

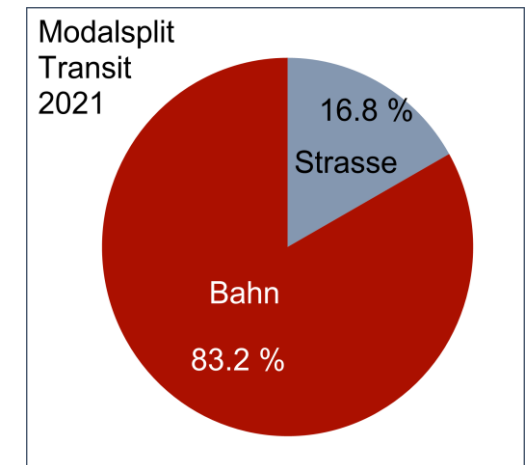
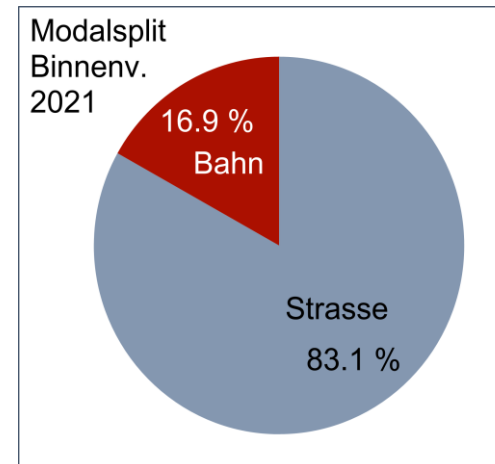
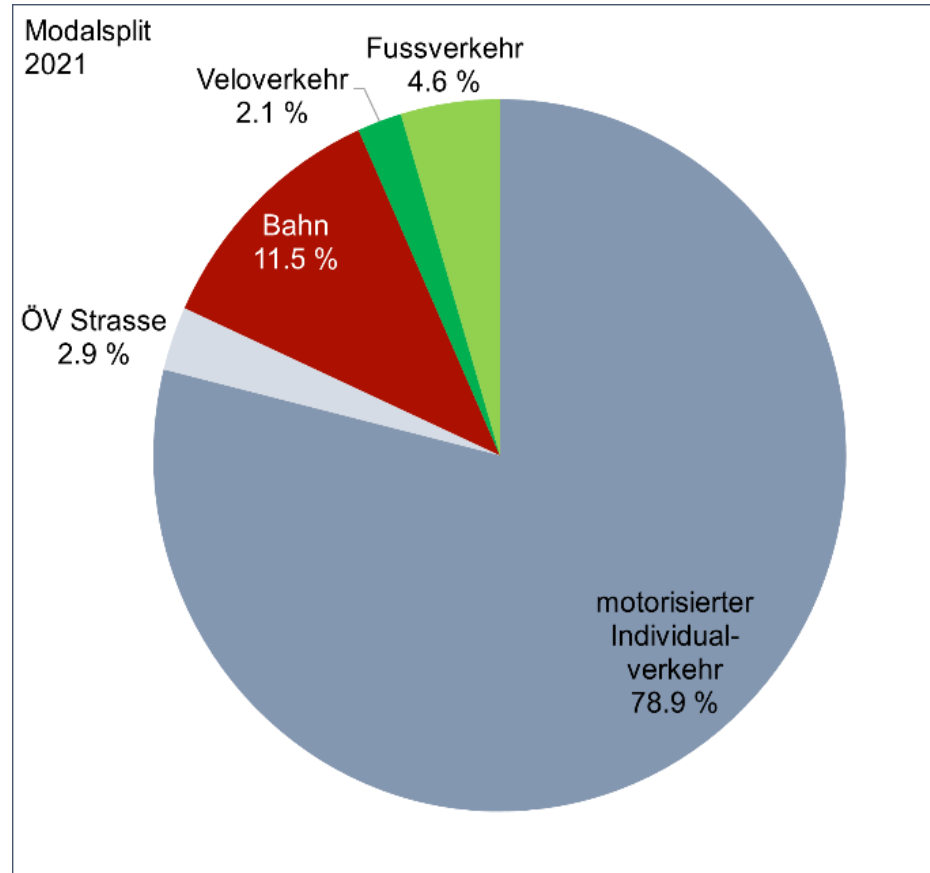


Die Entwicklung des Strassenverkehrs in der Schweiz und die Rolle des öffentlichen Verkehrs

VöV Bustagung
Thun, 04. Juni 2024
Jürg Röthlisberger, Direktor ASTRA



Modalsplit Personen- und Güterverkehr (Anteil eines Verkehrsträgers am Gesamtverkehr)

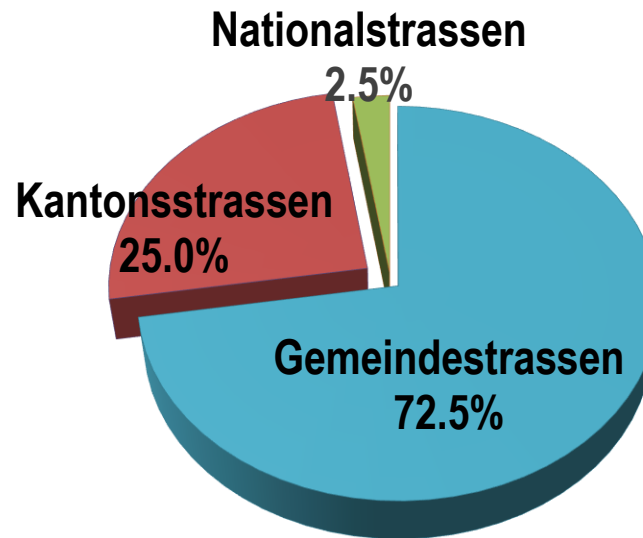


→ Bedeutung der Nationalstrasse ist sehr hoch

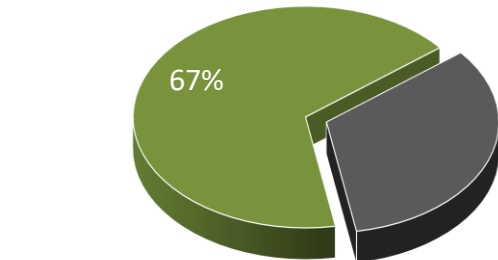


Kurzes Netz – Grosse Wirkung

2,5% des Strassennetzes
sind Nationalstrassen



43% des Strassen-
Personenverkehrs auf
den Nationalstrassen

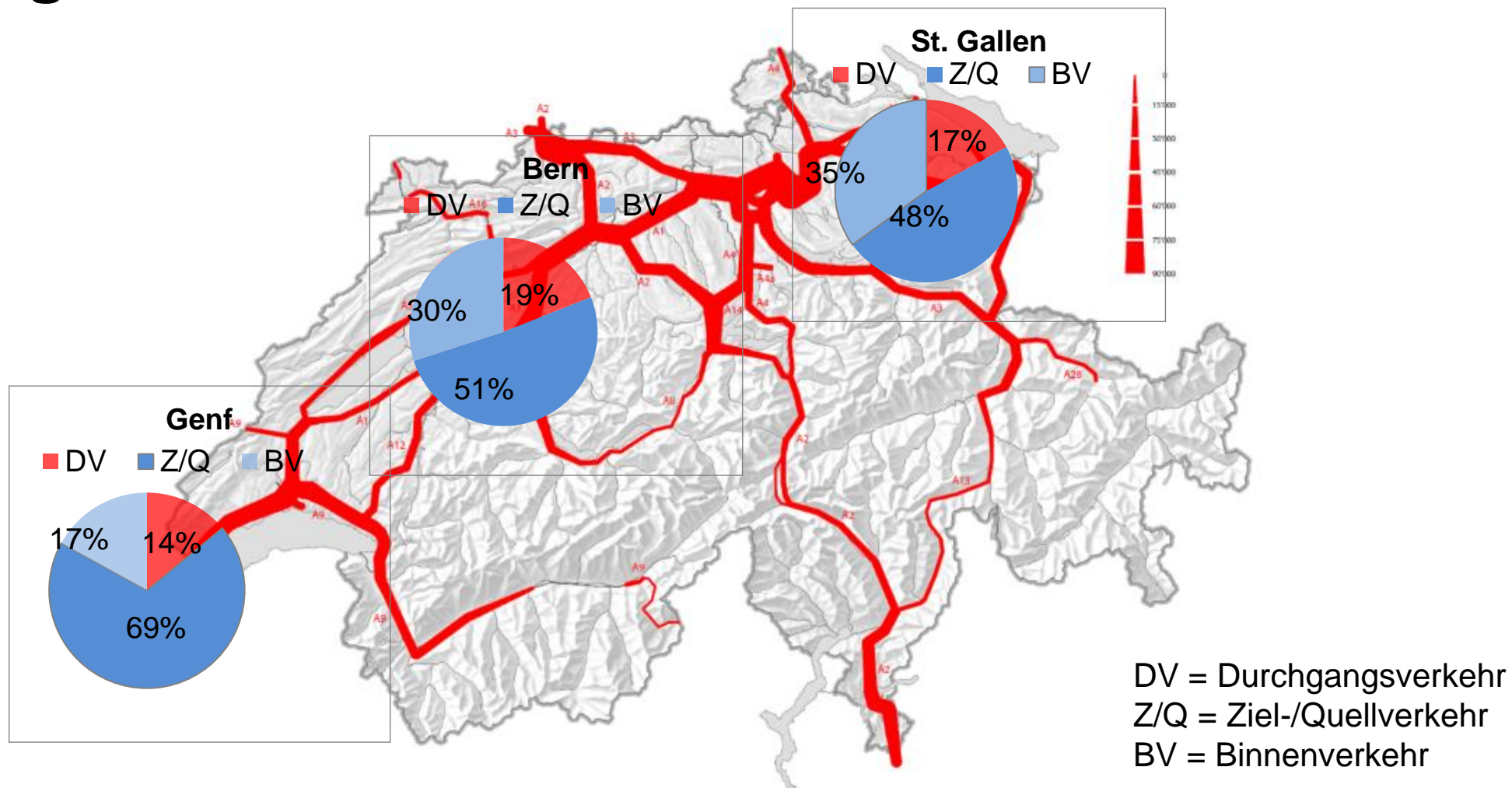


67% des schweren
Strassengüterverkehrs
auf den Nationalstrassen





Nationalstrassen ziehen den Verkehr aus den Ballungsräumen ab





Fünf wesentliche Trends in der Mobilität

Verkehrswachstum bis 2040

Digitalisierung und «Mobilität 4.0»

Entkarbonisierung der Mobilität

Langsamverkehr < 5 km:
46 % Autofahrten, 83% lokale öV-Fahrten

Infrastrukturfinanzierung &
-Kosten



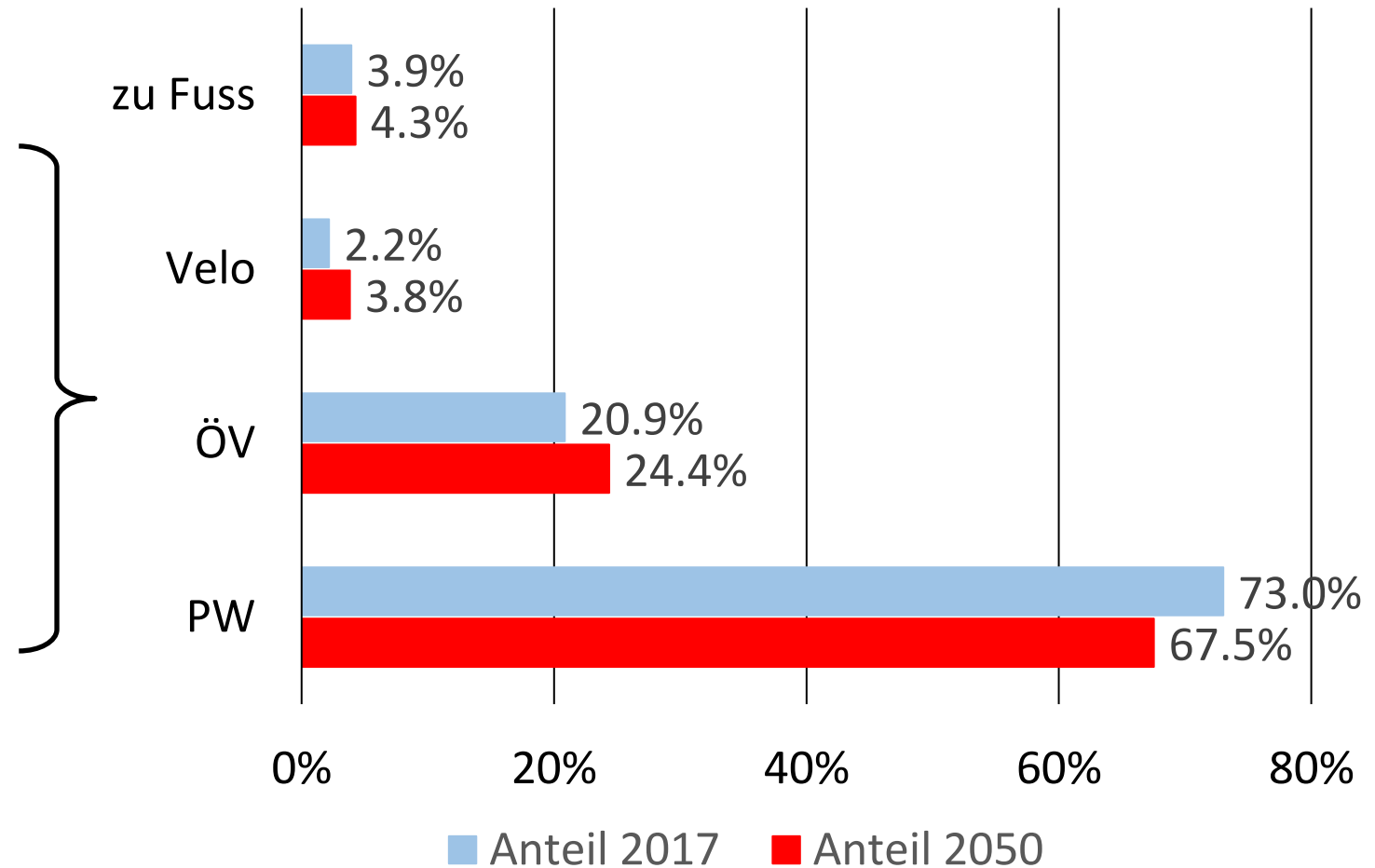


Abgeflachtes MIV-Wachstum bis 2050 (Fzkm)

Mrd. Fahrzeugkm. 2017 und 2050

	2017	2050	Δ
PW	61.75	61.73	0.0%
Lieferwagen	6.34	9.68	52.7%
Lastwagen	2.43	3.13	28.8%
Total	70.52	74.54	5.7%

Verkehrsanteile 2017 und 2050





So wird es sein!? → **verträglich, multimodal, weiterhin rational & emotional**

Der motorisierte Verkehr ist gegenüber heute sicherer und umweltfreundlicher.

- Die Anzahl Unfälle,
- Schadstoff-, Lärmemissionen und Flächenbedarf, sowie
- Energieverbrauch pro gefahrenem Kilometer nehmen markant ab.

Grenzen zwischen klassischem MIV und klassischem ÖV verschmelzen.

Neue Formen des «MIV» entstehen im Personen- wie im Güterverkehr (Citylogistik): was ist ein E-Bike?

Ökonomisches Prinzip für Finanzierung und Nutzung der Mobilität wird sich durchsetzen (müssen).





Bisherige Gewissheiten ändern sich

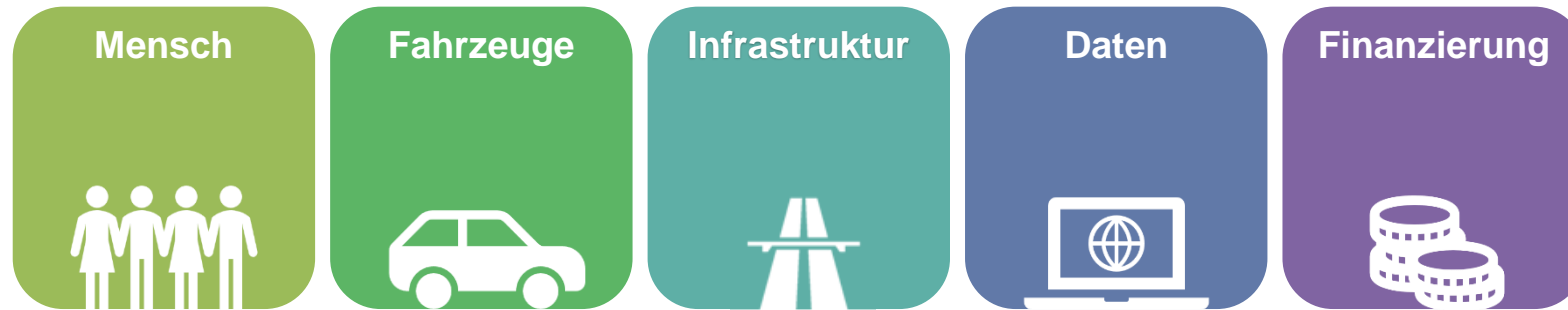
Folgende Denkfallen sind zu überwinden:

- **Planung** der Strassen / Plätze von morgen **mit Verkehr von heute** denken
- **Verkehrsträger** und **Mobilitätsformen** ständig gleichsetzen
- Mobilitätsteilnehmende in fixe Gruppen einteilen:
 - Autofahrende
 - Velofahrende
 - ÖV-Nutzende
- **One fits all:** die eierlegende Wollmilchsau der mobilen Zukunft





Handlungsfelder: Beeinflussbare Faktoren des Individual- und des öffentlichen Verkehrs



Zielsetzungen unserer Anstrengungen:

Verfügbarkeit der Infrastruktur
Verträglichkeit mit Natur und Gesellschaft
Sicherheit von Anlagen und Fahrzeugen
Bezahlbarer Zugang zur Mobilität für alle



Handlungsansatz A: Bessere Nutzung vorhandener Verkehrsfläche

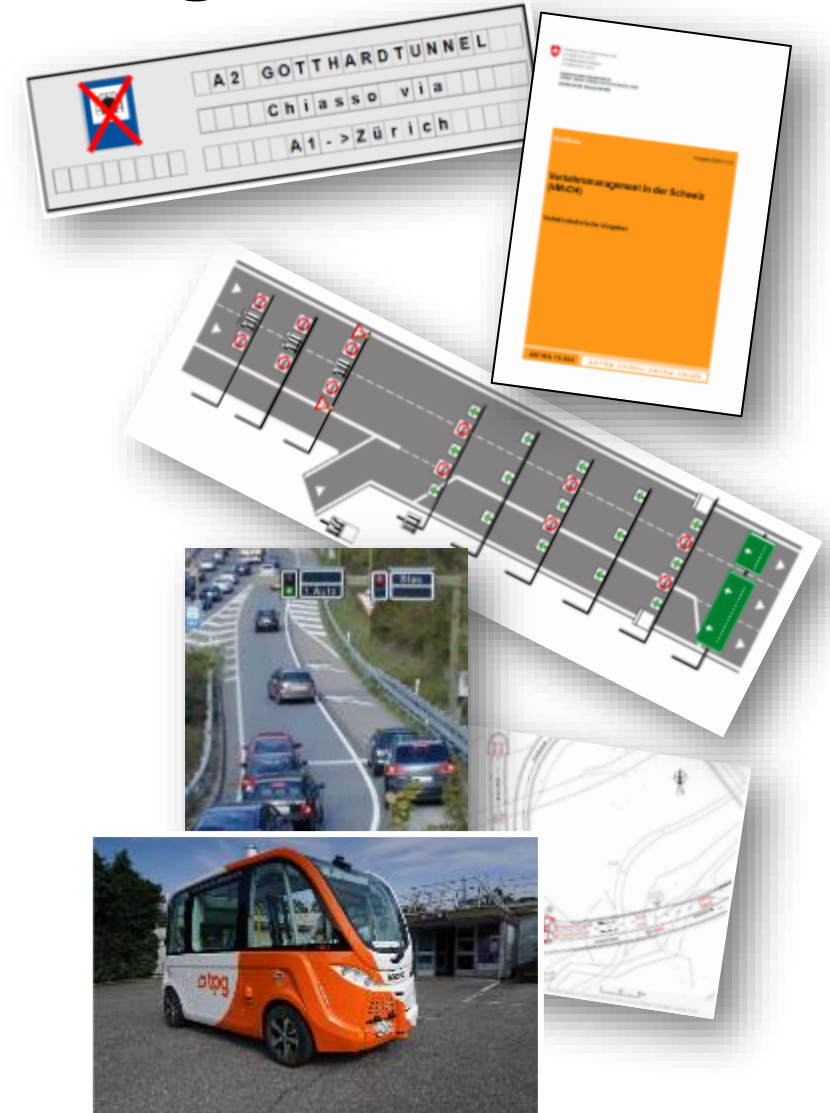
Verkehrsmanagement

- Verkehrsinformationen
- Wechselwegweisung
- LKW-Überholverbote
- Schwerverkehrsmanagement

Geschwindigkeitsharmonisierung

- Rampenbewirtschaftung
- Rechtsvorbeifahren auf NS
- Carpool-Lanes u.a.m.

Automatisiertes Fahren (Stufen 3 bis 5)





Handlungsansatz B: Erschliessung der Potentiale der Digitalisierung / Automatisierung

Nationales und internationales Recht betroffen

Mit der abgeschlossenen SVG-Revision sind die notwendigen Rechtsgrundlagen im nationalen Recht heute vorhanden!

Regelungsbedarf:

- Verkehrsregeln
- **Zulassung Fahrzeuge**
- Zulassung Fahrzeugführer/in
- Strafbarkeit
- Haftung und Versicherung
- Datenschutz und Datenverfügbarkeit





ÖIV und IÖV als Ergänzung zu MIV und ÖV

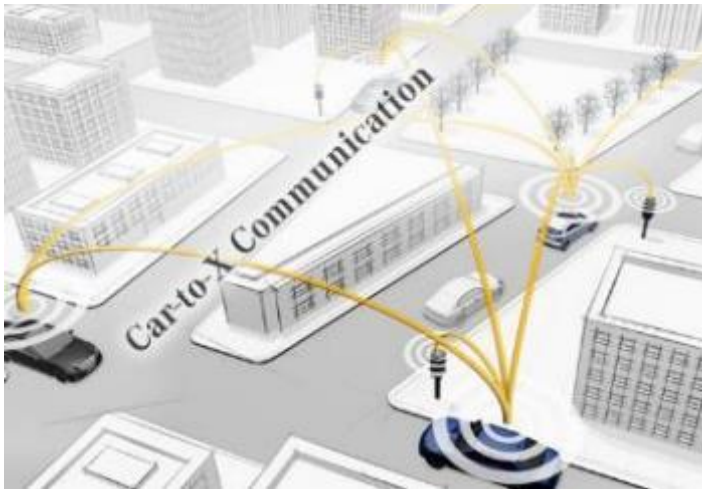
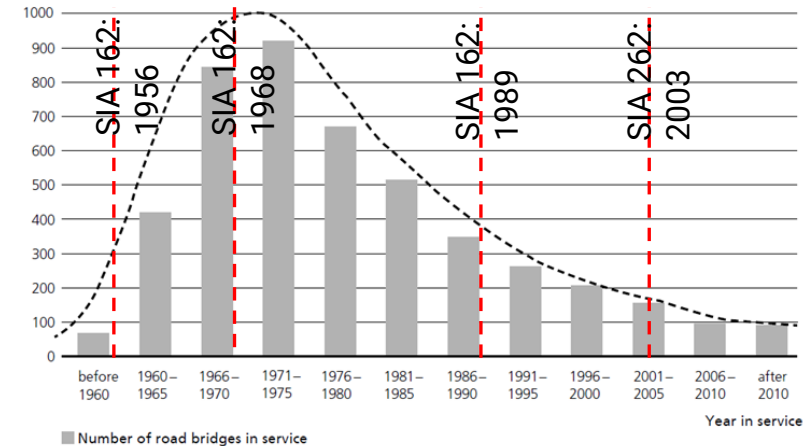
Die heutige DNA des ÖV ist der Takt.
Künftig bestellt die Politik nicht mehr
einen teuren Takt, sondern
Erschliessungsqualität!





Handlungsansatz C: Resilienz, Unterhalt und Verbesserung

- Weiter zunehmender Verkehr
- Alternde Infrastruktur (Unterhalt)
- Enger werdender Raum
- Vernetzung mit den Fahrzeugen





Handlungsansatz D: Schnellladestationen auf 100 Rastplätzen & 50 Raststätten



Rastplatz Inseli (LU), Primeo Netz

Konzept:
vier Ladeplätze



Rastplatz Les Iles (VS), Groupe E



Rastplatz Les Preyes Cimes de l'Est (VS), SOCAR

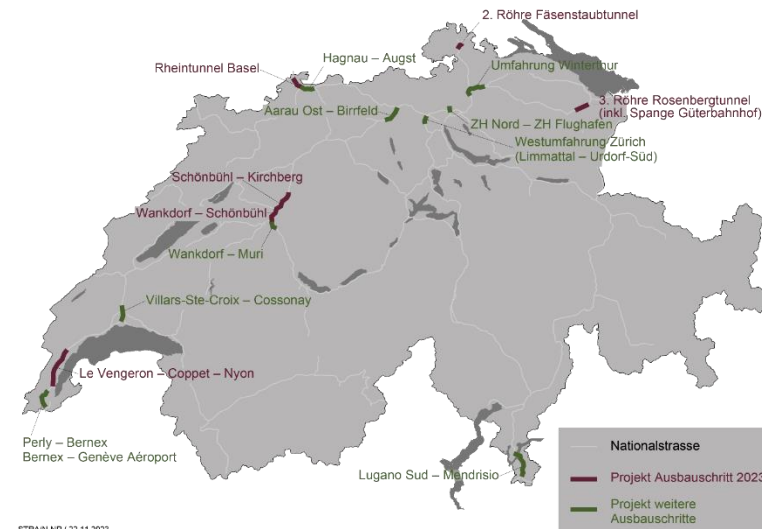


Handlungsansatz E: «Zusätzliche» Verkehrsfläche

- Pannenstreifenumnutzungen (PUN)



- STEP Strasse





Strategisches Entwicklungsprogramm STEP

Sechs prioritäre Erweiterungsprojekte wurden in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen.

A1 Wankdorf–Schönbühl (BE)

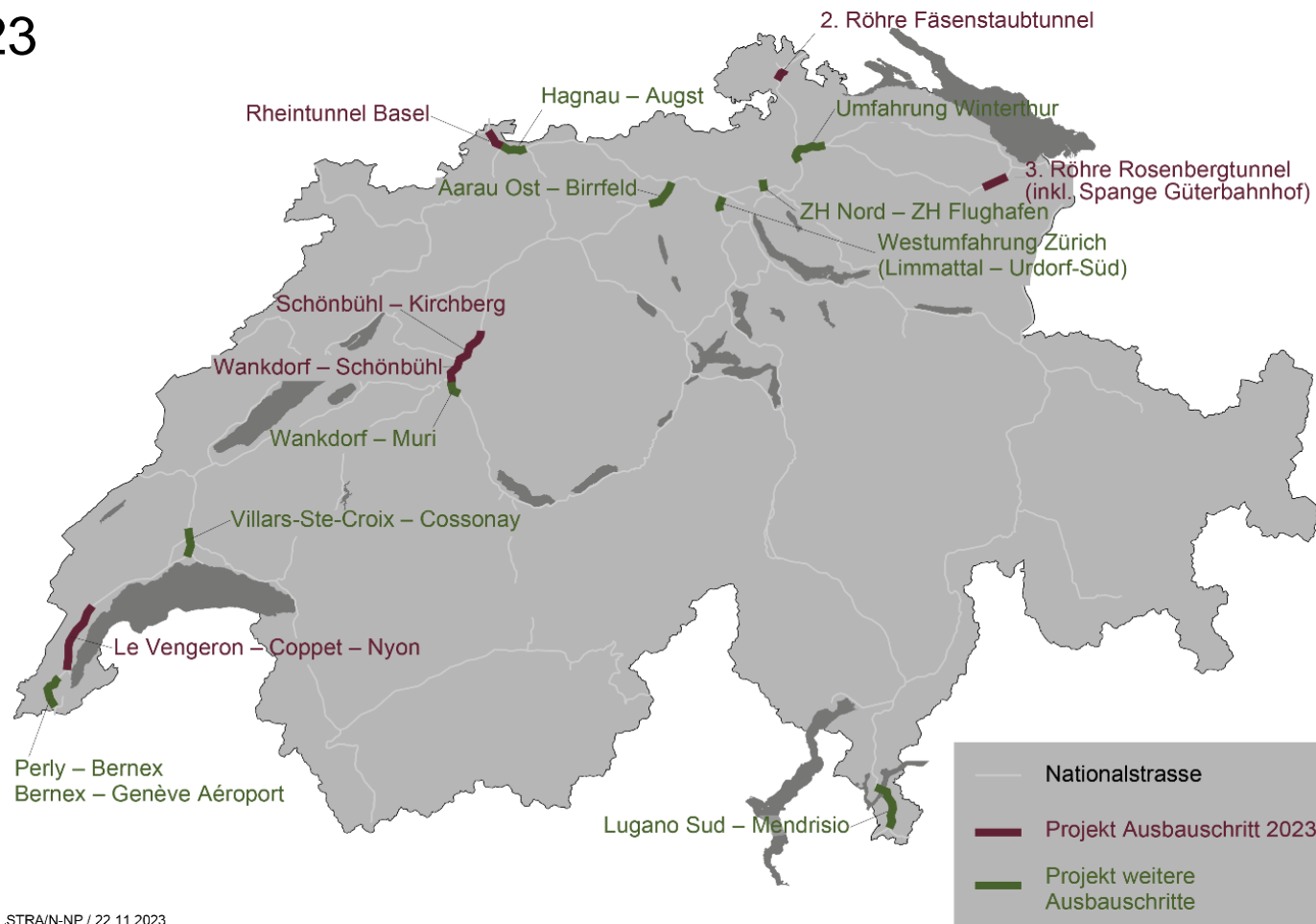
A1 Schönbühl–Kirchberg (BE)

A1 Rosenbergtunnel (SG)

A1 Le Vengeron–Nyon (GE/VD)

A2 Rheintunnel (BL/BS)

A4 Fäsenstaubtunnel (SH)



.STRA/N-NP / 22.11.2023



Handlungsansatz F: Verkehrsentflechtung – Veloweggesetz

- Mit dem ergänzten Artikel 88 der Bundesverfassung über die Fuss-, Wander- und Velowege kommt dem Bund die Kompetenz zu, eine einfache Grundsatzgesetzgebung zu erlassen. Dies beinhaltet:
 - Vollzugsunterstützung der Kantone
 - Koordination
 - Information
- Die aus BV 88 abgeleiteten Möglichkeiten wurden weitestgehend ausgeschöpft. Forderungen nach zusätzlicher Finanzierung konnten jedoch nicht berücksichtigt werden.





Handlungsansatz G: Künftige Finanzierung

Steuern und Abgaben aus dem Verkehr

Mineralölsteuer

Abgabe E-Fz (Grundtarif)

Mineralölsteuerzuschlag

Abgabe E-Fz (Zuschlag)

Nationalstrassenabgabe

Automobilsteuer

Schwerverkehrsabgabe

Verwendung

40–50%

Allgemeiner Bundeshaushalt

50%

Spezialfinanzierung
Strassenverkehr (SFSV)

i.d.R.
10%

Nationalstrassen- und
Agglomerationsverkehrsfonds
(NAF)

100%

1/3

Kantone

2/3

Bund bzw.
Bahninfrastrukturfonds (BIF)



