	334 286	372 744	381 168	354 793	349 067	375 381
Motorräder / <i>Motocycles</i>	38 236	42 933	44 545	42 804	43 565	47 661
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 099	2 308	1 874	1 130	865	830
Andere / <i>Autres</i>	1 696	2 890	3 386	3 390	3 091	3 296
Total Motorräder / Total des motocycles	43 031	48 131	49 805	47 324	47 521	51 787
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	377 317	420 875	430 973	402 117	396 588	427 168

6A

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

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

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

Die meistverkauften Automarken

Les marques des voitures de tourisme les plus vendues

Marke / Marque	2015	2014	in % / en %
Volkswagen	42 212	40 146	+5,1 %
BMW	24 039	21 057	+14,2 %
Mercedes	22 884	18 384	+24,5 %
Audi	22 225	20 949	+6,1 %
Skoda	20 972	19 517	+7,5 %
Renault	14 821	11 747	+26,2 %
Opel	13 769	13 384	+2,9 %
Ford	13 704	12 949	+5,8 %
Peugeot	12 587	11 423	+10,2 %
Citroën	11 517	11 268	+2,2 %
Seat	10 451	9 378	+11,4 %
Mazda	9 989	7 591	+31,6 %
Hyundai	9 937	11 001	-9,7 %
Toyota	9 881	11 275	-12,4 %
Fiat	9 025	9 029	0
Suzuki	8 351	8 515	-1,9 %
Nissan	7 968	7 166	+11,2 %
Volvo	7 251	6 867	+5,6 %
Subaru	6 011	6 277	-4,2 %
Dacia	5 396	4 784	+12,8 %
Kia	5 039	4 886	+3,1 %
MINI	4 861	4 463	+8,9 %
Porsche	4 305	3 165	+36 %
Mitsubishi	4 042	3 565	+13,4 %
Land-Rover	3 808	3 490	+9,1 %
Jeep	3 705	3 274	+13,2 %
Smart	3 409	1 681	+102,8 %
Honda	3 345	4 501	-25,7 %
Alfa Romeo	1 249	2 104	-40,6 %
Jaguar	980	622	+57,6 %
Lexus	943	853	+10,6 %
Ssangyong	806	569	+41,7 %
Maserati	705	731	-3,6 %
Chevrolet	273	2 072	-86,8 %
Infiniti	227	118	+92,4 %
Aston Martin	127	156	-18,6 %
Lancia	127	795	-84 %
BMW Alpina	87	61	+42,6 %
Diverse Marken	2 778	2 103	+32,1 %

Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2015
Recettes douanières procurées par la circulation routière en 2015

Position		Fr.
2710.1993/1994/		
9100/9900	Autoöle / <i>Huiles pour automobiles*</i>	–
4011.1000–9900+		
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 672 271
8407	Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408	<i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	790 460
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512	<i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 204 345
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>	1 128
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	12 302
8703.2100–9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	12 097 646
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	5 112 158
8705.1010–9090	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	122 640
8706	Chassis / <i>Châssis</i>	2 735
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>	58 958
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	21 053 025
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 517 796
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 /	
	<i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	430 872
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger /	
	<i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	507 131
9029.1010–9010		
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	42 685
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen	
	und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules</i>	
	<i>à moteur et les pièces détachées</i>	46 626 152

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

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

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

Jahr/Année	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	1 085.5	1 321.9	2 505.9	2 913.9	2 922.1	3 020.1	2 930.7	2 780.6
Bezugsprovisionen / Frais de perception	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.2	75.7	71.8
Statistische Gebühr / Droits des statistique	11.8	14.4	13.0	—	—	—	—	—
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 416.4	1 744.7	1 767.5	1 978.7	1 973.0	2 020.8	1 955.0	1 849.3
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	797.0	882.2	733.2
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerrträge / Droits des douane	197.4	284.3	244.8	31.2	30.7	30.5	41.8	46.6
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles				354.5	340.7	403.4	353.8	393.4
Statistische Gebühr / Droits des statistique	6.0	7.2	3.7					
Sanktionen auf zu hohe CO ₂ -Emissionen von Neuwagen / Sanctions pour les voitures neuves emettant trop de CO ₂							1.7	6.8
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	352.0	592.0	559.6	876.7	871.0	1 030.2	1 146.3	1 162.8
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	347.5	364.5	373.0
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 489.7	1 493.3	1 457.3
Einnahmen des Bundes, total	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 544.1	8 495.7	9 217.4	9 245.0	8 874.8
Recettes totales de la Confédération								
Kantonale Motorfahrzeugsteuern	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	2 070.2	2 130.5	*2 200.0
Impôts sur les véhicules à moteur	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	336.2	*410.0	*420.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes								
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	53.6	22.6	21.8
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburage								
Energieforschungsbeitrag	4.0	4.9	—	—	—	—	—	—
Contribution à la recherche énergétique								
Unfallverhütungsbeitrag	7.7	16.0	16.1	14.9	23.6	22.4	21.5	20.9
Contribution à la prévention des accidents								
Total	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 587.9	10 734.7	11 699.8	11 829.6	11 537.5

* Schätzungen / Estimations

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

	1958–2012	2013	2014	2015
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds) / Baulicher Unterhalt und Erneuerung 1958–1984 / ab 1997 Nationalstrassen Unterhalt				
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure) / Gros entretien et renouvellement 1958–1984 / Renouvellement (1958–84) / dès 1997 Routes nationales entretien	63 810.4	1 108	1 304	1 227
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666.5	–	–	–
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt)				
Entretien courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)	4 451.8	353	346	347
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1	–	–	–
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Einlagen / Versements extraordinaires (ab 2008 / dès 2008)	3 450.0	–	–	–
Jährliche Einlage / Versement annuel (ab 2008 / dès 2008)	4 637.0	1 026	1 029	992
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	7 826.0	172	174	175
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 393.8	2	2	1
Huckepack, Autovelrad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	9 087.4	474	469	474
Bahnhofanlagen / Places de parc près des gares	101.3	–	–	–
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1	–	–	–
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	3 096.3	123	113	106
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten / Protection contre les forces de la nature	990.8	41	32	32
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	9 898.2	367	365	350
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 267.1	–	–	–
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	618.8	7	7	7
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	–	–	–
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	1 116.1	148	154	153
Total Ausgaben / Dépenses totales	115 438.7	3 821	3 996	3 864
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuervorschlag, Autobahnvignette	114 207.9	3 786	3 769	3 596
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	48.8			
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»		(-) 42	(-) 227	(-) 269
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»		2 036	1 809	1 540

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.) (2710.1112.) (2110.1211.)	Wert <i>Valeur</i>	(2710.1912.)	Wert <i>Valeur</i>	(2709.0090.)	Wert <i>Valeur</i>
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
1990	2 919 644	1 207.3	836 016	269.9	3 054 292	788.2
1991	2 783 774	1 088.2	684 066	226.1	4 528 665	1 087.5
1992	2 981 282	986.5	661 942	185.7	4 124 040	901.2
1993	2 592 119	795.7	624 953	172.6	4 499 304	930.5
1994	2 571 023	658.9	645 391	152.1	4 766 577	827.4
1995	2 561 187	583.8	662 156	138.7	4 544 005	755.8
1996	2 609 086	706.5	603 971	171.9	5 290 311	1 080.5
1997	3 703 149	1 222.8	*3 620 836	1 089.7	4 832 714	1 067.6
1998	2 627 439	685.3	*3 193 479	696.9	5 015 516	771.8
1999	2 646 257	808.1	*2 453 346	599.2	5 034 861	961.2
2000	2 728 343	1 512.3	*2 569 440	1 250.3	4 578 217	1 675.3
2001	2 702 226	1 291.4	*3 334 661	1 428.1	4 773 040	1 575.9
2002	2 651 147	1 088.3	*3 073 664	1 105.7	4 869 479	1 415.3
2003	2 694 652	1 184.4	*2 721 725	1 090.0	4 551 511	1 387.3
2004	2 395 949	1 279.5	*2 654 042	1 267.1	5 086 184	1 831.7
2005	2 331 854	1 671.0	*3 098 447	2 116.6	4 744 965	2 405.0
2006	2 025 322	1 701.3	*2 952 670	2 368.9	5 413 010	3 415.9
2007	2 141 865	1 911.4	*2 400 502	1 978.4	4 595 181	2 974.6
2008	1 954 495	1 957.0	*2 937 648	3 189.3	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 409 823	2 033.0	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7
2011	1 723 345	1 616.9	*2 559 267	2 247.0	4 302 674	3 216.7
2012	1 920 124	1 965.5	*3 512 609	3 301.8	3 231 713	2 638.9
2013	1 412 697	1 378.7	*3 219 342	2 902.3	4 891 059	3 798.9
2014	1 256 763	1 149.2	*2 381 097	1 972.4	4 963 792	3 543.0
2015	1 653 799	1 007.3	*3 297 704	1 789.5	2 920 661	1 183.4

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

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

Schweizerischer Mineralölabsatz Ventes d'huiles minérales en Suisse

	Benzin Essence		Diesel		Treibstoffe o. Fluggp. Carburants s.kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe Carburants		Heizöl Huile chauff.		Mineralölprod. Prod. pétroliers	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3.702		1.117		4.819		1.118		5.937		5.594		11.531	
1995	3.590		1.141		4.731		1.278		6.009		5.450		11.459	
2000	3.983		1.307		5.290		1.582		6.872		4.741		11.613	
Ø 91-00	0.8	1.7			1.0	4.2			1.6	-1.5			0.1	
2001	3.873	-2.8	1.330	1.8	5.203	-1.6	1.492	-5.7	6.695	-2.6	5.182	9.3	11.877	2.3
2002	3.795	-2.0	1.377	3.5	5.172	-0.6	1.380	-7.5	6.552	-2.1	4.723	-8.9	11.275	-5.1
2003	3.776	-0.5	1.460	6.0	5.236	1.2	1.241	-10.1	6.477	-1.1	4.990	5.7	11.467	1.7
2004	3.708	-1.8	1.568	7.4	5.276	0.8	1.171	-5.6	6.447	-0.5	4.909	-1.6	11.356	-1.0
2005	3.595	-3.0	1.712	9.2	5.307	0.6	1.186	1.3	6.493	0.7	4.918	0.2	11.411	0.5
2006	3.484	-3.1	1.852	8.2	5.336	0.5	1.243	4.8	6.579	1.3	4.708	-4.3	11.287	-1.1
2007	3.450	-1.0	1.988	7.3	5.440	1.9	1.326	6.7	6.764	2.8	4.091	-13.1	10.855	-3.8
2008	3.375	-2.2	2.186	10.0	5.561	2.2	1.418	6.9	6.979	3.2	4.276	4.5	11.255	3.7
2009	3.283	-2.7	2.221	1.6	5.504	-1.0	1.360	-4.1	6.864	-1.6	4.119	-3.7	10.983	-2.4
2010	3.166	-3.6	2.308	3.9	5.474	-0.5	1.428	5.0	6.902	0.6	4.314	4.7	11.216	2.1
Ø 01-10	-2.3	5.9			0.4	-0.8			0.1	-0.7			-0.3	
2011	3.044	-3.9	2.369	2.6	5.413	-1.1	1.522	6.6	6.935	0.5	3.395	-21.3	10.330	-7.9
2012	2.937	-3.5	2.513	6.1	5.450	0.7	1.559	2.4	7.009	1.1	3.634	7.0	10.643	3.0
2013	2.803	-4.6	2.626	4.5	5.429	-0.4	1.572	0.8	7.001	-0.1	3.932	8.2	10.933	2.7
2014	2.694	-3.9	2.701	2.9	5.395	-0.6	1.582	0.6	6.976	-0.4	2.738	-30.4	9.714	-11.1
2015	2.514	-6.7	2.684	-0.6	5.198	-3.7	1.636	3.4	6.835	-2.0	3.171	15.8	10.005	3.0
Ø 11-15	-4.5	3.1			-1.0	2.8			-0.2	-4.1			-2.1	

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

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus			Indexzahlen (2001 = 100) / Indices (2001 = 100)			Wohnbevölkerung Population résidente	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbevölkerung Population résidente
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés			
1970	74 709	35 981	1 694	Wohnbevölkerung Population résidente	6 193	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	40 488	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	Einreisen Entrées	45 411	Verletzt Blessés	45 411	94	94
1980	67 160	32 326	1 246	Einreisen Entrées	50 339	Verletzt Blessés	50 339	89	89
1985	72 030	29 827	908	Einreisen Entrées	55 558	Verletzt Blessés	55 558	75	75
1990	79 436	29 243	954	Einreisen Entrées	79 199	Verletzt Blessés	79 199	68	68
1995	89 098	28 759	692	Einreisen Entrées	70 909	Verletzt Blessés	70 909	71	71
2000	75 351	30 058	592	Einreisen Entrées	83 472	Verletzt Blessés	83 472	66	66
2001*	23 896	30 160	544	Einreisen Entrées	84 301	Verletzt Blessés	84 301	64	64
2004	22 891	28 746	510	Einreisen Entrées	83 000	Verletzt Blessés	83 000	60	60
2005	21 706	26 754	409	Einreisen Entrées	83 000	Verletzt Blessés	83 000	59	59
2006	21 491	26 718	371	Einreisen Entrées	83 472	Verletzt Blessés	83 472	57	57
2007	21 911	27 132	384	Einreisen Entrées	81 322	Verletzt Blessés	81 322	55	55
2008	20 736	25 556	357	Einreisen Entrées	7 245	Verletzt Blessés	7 245	54	54
2009	20 506	25 130	349	Einreisen Entrées	7 786	Verletzt Blessés	7 786	53	53
2010	19 609	24 237	327	Einreisen Entrées	7 870	Verletzt Blessés	7 870	52	52
2011	18 990	23 332	320	Einreisen Entrées	7 955	Verletzt Blessés	7 955	51	51
2012	18 148	22 218	339	Einreisen Entrées	8 039	Verletzt Blessés	8 039	50	50
2013	17 473	21 379	269	Einreisen Entrées	8 140	Verletzt Blessés	8 140	49	49
2014	17 803	21 521	243	Einreisen Entrées	8 237	Verletzt Blessés	8 237	48	48
2015	17 736	21 791	253	Einreisen Entrées	8 306	Verletzt Blessés	8 306	47	47

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa
* ab 2001 Unfälle mit Personenschaden / à partir de 2001 accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2010	2014	2015
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	53 550	50 510	52 396
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	10 158	8 644	7 850
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 644	2 793	2 571
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 682	1 246	1 060
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	15 140	20 875	23 530
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	47	59	47
Total	48 104	57 719	84 221	84 127	87 454

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2015
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	30 622
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	15 686
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 157
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 505
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 483
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	2 170
Anderer Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 302
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	2 075
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	4 554
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	3 496
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	5 149
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	22 002

