



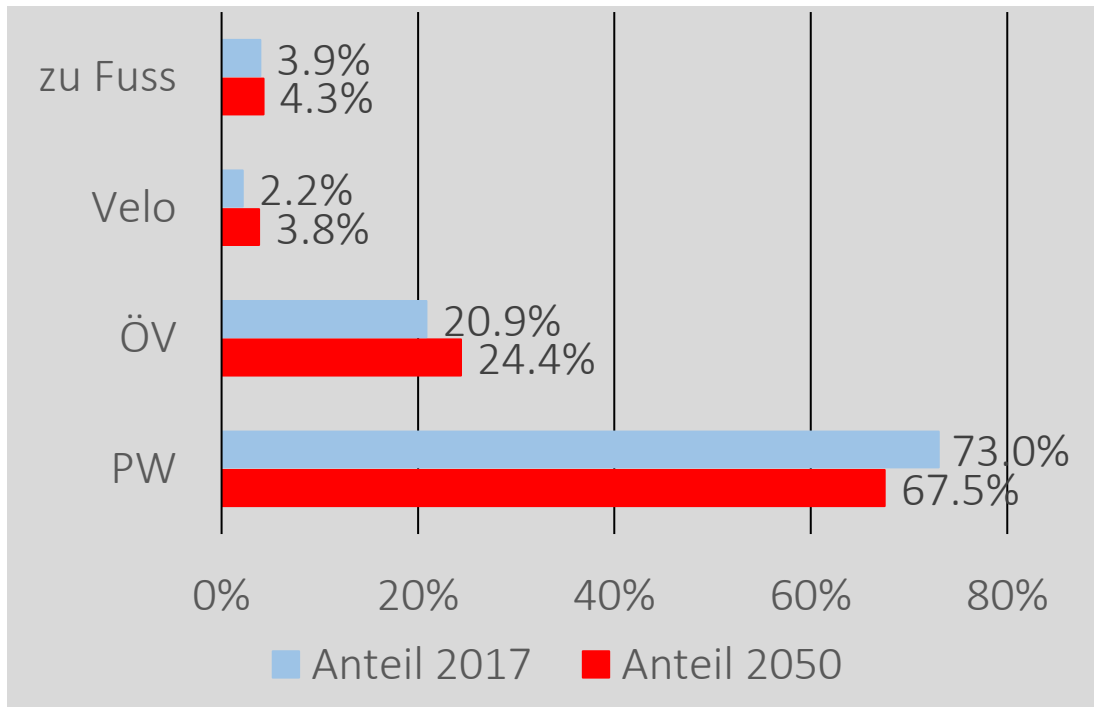
Glarus hat Zukunft! ... Die Strasse auch ...

23.04.2026 – HV Glarner Wirtschaftskammer
J. Röthlisberger, Direktor ASTRA

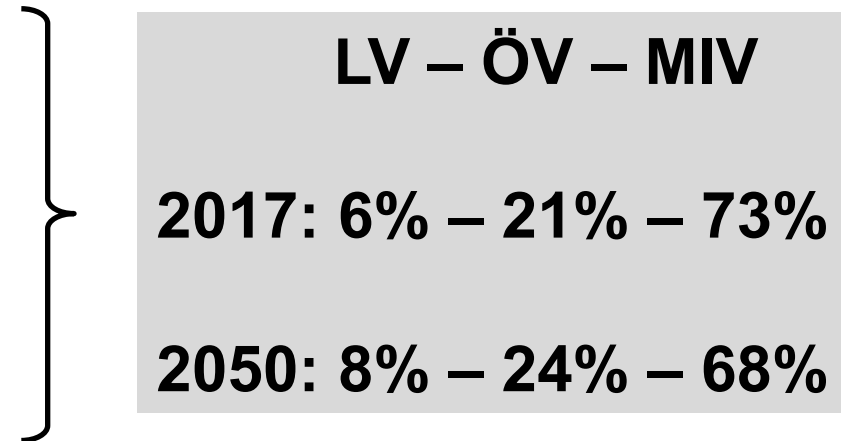


Motorisierter Individualverkehr bleibt das Rückgrat der Mobilität

Mrd. Fahrzeugkilometer (2017 und 2050)



Verkehrsanteile (2017 und 2050)





Fünf wesentliche Trends in der Mobilität

Verkehrswachstum bis 2040

Digitalisierung und «Mobilität 4.0»

Defossilisierung der Mobilität

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

Infrastrukturfinanzierung
und -Kosten





Künftige Mobilität ist sicher, verträglich, verfüg- & bezahlbar





Das ist zu tun – Handlungsfelder



Mobilität frei von Ideologien und Dogmen planen

→ *Bisherige Gewissheiten ändern sich rapide*

Folgende Denkfallen sind zu überwinden:

- **Planen & Denken** der Infrastrukturen von morgen **mit Verkehr von heute**
- **Mobilitätsteilnehmende in fixe Gruppen** einteilen:
 - Autofahrende
 - Motorradfahrende
 - Velofahrende
 - ÖV-Nutzende
- **One fits all:** alleine der Ausbau der klassischen ÖV-Angebote bringt die Lösung
- **Strasse als Mobilitätsform denken, statt als Verkehrsträger**





Beinflussbare Handlungsfelder des MIV und ÖV

(Digitalisierung und KI durchdringen alle HF)

Mensch



Fahrzeuge



Infrastruktur



Daten



Finanzierung



Zielsetzungen unserer Anstrengungen

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



Handlungsfeld A: Bessere Nutzung vorhandener Verkehrsfläche & Angebote

Verkehrsmanagement

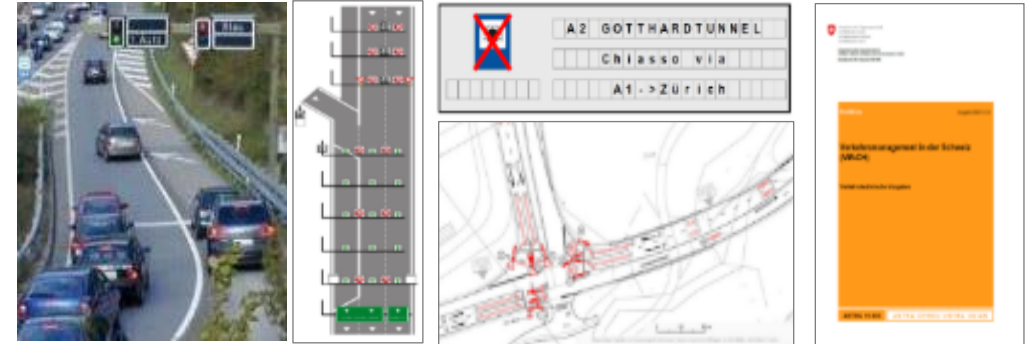
- Verkehrsinformationen
- Wechselwegweisung
- LKW-Überholverbote
- Schwerverkehrsmanagement

Geschwindigkeitsharmonisierung

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

Carpooling an Grenzübergängen

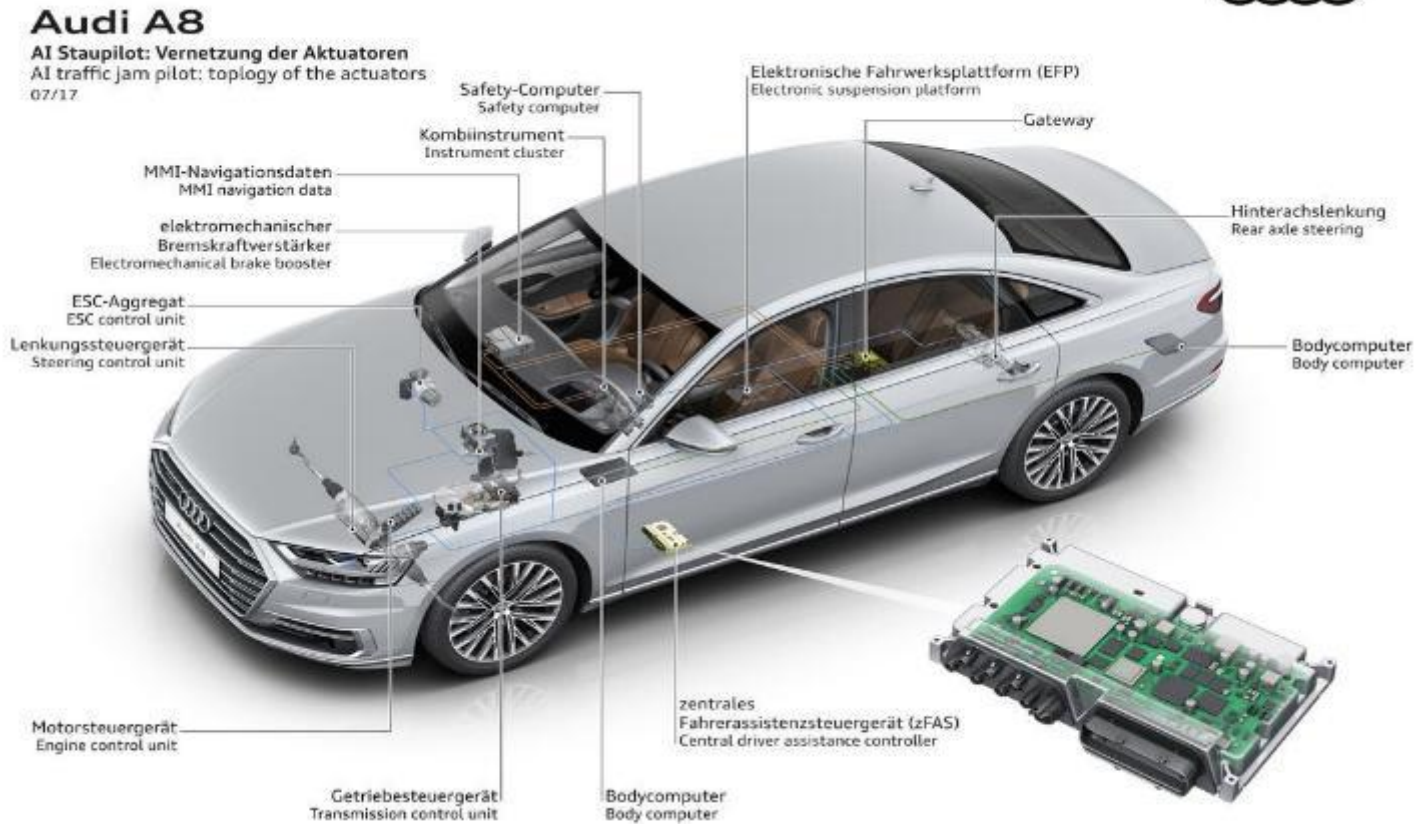
Mobility Pricing





Automatisiertes Fahren

1. Fahrzeuge mit Übernahmeanfragen





Anwendungsfälle der neuen Verordnung

2. Fahrerlose Fahrzeuge





Handlungsfeld B: Multimodale Wegeketten verlangen Mobilitätsdaten. Eine Antwort ist MODI ...



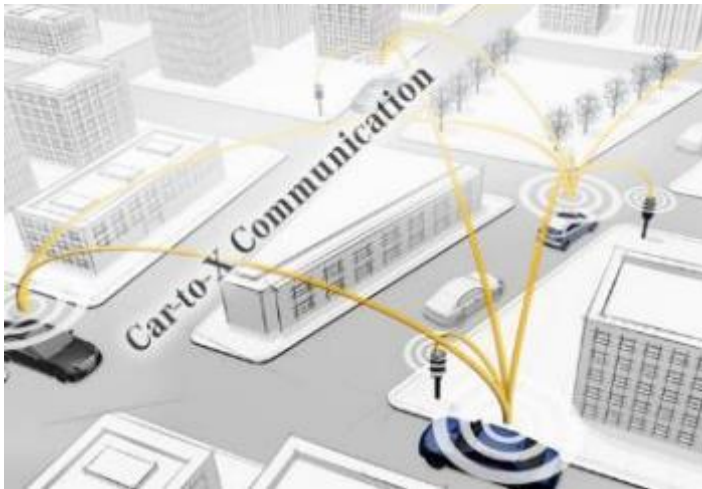
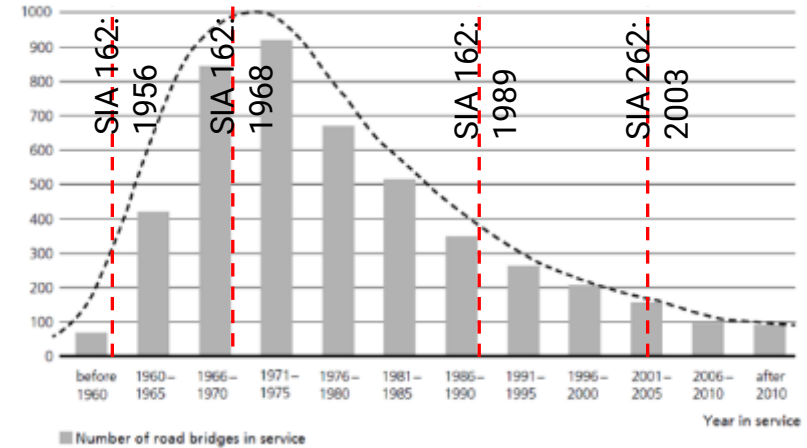
... und es braucht auch das Engagement aller Akteure.



Handlungsfeld C: Resilienz und Erneuerung

→ Wiederbeschaffungswert von 140 Mrd. Franken

- MISTRA zu RIMA
- «Kommunizierende Infrastruktur»
- Verlängerung Nutzungsdauer
- Vernetzung mit Fahrzeugen





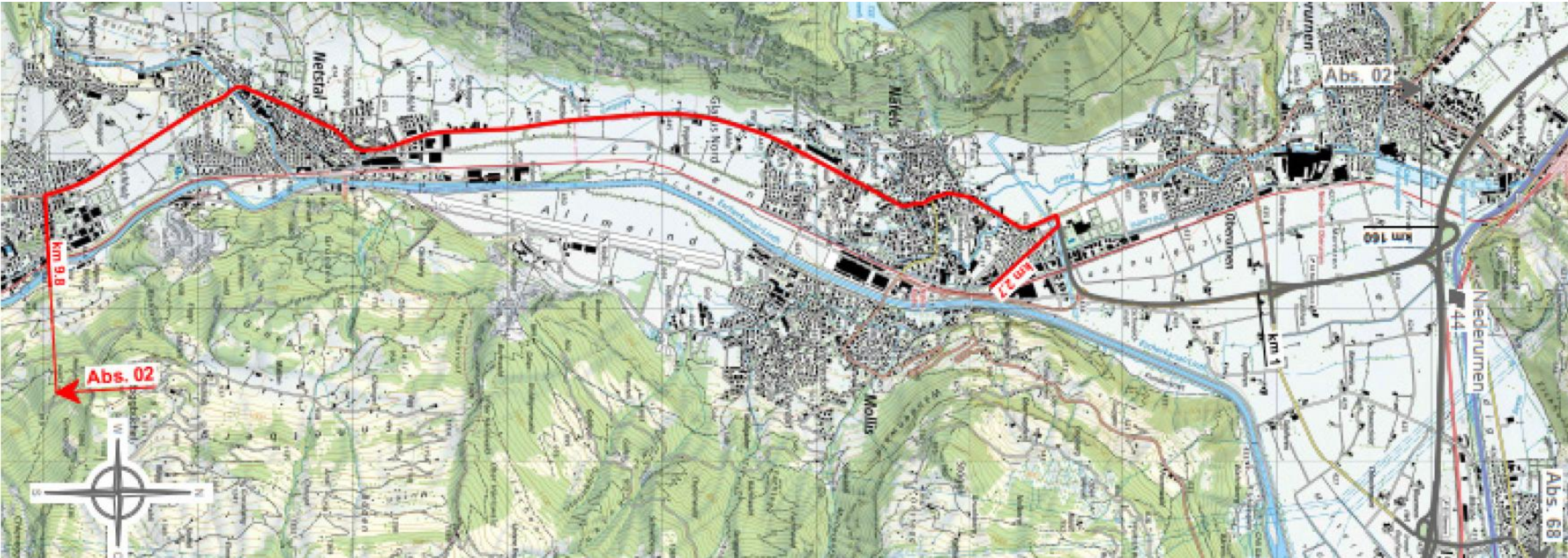
Gesamterneuerung Kerenzerbergtunnel



Portal in Tiefenwinkel



Gesamtinstandsetzung Näfels – Glarus Nord





Handlungsfeld D: Elektrifizierung fördern mit Schnellladestationen und Bau von Photovoltaik-Anlagen



für PW und
ab 2025
auch für
LKW



47 GWh/a

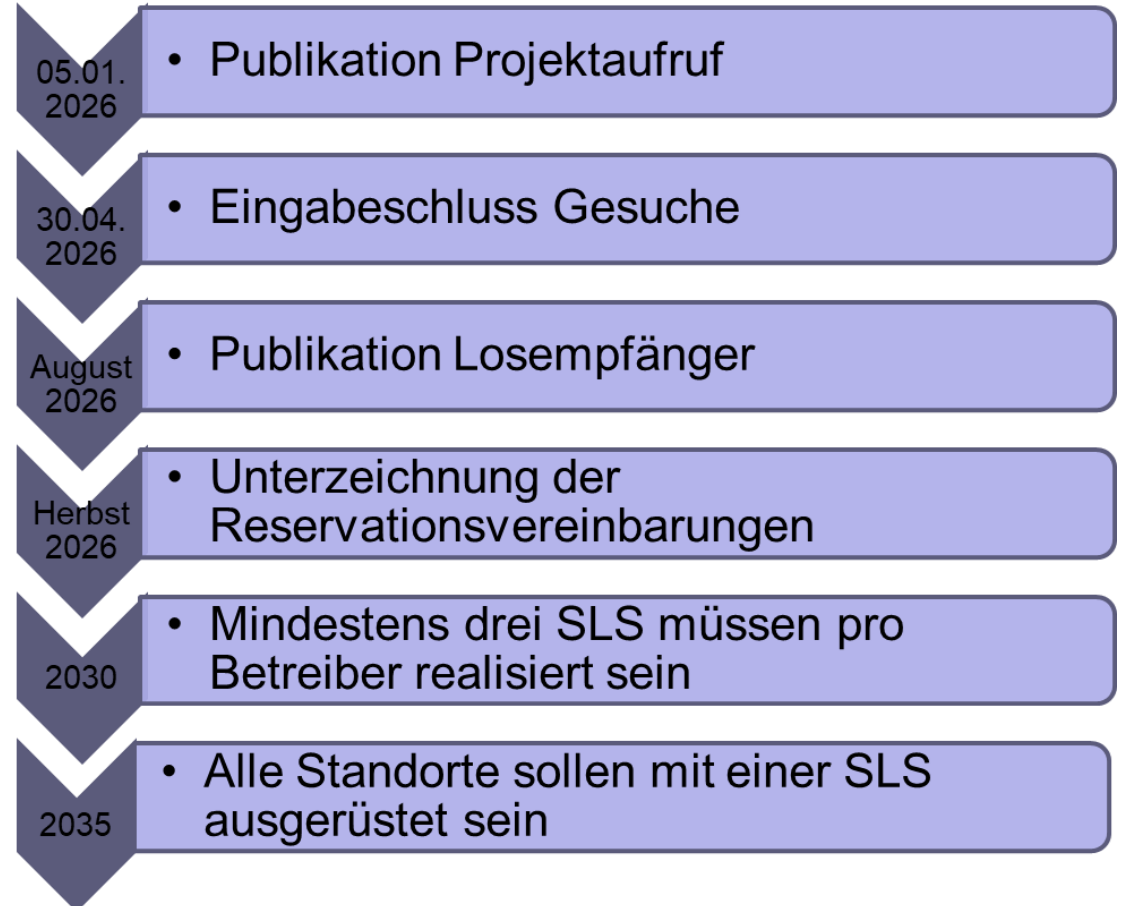


65 GWh/a



E-LKW – SLS – Netz Projektaufruf (3 Lose)

- **Ausschreibung:** Teilnahmewettbewerb, 28 heute bestehende und 4 geplante Standorte (Rastplätze und Schwerverkehrskontrollzentren)
- **Verfahren:** Reservationsvereinbarung mit anschliessender Nutzungsbewilligung
- **Bewilligungsdauer:** 22 Jahre (+ 5 Jahre)
- **Investitionen:** Strominfrastruktur (Netzanschluss, Trafostation) wird durch das ASTRA vorfinanziert



E-Lieferwagen – Handlungsbedarf!

=> 3,5 = 4,25!!!

Anpassung von 4 Verordnungen:

- Befreiung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten
- Limitierung Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h aufgehoben
- Ausnahme von ...
 - LSVA-Pflicht (nicht nur temporär)
 - LKW-Überholverbot
 - LKW-Fahrverbot
 - Feuerlöschpflicht
- Ausdehnung der Selbstabnahme

Vernehmlassung Q3/25, Inkraftsetzung Mitte 2026





Handlungsfeld E: CO₂-Reduktion & Defossilisierung der Infrastruktur

Stossrichtung und Handlungsräume

- Erhaltungsplanung zur Maximierung der Lebensdauer der Infrastruktur
- Neue Baumaterialien
- Verwendung eines hohen Anteils an rezyklierten Materialien
- Optimierung von statischen Systemen und Baustoffmengen im Brückenbau
- Technologien zur Einlagerung / Bindung von CO₂





Handlungsfeld F: Verkehrsentsflechtung – Veloweggesetz



Die aus BV 88 abgeleiteten Möglichkeiten wurden weitestgehend ausgeschöpft. Forderungen nach zusätzlicher Finanzierung konnten jedoch nicht berücksichtigt werden.



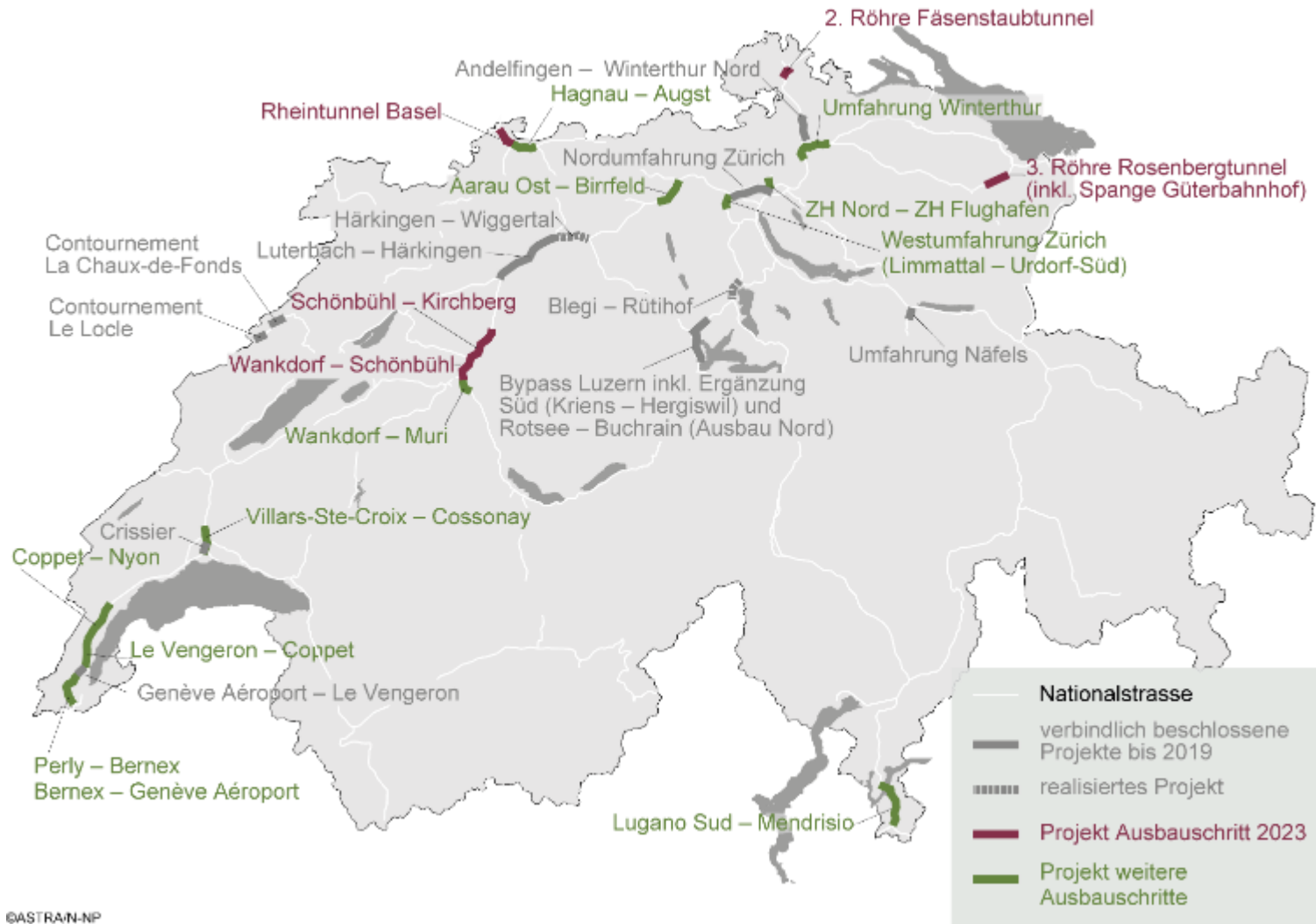
Handlungsfeld G: «Zusätzliche» Verkehrsfläche

a) Pannestreifen-Umnutzungen





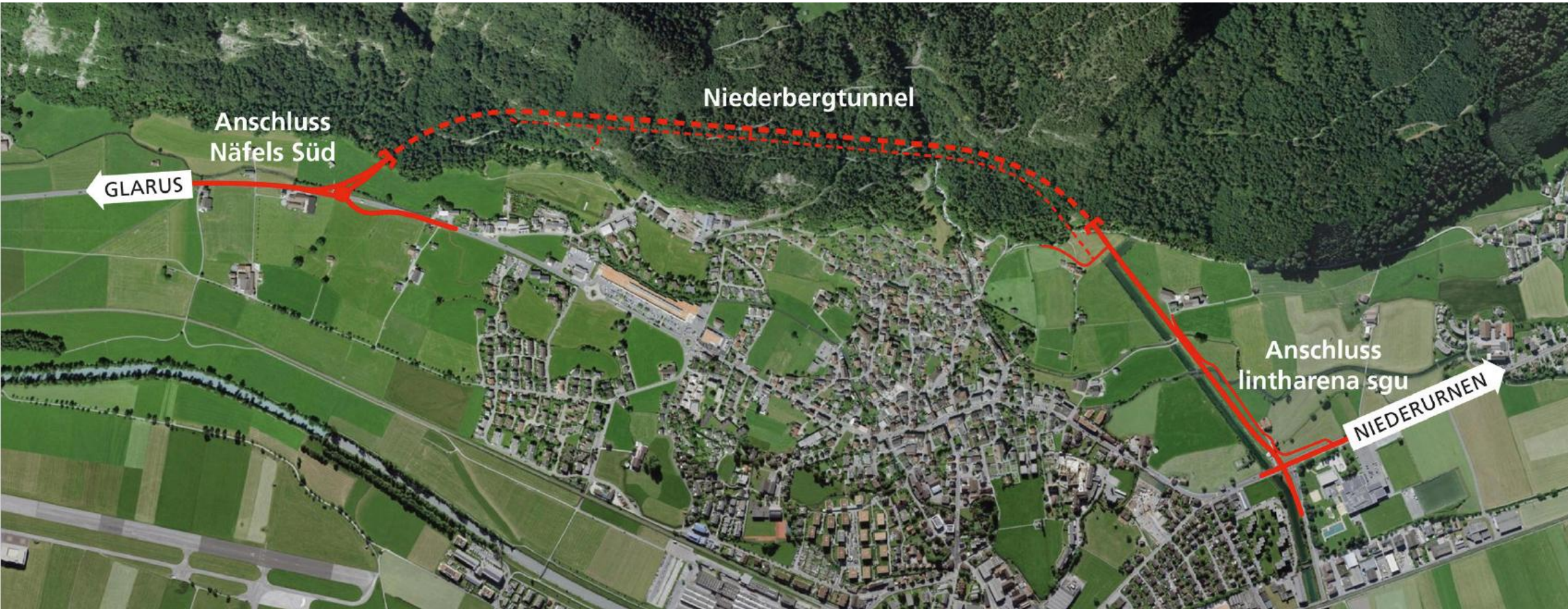
b) Strategisches Entwicklungsprogramm STEP



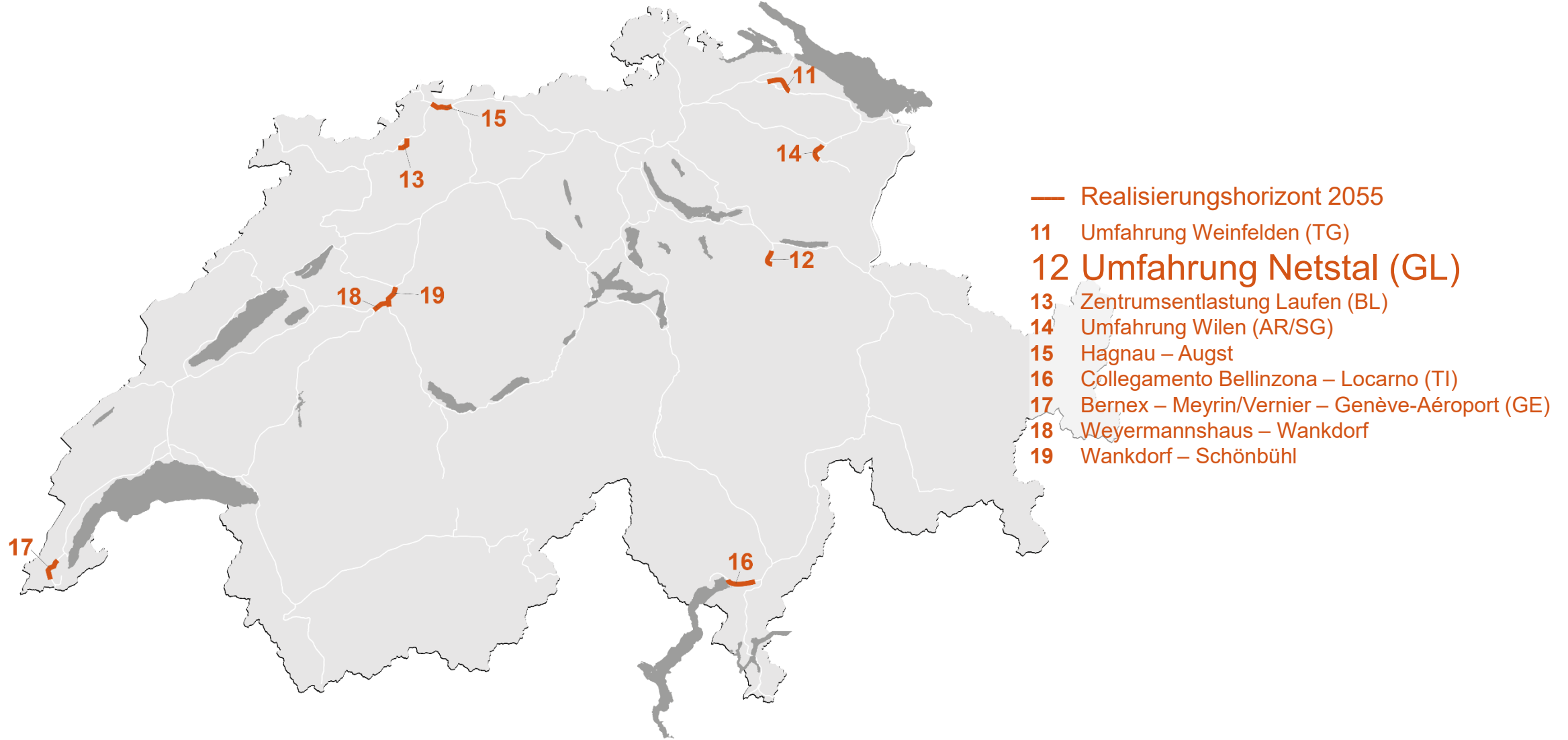
- Resilienz
- Entlastung Agglo
- Netzhierarchie
- Verlässlichkeit



Umfahrung Näfels








Umfahrung Netstal ... plus Glarus!?





Handlungsfeld H: Finanzierung Infrastruktur

(Prämisse: Gleichbleibende Belastung)

			
Verbrauch	6,9 l/100km	22,7 kWh/100km	
Besteuerung	Mineralölsteuern (+ MWST) 	Abgabe auf der Fahrleistung  Steuer auf dem Ladestrom 	
Tarif	74,50 Rp./l (+ 3,7 Rp./L)	5,40 Rp./Fzkm	22,80 Rp./kWh
Belastung / 100 km	5,40 Fr.	5,40 Fr.	5,40 Fr.*

* Die gesamte Belastung für die Autofahrerin oder den Autofahrer hängt davon ab, ob er an einer MWST-pflichtigen Ladestation oder an einer nicht MWST-pflichtigen Ladestation lädt. Die Ladestromsteuer unterliegt grundsätzlich zwar nicht der MWST (= Steuerbelastung 5,2 Fr./100 km), kann jedoch je nach Konstellation trotzdem der Mehrwertsteuer unterliegen (5,6 Fr./100 km). Dies ist der Fall, wenn ein mehrwertsteuerpflichtiger Betreiber einer Ladeeinrichtung die Ladestromsteuer zusammen mit dem gelieferten Strom an die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen weiterverrechnet, wie dies bspw. bei öffentlichen Ladestationen der Fall ist. 5,4 Fr. entspricht dem Mittelwert der Belastung mit und ohne MWST.

