

Schweizerischer
Strassen-
verkehrsverband

Fédération
routière suisse

FRS 2005

**Schweizerischer
Strassenverkehrsverband**

FRS

**Fédération routière suisse
2005**

ISSN 1424-1498

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

ISSN 0582-1843

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

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

Vorwort

Das Prinzip der Nachhaltigkeit ist in der Bundesverfassung verankert. Bund und Kantone streben ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits an (Art. 73 BV). Das ökologische Gleichgewicht kann nur erreicht werden, wenn parallel ökonomische Sicherheit und soziale Gerechtigkeit gleichrangig angestrebt werden (Magisches Dreieck der Nachhaltigkeit).

Gemäss unseren Feststellungen konzentrieren sich die politische und die öffentliche Meinung im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeit beinahe ausnahmslos auf beschränkende Massnahmen und deren Auswirkungen. Massnahmen zur Optimierung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens, der mit dem menschlichen Verhalten letztlich angestrebt wird, fehlen in der Optik der Nachhaltigkeit praktisch komplett.

Es stellen sich deshalb die Fragen: Müssen alle Nachhaltigkeitsindikatoren beschränkender Art sein? Muss bei der Beurteilung der staatlichen Massnahmen zur Nachhaltigkeit nicht auch die Nützlichkeit als Beurteilungskriterium berücksichtigt werden? Warum wohl ist vom wirtschaftlichen und sozialen Nutzen einer günstigen Energie- oder Verkehrsversorgung kaum je die Rede? Warum wird stattdessen so getan, als seien der Verbrauch von Energie oder die Mobilität lediglich (notwendige) Übel, jedoch keine Segensspender?

Der aktuelle Zeitgeist, der die Politik bestimmt, fokussiert die Nachhaltigkeit allein auf den Umweltaspekt. Es wird gerne «vergessen», dass die Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Wohlfahrtsniveaus dem Umweltschutz gleichwertige Aspekte der Nachhaltigkeit sind. Insbesondere in der Mobilität gibt es keine Hinweise darauf, dass künftige Generationen auf die Freiheit und Ungebundenheit verzichten wollen, die ihnen die individuelle Mobilität bietet. Diesem Umstand ist in den Zielvorstellungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik vermehrt Rechnung zu tragen.

Für den Strassenverkehrsverband FRS besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 60. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten des Strassenverkehrsverbandes FRS im Jahr 2005 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 des Strassenverkehrsverbandes FRS einstimmig genehmigt worden

SCHWEIZERISCHER STRASSENVERKEHRSVERBAND FRS 2005 ..	1
Vorwort	3
ORGANISATION UND VERWALTUNG	7
Ziel und Mitglieder	7
Organe des Strassenverkehrsverbandes	10
Mitgliederversammlung	10
Zentralvorstand	13
Direktionsausschuss	14
Kontrollstelle	18
Generalsekretariat	18
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN IM JAHRE 2005	25
Der schweizerische Strassenverkehr	25
Struktur und Entwicklung	25
Personenverkehr	25
Transportnachfrage im Personenverkehr	25
Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr	26
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	26
Güterverkehr	27
Entwicklung der Nachfrage im Güterverkehr	27
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	28
Entwicklung des Fahrzeugbestandes	31
Verkehrssicherheit	32
Strassenverkehrsrecht	33
Verordnungen	34
Administrativmassnahmen	35
Verkehrspolitik	37
Europäische Union EU	37
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz-EU	37
Strassenbau	38
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	38
Öffentlicher Verkehr	39
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	39
Bahn 2000	41
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversale Neat)	41
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz	43
Lärmsanierung der Eisenbahnen	43
Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs	44
Agglomerationsverkehr	44

Energie- und Umweltpolitik	45
Energie	45
Energiesparmassnahmen	45
Umwelt	46
Luftschadstoff-Immissionen	47
Auswirkungen der Luftverschmutzung auf Mensch und Natur	47
Klimaveränderung	47
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	49
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	52
Lärmbekämpfung	55
Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung	55
 Handel und Industrie	 57
Fahrzeuge	57
Weltproduktion	57
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge	58
Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche	60
Treibstoffe	61
Schweizerischer Mineralölabsatz	61
Versicherungswesen	63
Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung	63
Tourismus	63
Internationaler Tourismus	63
Tourismus in der Schweiz	64
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung	64
 Finanzen	 66
Finanzpolitik	66
Bundeshaushalt	66
Entlastungsprogramm 2004	66
Neuer Finanzausgleich	67
Strassenbenützungsabgaben	68
Strassenrechnung	69
Fiskalleistungen	70
Fiskalbelastung der Treibstoffe	72
 Strassenbau und -finanzierung	 73
Nationalstrassen	73
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	73
Vollendete Abschnitte	74
Nationalstrassenfinanzierung	76
Infrastrukturfonds Strasse	76
Hauptstrassen	77
Übrige werk- und nicht-werkgebundene Beiträge	77
 Internationale Beziehungen	 78
 Schlusswort	 78
 Statistische Angaben	 79

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

Der Strassenverkehrsverband FRS, der aus dem Zusammenschluss der Schweizerischen Strassenverkehrsliga (gegründet im Jahre 1928) und der Via Vita (gegründet 1936) hervorgegangen ist, übt seit 1945 seine Tätigkeit als Dachorganisation des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft mit den folgenden Zielen aus (Art. 2 der Statuten):

«Der Schweizerische Strassenverkehrsverband ist eine Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Er 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:

- 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 im 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.»

Per Ende des Berichtsjahres sind die Schweizerische Syndikalkammer der Fahrzeugbranche CSSA und die Association «Feu vert» aus dem Strassenverkehrsverband FRS ausgetreten. Als neue Mitglieder figurieren der Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG (Zürich) und die Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa (Bern).

Somit sind dem Strassenverkehrsverband FRS nach Ablauf des Berichtsjahres insgesamt 36 Mitglieder angeschlossen, nämlich 30 nationale Verbände, 4 kantonale Dachverbände (Ligen), 1 Firma und 1 Einzelperson, die sich aufgrund ihrer Tätigkeiten wie folgt aufteilen lassen:

Strassenbenützerverbände

Personenwagen und Zweiräder

Automobil-Club der Schweiz ACS	Bern
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS	Biel-Bienne
Schweizerischer Abstinenten-Verkehrsverband SAV	Zürich
Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM	Bern
Swiss Cycling Schweizerischer Rad- und Motorfahrer-Bund	Bern
Touring Club Schweiz TCS	Vernier/Genf

Nutzfahrzeuge

Les Routiers Suisses	Echandens
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Bern
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT	Riniken AG
Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG	Basel
fenaco, Unternehmensgruppe der schweiz. Agrarwirtschaft, Region Winterthur	Winterthur

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

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

Strassenwirtschaft

3 M (Switzerland) AG	Rüschlikon
Schweizerischer Baumeisterverband SBV	Zürich
Schweizerische Mischgutindustrie SMI	Rothenburg
Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA	Wintersingen

Kantonale Strassenverkehrsligen

Association routière vaudoise	Paudex
Bernische Strassenverkehrsliga	Bern
Thurgauische Strassenverkehrsliga	Steckborn
Verkehrsliga beider Basel	Basel

Verschiedene

Ostschweizerischer Fahrlehrerverband	Steckborn
Schweizerische Fahrlehrerverband SFV	Belp
Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer- Verband SMFV	Burgdorf
Schweizer Tourismus-Verband STV	Bern
Merz Hans Urs	Vallamand
asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter	Bern

Organe des Strassenverkehrsverbandes

Mitgliederversammlung

Die 60. Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbandes FRS fand am 14. Juni in Bern statt. Sie wurde von 28 Delegierten besucht, die 651 von insgesamt 944 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus dem eidgenössischen Parlament und aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache verwies der Präsident, Claude Gay-Crosier, am Beispiel der zwei Meilensteine in der 60-jährigen Geschichte des Strassenverkehrsverbandes FRS auf den Leistungsausweis der Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs: 1954 haben die Strassenverkehrsverbände unter der FRS-Ägide die Planung der Nationalstrassen initiiert und deren Realisierung mit einer Volksinitiative beschleunigt, und seit den 1950er-Jahren ist unter dem FRS-Banner der Verkehrsunterricht in den Schulen zur Selbstverständlichkeit geworden. Zwei Highlights – nämlich die Aussprache einer FRS-Delegation mit dem Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements EVD, Bundesrat Joseph Deiss, und die Anerkennung des Klimarappens auf Treibstoffen durch den Bundesrat – stammen aus dem abgelaufenen Verbandsjahr.

Auch in der Zukunft steht die schweizerische Verkehrspolitik noch immer vor drängenden Fragen und Problemen, die es zu beantworten und zu lösen gilt. Mit dem Avanti-Gegenentwurf hätten vernünftige, intelligente und zukunftsgerichtete Problemlösungen vorgelegen. Diese sachlich wegweisenden Vorschläge wurden jedoch zum Spielball einseitiger und damit sehr kurzsichtiger Interessen. Der Souverän hat in der Folge dem Gegenvorschlag des Parlaments aus regional unterschiedlichen Gründen die Zustimmung verweigert. An der grundsätzlichen Problematik hat sich seither nichts verändert: Nach wie vor drehen sich die Vorschläge und die Diskussionen primär um die Finanzierung unserer Mobilitätssysteme. Als zentraler Punkt des vom Volk abgelehnten Avanti-Gegenentwurfs haben die Idee und das Prinzip eines Infrastrukturfonds die Abstimmungsvorlage «überlebt». Denn nur ein Infrastrukturfonds wird für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, für die Lösung der Agglomerationsverkehrsprobleme sowie für die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität eine tragfähige und vor allem dauerhafte Planung und Finanzierung sicherstellen. Der Strassenverkehrsverband FRS war es, der die Schaffung des Infrastrukturfonds gefordert hatte. Wir hatten schon vor Jahren erkannt, dass es ohne eine Fondslösung keinen Ausweg aus der verkehrs- und finanzpolitischen Sackgasse geben kann.

Die Bundesbehörden entwerfen die Verkehrspolitik seit Jahren zusehends auf dem Reissbrett. Gleichzeitig betreiben sie Beschwichtigungstherapie, Notfallmanagement und «Pflasterlipolitik». Bund und Parlament hinken zudem einer Addition von regionalen Einzelinteressen hinterher. Eine solche Addition von Gruppenegoismen hat noch nie zu einer tragfähigen Gesamtverkehrspolitik geführt. Im Gegenteil: Sie generiert nur noch Gewinner und

Verlierer. Und Letztere erwarten bei der nächsten Gelegenheit eine Kompensation (siehe Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeits-eisenbahnnetz). Solches führt unausweichlich zum Verlust der Kohärenz in der Sache und der Glaubwürdigkeit der so Handelnden.

Die Politik des Strassenverkehrsverbands FRS, der seit jeher einen gesamtgesellschaftlichen und realitätsbezogenen Ansatz pflegt und ihn gegenüber all seinen verkehrspolitischen Partnern auch stets aktiv-konstruktiv kommuniziert und vertritt, wird von den Verfechtern partikulärer Interessen je länger, desto mehr in die Zange genommen. Auch damit müssen und können wir leben – im Wissen darum, dass wir in der Lage sind, über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen. Die heutige Mitgliederversammlung wird über einen Resolutionstext befinden, der die wesentlichsten Eckdaten unserer künftigen Zusammenarbeit mit der Allianz Verkehr beinhaltet. Dabei bleibt der Strassenverkehrsverband FRS seiner konstruktiven Grundhaltung gegenüber allen anderen Partnern treu. Dies allerdings unter der Voraussetzung, dass die Spielregeln im Verlauf des Verfahrens nicht einseitig abgeändert werden.

Der Präsident richtete aus Anlass seines Rücktritts und des Ausscheidens aus den Gremien des Strassenverkehrsverbands FRS nach 13 Jahren seinen Dank an die Mitgliederversammlung für das Vertrauen und die erhaltene tatkräftige Unterstützung.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2004, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnungen 2004 und die Budgets 2006. Die Rechnung 2004 schliesst dank der Entnahme von Mitteln aus dem FRS-Reservfonds ausgeglichen ab.

Der Verlust des Geschäftsführungsmandates des Verkehrssicherheitsrats VSR per Ende 2005 prägt das Budget 2006. Der Fonds für Verkehrssicherheit FVS hat die weitere Zusammenarbeit mit dem VSR davon abhängig gemacht, dass er eine ausgewogene Zusammensetzung des Vorstands unter Einbezug des Langsamverkehrs sowie einer Ablösung der Geschäftsstelle von der «Autolobby» (sprich: FRS) in die Wege leitet. Direktionsausschuss und Zentralvorstand FRS haben eine umfassende Umstrukturierung des Generalsekretariats in die Wege geleitet. Das Generalsekretariat FRS wird von der Schwanengasse an die Mittelstrasse 32 verlegt. Die Dokumentationsstelle FRS wird weiterhin beim Generalsekretariat FRS betrieben und nach Möglichkeit mit Leistungsaufträgen interessierter Partner ausgestattet. Die Mitgliederbeiträge werden nach Massgabe der Ausgewogenheit angepasst und per 2006 linear um zehn Prozent angehoben. Übergangszeitlich werden die Betriebsrechnungen mittels Entnahme aus dem «FRS-Reservfonds» ausgeglichen.

Im Traktandum Wahlen wurde Niklaus Zürcher, Automobil Club der Schweiz ACS, für die restliche Amtsdauer bis 2006 zum Präsidenten FRS gewählt. Er tritt an die Stelle von Claude Gay-Crosier, Touring Club Schweiz TCS, der auf das Datum der Mitgliederversammlung 2005 nach 13 Jahren der Einsitznahme im Zentralvorstand seinen Rücktritt eingereicht hatte. Im

Weiteren hat die Versammlung die Mutationen im Zentralvorstand FRS bestätigt:

Tony Wohlgensinger, auto-schweiz (Nachfolger H.P. Schick)

Rolf Studer, Internationaler Automobilsalon (Nachfolger B. Lurati)

Rudolf Zumbühl, Touring Club Schweiz TCS (Nachfolger C. Gay-Crosier)

Jean-Marc Hensch, Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG (neues Mitglied FRS)

NR Rudolf Joder, Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV (neues Mitglied FRS nach Auflösung der Schweizerischen Interessengemeinschaft der Autofahrlehrerverbände SIGA)

Der Zentralvorstand FRS hat Rudolf Zumbühl (TCS) und Tony Wohlgensinger (auto-schweiz) mit Wirkung ab Mitgliederversammlung FRS 2005 zu Vizepräsidenten FRS gewählt.

Die Mitgliederversammlung FRS genehmigte eine Resolution betreffend die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen: *Der Strassenverkehrsverband FRS ist gewillt,*

- *den seit Jahren von ihm geforderten langfristigen, ausgewogenen und umfassenden Fonds zur Finanzierung der Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs und der Nationalstrassen zu unterstützen, um künftig eine Verstetigung der Planung und der Finanzierung zu erreichen.*
- *die seit Jahrzehnten angehäuften Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage in den Infrastrukturfonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen bedarfsgerecht freizugeben.*
- *zusammen mit den Partnern in der verkehrsträgerübergreifenden Allianz Verkehr nach konstruktiven, zukunftsgerichteten, tragfähigen und verfassungskonformen (Art. 86 Abs. 3 BV) Lösungen zur Finanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr zu suchen.*
- *eine Finanzierung von reinen Eisenbahnprojekten (S-Bahnen) aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs, namentlich der Mineralölsteuern und der Nationalstrassenabgabe, als nicht verfassungskonform zu bekämpfen.*
- *stattdessen den Vorschlag zur Verlagerung der Hauptstrassenfinanzierung aus der allgemeinen Bundesrechnung in den Infrastrukturfonds zu unterstützen, damit der Bundesanteil für die S-Bahnen über die Leistungsvereinbarung mit den SBB schuldenbremsenkonform abgewickelt werden kann.*
- *an seiner im Rahmen des Avanti-Gegenentwurfs gemachten Zusage betreffend die Mitfinanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr in der Höhe von rund 300 Millionen Franken pro Jahr aus den zweckgebundenen Strassengeldern festzuhalten.*

Die Versammlung würdigte in der Folge die Arbeit des zurücktretenden Mitglieds des Zentralvorstands H.P. Schick, Vertreter der Vereinigung

Schweizerischer Automobilimporteure VSAI (heute: auto-schweiz) und des FRS-Präsidenten Claude Gay-Crosier, der während 13 Jahren den Strassenverkehrsverband FRS als Mitglied des Zentralvorstands und des Direktionsausschusses eng begleitet hatte.

Thomas Kieliger, Kantonsingenieur des Kantons Zürich, referierte in seinem Gastreferat über die «Verkehrslösungen im Kanton Zürich». – Der Kanton Zürich hat eine Projektstudie zur Lösung der wachsenden Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich mit Planungshorizont 2025 präsentiert. Diese stellt einen konkreten Anwendungsfall für den geplanten Infrastrukturfonds des Bundes für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen dar. Thomas Kieliger stellte die Verkehrsplanung für die Stadt und Agglomeration Zürich vor und zeigte die konkreten Lösungsvorschläge auf, mit welchen Massnahmen der Kanton Zürich mittelfristig die Verkehrsproblematik auf den Agglomerationsstrassen im Raum Zürich entschärfen will und was die Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, namentlich bei den Eisenbahninfrastrukturen, zur Problemlösung beitragen.

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 20. April und am 24. November. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den Fragen zum Projekt eines Klimarappens im Rahmen des CO₂-Reduktionsgesetzes, mit dem Projekt des Bundesrats zu einem Güterverkehrsgesetz sowie mit dem Infrastrukturfonds Strasse zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und der Nationalstrassen durch den Bund.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Umstrukturierung des Generalsekretariats FRS nach der Trennung der Geschäftsstellen des Strassenverkehrsverbands FRS und des Verkehrssicherheitsrats per Ende des Berichtsjahres.

Schliesslich hat der Zentralvorstand die Nominierungen der Vertreter des Strassenverkehrs in der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit FVS vorgenommen sowie von der Schaffung eines politischen Beirats «Strassenverkehr + Automobil» zur Verstärkung der Lobby-Arbeit im Parlament zustimmend Kenntnis genommen.

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

Der Zentralvorstand setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Kandid Hofstetter (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz

Tony Wohlgensinger (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Sven Britschgi (seit November 2005)	Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa
Bruno W. Claus	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Martin Fehle	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Jürg Fischer	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung
Jean-Marc Hensch (seit Juni 2005)	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Frank Hofer (bis Juli 2005)	Swiss Cycling, Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund SRB
Rodolphe Huser (bis Oktober 2005)	Schweizerische Syndikalkammer der Fahrzeugbranche CSSA
Rudolf Joder, Nationalrat	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV (vormals: SIGA)
Christian Lämmle	Swiss Automotive Aftermarket SAA (vormals: SGM)
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Judith Renner-Bach	Schweizer Tourismus-Verband STV
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM
Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Jean-François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Rolf Wildberger	«motosuisse» (vormals: Verband der schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche VFGI)
Dr. Jürg Zeller	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG

Direktionsausschuss

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

14

- *Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura)*: Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat am 17. Dezember 2004 das Programm für mehr Sicherheit auf der Strasse mit dem Namen «Via sicura» präsentiert. Das Programm umfasst 56 Massnahmen, mit

denen das Ziel einer Halbierung der Toten und Schwerverletzten bis ins Jahr 2010 erreicht werden soll. Generell wird auf verstärkte Kontrollen, intensivierte Weiterbildung und eine gezielte Verschärfung der Vorschriften für bestimmte Risikogruppen gesetzt. Der Strassenverkehrsverband FRS kann sich mit dem ASTRA-Programm Via sicura grundsätzlich einverstanden erklären. Er stellte in Aussicht, die weiteren, vorab gesetzgeberischen Arbeiten konstruktiv-kritisch zu begleiten. Hingegen wird die vorgeschlagene Finanzierung der Programmkosten von jährlich 300 Millionen Franken durch einen Zuschlag von durchschnittlich rund 15 Prozent auf den Prämien der obligatorischen Motorfahrzeugversicherung abgelehnt. Die Finanzierung soll grundsätzlich im gleichen Verfahren wie die Finanzierung von Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen erfolgen.

- *Infrastrukturfonds Strasse*: Während mehreren Sitzungen hat der Direktionsausschuss FRS das Vorhaben des Bundesrats betreffend die Schaffung eines Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und von baureifen Infrastrukturprojekten in den Agglomerationen beraten. Am 3. Oktober hat eine Besprechung mit dem UVEK-Vorsteher M. Leuenberger zum Infrastrukturfonds Strasse stattgefunden. Dabei hat sich die Delegation FRS für die Fondslösung ausgesprochen. Die Laufzeit der Finanzierung von Strassenprojekten via Infrastrukturfonds soll vorerst auf acht Jahre (bis 2015) beschränkt werden. Das Parlament hätte die Fortsetzung der Infrastrukturfinanzierung via Strassenfonds vor Ablauf der ersten Phase (ab 2015) mit einem neuen Programm festzulegen. Ausserdem sollen die Bauprojekte in Programmen konkret bezeichnet werden, wobei der Endausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes bis 2015 prioritär und verbindlich zu regeln ist. Für Projekte des Agglomerationsverkehrs sollen acht Jahrestanchen zu 300 Mio. Franken vorgesehen werden; die Finanzierung von reinen Schienenprojekten (z.B. S-Bahnen) soll jedoch entsprechend den verfassungsmässigen Zweckbestimmungen der Strassengelder von der neuen Fondslösung für die Strasseninfrastrukturen ausgeklammert bleiben.
- *Güterverkehrsgesetz*: Gemäss einem ersten Entwurf des Bundesrats zu einem Güterverkehrsgesetz wird vorgesehen, das Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden Lastwagenfahrten auf Ende 2017 zu verschieben, das heisst zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der Neat. Ausserdem soll mit dem Güterverkehrsgesetz die Rechtsgrundlage für ein flächendeckendes Angebot im Wagenladungsverkehr geschaffen werden. Der Bundesrat schlägt im Weiteren vor, für das Erreichen des Verlagerungszieles eine Alpentransitabgabe einzuführen und für die Verstetigung von Durchfahrtsrechten eine Alpentransitbörse zu schaffen. Gleichzeitig soll die Rollende Landstrasse (Rola) massiv ausgebaut werden. – Der Direktionsausschuss FRS hat in einem Positionspapier die neuen Vorschläge für ein Güterverkehrsgesetz kommentiert. Eine weitere Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe LSVA sowie die Einführung einer Alpentransitbörse wurden abgelehnt. Hingegen fanden die Alpentransitabgabe bei gleichzeitiger Kompensation bei der LSVA sowie die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn die Zustimmung. Im Rahmen der bevorstehenden Vernehmlassung zum Güterverkehrsgesetz ist ausserdem die Forderung nach dem Bau einer zweiten Strassentunnel-

röhre am Gotthard, allenfalls in Kombination mit einer Entflechtung von Personen- und Lastwagenverkehr, wieder anzubringen.

- *Stiftung Klimarappen*: Mit Beschluss vom 22. Juni hat der Bundesrat zwei Verordnungen zur Einführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und die Anrechnung von Emissionsverminderungen im Ausland verabschiedet. Mit der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und dem Klimarappen auf Treibstoffen können die klimapolitischen Ziele des CO₂-Gesetzes und des Kyoto-Protokolls erreicht werden. Für den Klimarappen ist im August eine Vereinbarung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK mit der Trägerschaft des Klimarappens unterzeichnet worden. Die Trägerschaft des Klimarappens liegt bei einer neu gegründeten Stiftung mit Sitz in Zürich. Als Stifter wirkten die *economiesuisse*, der Schweizerische Gewerbeverband SGV, der Strassenverkehrsverband FRS und die Erdöl-Vereinigung. Der Direktionsausschuss FRS genehmigte die Mitwirkung bei der Gründung der Stiftung Klimarappen und nominierte Edgar Schorderet, Zentralpräsident TCS, als Vertreter des Strassenverkehrsverbands FRS im Stiftungsrat.
- *Einsitznahme im Vorstand des Energieforums Schweiz*: Der Strassenverkehrsverband FRS hat im Berichtsjahr die Mitgliedschaft beim Energieforum Schweiz erklärt. Der Generalsekretär FRS hat Einsitz genommen im erweiterten Vorstand des Energieforums.
- *suissetransport'06*: Im Juni 2004 hat erstmals die Ausstellung «suissetransport» in Bern stattgefunden. Die *suissetransport'04* wurde gemeinsam mit der Geneva-Palexpo und den beiden FRS-Mitgliedern VSCI und SAA organisiert. Für das Jahr 2006 ist eine erneute Auflage dieser Leistungsschau der Transportbranche vorgesehen, neu in der Verantwortung der BEA bern expo AG. Der Direktionsausschuss FRS hat die Mitwirkung des Strassenverkehrsverbands FRS an der *suissetransport'06* beschlossen.
- *Politischer Beirat «Strassenverkehr + Automobil»*: Auf Initiative von Urs Wernli, Zentralpräsident des AGVS, hat der Direktionsausschuss FRS zur Verstärkung der Lobby-Arbeit im Parlament die Schaffung eines politischen Beirats beschlossen. Jeweils zu Beginn der Session treffen sich die Vertreter der Automobil- und Strassenverkehrsverbände mit einer Gruppe von Parlamentariern aus den Fraktionen CVP, SVP und FDP beider Kammern unter der Leitung von Nationalrat Markus Hutter. An den Sitzungen des Beirats werden die relevanten Geschäfte der laufenden Session zu den Themenbereichen Strassenverkehr und Motorfahrzeuge mit Annexbereichen vorbesprochen, die Stellungnahmen formuliert und die Positionspapiere zuhanden der Mitglieder der Räte aufbereitet. Der politische Beirat «Strassenverkehr + Automobil» hat seine Arbeit in der Herbstsession aufgenommen.
- *Umstrukturierung des Generalsekretariats FRS*: Der Direktionsausschuss hat sich im Berichtsjahr regelmässig mit den Neustrukturierungsmassnahmen bei der Geschäftsstelle des Strassenverkehrsverbands FRS beschäftigt. Diese Umstrukturierungen sind notwendig geworden, nachdem der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat nach über 50-jähriger Zusammenarbeit mit dem Strassenverkehrsverband FRS sein Sekretariat verselbstständigt und das entsprechende Mandat an das Generalsekretariat FRS

per Ende des Berichtsjahres gekündigt hatte. Im Frühjahr 2006 wird das Generalsekretariat FRS seinen bisherigen Standort an der Schwanengasse in Bern verlassen und in das Länggass-Quartier an den Sitz des AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, umziehen. Für die Dokumentationsstelle wurde der Abschluss von Leistungsaufträgen mit dem Fonds für Verkehrssicherheit FVS und dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG genehmigt. Ebenfalls sind die Verhandlungen für eine entsprechende Vereinbarung mit dem Touring Club Schweiz TCS aufgenommen worden. Aus Anlass der Umstrukturierungen beim Generalsekretariat hat der Direktionsausschuss schliesslich die Überprüfung der Bezeichnung «Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS» sowie die Überarbeitung der Webseite aus dem Jahr 1997 in Auftrag gegeben. Gemäss ersten Beschlüssen soll die künftige Bezeichnung «strasseschweiz / route-suisse» mit dem Zusatz «Verband des Strassenverkehrs FRS / Fédération routière suisse FRS» lauten.

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

Der Direktionsausschuss setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Kandid Hofstetter (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz
Tony Wohlgensinger (Vizepräsident)	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Ronald Ganz (seit April 2005)	Erdöl-Vereinigung
Hans Koller	Generalsekretär FRS
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Jean François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Dr. Jürg Zeller	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnungen und die Bilanz des Strassenverkehrsverbandes FRS und der Dokumentationsstelle FRS für das Jahr 2005 sind am 28. März 2006 von den beiden Revisoren F. Riggenschach und E. Anderegg geprüft worden. Sie stellten der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

Das Generalsekretariat FRS befasste sich im Berichtsjahr neben den administrativen und organisatorischen Sekretariatsarbeiten für die FRS-Organe und der Vorbereitung und Ausführung deren Geschäfte mit zahlreichen Koordinationsaufgaben sowie mit der verbandsinternen und -externen Information über Verkehrs-, Energie-, Finanz- und Umweltschutzfragen. Schwerpunktmässig standen die folgenden Geschäfte im Vordergrund:

- Bearbeitung von Fragen zu den externen Verkehrskosten im Rahmen des Projekts «Transportrechnung Schweiz»
- Aufbau und Begleitung des Politischen Beirats «Strasse + Automobil», inklusive Bereitstellung der Sessionsvorschau über verkehrspolitische Geschäfte
- Aufbau und Betrieb des Informationsdienstes «News strasseschweiz» mit Aktualitäten aus dem Bereich des Strassenverkehrs
- Umstrukturierung Generalsekretariat FRS; neuer Standort der Geschäftsstelle, Ablösung des Sekretariats des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrats, Erhaltung der Dokumentationsstelle FRS, Neuregelung der Personalvorsorge, Finanzierungsfragen, Überarbeitung von Webseite und Corporate Identity

Im Berichtsjahr hat das Generalsekretariat FRS die Öffentlichkeitsarbeit und den Kontakt zu den Medien intensiv gepflegt. Es wurden die folgenden Medienmitteilungen publiziert:

- Studien stützen Klimarappen – Massnahmen zur Einhaltung der CO₂-Reduktionsziele: Vernehmlassungsverfahren (14. Januar)
- 45 Rp. mehr pro Liter Benzin? – 500 Millionen Franken Verlust für den Bund bei einer CO₂-Abgabe von 30 Rappen (18. Januar)
- Glaubwürdig und nachhaltig – Der Klimarappen: Helvetische Quadratur des klimapolitischen Zirkels (22. März)
- «Ei des Kolumbus» für die Strasse – Klimapolitik: Bundesrat gibt Klimarappen auf Treibstoffen eine Chance (23. März)
- Härtefallfonds: Unnötiger Umweg – Bundesrat beschäftigt sich mit Vernehmlassung zu neuer Verkehrsvorlage (6. April)
- Unausgewogener Vorschlag – Bundesrat eröffnet Vernehmlassung zu Dringlichkeits- und Infrastrukturfonds (13. April)

- Neuer Vorschlag zur S-Bahn-Finanzierung – Medienorientierung «Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung – wie weiter?» (14. Juni)
- Verkehrspolitisches Patchwork muss ein Ende finden – 60. ordentliche FRS-Mitgliederversammlung vom 14. Juni 2005 (Medienkonferenz 14. Juni)
- «Via sicura»: Neues Strassenverkehrssicherheitsprogramm des Bundes – Vorschläge zur Deckung der ungedeckten Kosten (18. Juli)
- Wird der Volkswille gebeugt? – Botschaft zum Infrastrukturfonds im Verkehrsdepartement in Vorbereitung (14. Oktober)
- Zusatzschleife für «Via sicura» – Bundesrat weist Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» an das Uvek zurück (23. November)
- Für den FRS zentral ist die freie Verkehrsmittelwahl – Konsultation zum Entwurf eines Sachplans Verkehr abgeschlossen (25. November)
- Schritt in die richtige Richtung – Bundesrat verabschiedet Botschaft zu umfassendem Infrastrukturfonds (2. Dezember)

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

- *Massnahmen zur Einhaltung der Reduktionsziele nach dem CO₂-Gesetz (Januar)*: Der Strassenverkehrsverband FRS befürwortete und forderte die rasche Implementierung des Klimarappens auf Basis der im Vernehmlassungsbericht vorgeschlagenen Variante vier. Die Einführung der CO₂-Abgabe im jetzigen Zeitpunkt lehnte der Strassenverkehrsverband FRS aufgrund ihrer negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen ab. Es gibt keinen zwingenden Grund, die vom CO₂-Gesetz vorgesehene Phase der freiwilligen Massnahmen früh- beziehungsweise vorzeitig zu beenden. Ferner verlangte der Strassenverkehrsverband FRS eine umfassende Überarbeitung der Supplementaritätsbedingungen; Auslandsmassnahmen sind im Umfang von vier statt wie postuliert zwei Millionen Tonnen CO₂ anzuerkennen.
- *Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 (Januar)*: Der Strassenverkehrsverband FRS erklärte sich mit der teilweisen fiskalischen Entlastung von Erd- und Flüssiggas sowie mit der vorgeschlagenen Steuerbefreiung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen grundsätzlich einverstanden. Gefordert wurde eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der veränderten fiskalischen Rahmenbedingungen für Treibstoffe. Flüssig- und Erdgas sind ausserdem identisch zu behandeln. Marktpolitisch motivierte Differenzierungen zwischen den einzelnen Biotreibstoffen, wie sie der Alcosuisse zur Förderung der einheimischen Alkoholproduktion vorschweben, lehnt der Strassenverkehrsverband FRS prinzipiell ab.
- *Revision der Anhänge 1 und 2 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) sowie der Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (GGBV) (Januar)*.

- *Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen NFA; Schlussbericht der Projektorganisation zur Ausführungsgesetzgebung (Februar):* Der Strassenverkehrsverband FRS erklärte sich mit den für das Strassenwesen relevanten Vorschlägen einer NFA-Projektorganisation einverstanden. Es betrifft insbesondere den Bereich der Nationalstrassen (Schaffung einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes mit Namen «Schweizerische Nationalstrassen SNS», die für den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen zuständig ist).
- *Verordnungsänderungen im Strassenverkehrsrecht im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Fahrtenschreibers (Februar):* Es ging um die Einführung des neuen, manipulationssicheren Systems zur Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Voraussetzung für den Systembetrieb ist die Schaffung eines zentralen Kontrollgerätartenregisters. Ausserdem wurde eine Anpassung der Arbeitszeitregelung an das EG-Recht vorgeschlagen. Die Stellungnahme FRS lautete grundsätzlich positiv. Es wurden punktuelle Änderungswünsche angebracht.
- *Änderung des Umweltschutzgesetzes und des Natur- und Heimatschutzgesetzes betr. die Vereinfachung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Verhinderung von Missbräuchen durch eine Präzisierung des Verbandsbeschwerderechts (Februar):* Der Strassenverkehrsverband FRS hat in seiner Eingabe die vorgeschlagenen Änderungen (Präzisierung der UVP-Pflicht, Anpassung der Schwellenwerte an aktuelle Entwicklungen, Vereinfachung der Berichterstattung im UVP-Verfahren, Beschränkung der Beschwerdelegitimation, Umschreibung der verbandsinternen Legitimation, unzulässige Forderungen, Kostentragung usw.) betreffend das Verbandsbeschwerderecht grundsätzlich begrüsst. Diese seien ein erster minimaler Schritt in die richtige Richtung; weitere Anstrengungen bzw. Korrekturen seien nötig und müssten folgen (z. B. Respektierung demokratisch gefällter Entscheide, kein Beschwerderecht in urbanen Zonen).
- *Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen NFA; ergänzende Unterlagen zum «Verkehrsmanagement» im Bereich der Nationalstrassen (März):* Der Strassenverkehrsverband FRS hat in seiner Eingabe eine differenzierte Haltung zum Verkehrsmanagement eingenommen. Soweit mit dieser Eingriffskompetenz des Bundes eine Optimierung des Verkehrsablaufs (verbesserter Verkehrsfluss, verbesserte Verkehrsinformation und erhöhte Verkehrssicherheit) auf den Nationalstrassen angestrebt wird, wurde das Verkehrsmanagement befürwortet. Insbesondere infrastrukturgestützte Telematiksysteme ermöglichen die optimale Kapazitätsauslastung bzw. die flexible Verkehrssteuerung auf der betreffenden Infrastruktur. Verkehrspolitischen Intentionen und Strategien, die mittels Telematik darauf abzielen, den Strassenverkehr zu behindern, zu erschweren, zu verlagern oder gar nach Orwell-scher «Big-Brother»-Manier zu überwachen, erteilte der FRS eine Absage. Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt die Einschränkung, Erschwerung und Nachfragebeeinflussung des motorisierten Individualverkehrs durch die Anwendung von Strassenverkehrstelematik-Massnahmen ab. In diesem Sinne erklärte sich der FRS damit einverstanden, dass der Bund für

den Bau, Unterhalt und Betrieb einer nationalen Verkehrsmanagementzentrale sorgt, welche die Nationalstrassen und die anderen Strassen (z.B. Hauptstrassen) umfasst. Hingegen werden Massnahmen wie Beeinflussung des Parksuchverkehrs (z. B. Parkleitsysteme), das Management des ruhenden Verkehrs (z. B. Belegungskontrollen oder Bewirtschaftung von Parkräumen) und das Management der Fahrtberechtigungen (z. B. S-Verkehr, «Phase Rot», Ausnahmetransporte) durch den Bund abgelehnt, sofern diese Massnahmen nichts mit den Nationalstrassen zu tun haben.

- *Bundesgesetz über Gebühren und Abgaben im Bereich des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (Mai)*: Der Strassenverkehrsverband FRS hat eine ablehnende Haltung zur Erhebung von Gebühren und Abgaben im Bereich des UVEK eingenommen. Die Aufsicht in den Bereichen Bahnen, Luftfahrt, Rohrleitungen, Elektrizitätsübertragungen und insbesondere Strassentransport sind Staatsaufgaben. Die Finanzierung dieser Aufgabe kann und darf nicht auf einzelne Unternehmen überwälzt werden. Ausserdem kommt eine weitere Verteuerung der Transporte auf der Strasse nicht in Frage. Grundsätzlich besteht der Eindruck, dass das UVEK über den Weg des vorgeschlagenen Bundesgesetzes versucht, neue Einnahmen zu generieren.
- *Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen; Infrastrukturfonds (Juli)*: Die FRS-Stellungnahme stand dem Ansinnen, die künftige Finanzierung von (Strassen-) Verkehrsinfrastrukturen auf eine tragfähige und dauerhafte Basis zu stellen, grundsätzlich positiv gegenüber. Die Schaffung eines Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Nationalstrassen (Fertigstellung des Netzes und Erhalt der Netzfunktionalität) wurde unterstützt. Der Infrastrukturfonds ist primär aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie aus den zweckgebundenen Verbrauchssteuern auf Treibstoffen und der Nationalstrassenabgabe zu öffnen. Die Mitfinanzierung der Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs durch den Bund mittels des Infrastrukturfonds wurde ebenfalls unterstützt und begrüsst. Die Finanzierung von reinen Eisenbahnprojekten aus Mitteln der zweckgebundenen Strassengelder wurde hingegen abgelehnt. Dazu fehlt eine verfassungsmässige Grundlage (Zweckbindung). Hingegen wurde die Aufnahme der Hauptstrassenfinanzierung in den Infrastrukturfonds gefordert. Damit sollen der Bundesfinanzhaushalt entlastet und die entsprechenden Mittel zugunsten der reinen Schieneninfrastrukturprojekte verfügbar gemacht werden. Der Dringlichkeitsfonds gemäss Vorschlag des UVEK wurde abgelehnt.
- *Änderung der Anhänge 1, 2 und 7 der Lärmschutz-Verordnung (September)*: Der Strassenverkehrsverband FRS erklärte sich mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden. Gemäss BUWAL geht es primär darum, mittels neuer und differenzierterer Berechnungsmodelle für die Lärmberechnungen die Realität so wirklichkeitsgetreu wie möglich abzubilden. Eine Verschärfung der Lärmschutzverordnung ist damit nicht verbunden.
- *Revision der VSS-Norm 640 829 – Signalisation Langsamverkehr (September)*: Der Strassenverkehrsverband FRS hat in seiner Stellungnahme

der Integration der Bestimmungen über die Signalisation des Langsamverkehrs gemäss Fuss- und Wanderweg-Gesetz und SVG in eine gemeinsame VSS-Norm zugestimmt. Es wurde beantragt, in der aktuellen Revision den Begriff «Langsamverkehr» zu ersetzen mit dem Begriff «Nicht motorisierter Individualverkehr NMIV» oder andernfalls mit «Langsamer Individualverkehr LIV».

- *Sachplan Verkehr – Teil Programm (Oktober)*: Am 30. September 2005 hat eine Präsentation des Bundesamts für Raumentwicklung (are) zum Programmteil des Sachplans Verkehr stattgefunden. Der Sachplan Verkehr soll eine Grundlage für verkehrs- und infrastrukturelevante Entscheide der Bundesbehörden bilden. Bis Ende Oktober hatten die Verbände Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Das Generalsekretariat FRS hat in seiner Eingabe den Sachplan Verkehr grundsätzlich begrüsst. Teile unserer Kritik am seinerzeitigen Entwurf zum Sachplan Strasse (März 2003) sind vom are aufgenommen worden. In der nun vorliegenden stark überarbeiteten, gestrafften Fassung sind die verkehrlichen Realitäten besser abgebildet. Trotzdem musste in verschiedenen Bereichen Kritik am Entwurf des Sachplans Verkehr angebracht werden, weil verschiedene Programmartikel der Bundesverfassung, namentlich der Zweckartikel, der Nachhaltigkeitsartikel und der Alpenschutzartikel, überinterpretiert und zentrale Anliegen des Strassenverkehrsverbands FRS (z. B. die freie Wahl der Verkehrsmittel) unterdrückt werden. Ausserdem wird nach wie vor die wirtschaftliche Bedeutung des motorisierten Privatverkehrs missachtet; die Nutzen der Mobilität sind weiterhin praktisch inexistent.
- *Revision von Verordnungsbestimmungen im Bereich des Strassenverkehrs (VVV, MOFIS-Vo, VZV, ADMAS-Vo, FABER-Vo, TGV) (Dezember)*: Der Strassenverkehrsverband FRS erklärte sich mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden. Zur Diskussion standen Fragen betreffend den elektronischen Versicherungsnachweis, die Registrierung im Administrativmassnahmen-Register (ADMAS), die Datenblätter über technische Ausrüstungen der Fahrzeuge usw.

Die Dokumentationsstelle des Generalsekretariats FRS belieferte Interessierte und die Mitglieder FRS regelmässig und auf Anfrage mit aktuellen Informationen und Dokumentationen. Gedankt sei allen, welche der Geschäftsstelle des Strassenverkehrsverbandes FRS im Berichtsjahr Dokumente zugestellt haben. Die Dokumentationsstelle FRS arbeitet künftig vermehrt mit Leistungsaufträgen von Partnern. Im Berichtsjahr konnten entsprechende Mehrjahresverträge mit dem Fonds für Verkehrssicherheit FVS und mit dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG abgeschlossen werden. Die Dokumentationsstelle ist auch in Zukunft auf die Mithilfe und die Zustellung von Neuerscheinungen der Mitgliedverbände FRS sowie derjenigen der International Road Federation IRF angewiesen.

22

Das Generalsekretariat FRS besorgte im Mandat die Geschäfte des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates VSR (gekündigt per Ende Dezember 2005) sowie der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM.

Der Verkehrssicherheitsrat hat im Dezember die Trennung seiner Geschäftsstelle vom Generalsekretariat FRS vollzogen. Bis zu diesem Zeitpunkt betrug der ständige Personalbestand beim Generalsekretariat FRS zehn Angestellte (z.T. mit Teilzeitbeschäftigung):

Hans Koller, lic.iur.	Generalsekretär FRS geschäftsführender Sekretär Verkehrssicherheitsrat
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär FRS Informationsbeauftragter
Hans-Jörg Bardola	Leiter der Dokumentationsstelle FRS
Rebecca Bogenstätter-Fehr	Buchhaltung
Margrit Hostettler-Bosshard	Chefsekretärin FRS
Monika Koller	Sekretärin Verkehrssicherheitsrat
Anita Bigler	Sekretärin Verkehrssicherheitsrat
Katrin Scheidegger	Sachbearbeiterin Verkehrssicherheitsrat
Cédric Steiner	Sachbearbeiter Verkehrssicherheitsrat
Susanne Steiner	Checkwesen Verkehrssicherheitsrat

Für die Personalvorsorge des Generalsekretariats FRS bei der Versicherung «Comunitas» hat der Direktionsausschuss nach eingehender Analyse den Wechsel vom bisherigen Leistungsprimat in den modularen Beitragsprimat beschlossen. Die neue Versicherungsregelung gilt ab 2006.

Der Generalsekretär FRS und sein Stellvertreter waren in Vertretung des Strassenverkehrsverbandes FRS in den folgenden Kommissionen und Organisationen vertreten:

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

Vorstand des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern

Vorstand des Internationalen Automobilsalons in Genf

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

Vorstand Energieforum Schweiz (seit Mai 2005)

Mitglied der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes SGV

Mitglied der Energie- und Umweltkommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes SGV

Mitglied der Verkehrskommission der economiesuisse

Mitglied des Expertenrats des Fonds für Verkehrssicherheit FVS

Chef der Sektion Treibstoffe
(Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

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

Der Präsident FRS, Niklaus Zürcher, ist Mitglied der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit FVS.

Der Zentralpräsident TCS ist in Vertretung des Strassenverkehrsverbands FRS Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Klimarappen.

Automobilwirtschaft und Strassenwesen im Jahre 2005

Aus der Tätigkeit des Strassenverkehrsverbandes FRS

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Gemäss einer von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, in Auftrag gegebenen Umfrage des Forschungsinstituts GfS Bern besitzen 86 Prozent aller erwachsenen Schweizerinnen und Schweizer ein Auto. Zwar ist sich eine Mehrheit der Lenker der Umweltbelastung durch das Auto bewusst; trotzdem halten vier Fünftel von ihnen das Auto für unverzichtbar und lehnen Eingriffe, die die eigenen Mobilitätsgewohnheiten tangieren, ab. Die GfS-Untersuchung stellt den Auftakt dar für ein langfristig angelegtes Mobilitäts-Monitoring von auto-schweiz.

Mehr als sechs Millionen Fahrzeuge sind gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) im Jahr 2004 pro Tag auf dem Schweizer Strassennetz registriert worden. Gegenüber dem Jahr 2003 entspricht dies einer Zunahme von 2,4 Prozent. Werden ausschliesslich die Nationalstrassen betrachtet, beträgt der Zuwachs sogar 2,9 Prozent.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personenkilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	327,1	14 509,0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	378,8	1 439,4
– Trolleybusse	240,0	720,0
– Autobusse	245,5	859,3
Postautodienste und Konzessionierte Automobilunternehmen	283,8	1 820,5
Total Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2003)	1 475,2	19 348,2

Privater Verkehr (Zahlen 2004 in Millionen):

Personenwagen	6 562	87 127
Motorräder	212	2 542
Motorfahrräder	55	209
Cars	24	2 067
<hr/>		
Total Privater Verkehr	6 853	91 945

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr

Jahr	Schiene		Strasse		Schiene		Strasse	
(in Millionen)	beförderte Personen		Personen		Personenkilometer		Personenkilometer	
1970	294	(8,4%)	3 224	(91,6%)	9 339	(16,9%)	45 882	(83,1%)
1980	256	(5,2%)	4 699	(94,8%)	9 964	(12,9%)	67 041	(87,1%)
1990	324	(5,6%)	5 461	(94,4%)	12 678	(14,0%)	77 759	(86,0%)
1995	279	(4,9%)	5 385	(95,1%)	11 713	(12,8%)	79 830	(87,2%)
2000	304	(4,6%)	6 275	(95,4%)	12 620	(12,9%)	85 086	(87,1%)
2001	301	(4,5%)	6 420	(95,5%)	13 301	(13,3%)	86 569	(86,7%)
2002	319	(4,6%)	6 588	(95,4%)	14 147	(13,8%)	88 510	(86,2%)
2003	327	(4,6%)	6 711	(95,4%)	14 509	(13,9%)	90 021	(86,1%)
2004			6 853				91 945	

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)

(Zahlen in Millionen)	1990	1995	2000	2002	2003	2004
Beförderte Personen	5 461	5 385	6 275	6 588	6 711	6 853
– Personenwagen	5 083	5 123	5 999	6 305	6 423	6 562
– Motorräder	111	131	181	198	206	212
– Motorfahrräder	240	104	70	61	58	55
– Cars	27	27	25	24	24	24
Personenkilometer	77 759	79 830	85 086	88 510	90 021	91 945
– Personenwagen	73 271	75 532	80 559	83 937	85 317	87 127
– Motorräder	1 337	1 576	2 174	2 373	2 470	2 542
– Motorfahrräder	862	394	266	232	221	209
– Cars	2 289	2 327	2 087	2 011	2 014	2 067

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Güterverkehr

Entwicklung der Nachfrage im Güterverkehr

Jahr (in Millionen)	Schiene Tonnen	Strasse Tonnen	Schiene Tonnenkilometer	Strasse Tonnenkilometer
1974	46,7 (13,3%)	305,3 (86,7%)	7 412 (54,5%)	6 175 (45,5%)
1984	43,8 (12,4%)	309,9 (87,6%)	7 276 (49,1%)	7 548 (50,9%)
1990	53,2 (12,1%)	387,2 (87,9%)	9 045 (44,0%)	11 524 (56,0%)
1995	48,7 (13,0%)	326,1 (87,0%)	8 856 (42,2%)	12 128 (57,8%)
2000	62,6 (16,6%)	315,6 (83,4%)	11 080 (45,2%)	13 456 (54,8%)
2001	62,9 (16,5%)	317,3 (83,5%)	11 172 (44,5%)	13 949 (55,5%)
2002	60,9 (16,4%)	310,1 (83,6%)	10 746 (43,2%)	14 116 (56,8%)
2003	62,4 (16,9%)	307,7 (83,1%)	10 598 (42,1%)	14 582 (57,9%)

(Quelle: bfs T A1, 2005)

Aufgrund der jüngsten verfügbaren Zahlen (2003) wird auf Schweizer Strassen fünf Mal mehr Tonnage befördert als auf der Schiene. Der Güterverkehr der Bahnen erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken, dafür vermehrt in der Fläche eingesetzt wird. Unter Berücksichtigung der Wegstrecke der beförderten Güter vergrössert sich der Anteil des Strassentransports am Güterverkehr gegenüber jenem des Schienentransports seit vielen Jahren kontinuierlich.

Die Lastwagen haben ihre Fahrleistung auf Schweizer Strassen 1993 bis 2003 insgesamt um 13 Prozent gesteigert, ihre Transportleistung um 28 Prozent. Am meisten zugelegt haben die schweren Sattelzüge (+67% Wachstum). Bei den schweren Lastwagen ging die Fahrleistung dagegen um 11 Prozent zurück. Wie aus der Publikation «Leistungen der Sachtransportfahrzeuge» des Bundesamtes für Statistik hervorgeht, haben Lieferwagen, Camions und Sattelzüge auf dem schweizerischen Strassennetz 1993 gesamthaft 4,7 Milliarden Fahrzeugkilometer zurückgelegt; 2003 waren es 5,3 Milliarden.

Die Entwicklung ist aber je nach Fahrzeugart und Immatrikulation sehr unterschiedlich. Insbesondere der Anteil des internationalen Schwerverkehrs an der Fahrleistung nahm 1993–2003 von 21 auf 26 Prozent zu. Die ausländischen Fahrzeuge legten in dieser Zeitspanne mit 39 Prozent trotz der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe recht deutlich zu. Bezüglich des Transportgutes legte der internationale Verkehr zwischen 1993 und 2003 mit 50 Prozent, bezüglich der Transportleistung sogar mit 71 Prozent sehr stark zu.

Die Preise im Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) um 7,6 Prozent teurer geworden. Der Hauptgrund für die hohe Jahreststeuerung war die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf den 1. Januar 2005, wodurch die Strassentransporte zu

Jahresbeginn wesentlich verteuert wurden (+9,7%). Beim Güterverkehr auf der Schiene ist das Preisniveau um 1,5 Prozent gestiegen.

SBB Cargo hat im Berichtsjahr schwere Rückschläge im Heimgeschäft erfahren. Bereits im ersten Semester 2005 musste beim Wagenladungsverkehr eine Einbusse von über zehn Prozent hingenommen werden. Als Grund dafür gab die SBB Cargo nicht zuletzt die erhöhte Konkurrenz durch die neu zugelassenen 40-Tonnen-Lastwagen an. Zudem hätten die Optimierungsbemühungen in der Baubranche, im Handel und in der Logistik dazu geführt, dass die Nachfrage nach Transportleistungen markant zurückgegangen sei.

Dem Verlustgeschäft im Binnen-Güterverkehr will die SBB Cargo nun mit einer Reihe einschneidender Massnahmen einen Riegel schieben. Ende Oktober kündigten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) infolge der tiefen Zahlen im Wagenladungsverkehr (WLV) den Abbau von 650 der rund 4800 Stellen an. Das Bedienungsnetz soll von heute rund 650 Punkten per 28. Mai 2006 auf 323 Punkte, das so genannte «Grundnetz Plus», verkleinert werden. Gemäss SBB Cargo wickeln derzeit rund die Hälfte der Bedienungspunkte im WLV 97 Prozent des Umsatzes ab. Mit dem vorgesehenen Abbau ist das System Einzelwagenladungsverkehr in der Schweiz mit seinem nach wie vor europaweit dichtesten Netz gesamthaft nicht in Frage gestellt.

In der Frühjahrssession haben die eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss über die Genehmigung des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport einstimmig gutgeheissen.

Auf Anfang 2006 erhält das Schweizer Strassentransportgewerbe erstmals einen landesweit gültigen Gesamtarbeitsvertrag (GAV). Diese Landesvereinbarung ist als ausbaufähiger Basisvertrag ausgestaltet. In Regionalverträgen können Mindestlöhne vereinbart sowie Feiertags-, Ferien- und Spesenregelungen getroffen werden.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Im Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner sind im Jahr 2004 auf Schiene und Strasse 110,2 Millionen Tonnen transportiert worden (Zunahme gegenüber dem Vorjahr: 6,3 Mio.t). Im Vergleich zu den 50,7 Millionen Tonnen im Jahr 1980 bedeutet dies eine Zunahme um 117 Prozent innerhalb der letzten 24 Jahre.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2004 36,2 Prozent (Vorjahr 37,1%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag bei 64,7 Prozent (Vorjahr: 63,2%) in der Schweiz, 22,1 Prozent (23,6%) in Frankreich und 23,2 Prozent (27,2%) in Österreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Verkehr belief sich auf 66,0 Prozent. Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 21,1 Prozent, in der Schweiz waren es 76,8 Prozent (Vorjahr: 77,8%) und in

Österreich 88,5 Prozent. Der Modal Split im Transitverkehr 2004 zeigt, dass 72,4 Prozent (69%) der Güter auf der Schiene durch die schweizerischen Alpen transportiert werden, während der Schienenanteil in Frankreich bei 15,9 Prozent und in Österreich bei 24,4 Prozent liegt.

Alpenquerender Verkehr Schweiz *Transitverkehr Schweiz*
(Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr)

(in Mio. Tonnen)	Schiene	Strasse	Schiene	Strasse
1980	15,6 (93%)	1,3 (7%)	11,2 (97%)	0,3 (3%)
1990	17,9 (81%)	4,3 (19%)	14,4 (89%)	1,7 (11%)
1995	18,0 (73%)	6,5 (27%)	14,9 (82%)	3,3 (18%)
1999	18,4 (69%)	8,4 (31%)	15,7 (79%)	4,3 (21%)
2000	20,6 (70%)	8,9 (30%)	17,1 (78%)	4,7 (22%)
2001	20,5 (66%)	10,4 (34%)	16,3 (74%)	5,6 (26%)
2002	19,0 (64%)	10,6 (36%)	15,9 (72%)	6,2 (28%)
2003	19,9 (63%)	11,6 (37%)	16,9 (69%)	7,7 (31%)
2004	22,9 (65%)	12,5 (35%)	19,7 (72%)	7,6 (28%)
2005	23,7 (65%)	12,9 (35%)		

(Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung)

Zwischen 2004 und 2005 hat der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gesamthaft um 3 Prozent zugenommen (+1,2 Mio. t). Im Vorjahr betrug die Zunahme 12 Prozent (+3,9 Mio. t). Der Strassentransport legte 2005, trotz Abnahme der Fahrtenzahl, um 3 Prozent (Vorjahr: +8%), der Schienentransport ebenfalls um 3 Prozent (+15%) zu. Markant war bei den Bahnen die Entwicklung im unbegleiteten kombinierten Verkehr (Container, Sattelaufleger und Wechselbehälter) mit einer Zunahme von 9 Prozent.

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und den übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen um 45 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 15 Prozent zu verzeichnen hat. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um fünf Prozentpunkte auf 65 Prozent vermindert (keine Veränderung gegenüber 2004). Der Marktanteil der Strasse ist hingegen – trotz zeitweiser Sperrung des Gotthard-Strassentunnels und trotz leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe – um fünf Prozentpunkte auf 35 Prozent gestiegen. In den letzten zehn Jahren hat sich der Gütertransport auf der Strasse verdoppelt, während jener auf der Schiene nur um 32 Prozent zunahm.

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

*Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr
Schweiz*

<i>Alpenquerender Verkehr Schweiz</i> (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) (Fahrzeuge in Tausend)		<i>Transitverkehr Schweiz</i> (Fahrzeuge in Tausend)
2000	1404	736
2001	1371 (-2%)	796 (+8%)
2002	1249 (-9%)	600 (-25%)
2003	1292 (+3%)	762 (+27%)
2004	1255 (-3%)	705 (-7%)
2005	1204 (-4%)	

(Quelle: bfs TA 1)

Im Jahr 2005 haben 1,204 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert. Das entspricht einem Minus von rund 51 000 Camions oder vier Prozent gegenüber 2004. Gemäss Verkehrsdepartement ist es allerdings absehbar, dass sich der alpenquerende Lastwagenverkehr auf der Nord-Süd-Achse innerhalb der nächsten drei Jahre nicht in jenem Mass reduzieren lässt, das im Verkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen ist (650 000 Lastwagen ab 2009, d.h. zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels). Damit muss die Verlagerungspolitik des Bundes als gescheitert bezeichnet werden.

Verkehrsminister Leuenberger stellte in Aussicht, das Verlagerungsziel auf 2017 zu verschieben, was die Weiterführung der Subventionen von jährlich 280 Millionen Franken bedinge. Im Güterverkehrsgesetz, das im Frühjahr 2006 in die Vernehmlassung geschickt werden soll, soll zudem die Grundlage für die Einführung einer Alpentransitbörse geschaffen werden.

Gemäss einer Studie des Bundes könnte die Schweiz mit einer so genannten Alpentransitbörse für den Schwerverkehr ihr Verlagerungsziel erreichen. Es wurden dabei zwei Ausführungsvarianten evaluiert: Die erste mit dem Namen «Cape-and-Trade» würde die Versteigerung eines beschränkten Kontingents von Transitrechten vorsehen. Diese könnten die Transporteure dann untereinander frei handeln. Die zweite Variante «Slotmanagement mit dynamischer Preisgestaltung» würde ein besseres Staumanagement ermöglichen. Die Transporteure könnten Durchfahrtsrechte für ein bestimmtes Zeitfenster erwerben. Camions ohne Reservation müssten dann länger anstehen. Bei dieser Art von Reservationssystem würden kapazitätsbedingte Marktpreise verrechnet, womit zu Spitzenzeiten eine rasche Durchfahrt teurer würde. Beide Varianten sind gemäss Expertenbericht technisch machbar, wirtschaftsverträglich und weitgehend diskriminierungsfrei. Beide Varianten würden aber auch den Kurzstreckenverkehr auf den Transitachsen überproportional verteuern. Dies dürfte bei der nun anstehenden politischen Ausmarchung wohl die grössten Widerstände gegenüber der Alpentransitbörse auslösen.

Die Schweiz hat 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 wurde ein weiterer Anreiz für den Transitverkehr auf der Strasse geschaffen. Die Schweiz betreibt somit eine Verkehrspolitik, die einerseits die Transitstrecken auf der Strasse dem europäischen Güterverkehr weit öffnet und andererseits, aus innenpolitischen Gründen, nicht bereit ist, die Strassenkapazität zu erhöhen. Leidtragende sind in erster Linie die einheimischen Transporteure und mit ihnen die Wirtschaft dieses Landes.

Entwicklung des Fahrzeugbestandes

Der Schweizer Fahrzeugbestand hat im Berichtsjahr um 1,5 Prozent zugenommen. Seit Jahren ist nur noch ein geringes Wachstum festzustellen. So nahmen die Personenwagen 2001 um 2,4 Prozent, 2002 um 2,0 Prozent, 2003 um 1,4 Prozent und 2004 um 1,5 Prozent zu.

Am 30. September wurden 5 044 581 Motorfahrzeuge gezählt, das sind 75 385 mehr als ein Jahr zuvor. Gezählt wurden 3 864 994 Personenwagen (+1,4%; +53 643), 592 357 Motorräder (+1,6%; +9347), 307 409 Sachentransportfahrzeuge (+3,1%; +9216), 182 128 Landwirtschaftsfahrzeuge (+0,7%; +1 229), 51 885 Industriefahrzeuge (+1,8%; +928) und 45 808 Personentransportfahrzeuge (+2,3%; +1 022).

Trotz geringerem Wachstum haben sich die Bestände der verschiedenen Fahrzeugkategorien in den letzten sechs bis sieben Jahren konstant vergrössert. Zum Beispiel ist die Zahl der Personenwagen zwischen 1998 und 2005 um durchschnittlich 60 215 Einheiten pro Jahr gestiegen.

Mit 519 Personenwagen pro 1000 Einwohner liegt die Schweiz nahe am (letztmals im Jahr 2000 berechneten) europäischen Mittel. Von unseren direkten Nachbarn sind Italien (563 PW pro 1000 Einwohner) und Deutschland (521) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (463) und Österreich (506) geringer ist. Bemerkenswert tief ist der Motorisierungsgrad in den Ländern Nordeuropas, so in den Niederlanden (411), im Vereinigten Königreich (419) und in Schweden (451).

Bei den Sachentransportfahrzeugen beträgt das Jahreswachstum 3,1 Prozent (2004: +2,0%) oder 9216 Einheiten. Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht ist die Zahl der Lastwagen seit 1990 stark zurückgegangen (1990: 49 349; 2005: 42 698). Die Anzahl Sattelschlepper beträgt 10 054, 4182 Einheiten (71%) mehr als 1990.

In der Kategorie der Lieferwagen schliesslich, das heisst der Sachentransportfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, verläuft die Entwicklung, verglichen mit den Lastwagen im Mehrjahresvergleich, gerade umgekehrt: Ihre Zahl hat zugenommen (von 196 845 auf 254 529 zwischen 1990 und 2005).

Nachdem der Motorradbestand zwischen 1997 und 1999 noch rasant zugelegt hatte (durchschnittlich 6,7% pro Jahr), hat das Wachstum dieser Kategorie seit 2000 kontinuierlich abgenommen (2001: 5,6%; 2002: 4,6%; 2003: 4,1%; 2004: 2,8% und 2005: 1,6%). Im Berichtsjahr hat der Motorradbestand 592 357 Einheiten betragen, das sind 9 347 Einheiten mehr als im Vorjahr.

Rund ein Sechstel der Motorfahrzeuge, nämlich 857 764, sind im Kanton Zürich immatrikuliert. Es folgen der Kanton Bern mit 694 687 und der Kanton Waadt mit 468 493 Motorfahrzeugen.

Verkehrssicherheit

Im europäischen Vergleich liegt die Schweiz in Sachen Verkehrssicherheit im Spitzefeld. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat im Berichtsjahr sowohl die Zahl der im Strassenverkehr getöteten als auch jene der schwer verletzten Personen deutlich abgenommen: Verglichen mit 2004 gab es im Jahr 2005 20 Prozent weniger Tote (409 statt 510) und zehn Prozent weniger Schwerverletzte (5000 statt über 5500). Für diesen markanten Rückgang macht die bfu unter anderem den tieferen Alkoholgrenzwert verantwortlich.

Bei den Unfällen mit Personenwagen wurden 177 Menschen getötet, 24 Prozent weniger als im Jahr 2004. Bei den Motorrädern sank die Zahl der Getöteten um 27 Prozent auf 83 Personen. Um 26 Prozent auf 70 Menschen zurückgegangen ist die Zahl der getöteten Fussgänger. Etwas geringer fiel die Reduktion bei Velofahrern aus: 37 Unfälle endeten tödlich, 12 Prozent weniger als 2004.

In einer Medienverlautbarung bezeichnete der Strassenverkehrsverband FRS diese positive Entwicklung als einen hoffnungsvollen Trend. Er werde weiterhin Bestrebungen unterstützen, die die Verkehrssicherheit erhöhen wollen – so z.B. auch das Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura». Es sei allerdings inakzeptabel, dass die Umsetzung von «Via sicura» über eine neue Spezialfinanzierung sichergestellt werden soll.

Das Verkehrsdepartement ist mit dem vom Bundesamt für Strassen (Astra) ausgearbeiteten Massnahmenpaket für mehr Sicherheit im Strassenverkehr «Via sicura» im Gesamtbundesrat nicht durchgedrungen. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» will die Schweiz in einem ersten Schritt die jährliche Zahl der tödlich Verunfallten auf weniger als 300 und die der Schwerverletzten auf weniger als 3000 senken.

Der Bundesrat hat im November zwar erneut seinen Willen bekräftigt, die Zahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen zu reduzieren, über konkrete Massnahmen und deren Finanzierung, wie sie im Astra-Handlungsprogramm vorgeschlagen werden, hat die Landesregierung jedoch noch nicht befunden. Vielmehr wies diese das Programm an das UVEK zur Weiterbearbeitung, insbesondere zur Prioritätensetzung und zur Abklärung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, zurück.

Gemäss einer Studie des Touring Club Schweiz (TCS) ist das Schweizer Nationalstrassennetz eines der sichersten Europas. Von 105 Strecken bergen nur zwei ein mittleres bis hohes und fünf ein mittleres Sicherheitsrisiko. Bei den zwei besonders gefährlichen Abschnitten handelt es sich um die A4 bei Laufen/Schaffhausen und um die A9 bei Brig/Simplon. Auf den Hauptstrassen hingegen beeinträchtigen laut TCS-Studie zahlreiche Faktoren die Qualitätsstandards und erhöhen die Risiken. Von den 239 analysierten Hauptstrassenabschnitten werden sechs mit hohem und 19 mit mittlerem bis hohem Gefährdungspotenzial eingestuft.

Ende Mai startete der Verkehrssicherheitsrat (VSR) im Rahmen seiner Präventionskampagne «Die Wahrheit über Kiffen und Fahren» eine Tournee mit drei Ausstellungscontainern. Dabei wurden insgesamt 35 Schulen in der deutschen und französischen Schweiz besucht. Ziel der Wanderausstellung ist es, das Umfeld der Cannabis-Konsumentinnen und -Konsumenten anzusprechen und diesem Kreis echte Argumente in der Diskussion über das Kiffen und Fahren zu erschliessen.

Unter dem Slogan «Ein Band fürs Leben» lancierten die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), der Touring Club Schweiz (TCS) und der Verkehrssicherheitsrat (VSR) im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) im November eine breit abgestützte und durch den FVS finanzierte Sicherheitsgurten-Kampagne. Dies deshalb, weil die Tragquote der Lenkenden bei rund 80 und jene der Rücksitz-Passagiere bei 53 Prozent stagniert. Mit der Sensibilisierungskampagne, die drei Jahre dauert, soll die Anschnall-Disziplin verbessert und die Gurtentragquote erhöht werden. Die bfu schätzt, dass mit konsequentem Anschnallen die Zahl der Toten pro Jahr um 60 und jene der Schwerverletzten um rund 210 reduziert werden könnte.

Strassenverkehrsrecht

Der Bundesrat legte im August die Botschaft zur nochmaligen Änderung des Strafgesetzbuches (StGB) vor, das am 13. Dezember 2002 von den eidgenössischen Räten verabschiedet worden ist. Die Revisionsvorlage wurde bislang vom Bundesrat nicht in Kraft gesetzt, nachdem namentlich von Praktikern der Strafverfolgung, der Strafjustiz, des Straf- und Massnahmenvollzugs und seitens der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren an verschiedenen neuen Regelungen zunehmend Kritik geübt und deren nachträgliche Änderung verlangt worden ist.

Unter anderem wurde eine Regelung gefordert, die es erlaubt, im Übergangsbereich zwischen Übertretungen und Vergehen mit wenig Aufwand (so genannt massengeschäftstauglich) gerechte Sanktionen verhängen zu können. Im Vordergrund steht dabei die Möglichkeit, eine bedingte Strafe mit einer unbedingten Geldstrafe oder Busse verbinden zu können. Mit anderen Worten: Im Zentrum der Kritik der Strafverfolgungsbehörden steht die Schnittstelle zwischen unbedingten Bussen für Übertretungen und bedingten Geldstrafen für Vergehen.

Zur Illustration wird diesbezüglich etwa folgendes Beispiel angeführt: Wer die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 20 Stundenkilometer (km/h) überschreitet, begeht eine Übertretung gemäss Art. 90 Abs. 1 des

Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und kann gemäss neuem Recht mit einer unbedingten Busse bestraft werden. Bedingte Haftstrafen sind bei Übertretungen nicht mehr vorgesehen. Wer hingegen die zulässige Geschwindigkeit innerorts um mehr als 24 km/h überschreitet, begeht ein Vergehen nach Art. 90 Abs. 2 SVG und kann nach neuem Recht bloss mit einer bedingten Geldstrafe bestraft werden.

Die so genannte Schnittstellenproblematik im geltenden Recht präsentiert sich wie folgt: Jemand, der innerorts 11–15 km/h zu schnell fährt, muss gemäss Ordnungsbussenverordnung (OBV) 250 Franken Busse bezahlen. Fährt er hingegen innerorts 20 km/h zu schnell, so müsste er unter Umständen eine Busse bezahlen, die – unter Berücksichtigung seiner persönlichen und finanziellen Verhältnisse – nur 150 Franken beträgt.

Ein zweites Beispiel: Wer innerorts 20 km/h zu schnell fährt, wird mit einer unbedingten Busse bestraft. Wer eine schwere Straftat begeht, z.B. fahrlässig einen Menschen tötet, wird heute in bestimmten Fällen nur mit einer kurzen bedingten Freiheitsstrafe bestraft. Dies wird heute in etwas mehr als der Hälfte aller Fälle mit einer unbedingten Busse gemäss Art. 50 Abs. 2 StGB verbunden. Wenn für Übertretungen nur unbedingte Bussen möglich sein sollen, muss der Schnittstellenproblematik bei den Strafen für Vergehen Rechnung getragen werden.

Der neue Allgemeine Teil des StGB sieht deshalb vor, dass jede bedingte Strafe (Freiheitsstrafe, Geldstrafe und gemeinnützige Arbeit) mit einer (bedingten oder unbedingten) Geldstrafe verbunden werden kann. So soll etwa die Busse für Übertretungen neu an eine Obergrenze von 10 000 Franken gebunden sein, während für Vergehen Geldstrafen bis 1,08 Millionen Franken vorgesehen sind.

Verordnungen

Per 1. Januar 2005 traten verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kraft: die Senkung der Alkohollimite auf 0,5 Promille, die Nulltoleranz für Drogen wie Cannabis, Heroin, Kokain, Morphin und einige Designerdrogen, ein verschärfter Modus bei Ausweisentzügen im Wiederholungsfall sowie ein abgestuftes Sanktionssystem für Fahren in angetrunkenem Zustand.

Wer seit dem 1. Dezember 2005 erstmals ein Gesuch um einen Lernfahrausweis der Kategorie A (Motorräder) oder der Kategorie B (Personenwagen) stellt, erhält den Führerausweis nach bestandener Prüfung für drei Jahre nur auf Probe. Erst nach dem Besuch einer obligatorischen Weiterbildung wird der Ausweis danach unbefristet abgegeben.

Im Juni hat der Bundesrat ein Verordnungspaket verabschiedet, das mehr Schutz und Sicherheit für Mensch und Umwelt im Strassenverkehr bringen soll. Es handelt sich dabei konkret um sechs Verordnungen im Bereich Strassenfahrzeuge und -verkehr. Zum besseren Schutz der Fussgänger müssen die Frontpartien von Autos und Lieferwagen unter 2,5 Tonnen künftig speziellen Bauvorschriften genügen, die das Verletzungsrisiko bei Kollisionen vermindern. Auch die Pneus von Motorwagen und -rädern sowie Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen müssen in Zukunft nach internatio-

nalen Normen geprüft und gekennzeichnet sein. Damit will der Bundesrat einen Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten. Bei den Fahrrädern wird im Weiteren festgehalten, dass sie vorne mit einem weissen und hinten mit einem roten Licht ausgerüstet sein müssen. Die Verordnungsänderungen traten am 1. Oktober in Kraft.

Schliesslich hat der Bundesrat im August weitere Verordnungsänderungen beschlossen, die per 1. März 2006 wirksam werden: Künftig sind auf Autobahnen und -strassen nur noch Motorfahrzeuge zugelassen, die statt wie bisher 60 mindestens 80 Stundenkilometer leisten. Motorfahrzeuglenker, die den Fussgängervortritt am Zebrastreifen missachten, werden neu mit einer Ordnungsbusse von 140 Franken bestraft. Die geltende Pflicht zum Tragen von Gurten und Helm wird faktisch auf alle Lenker eines Motorfahrzeugs ausgeweitet. Auch in Lastwagen und Bussen – mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs – müssen die vorhandenen Sicherheitsgurte von allen Insassen getragen werden. Bei neu immatrikulierten Schulbussen sind die Längsbänke mindestens mit Beckengurten auszustatten; ältere Fahrzeuge müssen bis 2010 nachgerüstet werden. Die Helmtragepflicht bei motorisierten Zweirädern wird auch auf drei- und vierrädrige Vehikel (Trikes und Quads) ausgeweitet. Bei landwirtschaftlichen Transporten darf das Personal nicht mehr auf dem Ladewagen, sondern nur noch auf dem Traktor sitzen. Die Bestimmungen zum Anbringen von Reklamen und Wahlplakaten entlang der Strasse werden normiert. Eigen- und Fremdreklamen im Bereich von Autobahnen und -strassen bleiben zwar verboten, doch können neu ausserorts an verkehrstechnisch unbedenklichen Orten sämtliche Reklame-typen installiert werden.

Administrativmassnahmen

Im Jahr 2005 mussten in der Schweiz 61 291 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das sind 3,3 Prozent weniger als 2004. Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie im Jahr zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Allerdings haben diese beiden Straftatbestände deutlich an Bedeutung verloren. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellen Fahrens nahmen um 10,8 Prozent auf 28 281 Fälle ab, die Entzüge wegen Angetrunkenheit um 4,1 Prozent (16 786 Fälle).

Anteilmässig markant zugenommen haben hingegen die Ausweisentzüge wegen Fahrens unter Einfluss von Drogen oder Medikamenten, und zwar um 47 Prozent auf 1470 Fälle. Um knapp einen Drittel gestiegen ist auch die Zahl der Ausweisentzüge wegen Drogensucht.

Die meisten Führerausweisentzüge sind in den beiden Altersgruppen 20 bis 24 Jahre und 40 bis 49 Jahre festzustellen. Allerdings fallen in zwei anderen Altersgruppen erhebliche Zunahmen auf: bei den jüngsten und bei den ältesten Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern. Bei den unter 20-Jährigen mussten im vergangenen Jahr 12 Prozent mehr ihr «Billet» abgeben als 2004, bei den über 70-Jährigen 15,7 Prozent mehr. Diese Schwankungen bewegen sich jedoch auf relativ tiefem Niveau.

Der grösste Teil der Ausweisentzüge ist auf 1 Monat befristet, nämlich 25 688. Mehr als verdoppelt haben sich 2005 gegenüber dem Vorjahr die

3-monatigen Entzüge. Eine Zunahme ist auch bei den unbefristeten Ausweisentzügen festzustellen.

Auffällig ist die Entwicklung der Administrativmassnahmen im Bereich der angehenden Autolenkerinnen und -lenker. Im vergangenen Jahr wurde bei 2382 Personen die Erteilung eines Lernfahr- oder Führerausweis verweigert. Das sind mehr als dreimal so viele Fälle wie 2004. Ein Grund für diesen Anstieg dürfte eine neue gesetzliche Regelung sein: Seit dem 1. Januar 2005 ist vorgeschrieben, dass bei Fahren ohne Führerausweis die Erteilung des Lernfahr- oder Führerausweises für mindestens 6 Monate ab Tatbegehung bzw. ab Erreichen des Mindestalters zu verweigern ist (Art. 14 Abs. 2 bis SVG).

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 das «Tropfenzähler-Regime», bei dem die Lastwagen einzeln unter Einhaltung eines Abstands von 150 Metern in den Tunnel geschickt werden. Sobald die Kapazität des Gotthard-Tunnels überschritten wird, kann die «Phase Rot» ausgerufen werden. In diesem Fall werden die Camions vorgelagert der Tunnelrampen in Warteräumen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren dürfen und direkt in das Tropfenzählersystem eingewiesen werden.

Seit Anfang 2005 gilt auf Schweizer Strassen, die nicht abweichend signalisiert sind, generell die Gewichtslimite von 40 Tonnen im Strassentransport. Damit entfällt auch die in den Jahren 2001 bis 2004 gewährte Kontingentsregelung für 40-Tonnen-Transporte. Die bisherige straffreie Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts von bis zu fünf Prozent wurde aufgehoben. Gleichzeitig kann aber bei der Wägung der Lastwagen eine Messtoleranz von drei Prozent in Abzug gebracht werden. Die neue Regelung entspricht den Vorgaben des bilateralen Landverkehrsabkommens mit der Europäischen Union (EU).

Der Kanton Luzern hat im Gebiet Sempach/Seetal/luzernisches Reusstal eine Erhebung betreffend die Fahrrouten des Schwerverkehrs durchführen lassen. Diese Erhebung widerlegt die Vermutung und Befürchtungen, dass Lastwagenchauffeure statt der Autobahn das regionale, untergeordnete Strassennetz benützen, um die Ausgaben für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu reduzieren. Das Ergebnis scheint plausibel, bieten doch Fahrten über die Autobahn mit kürzeren Fahrzeiten, besserem Komfort und höherer Sicherheit für das Strassentransportgewerbe eindeutige Vorteile. Die Erhebung bringt allerdings auch an den Tag, dass die Gewerbe- und Industriebetriebe im untersuchten Gebiet einen regen Güterverkehr auf der Strasse verursachen. Die Dienststelle für Verkehr und Industrie beurteilt die Resultate und Zusammenhänge auch als repräsentativ für andere Regionen. Schon vorgeschlagene Massnahmen zur Verkehrlenkung, wie z.B. Lastwagenfahrverbote, werden als nicht zweckmässig erachtet: Der wirtschaftlich notwendige Ziel- und Quellverkehr könne nicht umgelenkt werden; er sei auf die lokalen Routen angewiesen.

37

Am 18. April konnte der erste Terminal für den kombinierten Verkehr in der Westschweiz eröffnet werden. Der Kombiverkehrsterminal mit dem Namen Terco liegt in Charvonay (VD).

Am 16. Juni provisorisch und am 17. Oktober definitiv ist auf dem Gelände der SBB-Cargo in Basel die erweiterte Zollanlage (Peza) dem Verkehr über-

geben worden. Die Anlage vor dem Autobahnzollamt Basel-Weil umfasst rund 12000 Quadratmeter und kann bis zu 120 Camions aufnehmen. Damit sollen die kilometerlangen Lastwagenstaus auf der A2 in Basel vor der deutschen Grenze künftig der Vergangenheit angehören. Das vollumfänglich vom Bund via leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) finanzierte 20-Millionen-Projekt kann einen Stau von drei Kilometern Länge absorbieren.

Vor den Toren Mailands, in Busto Arsizio-Gallarate, hat der Schweizer Kombi-Operateur Hupac am 9. September eine neue Terminalanlage in Betrieb genommen, die sich über rund 240 000 Quadratmeter erstreckt. Die Kosten für den Aus- bzw. Neubau der Terminaleinrichtungen beliefen sich auf 75 Millionen Franken; ein beträchtlicher Teil der Finanzierung erfolgte über rückzahlbare Darlehen des Bundes.

Strassenbau

Mit einer gemeinsamen Aktion auf dem Bundesplatz haben am 24. Februar die betroffenen Gemeinden der Region Biel und des Kantons Jura für eine rasche Fertigstellung der Umfahrung von Biel (A5) und der Transjurane (A16) geworben. Es wurden 200 Säulen mit 40 000 Unterschriften aufgestellt.

Mit 88 zu 61 Stimmen hat der Nationalrat in der Herbstsession eine Motion des Nationalrats Pierre Kohler (cvp, Jura) zur Fertigstellung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes bis 2012 angenommen – dies gegen den Willen von Bundesrat Moritz Leuenberger.

Der Autobahnzubringer, der das Rontal mit der A14 Luzern–Zug verbindet, wird gebaut. Die Luzerner Stimmberechtigten haben am 25. September einen Kredit von 100 Millionen Franken für den 1,4 Kilometer langen Zubringer klar bewilligt.

Hingegen soll es im Kanton Thurgau keine weiteren Schnellstrassen geben. Mit 52,2 Prozent Nein-Stimmen haben die Stimmberechtigten am 25. September zwei Strassenbauvorhaben, die das Thurtal und die Stadt Kreuzlingen vom Durchgangsverkehr hätten entlasten sollen, im Grundsatz verworfen. Der Regierungsrat hatte sich einhellig für den auf rund 600 Millionen Franken veranschlagten Bau ausgesprochen. Nun ist gemäss der Regierung «Pflästerlipolitik» nötig, um die besonders betroffenen Ortschaften zu entlasten. Immerhin stimmten die Gemeinden, die von der Entlastung profitiert hätten, den Vorhaben zu. Den Ausschlag für das Nein gaben ausgerechnet jene Bezirke, die vom Bau der neuen Kantonsstrasse im Thurtal weder positiv noch negativ betroffen gewesen wären.

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) sind die Stautunden 2004 gegenüber dem Vorjahr um rund sechs Prozent zurückgegangen – dies trotz einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um rund drei Prozent.

Allein auf der A1 nahmen die Stautunden gesamthaft um 6,6 Prozent ab. Hier wirkt sich insbesondere die im August 2004 in Betrieb genommene

Gesamtanlage am Bareggunnel (alle drei Röhren) stark Stau vermindert aus. Im Grossraum Baregg haben die Staustunden sogar um gut 30 Prozent abgenommen.

Hauptursache für die total erfassten 10 755 Staustunden (Vorjahr: 11 413 Staustunden) sind mit 7151 Stunden weiterhin die Verkehrsüberlastungen gewesen, gefolgt von den Baustellen (1943 Stunden) und den Unfällen (1574 Stunden).

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die helvetischen Bahnen haben im Jahr 2003 insgesamt ihren Leistungsauftrag erfüllt. Die betriebswirtschaftliche Rechnung schloss gemäss der Schweizerischen Eisenbahnrechnung 2003 des Bundesamts für Statistik (BFS) mit einem Überschuss von fast 162 Millionen Franken. Vom gesamten Verkehrsertrag von rund 3,3 Milliarden Franken entfielen fast 66 Prozent auf den Personen- und gut 34 Prozent auf den Güterverkehr. Die Beiträge der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) an die ungedeckten Kosten des Angebots sowie die Abgeltungen für Infrastrukturleistungen beliefen sich auf total gut 2,63 Milliarden Franken, rund 10 Millionen mehr als 2002.

Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahnen sank – unter Berücksichtigung des Zinsaufwands für Spezialfinanzierungen – innert Jahresfrist von 41,7 auf 40,7 Prozent und der Kostendeckungsgrad von 68,9 auf 68,6 Prozent. Die externen Kosten sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

Die Bahnreform 2 soll bescheidener ausfallen, als ursprünglich erwartet. Der Bundesrat verzichtete in seiner Botschaft vom 23. Februar an die eidgenössischen Räte auf eine weitergehende Liberalisierung oder Privatisierung ebenso wie auf die Aufspaltung der Bahnen in Verkehrsbetriebe einerseits und Infrastrukturgesellschaften andererseits. Kernpunkt ist eine Entflechtung der Zuständigkeiten für das Schienennetz.

Künftig soll – unabhängig von der Eigentümerschaft – der Bund ein Grundnetz finanzieren, während den Kantonen ein Ergänzungsnetz übertragen wird. Das Grundnetz enthält alle Linien des Transit- und Fernverkehrs, die Anbindung der Kantonshauptorte, der Randregionen sowie der wichtigsten Industrie- und Handelsorte.

Weitere zentrale Punkte bilden die Gewährleistung eines diskriminierungs-freien Netzzugangs für Gütertransporte und der Abbau von Hindernissen für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Die Trassenvergabestelle von SBB (Schweizerische Bundesbahnen), BLS (Lötschbergbahn) und RM (Regionalverkehr Mittelland) soll durch eine neue, unabhängige Vergabestelle ersetzt werden. Diese soll die Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt im Besitz des Bundes erhalten.

Der Nationalrat wies in der Oktobersession mit 119 zu 58 Stimmen, der Ständerat in der Wintersession die Bahnreform 2 an den Bundesrat zurück. Der Bundesrat hat nun den Auftrag, die zu überarbeitende Vorlage zu unter-

teilen: Die unbestrittenen Elemente sollen dem Parlament möglichst rasch mit einer neuen Vorlage, die anderen in späteren, separaten Teilvorlagen unterbreitet werden.

Trotz Zunahme der Verkehrsleistungen im Personen- und im Güterverkehr schloss der SBB-Konzern das Geschäftsjahr 2005 mit einem Verlust von 166,3 Millionen Franken ab. Hauptursachen für diesen Verlust sind grosse Rückstellungen für SBB Cargo und für die Pensionskasse SBB, das negative operative Ergebnis im Güterverkehr und Vorleistungen in den Personenverkehr. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur (Beitrag an den Betrieb und an die Substanzerhaltung) betragen im Berichtsjahr insgesamt 1199,3 Millionen Franken, 132,2 Millionen weniger als im Vorjahr.

Die SBB sind im Berichtsjahr von zwei Grossereignissen betroffen worden. Am 7. Februar wurde das SBB-Netz als Folge einer Kumulation von drei Pannen in Zürich lahmgelegt. Mangelnde Kommunikation und ein falsch eingestelltes Netzwerkteil haben zur Verspätungen bei 500 bis 600 Zügen geführt. Gut 100 Züge sind ausgefallen beziehungsweise vorzeitig gewendet worden. Zehntausende von Bahnreisenden im ganzen Land waren betroffen. Beklagt wurde insbesondere die schlechte Information der Bahnkunden.

Am Abend des 22. Juni stand das schweizerische Bahnnetz wegen eines Spannungsabfalls im Stromnetz während gut drei Stunden fast vollständig still. Konkret sind über 200 000 Bahnreisende gestrandet und rund 1500 Züge still gestanden. Der Ausfall des Hoch- und Niederspannungsnetzes der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in der ganzen Schweiz bedeutet für die SBB wohl einer der schwärzesten Tage ihrer Geschichte und übertrifft bei weitem den Computerabsturz vom 7. Februar. Ursache dieser vermeidbaren Megapanne war eine Kaskade von Fehlern, die auf unkorrekten Unterlagen und einer untauglichen Doktrin basierten.

Auf den Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2005 wurde in allen öffentlichen Verkehrsmitteln der Schweiz das Rauchen verboten. Das Rauchverbot geht auf eine Initiative des Dachverbands öffentlicher Verkehr (VÖV) zurück, wonach das Rauchen in geschlossenen Räumen untersagt werden soll – in Eisenbahnwagen ebenso wie in Schiffskajüten oder in Wartesälen. Die Raucher machen gut einen Fünftel der Reisenden aus.

Die SBB ziehen sich aus dem Car-Sharing-Geschäft zurück. Die Firma Rail-Link AG, an der die Schweizerischen Bundesbahnen rund 55 Prozent, Mobility 25 Prozent und Daimler-Chrysler 20 Prozent hielten, wurde liquidiert. Rail-Link war von den SBB ursprünglich als Ergänzung ihres Bahnangebots konzipiert worden. Es hat sich nun gezeigt, dass die Nachfrage nach einem derart spezifischen Car-Sharing-Angebot sehr gering ist. Zuletzt zählte Rail-Link 2000 Kunden, die mittlerweile von Mobility übernommen worden sind. Damit war man weit entfernt von den Prognosen des Jahres 2001, als seitens der SBB von bis zu 10 000 Rail-Link-Nutzern pro Jahr die Rede gewesen war.

Das Bahnunternehmen Regionalverkehr Mittelland (RM) hat für sein Cargogeschäft, das in der Crossrail zusammengefasst ist, einen Käufer gefunden: die australische Investitionsgesellschaft Babcock & Brown (B&B). Nach Ankündigung der Fusion von RM mit der BLS Lötschbergbahn war klar geworden, dass die RM-Tochter Crossrail, die das Cargogeschäft zwischen Ruhrgebiet, Espace Mittelland und Norditalien betreibt, einen neuen Besitzer finden muss. Ab 1. Januar 2006 wird B&B die Geschicke von Crossrail lenken. Dass ein privater aussereuropäischer Investor bei Crossrail einsteigt, wird als Indiz für das Ertragspotenzial angesehen, das mit den auf Schienen transportierten Gütern zu realisieren ist. B&B werden nicht nur die 50-köpfige Belegschaft von Crossrail, sondern auch die Produktionsmittel des Unternehmens – namentlich die Umschlagterminals an den Standorten in Wiler (bei Bern) und Domodossola sowie Wechselbehälter und Lokomotiven – übernehmen. Zudem ist vorgesehen, den Aktionsradius im Norden über Duisburg und im Süden über Domodossola hinaus auszuweiten.

Bahn 2000

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Bahn 2000 mehr Passagiere befördert als je zuvor. Im überregionalen nationalen Verkehr hat die Zahl der Reisenden um 7,5 Prozent zugenommen. Dieses Wachstum ist doppelt so hoch wie in den vorangegangenen Jahren. Ein Jahr nach dem grossen Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 könne Bahn 2000 als Erfolg bezeichnet werden, kommentierte Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung. Der Fahrplan hat sich als stabil erwiesen. Als negativ zu bezeichnen sind hingegen die grossen Betriebsstörungen, das schlechte Krisenmanagement sowie die ungenügende Pünktlichkeit auf bestimmten Strecken. Der Betriebsertrag ist wegen der grösseren Nachfrage zwar gestiegen. Die zusätzlichen Erträge sind allerdings tiefer als die Mehrkosten für den Betrieb des erweiterten Angebots.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversale Neat)

Im Berichtsjahr wurden auf der BLS-Strecke der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) wichtige Fortschritte beim Bau, bei der Trassenplanung der Personen- und Güterzüge sowie der Ausrüstung der Lokomotiven mit der Zugsteuerung ETCS erzielt. Am 28. April erfolgte mit zwei Sprengungen termingerecht und programmgemäss der Durchschlag des 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnels. Im Mai 2007 sind erste Testfahrten geplant: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 soll der längste Alpentunnel in Betrieb gehen.

An der Gotthard-Strecke der Neat sind hingegen bauliche Verzögerungen gegenüber dem ursprünglichen Terminplan zu erwarten. Die eidgenössische Rekurskommission für das öffentliche Beschaffungswesen in Lausanne hat im November der Alptransit Gotthard AG mitgeteilt, dass sie einer Beschwerde der Berner Arbeitsgemeinschaft Marti AG gegen einen Vergabentscheid aufschiebende Wirkung gebe. Konkret geht es dabei um die Vergabe des 430 Millionen Franken teuren Tunnelbauloses Erstfeld an ein österreichisches Konsortium. Dadurch kann sich der Bau der Gotthard-

Achse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) um Monate verzögern. Nebst zeitlichen Verzögerungen rechnen die Tunnelbauer auch mit Mehrkosten in noch nicht bekanntem Ausmass. Der Rechtsstreit könnte zur Folge haben, dass die Neat am Gotthard erst im Jahr 2016 und nicht wie geplant 2015 in Betrieb genommen werden kann.

Die geschätzten Endkosten für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) sind im Berichtsjahr mehrmals angehoben worden. Nachdem die eidgenössischen Räte den Neat-Gesamtkredit im Sommer 2004 auf 15,6 Milliarden Franken korrigiert hatten, wurde im September die Endkosten-Schätzung von 15,9 Mrd. Franken bekannt gemacht. Drei Monate später, im Januar 2005, lautete die Schätzung bereits auf 16,4 Mrd. Franken. Zur Hauptsache schuld an diesem Kostenzuwachs sind schwierige Felsverhältnisse sowohl auf der Gotthard- als auch auf der Lötschberggasse sowie die Entwicklung der Bahntechnik für den Gotthard-Basistunnel.

1998 wurde die Neat auf 12,8 Milliarden veranschlagt. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) belaufen sich die Kostensteigerungen auf 3,6 Milliarden Franken oder plus 28 Prozent. Laut dem 19. Neat-Standbericht von Ende September des Berichtsjahres könnten die Kosten allerdings nochmals um 1,3 Milliarden Franken ansteigen.

Der Ceneri-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) wird mit zwei Einspurröhren voll ausgebaut. Der Bundesrat hat im Juni einen Kredit von 1,3 Milliarden Franken freigegeben und damit eine Etappierung des Bauwerks definitiv abgelehnt. Der 15,4 Kilometer lange Basistunnel am Ceneri ist ein Bestandteil der Neat. Die gesamten Kosten sind auf 2 Milliarden Franken veranschlagt.

Im Rahmen der Budgetberatungen haben die eidgenössischen Räte in der Wintersession das Vorprojekt für die «Porta Alpina» unterstützt und den vom Bundesrat beantragten Kredit von 7,5 Millionen Franken im Sinne einer Vorinvestition genehmigt. «Porta Alpina» ist ein Neat-Anschluss, der von Sedrun durch einen Lift in den Gotthard-Basistunnel führt. Dabei soll der 800 Meter lange Bauschacht für den Zwischenangriff in der Tunnelmitte dereinst als ordentliche Station ausgebaut und mit einem Lift zur Personenbeförderung versehen werden. Über das eigentliche Projekt der «Porta Alpina» muss im Rahmen einer eigenen Botschaft entschieden werden. Die Investitionskosten werden auf rund 50 Millionen Franken geschätzt.

Die eidgenössischen Räte haben den Bundesbeschluss betreffend die Finanzierung der Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achse des schweizerischen Schienennetzes genehmigt. Damit stehen 24 Millionen Franken zur Verfügung, um mit einer Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des Schweizer Schienennetzes aktuelle Planungsgrundlagen für die vorgesehene Überprüfung aller Eisenbahngrossprojekte im Jahr 2007 zu schaffen. Weitere 15 Millionen Franken dienen vorsorglichen Landkäufen im Hinblick auf die vorerst zurückgestellten Zufahrtsstrecken.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Die eidgenössischen Räte hiessen in der Frühjahrssession einen Verpflichtungskredit in der Höhe 1,09 Milliarden Franken betreffend die Anschlüsse an das Hochleistungsnetz der deutschen und französischen Eisenbahnen (HGV) gut. Dem Beschluss ging ein Seilziehen voraus: Der Nationalrat lehnte in erster Lesung die vom Bundesrat vorgeschlagene Etappierung und Überprüfung einzelner Strecken ab und wählte das von seiner Verkehrskommission präsentierte Programm, das mit 1,3 Milliarden Franken doppelt so teuer zu stehen gekommen wäre wie der Vorschlag des Bundesrats. Dem Ständerat ist es dann gelungen, das Programm für die eisenbahntechnischen Anschlüsse der Ost- und der Westschweiz an das benachbarte Ausland etwas zu kürzen.

Bundesrat Moritz Leuenberger und der französische Verkehrsminister Dominique Perben haben am 25. August in Paris drei HGV-Verträge unterzeichnet. Der Bundesrat hatte am Vortag das HGV-Anschluss-Gesetz mit einem entsprechenden Kredit von 1,09 Milliarden Franken auf den 1. September 2005 in Kraft gesetzt. Mit rund 300 Millionen Franken beteiligt sich die Schweiz - unter Abweichung vom Territorialitätsprinzip - jetzt konkret an drei Schienenprojekten, die für die Reisenden nach Paris die Fahrzeiten wesentlich verkürzen sollen. Da die Schweiz aus dem Ausbau der Bahnlinien im benachbarten Ausland einen unverhältnismässigen grösseren Nutzen ziehen würde als die dortige Bevölkerung, sei es durchaus logisch und normal, dass die Eidgenossenschaft dafür auch etwas bezahle, erklärte Bundesrat Moritz Leuenberger.

Lärmsanierung der Eisenbahnen

Nicht 2,3 Milliarden Franken wie im Rahmen der Volksabstimmung vom November 1998 über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) angenommen, sondern «nur» 1,35 Milliarden Franken soll die Lärmsanierung der Bahnen bis ins Jahr 2015 kosten. Demnach bleiben 950 Millionen Franken unangetastet. Erreicht wird dies dadurch, dass nur Güterwagen, die noch mindestens zehn Jahre in Betrieb bleiben, mit neuen Bremssohlen ausgerüstet werden.

Dass die Hauptursache der Minderausgaben betreffend die Lärmsanierung primär bei der Sanierung des Rollmaterials liegt, die insgesamt bloss noch 285 Millionen Franken kosten soll, verwundert. Weit weniger gespart wird bei den baulichen Massnahmen, die zwar selbst von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als Symptombekämpfung bezeichnet werden, aber immerhin mit 820 Millionen Franken zu Buche schlagen.

Derzeit besteht ein Konsens zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD), dass der bei der Lärmsanierung eingesparte Betrag von rund einer Milliarde Franken vorläufig im FinöV-Fonds verbleiben soll. Zusammen mit den für die erste Etappe von Bahn 2000 nicht ausgegebenen rund 1,6 Milliarden Franken macht dies total rund 2,6 Milliarden Franken. Diesen Minderausgaben stehen allerdings die prognostizierten höheren Kosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) gegenüber.

Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs

Die eidgenössischen Räte haben sich im Berichtsjahr mit der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV; Neat, Bahn 2000, HGV-Anschlüsse, Lärmsanierungen) befasst. Zur Diskussion stand eine neue Finanzierungs-lösung gemäss Antrag des Bundesrats. Danach sollen die bereits gewährten Darlehen des Bundes von rund 2,5 Milliarden Franken in eine Bevorschussung umgewandelt werden. Weil künftig keine Darlehen mehr gewährt werden, muss die Bevorschussungslimite des FinöV-Fonds, die bis jetzt bei 4,2 Milliarden Franken liegt, fast verdoppelt werden. Der Bundesrat hatte 8,1 Milliarden Franken als neuen Grenzwert vorgeschlagen. Die Vorschüsse müssen später nicht von den Bahnen, sondern aus den zweckgebundenen Einnahmen des FinöV-Fonds (LSVA und Mineralölsteuer) zurückbezahlt werden.

Die Räte genehmigten den neuen Finanzierungsmechanismus in der Juni-Session und erhöhten gleichzeitig die Bevorschussungslimite von heute 4,2 auf 8,6 Milliarden Franken.

Agglomerationsverkehr

Im Dezember verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz. Über einen Zeitraum von 20 Jahren sollen insgesamt 20 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (8,5 Milliarden), für die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes (5,5 Milliarden) sowie für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr (6 Milliarden) eingesetzt werden. Finanziert werden sollen die entsprechenden Massnahmen und Projekte via einen Infrastrukturfonds, der von zweckgebundenen Strassengeldern alimentiert wird (weitere Ausführungen zum Thema vgl. Kapitel «Infrastrukturfonds Strasse»).

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiesparmassnahmen

Die Schweiz hat im Jahr 2004 gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) mehr Energie verbraucht als je zuvor. Der Konsum ist, verglichen mit 2003, um einen halben Prozentpunkt auf 877 290 Terajoule gestiegen. Gesamthaft gesunken ist hingegen der Treibstoffverbrauch, und zwar insgesamt um ebenfalls einen halben Prozentpunkt. Verantwortlich dafür war vorab der Rückgang bei den Flugtreibstoffen um rund sechs Prozent. Der Verbrauch von Benzin und Diesel nahm im Gegenzug wie schon 2003 unter dem Strich zu, nachdem 2002 und 2001 noch eine Abnahme hatte registriert werden können. Beim Benzinverbrauch resultierte zwar ein Minus von rund zwei Prozent, hingegen stieg der Dieselabsatz um 7,4 Prozent. Dies ist darauf zurückzuführen, dass jeder vierte Neuwagen inzwischen mit Dieselmotoren betrieben wird.

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der neuen Personenwagen ist gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) immer noch zu hoch. Zwar sank der Verbrauch im Jahr 2004 um gut zwei Prozent, liegt aber mit 7,82 Litern pro 100 Kilometer weiterhin über dem mit auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, vereinbarten Absenkungspfad. Die Importeure haben sich verpflichtet, den durchschnittlichen Verbrauch der neu verkauften Personenfahrzeuge bis ins Jahr 2008 auf 6,4 Liter zu reduzieren.

Konkret wurde das Zwischenziel von 7,4 Litern für das Jahr 2004 verfehlt. Zurückzuführen sei dies auf den anhaltenden Trend hin zu schwereren Fahrzeugen. Allein in den letzten vier Jahren betrug die mittlere Gewichtszunahme rund 100 Kilogramm, was einem Treibstoffmehrverbrauch von etwa einem halben Liter pro 100 Kilometer entspräche. Trotz allem würden die Verkaufszahlen einen verstärkten Trend in Richtung verbrauchsärmere Autos zeigen: Mehr als die Hälfte der 2004 verkauften Neuwagen würden unter die Energieeffizienzklasse A bis C fallen und durchschnittlich 6,52 Liter auf 100 Kilometern verbrauchen.

Dank technischer Verbesserungen hat laut BFE der Verbrauch in den letzten 14 Jahren stark abgenommen: 1990 benötigte ein 1000 Kilogramm schweres Auto noch über 7,5 Liter pro 100 Kilometer, heute begnügt sich ein gleich schweres Auto mit 5,35 Litern. Gemäss auto-schweiz wird der Zielwert für das Jahr 2008 (6,4 Liter auf 100 Kilometer) beim jetzigen Absenkungstrend mit etwas mehr als einem Jahr Verspätung erreicht.

Laut einer ETH-Studie ist der spezifische Treibstoffnormverbrauch von Neuwagen zwischen 1996 und 2004 um 12,6 Prozent gesunken. Faktoren wie die Bevölkerungs- und Raumentwicklung oder das Freizeit- und Kaufverhalten hätten dazu beigetragen, dass der technische Fortschritt punkto Verbrauchsrückgang und Abgasemissionen erst langsam zum Tragen komme. Gemäss der ETH-Studie hat der Verbrauch nur bei einer kleinen Minderheit der Neuwagenkäufer erste Priorität. An erster Stelle stehe die Fahrzeuggrösse.

Das seit 2001 laufende Energiesparprogramm «EnergieSchweiz» hat seine Wirkung im Jahr 2004 verbessert. Die zusätzlichen energetischen Wirkungen gegenüber 2003 betragen 41 Prozent. Ohne «EnergieSchweiz» und das Vorgängerprogramm «Energie2000» würden laut Bundesamt für Energie (BFE) der Verbrauch fossiler Energie um 7,6 Prozent und die CO₂-Emissionen um 2,8 Millionen Tonnen über dem heutigen Niveau liegen. Auch die ausgelösten Investitionen sind gegenüber 2003 um 31 Prozent oder rund 185 Millionen Franken gestiegen. Mit jedem eingesetzten Bundesfranken werde das Zehnfache an privaten Investitionen ausgelöst. Unter dem Titel «effiziente Mobilität» wurde die Reduktion des CO₂-Ausstosses von Neuwagen auf 140 Gramm pro Kilometer angestrebt. Die Zahl der Gasfahrzeuge soll bis 2010 auf 30 000 und jene der Hybridfahrzeuge auf 20 000 gesteigert werden. Ab 2008 sollen alle Neuliker die wichtigsten Elemente der Benzin sparenden Fahrweise «Eco-Drive» kennen.

«EnergieSchweiz» hat im Frühjahr zusammen mit auto-schweiz, dem AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, dem Touring Club Schweiz (TCS), der Migrol und e'mobile die «Aktion Klima Bonus» lanciert. Wer zwischen dem 1. Mai und dem 31. Dezember 2005 einen Neuwagen der Energieeffizienz-Kategorie A oder B kauft, konnte mit ein wenig Glück einen Bonus von 2000 Franken gewinnen.

Eine im Auftrag des BFE durchgeführte Studie hat die praktischen Auswirkungen der Energieetikette für Personenwagen in den ersten zwei Jahren nach deren Einführung untersucht. Gemäss dieser Studie ist der Treibstoffverbrauch nur eines von mehreren Kaufkriterien. Lediglich 5 bis 10 Prozent der Neuwagenkäufer beziehen den Verbrauch als prioritäres Kriterium in ihren Kaufentscheid mit ein. Die Energieetikette führte zu einer Zunahme des Marktanteils der A- und B-klassierten Neuwagen in der Grössenordnung von 1,5 Prozent. Dies entspricht rund 4000 Neuwagen pro Jahr. Damit wird eine jährliche Einsparung von rund 3000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) erreicht.

Umwelt

Das Bedürfnis der Schweizerinnen und Schweizer nach mehr Umweltschutz sinkt: Waren vor zwei Jahren noch 70 Prozent für mehr Einsparungen zugunsten des Umweltschutzes gewesen, sind es 2005 noch 52 Prozent. Mit anderen Worten: Nur noch jeder zweite Schweizer möchte zugunsten des Umweltschutzes bei anderen Staatsausgaben sparen. Seit Bestehen der Univox-Umwelt-Umfragen, die 1986 begannen, ist dies der mit Abstand tiefste Wert. Die Meinung, der Staat müsse mehr tun für den Umweltschutz, findet mit 56 Prozent noch am ehesten im Bereich des Klimaschutzes Zustimmung. Bei der Luftreinhaltung sind es noch 51 Prozent. Dass hingegen zu viel für den Umweltschutz betrieben wird, glauben die wenigsten der Befragten.

Luftschadstoff-Immissionen

Die Luftqualität in der Schweiz verbessert sich nur noch langsam. Die Schadstoffbelastungen waren gemäss dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) im Jahr 2005 ähnlich hoch wie 2004. Am meisten Probleme bereiteten Ozon, Stickstoffdioxid und Feinstaub. Die Grenzwerte wurden zum Teil massiv überschritten. Durchschnittlich lagen die vom Nabel-Messnetz ermittelten Schadstoffwerte für 2005 deutlich unter dem Rekordjahr 2003.

Auswirkungen der Luftverschmutzung auf Mensch und Natur

Niemand spricht mehr vom Waldsterben; schliesslich wächst der Wald in der Schweiz gemäss dem neu konzipierten Waldbericht des Bundes jährlich um eine Fläche in der Grössenordnung des Thunersees. Heute weiss man, dass den Kronenverlichtungen eine zu grosse Bedeutung zugemessen worden war.

Mit dem Waldbericht 2005, in dem erstmals der Wald und seine Bedeutung für die Menschen in der Schweiz umfassend dargestellt wird, verabschiedete sich der Bund denn auch davon, einen einzelnen Faktor ins Zentrum zu stellen. Die Analyse ersetzt die bisherige Sanasilva-Berichterstattung und umfasst eine Vielzahl ökologischer, ökonomischer, gesellschaftlicher sowie kultureller Elemente, die nach sechs von den europäischen Forstministern bestimmten Nachhaltigkeitsbereichen aufgeteilt sind.

Laut Waldbericht 2005 ist der Zustand der Baumkronen heute schlechter als 1985; allerdings schwankten die Werte von Jahr zu Jahr. Für den Wald bestünden Langzeitriskien, woraus weiterhin die Forderung nach einer Reduktion des Schadstoffausstosses abgeleitet werden soll.

Aufgrund der Ergebnisse einer Langzeitbeobachtung des Instituts für Angewandte Pflanzenbiologie (IAP) wachsen die Bäume langsamer, erhalten die Wälder zu viel Stickstoff und versauert der Boden. Das IAP hat während 20 Jahren in 13 Kantonen auf 124 Dauerbeobachtungsflächen insgesamt über 10 000 Waldbäume untersucht. Die Diagnose, dass der Wald sterbe, sei vor 25 Jahren zwar zu pessimistisch gewesen, die jetzt vorliegenden Resultate der Langzeitstudie würden jedoch keine Entwarnung zulassen. Der Wald sei weder sterbenskrank noch kerngesund, aber er habe einen Schnupfen, der sich zu einer Lungenentzündung auswachsen könne. Die wirkungsvollste Lösung sehen die Verfasser der IAP-Studie letztlich nur in der Reduktion der Umweltbelastung.

Klimaveränderung

Das Jahr 2005 ist gemäss der amerikanischen Weltraumbehörde Nasa das wärmste seit Beginn der Aufzeichnungen vor über 100 Jahren gewesen. Damit liegen die fünf wärmsten Jahre nur kurze Zeit zurück – vor dem Rekordjahr waren dies die Jahre 1998, 2002, 2003 und 2004. Die Temperatur auf der Erde ist laut Nasa in den vergangenen 100 Jahren um 0,8 Grad Celsius gestiegen, wobei allein 0,6 Grad auf die letzten 30 Jahre entfielen.

Gemäss dem vierten nationalen Bericht der Schweiz an das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNO-Klimakonvention) und gleichzeitig dem ersten Bericht der Schweiz zuhanden des Protokolls von Kyoto ist die Erwärmung pro Jahrzehnt seit 1970 in der Schweiz dreimal höher als der weltweite Durchschnitt. Im Lauf des 20. Jahrhunderts sei die Niederschlagsmenge im Winter in den nördlichen und westlichen Landesregionen um 20 bis 30 Prozent gestiegen; in den südlichen Regionen hingegen um ebenso viel gesunken. Im gleichen Zeitraum habe die Häufigkeit starker Niederschläge pro Tag an den meisten Messstationen nördlich der Alpen um 20 bis 80 Prozent zugenommen. In den vergangenen 30 Jahren seien zwei Drittel aller Schweizer Gemeinden von Überschwemmungen betroffen gewesen, die Kosten von insgesamt acht Milliarden Franken verursacht hätten.

Der Längenschwund sowie der Massenverlust der Schweizer Gletscher hält unvermindert an: 84 von 91 beobachteten Gletschern haben gemäss Messungen der ETH Zürich in der Periode 2004/2005 fast ausnahmslos an Länge und Masse eingebüsst. Es wurden deutliche Massenverluste verzeichnet, die zu den ausgeprägtesten der vergangenen zehn Jahre gehören. Seit in der Schweiz um 1860 erste systematische Gletschermessungen eingeführt worden sind, ist ein kontinuierlicher Rückgang der Eisströme zu verzeichnen.

Genau 90 Tage nachdem die Urkunde aus Moskau bei den Vereinten Nationen (Uno) in New York eingetroffen ist und knapp zehn Jahre nachdem die erste Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention (COP) im Frühjahr 1995 in Berlin ein Verhandlungsmandat zur Erarbeitung eines Klimaprotokolls verabschiedet hat, trat am 13. Februar das mühsam erkämpfte Kyoto-Protokoll offiziell in Kraft.

Der zentrale Punkt des Protokolls ist folgender: Die im so genannten Annex I aufgeführten Industrieländer (38 Staaten – ausser den USA, Australien, Monaco und Kroatien) müssen dafür sorgen, dass ihre Emissionen von sechs Treibhausgasen in der Bemessungsperiode von 2008 bis 2012 eine für jedes Land individuell festgelegte Grenze nicht überschreiten. Wer in dieser Bemessungsperiode das gesetzte Reduktionsziel nicht erreicht, soll im folgenden Bemessungszeitraum mehr leisten: Er muss zusätzlich zum neuen Reduktionsziel die Menge an Treibhausgasen, die er in der vorhergehenden Periode zu viel emittiert hat, plus ein Zuschlag von 30 Prozent, einsparen. Da das Kyoto-Protokoll gewissermassen als erste Stufe eines langfristig ausgerichteten Vertragsregimes angelegt ist, wird vorausgesetzt, dass der ersten Bemessungsperiode (2008–2012) weitere folgen werden. Entsprechende Ergänzungen des Protokolls müssen allerdings erneut von den Vertragsparteien im Konsens oder zumindest mit einer Dreiviertelmehrheit angenommen sowie von jeder Partei wiederum ratifiziert werden.

Die Vertragsparteien des Kyoto-Protokolls haben am 30. November in Montreal die Bestimmungen, welche die Details des 1991 vereinbarten Klimavertrags regeln, angenommen. Nach dessen Verabschiedung im japanischen Kyoto 1997 waren nämlich noch zahlreiche Konkretisierungen notwendig, auf die sich die Parteien erst in jahrelangen Verhandlungen einigen konnten. Diese nachträglich erarbeiteten Bestimmungen bedurften noch

der Zustimmung des ersten Treffens der Vertragsparteien (Meeting of the Parties, MOP-1).

Gleichzeitig mit der MOP-1 ging auch die 11. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention von Kyoto (Conference of the Parties, COP-11) in der kanadischen Metropole über die Bühne. Mit einem in letzter Minute ausgehandelten Kompromiss sind die Vertreter der 157 Parteien, die das Kyoto-Protokoll bisher ratifiziert haben, übereingekommen, über eine Fortschreibung des 1997 ausgearbeiteten und im Februar 2005 in Kraft getretenen Vertrags – dessen Verpflichtungsperiode 2012 ausläuft – zu verhandeln.

Die USA, Australien, Japan, Südkorea, China und Indien haben im Berichtsjahr einen neuen Klimaschutz-Pakt aus der Taufe gehoben. Pikantes Detail: China und Indien sind beim Kyoto-Protokoll nicht eingeschlossen. Das Abkommen nennt sich «Asia Pacific Partnership on Clean Development and Climate» und ist aufgrund einer Initiative der USA und Australiens entstanden. Beide dieser hoch entwickelten Industrienationen haben das Kyoto-Protokoll nicht ratifiziert. Die im neuen Klimaschutzabkommen vereinigten Länder machen rund die Hälfte der Weltbevölkerung aus und verbrauchen ebenfalls fast die Hälfte aller weltweit produzierten Energie und zeichnen auch für knapp die Hälfte aller Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Der australische Umweltminister Ian Campbell stellte den Wert des Abkommens weit über jenen des Kyoto-Protokolls und zugleich in Abrede, dass dadurch das Kyoto-Protokoll zurückgedrängt werden soll. Das Abkommen sei vielmehr eine sinnvolle Ergänzung mit grösserer Reichweite. Es sei für den Klimaschutz effizienter und fairer als das Kyoto-Protokoll.

Reduktion der CO₂-Emissionen

Gemäss Vorgaben des CO₂-Gesetzes müssen die CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) bis 2010 gegenüber dem Niveau von 1990 um 8 Prozent auf den Zielwert von 14,23 Millionen Tonnen sinken. Die CO₂-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990 15,46 Millionen Tonnen; sie sind 2004 fast 9 Prozent höher (16,84 Mio.t; +0,8% gegenüber Vorjahr). Der Ausstoss aus dem Brennstoffbereich ist hingegen um 4,4 Prozent gesunken.

Im Rahmen einer Pilotstudie der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Umwelt (Bafu) sind zum ersten Mal die Treibhausgasemissionen hinsichtlich ihrer anteilmässigen Verursachung durch die Wirtschaftsbranchen und die privaten Haushalte untersucht worden. Obschon das Bruttoinlandprodukt (BIP) zwischen 1990 und 2002 real um 12,5 Prozent gestiegen ist, sind die von der Wirtschaft verursachten Treibhausgasemissionen in etwa stabil geblieben.

49 Im Jahr 2002 stammten die Emissionen der Wirtschaft zu drei Vierteln aus dem verarbeitenden Gewerbe (27 Prozent), der Verkehrsbranche (24 Prozent), der Landwirtschaft (19 Prozent) sowie dem Handel (5 Prozent). Im tertiären Sektor, der 2002 rund die Hälfte der Emissionen verursachte, sind die Emissionen um rund 4,5, die Wertschöpfung um 15 und die Beschäftigung um 5,5 Prozent gestiegen. Diese Zunahme ist direkt auf die Transport-

emissionen zurückzuführen, die seit 1990 um 16 Prozent gewachsen sind. Ein Anstieg notabene, der parallel zum Wirtschaftswachstum des Sektors verläuft.

Dieses Wirtschaftswachstum wird wiederum durch die zunehmende Mobilität angekurbelt. Im Jahr 2002 stammten 30 Prozent der Treibhausgasemissionen der Wirtschaft aus dem Transport – und zwar zu über 70 Prozent aus der Verkehrsbranche. Die restlichen fast 30 Prozent entfielen auf die betriebseigenen Transporte der übrigen Branchen und machten beispielsweise rund zehn Prozent der Emissionen des verarbeitenden Gewerbes, fünf Prozent jener des Handels und Reparaturgewerbes und ein Prozent jener des Kredit- und Versicherungsgewerbes aus. Verglichen mit 1990 stiegen die Transportemissionen um rund elf Prozent. Auch die Verkehrsemissionen in der Kategorie «private Haushalte» wuchsen durch die zunehmende Mobilität um 16 Prozent und kompensierten damit die Reduktion der Heizungsemissionen.

Die Schweiz hat in den letzten Jahren, insbesondere im Rahmen des CO₂-Gesetzes und des Energiesparprogramms EnergieSchweiz, bedeutende Schritte unternommen, um ihre Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Ohne diese Anstrengungen würden die CO₂-Emissionen heute um mindestens sieben Prozent höher ausfallen, ist dem vierten nationalen Bericht der Schweiz an das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNO-Klimakonvention) zu entnehmen. Zur Erreichung der Zielvorgabe gemäss Kyoto-Protokoll seien allerdings weitere Anstrengungen unumgänglich. Ohne zusätzliche Massnahmen würden sich die Treibhausgas-Emissionen laut Prognosen im ersten Verpflichtungszeitraum (2008–2012) auf rund 51 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr belaufen.

Der Bundesrat hat am 23. März beschlossen, die CO₂-Emissionen, die rund 80 Prozent der Treibhausgasemissionen in der Schweiz ausmachen, mit der Einführung einer CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und eines Klimarappens auf Treibstoffen zu reduzieren. Laut Buwal können damit die Ziele des Kyoto-Protokolls und des CO₂-Gesetzes erreicht werden, sofern diese Massnahmen zeitgerecht umgesetzt werden. Die zusätzlichen Massnahmen und ihr geschätztes jährliches Reduktionspotenzial 2008–2012 (in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten) präsentierten sich wie folgt:

- CO₂-Lenkungsabgabe auf Brennstoffe (0,7)
- Klimarappen: Projekte im Inland (0,2) / internationale Projekte, Emissionsgutschriften (1,6)
- Bonus-Malus-System bei der Automobil-Importsteuer und Begünstigung alternativer Treibstoffe (0,4)

Die Gesamtwirkung der zusätzlichen Massnahmen im Inland (1,3) ergibt zusammen mit jenen im Ausland (1,6) im Total ein geschätztes Emissionsreduktionspotenzial von 2,9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr. Die Ziellücke von 2,5 Millionen Tonnen CO₂ wird damit um 0,4 Millionen Tonnen übertroffen.

Klimarappen: Das Projekt der Erdölwirtschaft und der Strassenverkehrsverbände zur Reduktion der CO₂-Emissionen mittels freiwilligem Klimarappen auf Treibstoffen konnte im Berichtsjahr verwirklicht werden. Im März hatte der Bundesrat beschlossen, dem Projekt für den freiwilligen Klimarappen auf Treibstoffen eine Chance zu geben. Sollte der Klimarappen bis Ende 2007 nicht genügend wirken, wird die CO₂-Abgabe auch auf Benzin eingeführt. Beim Diesel fasste der Bundesrat die Möglichkeit ins Auge, diesen von der Abgabe zu befreien.

Die Stiftung Klimarappen ist am 18. August 2005 formell gegründet worden. Ihre Träger sind die Erdöl-Vereinigung (EV), der Schweizerische Gewerbeverband (SGV), der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) und economiesuisse. In einer Zielvereinbarung, unterzeichnet am 30. August mit dem UVEK, verpflichtet sich die Stiftung auf eine jährliche Reduktion der CO₂-Emissionen um 1,8 Millionen Tonnen. Bei einem Abgabesatz von 1,3 bis 1,9 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl soll die Stiftung rund 100 Millionen Franken pro Jahr für wirkungsvolle Energieprojekte im Inland und für den Kauf von CO₂-Emissionszertifikaten im Ausland zur Verfügung haben. Mindestens 0,2 der 1,8 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) muss die Stiftung mit Projekten im Inland reduzieren. Ausgelegt ist der Klimarappen bis Ende 2012, doch muss die Stiftung bereits bis Mitte 2007 den Nachweis erbringen, dass sie die vereinbarten Ziele erreichen kann.

Der Klimarappen wurde per 1. Oktober eingeführt; gestartet wurde mit einem Abgabesatz von 1,5 Rappen pro Liter Benzin oder Dieselöl.

Umweltschonende Treibstoffe: Die Vernehmlassung zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes hat ergeben, dass die steuerliche Förderung umweltschonender Treibstoffe mehrheitlich begrüsst wird. Der Bundesrat hat im November das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausarbeitung der Botschaft an das Parlament beauftragt. Mit der angestrebten Gesetzesänderung, die ab 2007 in Kraft treten soll, will der Bundesrat primär den CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr reduzieren. Vorgesehen ist dabei, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen gänzlich von der Mineralölsteuer zu befreien. Zugleich soll bei als Treibstoff verwendetem Erd- und Flüssiggas die Besteuerung um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent gesenkt werden. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen will der Bundesrat durch eine höhere Besteuerung des Benzins vollumfänglich kompensieren. Das heisst, dass die Steuerbelastung beim Benzin voraussichtlich um ein bis zwei Rappen pro Liter im Jahr 2007 und um rund sechs Rappen pro Liter im Jahr 2010 zunimmt.

Die Zahl der Erdgasfahrzeuge, die auf Schweizer Strassen unterwegs sind, ist gemäss dem Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) auf gegen 2000 gestiegen. Das Tankstellennetz sei auf über 60 Stationen angewachsen; Anfang 2007 sollen es gegen 100 sein. Im Segment Personen- und Lieferwagen würden derzeit insgesamt 28 verschiedene Modelle für den Betrieb mit Erd- oder Biogas angeboten. Erdgasfahrzeuge verfügen zusätzlich über einen Benzintank; dadurch ist ihre Reichweite in der Regel grösser als jene von «normalen» Benzinfahrzeugen.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) und grosse Teile des Bundesamts für Wasser und Geologie (BWG) haben per 1. Januar 2006 zum neuen Bundesamt für Umwelt (Bafu) fusioniert. Dieser Name signalisiere, dass es nicht einseitig um Umweltschutz, sondern um die Nutzung der natürlichen Lebensgrundlagen im umfassenden Sinn einer nachhaltigen Bewirtschaftung sowie um den Schutz vor Gefahren der Umwelt gehe.

Naturpärke: In der Schweiz soll es künftig drei Park-Kategorien geben: Nationalpärke, regionale Naturpärke und Naturerlebnispärke. Der Bundesrat unterbreitete den eidgenössischen Räten die Botschaft zur entsprechenden Änderung des Natur- und Heimatschutzgesetzes. In der Juni-Session hat der Ständerat die Schaffung neuer Natur- und Landschaftspärke einstimmig gutgeheissen. Umstritten war die Finanzierung dieser Pärke. Unter der Annahme, dass zwei neue Nationalpärke, zehn regionale Naturpärke sowie drei Naturerlebnispärke entstehen, hat das «Stöckli» die Kosten für den Bund auf 10 Millionen Franken pro Jahr veranschlagt. Diese finanziellen Mittel sind allerdings jährlich departementsintern zu kompensieren.

Verbandsbeschwerderecht: Der Ständerat hat in der Herbstsession der Vereinfachung der Umweltschutzverträglichkeitsprüfung (UVP) und der Präzisierung des seit 39 Jahren geltenden Verbandsbeschwerderechts (VRB) zugestimmt. Damit wird die Beschwerdelegitimation der Verbände etwas strenger gefasst: Nur gesamtschweizerisch tätige Organisationen, die seit zehn Jahren rein ideelle und keine gewinnstrebenden Ziele verfolgen, sind zur Beschwerde berechtigt. Zudem sind nicht Einzelpersonen, sondern ist das oberste Exekutivorgan zuständig für die Beschwerdeerhebung. Der Zeitpunkt für eine umweltrechtliche Beschwerde wird vorverschoben, nämlich bereits in die Raumplanungsphase. Schliesslich soll trotz Einsprachen schon mit den Bauarbeiten begonnen werden können, soweit der Ausgang des Verfahrens die Arbeiten nicht beeinflussen kann. Besonders umstritten war der Punkt, der sich mit den Vereinbarungen zwischen Bauwilligen und Organisationen befasst. Diesbezüglich nahm der Ständerat mit 20 zu 19 Stimmen ein Antrag von Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) an, wonach Vereinbarungen zwischen Bauherren und Umweltorganisationen nicht in spätere Verfügungen von Behörden aufgenommen werden dürfen. Künftig müssen Umweltorganisationen die Gerichts- und Parteikosten tragen, wenn sie mit einer Beschwerde vor Bundesgericht unterliegen. Zudem werden ihnen Abmachungen mit Bauherren, die bei Nichteinhaltung Konventionalstrafen vorsehen, verboten. Nicht mehr zulässig sind auch Zahlungen, die die Organisationen dazu bringen, auf Rechtsmittel zu verzichten. Die Beratung der Vorlage im Nationalrat ist ausstehend.

Tempobeschränkungen: In einer Resolution haben sich die Delegierten des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) am 17. Juni für die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von derzeit 120 auf 130 Stundenkilometer (km/h) ausgesprochen. Die Tempolimite von 120 km/h sei aus rein ökologischen Gründen eingeführt worden. Der technologische Fortschritt sowohl bezüglich Umweltverhalten als auch punkto Verkehrssicher-

heit würde eine möglichst weitgehende Harmonisierung der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen mit den umliegenden Ländern rechtfertigen. Der ACS verlangte ausserdem bei abweichenden Tempolimiten auf Autobahnen den Ersatz der stationären Signalisation durch Wechselsignale, sodass Temporeduktionen der Situation angepasst angezeigt werden können.

Automobilsteuer: Der Bundesrat hat im November beschlossen, eine Neugestaltung der Automobilsteuer als ökologische Lenkungssteuer nicht weiter zu verfolgen. Abklärungen seien zum Ergebnis gelangt, dass die geprüften Varianten nur sehr geringe Lenkungswirkungen entfaltet hätten. Das Lenkungsziel – höhere Marktanteile von energieeffizienten und schadstoffarmen Autos – werde für die Mehrheit aller Verkäufe von energieeffizienten und schadstoffarmen Fahrzeugen bereits ohne zusätzliche finanzielle Anreize erreicht. Zudem entfalte das Verlagerungsziel – Kauf eines energieeffizienteren und schadstoffärmeren Autos – bei einem Grossteil der Autokäufe keine Wirkung. Da namentlich ein Bonus/Malus-System nur bei einer Minderheit der Käuferschaft den Kaufentscheid beeinflussen würde, käme dieses System einer Subvention nach dem Giesskannenprinzip gleich. Ein solcher Subventionstatbestand würde ausserdem zu einer Erhöhung der Staatsquote führen. Nicht zuletzt wäre das bestehende einfache und effiziente System der Automobilsteuer wesentlich verkompliziert worden. Das bedeutet, dass der Import aller Automobile auch weiterhin einheitlich mit vier Prozent besteuert wird.

Mit einer Standesinitiative verlangte der Kanton Bern Anfang Dezember, dass der Bund die Höhe der Steuer auf importierten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen künftig nach einem Bonus/Malus-System erhebt. Das System habe den Schadstoffausstoss und den Energieverbrauch zu berücksichtigen. Der maximale Steuersatz soll acht Prozent betragen.

Reduktion der Schadstoffemissionen: Die eidgenössischen Räte haben in der Frühjahrssession die Ratifizierung des Göteborger Protokolls, das die grenzüberschreitende Luftverschmutzung international bekämpfen will, genehmigt. Das Vertragswerk trat am 13. Dezember in Kraft. Dieses legt neue Reduktionsziele fest für die Emissionen verschiedener Luftschadstoffe in Europa, den USA und Kanada. Die Verpflichtungen des Protokolls sollen in der Schweiz durch den konsequenten Vollzug der geltenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung erreicht werden. Änderungen von Gesetzen und Verordnungen sind daher nicht erforderlich. Die Reduktion der grenzüberschreitenden Emissionen von Schwefeldioxid (SO₂), Stickoxiden (NO_x), Ammoniak (NH₃) und flüchtigen organischen Verbindungen bis ins Jahr 2010 soll zu einem Rückgang von Sommersmog und Luftverschmutzung durch Feinstaub führen. Die Schweiz verpflichtet sich dazu, gegenüber 1990 die Emissionen von SO₂ um 40, von NO_x um 52, von flüchtigen organischen Verbindungen um 51 und von NH₃ um 13 Prozent zu senken. Das Protokoll von Göteborg ist das achte und neueste Zusatzprotokoll zur Konvention über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigungen, welche die Schweiz bereits im Jahr 1983 ratifiziert hat.

Gemäss einem Bericht der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene (EKL) ist die Belastung der Luft durch Stickoxide und Ammoniak in der Schweiz deutlich zu hoch. Die EKL forderte deshalb eine Halbierung der Stickoxid- und Ammoniakemissionen gegenüber dem Jahr 2000. Beim Ausstoss von Stickstoff stehe die Landwirtschaft bedeutend schlechter da als der Verkehr. Obschon das Wort «Waldsterben» aus dem heutigen Vokabular gestrichen worden ist, sind laut EKL-Bericht 90 Prozent der Waldflächen und 55 Prozent der naturnahen Ökosysteme mit Stickstoff überdüngt. Bei den Stickoxiden gingen 58 Prozent der Gesamtemissionen auf das Konto des immens angewachsenen Strassenverkehrs; Industrie, Haushalte und Landwirtschaft bestritten den Rest. Ganz anders sehe es aus, wenn nur der Ammoniakausstoss betrachtet werde: 93 Prozent verursache die Landwirtschaft. Zur Senkung des Stickoxidausstosses verlangte die EKL bei Dieselfahrzeugen nicht nur einen Partikelfilter, sondern auch ein Entstickungssystem (so genannter DeNOx-Katalysator).

Um die Wechselwirkungen zwischen Umweltschutz und Wirtschaft vertieft darzustellen, hat das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) sechs Studien in Auftrag gegeben. Diese Studien sind zum Schluss gelangt, dass beispielsweise zwischen 1970 und 2002 rund 16 Milliarden Franken an durch Luftverschmutzung bedingte Gesundheitsschäden hätten vermieden werden können. Der wirtschaftliche Wert der Umweltschutzmassnahmen von Privaten und Unternehmen beläuft sich gemäss einer Teilstudie auf rund 6,7 Milliarden Franken oder 1,6 Prozent des Bruttoinlandprodukts. Damit verbunden seien rund 61 000 Vollzeitstellen. Auf gutem Weg ist laut den Studien auch die Umsetzung des Verursacherprinzips. Nach wie vor würden allerdings jährlich rund 10 Milliarden Franken statt von den Verursachern von der Allgemeinheit getragen – dies insbesondere im Strassenverkehr. Zur Internalisierung dieser externen Kosten schlagen die Studien die Einführung von Road Pricing sowie weiterer Lenkungsabgaben vor.

Moderne Dieselsebusse sind ebenso sauber wie moderne Erdgasbusse: Das ist das Ergebnis einer Studie, die unter anderem die Hochschule für Technik in Rapperswil erarbeitet hat. Vom Resultat waren selbst die Autoren überrascht. Moderne Dieselsebusse, die die ab Herbst 2005 geltende Euro-4-Norm oder die noch strengere Euro-5-Norm erfüllen, schneiden in der Untersuchung etwa gleich gut ab wie Gasfahrzeuge. Dieselsebusse der Euro-5-Norm sind sogar sauberer als Gasbusse, da Erstere im Gegensatz zu Letzteren mit Russfiltern ausgerüstet sind, die auch Ultrafeinpartikel auffangen. Ein moderner Dieselsebus stösst nur rund ein Prozent so viele Feinpartikel aus wie ein Gas-Ottomotor. Beim Russ beträgt die Differenz zum Gasmotor 90 Prozent. Obwohl Erdgasmotoren weniger Kohlendioxid (CO₂) als Dieselmotoren produzieren, schneiden beide Motorentypen bei einer Bilanzierung aller Treibhausgase, die von der Bohrung bis zum Busbetrieb anfallen, etwa gleich ab.

Gemäss einer Studie des Paul-Scherrer-Instituts (PSI) tragen Holzfeuerungen im Winter erheblich zur Feinstaubbelastung der Luft in einigen Alpentälern bei. In Roveredo, dem Bündner Dorf an der San-Bernardino-Achse, beispielsweise ist an einem Winterabend die Feinstaubkonzentration aus Holzfeuerungen drei- bis viermal höher als jene von der nahen Autobahn. Im Weiteren wurden die höchsten Massenkonzentrationen von Feinstaub zwar

in den Dörfern und nicht entlang der Autobahnen gemessen. Dafür ist an den Verkehrsachsen die Zahl der Kleinstteilchen mit einem Durchmesser von weniger als 50 Millionstel Millimetern erheblich grösser.

Lärmbekämpfung

Der Bundesrat hat im Oktober einen Bericht zum Stand und zu den Perspektiven der Lärmbekämpfung in der Schweiz verabschiedet. Gemäss diesem Bericht zeigt es sich bereits heute, dass die Bevölkerung auch nach dem Abschluss der Sanierungen vor Lärm nur teilweise geschützt sein werde. Diesbezüglich nennt der Bericht als einen der Hauptgründe: Die Lärmbekämpfung an der Quelle sei nicht in erhofftem Mass vorangekommen. So seien Fahrzeug- und Flugzeugmotoren zwar leiser geworden, doch wurde diese Verbesserung durch die starke Zunahme des Verkehrs mehr als kompensiert.

Lärm soll in Zukunft auch vermehrt mit Anreizen vermindert werden. So könnten beispielsweise ein Lärm-Ökolabel für Wohnparzellen oder ein Umweltzeichen für lärmarme Fahrzeuge oder Produkte wie Reifen und Strassenbeläge geschaffen werden. Laut Bericht leistet auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs einen Beitrag zur Lärmreduktion. Als prüfenswert werden im Weiteren auch fiskalische Massnahmen wie höhere Steuern für laute Fahrzeuge oder Road Pricing erachtet.

Gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist das Lärmsanierungsprogramm der Bahnen zeitlich und finanziell auf guten Wegen. Es soll im Jahr 2015 abgeschlossen sein. Die Lärmsanierung der Bahnen ist eines von vier Projekten, deren Finanzierung in der 1998 von Volk und Ständen angenommenen FinöV-Vorlage geregelt ist.

Für die Reduzierung des Bahnlärms stehen rund 1,85 Milliarden Franken zur Verfügung. Von insgesamt 1330 Reisezugwagen waren Ende Juni 2005 1078 saniert. Die Sanierung soll hier 2006 beendet sein. Die Sanierung der 15 000 Güterwagen, die bis 2009 fertig sein soll, stellt das grössere Problem dar. Dies nicht zuletzt deshalb, weil 108 Wagentypen unterschiedlicher Bauweise zu behandeln sind und weil 70 Prozent der auf dem schweizerischen Schienennetz verkehrenden Güterwagen aus Ländern der Europäischen Union (EU) stammen. Die Sanierung des helvetischen Rollmaterials wird voraussichtlich 285 Millionen Franken kosten.

Eine weitaus teurere Massnahme ist das Errichten von Lärmschutzwänden, nämlich rund 820 Millionen Franken. Für Schallschutzfenster will der Bund rund 120 Millionen Franken ausgeben.

Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung

Um etwas gegen den Sommersmog zu unternehmen, haben die Kantone unter der Federführung der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) ein Informationskonzept beschlossen. Die Bevölkerung soll insbesondere bei hohen Ozonwerten informiert werden. Ent-

scheidend ist dabei der europäische Schwellenwert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Dies entspricht dem anderthalbfachen Wert des Ozon-Immissionsgrenzwerts der schweizerischen Luftreinhalteverordnung (LRV). Gemäss LRV darf dieser Wert nur in einer Stunde pro Jahr überschritten werden. Wird dieser kritische Wert erreicht, wird die Bevölkerung informiert und zur aktiven Mitarbeit aufgefordert (Verzicht auf unnötige Autofahrten, Verzicht auch Zweitaktmotoren usw.).

Erreichen die Ozonwerte während drei aufeinander folgenden Stunden die Alarmschwelle von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter, werden die Kantone Tessin, Graubünden und Genf Sofortmassnahmen ergreifen, etwa zeitweilige Temporeduktionen. Für Temporeduktionen, die über acht Tage dauern, fehlen allerdings noch die gesetzlichen Grundlagen.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion

Im Berichtsjahr wurden weltweit insgesamt 64,7 Millionen Motorfahrzeuge produziert. Damit übertraf die Automobilfertigung das Vorjahresniveau um 3 Prozent. Die globale Personenwagenherstellung (einschliesslich der Light Trucks in Amerika) wuchs um 2 Prozent auf 54,7 Millionen Fahrzeuge, die Fertigung von Nutzfahrzeugen kletterte um 6 Prozent auf 10 Millionen Einheiten.

Die Automobilproduktion in der NAFTA lag mit insgesamt 16,3 Millionen Einheiten 1 Prozent über dem Vorjahresniveau. Damit betrug der Anteil Nordamerikas an der weltweiten Automobilherstellung 25,2 Prozent. In den Ländern der EU-15 kam es zu einem Rückgang der Fertigung um 2 Prozent auf 16,5 Millionen Einheiten; der Produktionsanteil dieser Länder an der weltweiten Automobilproduktion lag bei 25,6 Prozent. In den neuen EU-Ländern legte die Produktion um 7 Prozent auf 1,6 Millionen Fahrzeuge zu. Die Fertigung in Osteuropa stieg um 4 Prozent auf 2,6 Millionen Fahrzeuge. Die asiatischen Länder konnten ihre Produktion um 7 Prozent auf 23,9 Millionen Fahrzeuge ausdehnen.

Die weltweite Automobilnachfrage entwickelte sich im Jahr 2005 weiter positiv. Dabei erreichten die Märkte in den USA, Westeuropa und Japan in etwa das Absatzniveau des Vorjahres. In den Mercosur-Staaten setzte sich die Erholung weiter fort. Die dynamische Entwicklung auf den asiatischen Märkten konnte fortgeschrieben werden. In Mittel- und Osteuropa legte der Absatz mit Ausnahme der neuen EU-Länder erneut zu. Insgesamt stieg der Automobilabsatz 2005 in den betrachteten Regionen im Vergleich zum Vorjahr um 3 Prozent auf 60,9 Millionen Fahrzeuge. Dabei verzeichnete die Nachfrage nach Personenwagen (einschliesslich der Light Trucks in Amerika) mit 51,4 Millionen Einheiten einen Zuwachs von 3 Prozent. Die Verkäufe von Nutzfahrzeugen legten um 6 Prozent auf 9,5 Millionen Fahrzeuge zu.

In Westeuropa wurden 2005 mit rund 14,5 Millionen Personenwagen (-0,1 Prozent) nahezu gleich viele Fahrzeuge abgesetzt wie im Vorjahr. Die höheren Treibstoffpreise sowie eine weiterhin unbefriedigende gesamtwirtschaftliche Entwicklung mit hoher Arbeitslosigkeit verhinderten ein besseres Ergebnis. Erneut entschieden sich mehr Neuwagenkäufer in Westeuropa für den Kauf eines dieselbetriebenen Personenwagens. Die Entwicklung der Treibstoffpreise sowie eine Vielzahl attraktiver Dieselmotoren unterstützten diesen Trend. Der Dieselanteil an den in Westeuropa neu zugelassenen Personenwagen erhöhte sich um 1,2 Prozentpunkte auf 49,5 Prozent. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wurden mit annähernd 7,2 Millionen Fahrzeugen 2,4 Prozent mehr Diesel-PW verkauft. Dagegen kam es bei den benzinbetriebenen Fahrzeugen zu einem Verkaufsrückgang um 2,4 Prozent auf 7,3 Millionen PW. In der Rangfolge nach Ländern nimmt Luxemburg beim Dieselanteil in Westeuropa mit 75,4 Prozent den Spitzenplatz ein, gefolgt von Belgien (72,6%) und Frankreich (69,1%). In der Schweiz lag der

Anteil im Jahr 2005 mit 28,1 Prozent weit unter dem westeuropäischen Durchschnitt.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge

In der Schweiz sind seit nunmehr neun Jahren nie mehr so wenig neue Autos verkauft worden wie 2005. Gemäss Bundesamt für Statistik sind insgesamt 356 688 neue Motorfahrzeuge aller Kategorien in Verkehr gesetzt worden, 2,1 Prozent weniger als im Vorjahr (364 306 Einheiten). Nach einem steilen Anstieg seit 1994 (durchschnittlich 3,9% pro Jahr) stoppte die Entwicklung 2002 abrupt (390 340 Einheiten). Im Jahr 2001 waren noch 420 300 neue Strassenfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden.

Innert Jahresfrist wurden 260 682 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt. Dies sind 6794 Fahrzeuge oder 2,5 Prozent weniger als im Vorjahr.

Betrachtet man die neuen Personenwagen nach Marken, so nimmt VW (D) weiterhin die Leaderposition vor Opel (D) ein. An dritter Stelle liegt die Marke Toyota (J), gefolgt von Renault (F), Peugeot (F) und BMW (D) an sechster Stelle.

Bei den Sachentransportfahrzeugen ist im Berichtsjahr mit 4,6 Prozent Wachstum gegenüber dem Vorjahr erneut eine Zunahme der neu immatrikulierten Nutzfahrzeuge (23 535 Einheiten) zu vermelden.

Allein die Kategorie der Lastwagen hat gegenüber dem Vorjahr wieder eine Zunahme von 7,2 Prozent zu verzeichnen (2844 Fahrzeuge). Damit beträgt der Anteil der Lastwagen am Total der neuen Nutzfahrzeuge 12,1 Prozent. Seit Beginn des Berichtsjahres dürfen mehr als vierachsige Lastwagen mit 40 Tonnen Gesamtgewicht in der Schweiz verkehren. Der Fünfachser kann konventionelle Vierachser insbesondere dort ersetzen, wo hohe Nutzlast gefragt ist. In der Praxis bedeutet das die Beanspruchung geringerer Strassenfläche bei höherer Manövrierfähigkeit.

Auch die Anzahl neuer Sattelschlepper hat erneut zugelegt, und zwar von 915 Fahrzeugen im Jahr 2004 auf 1023 Fahrzeuge (+11,8%) im Berichtsjahr.

Die Zahl der neuen Lieferwagen liegt mit 19 668 Einheiten um 3,9 Prozent über dem Vorjahr (18 927 Einheiten).

Die Inverkehrsetzung von neuen Anhängern hat um 2,5 Prozent zugenommen (18 073 Einheiten). Bei den Industriefahrzeugen (3012 Einheiten) wurden 10 Prozent mehr Immatrikulationen registriert als im Vorjahr.

Die Motorradbranche hat in der Saison 2005 mit 45 230 neu immatrikulierten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr (47 871; -5,5%) zum zweiten Mal in Folge ein schlechteres Ergebnis zu verzeichnen.

(Weitere detaillierte Angaben über die in Verkehr gesetzten neuen Motorfahrzeuge befinden sich in den Tabellen 3A und 4A des Anhangs.)

Laut Bilanz der auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure sind im Kalenderjahr 2005 in der Schweiz schätzungsweise 259 426 neue

Personenwagen verkauft und zum Verkehr zugelassen worden. Gegenüber 2004 ist der Absatz von Neuwagen um 3,6 Prozent zurückgegangen. Schätzungsweise deshalb, weil auto-schweiz aufgrund eigener Berechnungen an der Richtigkeit der in der MOFIS-Datenbank des Bundesamts für Strassen (Astra) ausgewiesenen Neuzulassungszahlen zweifelt. Neben der schwierigen Konjunkturlage und der geringen Konsumentenzuversicht wirkte sich auch die lange Einsatzdauer der Fahrzeuge negativ auf die Verkaufszahlen aus: Heute sind rund 1,1 Millionen Fahrzeuge zugelassen, welche älter als zehn Jahre sind. Dies entspricht einer Zunahme von 450 000 Fahrzeugen gegenüber dem Jahr 1995. Laut einer ETH-Studie ist beim Kaufverhalten in der Schweiz eine ausgeprägte Modell- und Markentreue auszumachen. Der neu gekaufte Wagen ist im Durchschnitt nicht weniger als elf Jahr auf den Strassen unterwegs.

Zugenommen haben erneut die Verkäufe von Personenwagen mit Dieselmotor; insgesamt wurden 72 831 «Selbstzünder» (+4,3%) verkauft. Damit beziffert sich der Marktanteil der verbrauchsgünstigen Diesel-Personenwagen auf 28,1 Prozent (Vorjahr: 25,9 Prozent oder 69 824 Einheiten). Bei den allradangetriebenen Modellen resultierte eine Zunahme von 7,5 Prozent auf 58 300 Autos (Vorjahr: 56 061).

Der Automobilsalon in Genf fand 2005 zum 75. Mal statt, 100 Jahre nach der ersten Ausstellung dieser Art in Genf. Nebst der traditionellen Autoschau vom 3. bis 13. März mit 261 Ausstellern und 53 Welt- und 18 Europapremieren fanden aus diesem Anlass eine Reihe von Spezialveranstaltungen und eine Jubiläumsausstellung statt. Ferner erschien ein 300 Seiten starker Jubiläumsband. Die Schweizer Münzstätte gab zwei Sondermünzen heraus, und die Post lancierte zwei Sondermarken. 747 000 Autofans aus fast 70 Ländern hatten den Genfer Autosalon besucht.

Ab 17. Februar fand in Zürich für fünf Tage zum zweiten Mal die Swiss-Moto, die Schweizer Messe für Motorräder und Roller, statt. Auf 12 500 Quadratmetern präsentierten 173 Aussteller Bewährtes und Neues aus dem Bereich der motorisierten Zweiräder.

Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten im Jahr 2004 nach Angaben der auto-schweiz Vereinigung Schweizer-Automobilimporteure 77,5 Milliarden Franken oder 3,8 Prozent mehr als im Vorjahr um. Für neue Personenwagen gab die Schweizer Bevölkerung die Summe von 10,3 Milliarden Franken aus (+8,1%). Im Durchschnitt wurden fast 35 000 Franken für den Kauf eines neuen Autos aufgewendet. Noch Mitte der 1990er-Jahre lag dieser Betrag bei knapp 30 000 Franken. Beim Handel mit Occasionen erreichte der Umsatz insgesamt 7,5 Milliarden Franken.

Weitere 18 Milliarden Franken (+2,9 %) nahm das Transportgewerbe ein. 10 Milliarden Franken (+5,3 %) fielen auf den Treibstoffverkauf. Der restliche Umsatz wurde im Garagen-, Karosserie- und Caravangewerbe sowie mit Versicherungen und diversen Dienstleistungen erzielt. Im Autogewerbe waren im Jahr 2004 mit 282 600 Angestellten etwas mehr Menschen beschäftigt als im Vorjahr (+1,2 %). Die Anzahl Betriebe verringerte sich hingegen auf 19 942 (-1,5 %).

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz hat im Berichtsjahr das Bauprojekt für eine Verarbeitungsanlage zur Entsorgung von Reststoffen aus Auto-Shredderanlagen (Resh) aufgegeben. Das während mehreren Jahren vorbereitete Projekt mit einer Anlage in Monthey (VS) erwies sich als zu teuer. Sie hätte mehr als die ursprünglich veranschlagten 120 Millionen Franken gekostet. Ohne zusätzliche Gelder könne das Resh-Recycling nicht rentabel betrieben werden, liess die Stiftung verlauten. Die Automobil-Importeure erachteten zwar eine ökologisch optimale Resh-Verwertung weiterhin als erstrebenswert, sahen allerdings keine Notwendigkeit mehr, weiterhin ihre Beiträge an die Stiftung Auto Recycling Schweiz zu leisten.

Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche

Auf den 1. Januar 2005 wurde der schweizerische Automobilmarkt vollständig liberalisiert. Die alten Verträge, welche die Garagen eng an eine Marke banden, hatten ab diesem Zeitpunkt keine Gültigkeit mehr. Für die Bereiche Verkauf und Service gibt es heute separate Verträge zwischen Importeur und Händler.

Mit dem Wegfall der Niederlassungsklausel trat am 1. Oktober die letzte Etappe der Übergangsphase in Kraft. Seither hat jeder in- und ausländische Markenvertreter das Recht, überall in der Schweiz – also auch unmittelbar neben einem bereits bestehenden Markenvertreter – einen Ausstellungs- und Auslieferungsraum zu eröffnen.

Diese Regelung hat teilweise zu deutlichen Veränderungen im Händlernetz geführt, indem beispielsweise bisherige Markenhändler von ihrem Recht Gebrauch machten, mit ihrem Importeur lediglich noch einen Vertrag als autorisierte Werkstätte (auch Servicestelle genannt) abzuschliessen. Andererseits hatten einige Automarken ihre Händlernetze bereits vor dem Gültigwerden der neuen Bestimmungen – zumindest was die Anzahl der Vertretungen betraf – bereinigt und gestrafft. In der Schweiz gab es im Berichtsjahr 3538 Garagebetriebe, 1515 weniger als anfangs des Vorjahres. Zieht man die Betriebe mit Serviceverträgen, die bei den meisten Marken berechtigt sind, Fahrzeugverkäufe zu tätigen oder zu vermitteln, mit ein, zählt das Schweizer Händlernetz 4'809 Betriebe. Somit beläuft sich der Rückgang auf lediglich 244 Betriebe; ein Rückgang, der nur wenig über dem bisherigen langjährigen Mittel liegt (1992 bis 2004 waren es durchschnittlich 111 Vertretungen weniger pro Jahr).

Das Händlernetz der Nutzfahrzeug-Importeure umfasste im Berichtsjahr 149 Verkaufsstellen. Das Total der Nutzfahrzeug-Stützpunkte (Verkauf und Service) lag bei 337. In der Nutzfahrzeugbranche ist es schon seit längerer Zeit üblich, ein Servicestellennetz zu unterhalten.

Der Verband der Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz stellte fest, dass die Auswirkungen der neuen WEKO-Bestimmungen auf das Total der Markenvertretungen sowohl bei den Automobilen als auch bei den Nutzfahrzeugen deutlich geringer waren als ursprünglich befürchtet.

Die Liberalisierung geht auf die Bekanntmachung der Wettbewerbskommission (Weko) vom November 2002 betreffend die Umsetzung der neuen

Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche in der Europäischen Union EU (GVO 1400/2002) zurück.

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, hat im September drei neue Berufslehrgänge vorgestellt: namentlich jene zum Automobil-Techniker, zum Automobil-Fachmann und zum Automobil-Assistenten. Die drei Lehrgänge ersetzen bisherige Berufsausbildungen und werden ab 2007 eingeführt.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2005 in der Schweiz rund 11,3 Millionen Tonnen. Dies bedeutet gemäss den Erhebungen der Erdöl-Vereinigung (EV) eine Zunahme von 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der grösste Anteil am Gesamtabsatz von Mineralölprodukten entfällt auf den Treibstoffsektor. Insgesamt wurden 6,48 Millionen Tonnen Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft, 0,5 Prozent mehr als 2004. Der Absatz von Heizöl Extra-Leicht, Mittel und Schwer stieg um 4,3 Prozent auf 4,8 Millionen Tonnen.

Die Nachfrage nach Autobenzin ging erneut zurück (-3 %). Seit 2000 sind die Benzinverkäufe um gut 10 Prozent gesunken. Diese Negativ-Entwicklung ist zum einen Teil auf verbrauchsärmere Fahrzeuge zurückzuführen. Zum anderen ist der tiefere Benzinabsatz aber mit dem klaren Trend hin zu Dieselfahrzeugen zu erklären, die 2005 rund 28 Prozent der Neuzulassungen von Personenwagen ausmachten. Als Folge davon und der leicht besseren Konjunktur – zu den grossen Dieselölkunden gehören das Bau- und das Transportgewerbe sowie der öffentliche Verkehr – nahm der Absatz von Dieselöl um 9,1 Prozent zu. Beide Produkte zusammengerechnet, ergibt sich ein Plus von 0,5 Prozent gegenüber 2004, was den Schluss nahe legt, dass die im Jahresverlauf um rund 20 bis 25 Rappen/Liter gestiegenen Zapfsäulenpreise das Fahrverhalten nur beschränkt beeinflusst haben.

Am Ende des Berichtsjahres konnte in der Schweiz an 3466 öffentlich zugänglichen Markentankstellen Benzin oder Dieselöl getankt werden. Gegenüber der Vorjahreszahl von 3495 ist dies ein geringfügiger Rückgang von weniger als einem Prozent. Charakteristisch für 2005 war eine gewisse Dynamik auf dem Tankstellenmarkt, was sich in den Veränderungen der Tankstellenanzahl bei den einzelnen Marken widerspiegelt. Über das grösste Tankstellennetz verfügt weiterhin die Marke AVIA mit 707 Einheiten, gefolgt von Shell (449) und BP (409).

61

Der Trend in Richtung Tankstellen mit Dieselabgabe setzte sich auch 2005 weiter fort. So verfügen heute über 93 Prozent (3232) der Markentankstellen über Dieselzapfsäulen. Grund dafür ist der nach wie vor steigende Anteil von Diesel-Personenwagen am Schweizer Fahrzeugpark.

Auch 2005 nahm die Anzahl der mit Shop ausgestatteten Tankstellen weiter auf insgesamt 1182 zu (Vorjahr: 1160). Dies bedeutet, dass heute jede dritte Tankstelle über einen Shop verfügt. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren

gab es 392 Tankstellenshops, was einem Anteil von etwa 10 Prozent der Tankstellen entsprach. Herr und Frau Schweizer schätzen es ganz offensichtlich, mit dem Tanken auch kleinere Kommissionen zu verbinden.

Dass die Kombination aus Tankstelle und Shop zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor geworden ist, belegt die Tatsache, dass 70 Prozent des Treibstoffabsatzes an Tankstellen mit Shop erfolgt. Im Mittel wurde bei einer Ladenfläche von über 50 m² rund 81 Prozent mehr Treibstoff verkauft als bei kleinerer Fläche. Etwa 62 Prozent (Vorjahr: 61,5%) der Tankstellenshops verfügten über eine Verkaufsfläche von mehr als 50 m², und 38 Prozent (Vorjahr: 38,5%) lagen darunter. Dementsprechend setzte sich auch 2005 der Trend hin zu grösseren Shopflächen fort.

Der durchschnittliche Treibstoffabsatz pro Tankstelle entwickelte sich 2005 gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig, wobei er allerdings immer noch über dem Niveau von 2003 liegt.

Aufgrund von Benzin-Versorgungsproblemen nach dem Hurrikan Katrina im Süden der USA haben diese im August einen Hilferuf an die Organisation der Verbraucherländer, die Internationale Energieagentur (IEA), gerichtet. Diesem Hilferuf ist in einem einstimmigen Entscheid aller 26 Mitgliedländer stattgegeben worden: Den USA sollen zwei Millionen Fass Erdöl oder Erdölprodukte pro Tag zur Verfügung gestellt werden. Dies ist das zweite Mal, dass die IEA einen solchen Notfallplan in Kraft setzte. Das erste Mal wurde eine derartige Aktion im Golfkrieg von 1991 gestartet.

An diesem Notstandsplan der IEA war auch die Schweiz beteiligt, welche rund 360 000 Fass hätte beisteuern können. Der Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD), Bundesrat Joseph Deiss, hat mit Wirkung ab dem 15. September die Verordnung über die Pflichtlagerfreigabe in Kraft gesetzt. Damit wurde der Erdölbranche in der Schweiz die Möglichkeit eröffnet, bei Bedarf im Inland Pflichtlagerreserven einzusetzen. Sollte eine physische Mangellage eintreten, so wäre eine wettbewerbsneutrale Alimentierung des Marktes unverzüglich und reibungslos möglich gewesen.

Die Verordnung über die Pflichtlagerfreigabe von flüssigen Treib- und Brennstoffen wurde auf den 1. Februar 2006 wieder aufgehoben, nachdem sich die weltweite Erdölversorgung wieder normalisiert hatte. Die schweizerische Erdölwirtschaft hat von der Möglichkeit zur Pflichtlagerfreigabe keinen Gebrauch machen müssen.

Versicherungswesen

Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Der Bundesrat hat das revidierte Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) und die Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) in Kraft gesetzt. Im Zentrum des neuen VAG stehen die Sicherung der Solvenz der unterstellten Versicherungsunternehmen sowie der Schutz der Versicherten vor Missbrauch.

Die Teilrevision des VVG bringt mehr Wahlfreiheit sowie Transparenz und räumt mit einem «alten Zopf» auf, namentlich der Unteilbarkeit der Prämie. Dieser harmlos tönende Fachbegriff steht für eine Praxis der Versicherer, die das Wechseln des Anbieters praktisch verunmöglicht hat. Bei vorzeitiger Kündigung ging die restliche Prämie stets in die Kasse der Versicherung. Besonders hoch war der Schaden für Fahrzeughalter, die kurz nach Bezahlung der Prämie ihr Auto verkauften und kein neues mehr einlösten. Vor allem bei teuren oder geleasteten Fahrzeugen summierte sich die Prämie für Kasko- und Haftpflichtversicherung auf einige 1000 Franken pro Jahr. So entgingen allein bei den Autoversicherungen den Versicherten offenbar bis zu 400 Millionen Franken pro Jahr. Wer bislang zu einem günstigeren Anbieter wechseln wollte, hätte einen beträchtlichen Abschreiber hinnehmen müssen und blieb deshalb in der Regel seinem Versicherer treu. Künftig gilt: Den Versicherten wird zumindest ab dem zweiten Vertragsjahr der Restbetrag anteilig zurückerstattet.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Terrorismus, Naturkatastrophen, Gesundheitsbedrohungen, Ölpreiserhöhungen, Wechselkursveränderungen sowie wirtschaftliche und politische Unsicherheiten beeinflussten im Jahr 2005 die weltweite Tourismusentwicklung. Trotz dieser Negativeffekte übertrafen die Ankünfte mit dem Rekordwert von erstmals über 800 Millionen beziehungsweise mit der Steigerungsrate von weltweit 5,5 Prozent alle Erwartungen. Das Ergebnis bestätigt die Erholung auf dem weltweiten Tourismusmarkt vom Vorjahr und liegt immer noch 1,5 Prozentpunkte über dem langjährigen Jahresmittel von 4,1 Prozent.

Eine Zunahme der Ankünfte wurde in allen Grossregionen beobachtet. Die Steigerung war aber in der Region Afrika nicht zuletzt wegen besserer Flugverbindungen (10,1%) und in der Region Asien/Pazifik (+7,4%) am grössten, obwohl einzelne asiatische Destinationen noch unter den Folgen des Tsunami litten. Nordamerika ist weltweit die einzige Teilregion, die im Durchschnitt der letzten fünf Jahre einen Rückgang in Kauf nehmen musste (-2,1%).

Die Tourismuszahlen in Europa (+4,3%) lagen trotz der eher schwachen Wirtschaft ebenfalls über dem langjährigen Trend. Sie profitierten vom touristischen Wachstum in Nordeuropa (+7,1%) und in Südeuropa (+6,2%), während die Resultate in Osteuropa (+3,6%) im Vergleich mit dem Vorjahr

deutlich schlechter und in Westeuropa (+1,7%) erneut unterdurchschnittlich ausfielen. Die besten Resultate lieferten in unserer Region die Destinationen Deutschland und Schweiz.

Tourismus in der Schweiz

Das Schweizer Tourismusjahr 2005 lässt sich nur mit dem Jahr 2003 vergleichen, da die Ankünfte und Logiernächte lediglich als Stichprobe bei 500 Hotelbetrieben erhoben worden sind. Seit dem 1. Januar 2005 sind die Beherbergungsdaten wieder flächendeckend vorhanden.

Bei den Hotels und Kurbetrieben beträgt die Zweijahressteigerung bei 13,8 Millionen Ankünften plus 7,8 Prozent beziehungsweise bei 32,9 Millionen Übernachtungen plus 2,7 Prozent. Diese unterschiedliche Entwicklung führte dazu, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Schweizer Hotels und Kurbetrieben erneut gesunken ist (von 2,5 Tagen auf 2,4 Tage). 55,6 Prozent der Übernachtungen wurden durch ausländische Gäste gebucht (2003: 53,5%). Die höchsten Zuwachsraten wurden bei den Herkunftsländern Rumänien, Bulgarien, China und Korea festgestellt.

Die Schweizerinnen und Schweizer haben zwar ebenfalls zu den zusätzlichen Ankünften beigetragen (+5,1 %). Die Anzahl Übernachtungen und damit die durchschnittliche Aufenthaltsdauer waren jedoch rückläufig (-2,1 % bei den Logiernächten).

Die Zahlen der Ferienwohnungen und Gruppenunterkünfte fehlen nach wie vor, obwohl sie etwa einen Drittel der Übernachtungen in der Schweiz betreffen.

Im Kanton Graubünden fand der Wiederaufschwung bei den Übernachtungen im Jahr 2005 noch nicht statt (-3 % im Vergleich mit 2003). Das durchgezogene Wetter und die vergleichsweise geringe Internationalisierung der Gästestruktur in Graubünden mit den Hauptmärkten Schweiz und Deutschland, das nur mit einer unterdurchschnittlichen Zunahme der Logiernächtezahl zu Buche steht, dürften die Hauptgründe dafür sein.

Die Regionen Wallis und Tessin stagnierten mit je plus 0,8 Prozent. Den grössten Rückgang mussten die Kantone im Jurabogen mit minus 4,5 Prozent in Kauf nehmen. Im Berner Oberland und in der Zentralschweiz konnte trotz der Ausfälle wegen der Überschwemmungen ein Zuwachs von 4,75 Prozent beziehungsweise von 6,16 Prozent registriert werden.

Die grossen Gewinnerinnen waren die städtischen Regionen: Basel und Genf mit je plus 7 Prozent sowie Zürich mit plus 8 Prozent. Das Schweizer Mittelland erreichte dank der Bundesstadt Bern einen Zuwachs von 13,3 Prozent. Spitzenreiter ist das Freiburgerland mit plus 23 Prozent.

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Gemäss den Resultaten der jüngsten Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) zum Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung unternahmen 83 Prozent der in der Schweiz wohnhaften Personen im Jahr 2003 mindestens eine private oder eine geschäftliche Reise mit Übernach-

tungen. Die schweizerische Wohnbevölkerung machte 102 Millionen Reisen ohne Übernachtung (rund 14 pro Person) und 21,8 Millionen Reisen mit Übernachtungen (3 pro Person). Im Vergleich zu 1998, dem Jahr der letzten vergleichbaren Erhebung, reiste die schweizerische Wohnbevölkerung etwas weniger, weniger weit und für weniger Geld.

Im Vergleich zu 1998 wurden 2003 häufiger näher gelegene Reiseziele aufgesucht. Kurze Privatreisen wurden hauptsächlich innerhalb der Schweiz unternommen (74%, 1998: 68%). Auslandsreisen führten zu 88 Prozent in die Nachbarländer (1998: 86%). Bei langen Privatreisen stieg der Anteil Auslandsreisen in die Nachbarländer von 49 Prozent auf 55 Prozent, während die restlichen europäischen Länder weniger aufgesucht wurden (von 35% auf 29%).

Die beliebtesten Auslandsdestinationen waren 2003 Deutschland (35%) für die kurzen und Italien (24%) für die langen Privatreisen. Fünf Jahre zuvor wurden insbesondere Frankreich für die kurzen und Italien für die langen Privatreisen gewählt. Die Wahl von näher gelegenen Reisedestinationen kann, neben dem konjunkturell bedingten Verzicht auf weite und teure Reisen, unter anderem auch mit dem Verzicht auf Flugreisen infolge der Terroranschläge vom 11. September 2001 und dem Grounding der Swissair erklärt werden.

Lagen bei den Privatreisen mit Übernachtungen 1998 die Gesamtausgaben für die Bevölkerung ab 15 Jahren durchschnittlich noch bei 125 Franken pro Person und Übernachtung, wurden 2003 nur noch 117 Franken ausgegeben. Bei Geschäftsreisen mit Übernachtungen war die Abnahme noch grösser (von 451 Fr. auf 363 Fr.). Vor allem bei Reisen ins Ausland wurde bei allen Reisetypen weniger ausgegeben. Das heisst, die schweizerische Wohnbevölkerung sparte nicht nur, indem sie weniger häufig reiste, sondern auch durch günstigere Reisen, wie auch die Wahl von näher gelegenen und damit preiswerten Reisezielen, von weniger kostspieligen Verkehrsmitteln (Zunahme von 5 Prozent der Privatreisen mit dem Auto) sowie von preisgünstigen Beherbergungsformen (leichte Zunahme von 2 Prozent der Privatreisen mit Übernachtungen in Einrichtungen der Parahotellerie und von 1 Prozent der Privatreisen in eigenen und kostenlosen Ferienwohnungen) bestätigt.

Das Auto ist in 70 Prozent aller Privatreisen mit Übernachtungen das Hauptverkehrsmittel, die Eisenbahn hat als Verkehrsmittel bei Privatreisen einen Anteil von 26 Prozent.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Statt mit einem budgetierten Defizit von 1,8 Milliarden schliesst die Finanzrechnung 2005 des Bundes lediglich mit einem Minus von rund 100 Millionen Franken ab. Dieser Saldo resultiert aus Gesamteinnahmen von 51,3 Milliarden – 600 Millionen höher als budgetiert – und Ausgaben von 51,4 Milliarden Franken. Letztere fallen damit um gut eine Milliarde Franken tiefer als veranschlagt aus.

Dieses Ergebnis ist laut Finanzdepartement EFD den gemeinsamen Anstrengungen von Regierung und Verwaltung sowie der Umsetzung der beiden vom Parlament beschlossenen Entlastungsprogramme zu verdanken. Real haben noch drei Aufgabengebiete ein namhaftes Wachstum verzeichnet: Bildung, Verkehr und soziale Wohlfahrt. Die Staatsquote des Bundes ist seit 2003 rückläufig; sie beträgt noch gut elf Prozent.

Für den Voranschlag 2006 mussten die eidgenössischen Räte die Einkonferenz bemühen. Bei Ausgaben von gut 52,7 Milliarden und Einnahmen von gegen 52,2 Milliarden Franken ist ein Defizit von rund 590 Millionen Franken budgetiert. Das Defizit liegt somit um rund 110 Millionen Franken tiefer, als vom Bundesrat ursprünglich vorgesehen.

Die Strasse bezahlt einen hohen Preis an die Sanierung der Bundesfinanzen. Der Voranschlag 2006 sieht höhere Einnahmen aus Verkehrsabgaben vor, streicht jedoch Gelder für die Strassenfinanzierung. Gegenüber dem Voranschlag 2005 werden die Verkehrsausgaben um 163 Millionen (–2,1%) sinken. Der Rückgang ist bei den Strassen grösser (–4,1%) als beim öffentlichen Verkehr (–1%). Zudem verlangt das Entlastungsprogramm Einsparungen von 88 Millionen im Nationalstrassenbau und 65 Millionen im Betrieb und Unterhalt derselben. Einmal mehr wird auf Kosten derjenigen Regionen, die seit vielen Jahren auf einen Anschluss warten, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zurückgestellt.

Gemäss Finanzplan werden für die Jahre 2007 bis 2009 Überschüsse von einigen 100 Millionen Franken veranschlagt. Die Vorgaben der Schuldenbremse verlangen ab 2007 schwarze Zahlen. Dank den beiden Entlastungsprogrammen (EP 03 und EP 04), der Aufgabenverzichtsplanung und einer Kreditsperre von zwei beziehungsweise einem Prozent in den Jahren 2007 und 2008 wird der Schuldenbremse Genüge getan. Eingeschlossen in den Anstieg der Einnahmen für die Finanzplanjahre hat der Bundesrat auch die Erhöhung der Sätze der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab 2008.

Entlastungsprogramm 2004

In der Junisession haben die eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über das Entlastungsprogramm (EP 04) verabschiedet. Der Gesamtumfang

des Programms erreicht im Jahr 2008 gut 1,9 Milliarden Franken. Das sind lediglich 47 Millionen Franken weniger, als vom Bundesrat beantragt.

Im Verkehrsbereich enthält das Entlastungsprogramm 2004 die folgenden Abweichungen gegenüber den entsprechenden Finanzplanzahlen vom 24. September 2004:

(in Mio. Fr.)	2006	2007	2008
Nationalstrassenbau	88	100	
Nationalstrassenunterhalt	65	75	40
Leistungsvereinbarung Bund/SBB AG	25	25	25
Regionaler Personenverkehr	10	20	

Bundesrat und Finanzminister Hans-Rudolf Merz hatte im Nationalrat betont, dass die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes nicht in Gefahr sei und dass die Kürzungen angesichts der Gesamtausgaben in diesem Bereich zu keinen grossen Problemen führen würden. Durch den Verzicht auf die Rückerstattung eines Teils der Einnahmen wurden beim FinöV-Fonds 150 Millionen Franken eingespart, während bei den Eisenbahn-Grossprojekten sogar 245 Millionen Franken gestrichen wurden. Auf eine Kürzung der allgemeinen, nicht projektbezogenen Strassenbeiträge wurde hingegen verzichtet, die Beitragskürzungen für den regionalen Personenverkehr wurden gemildert. Chancenlos blieb während den Debatten die Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückerstattung an Bauern, Bus- und Schifffahrtbetriebe. Nicht zuletzt wegen der Kürzungen beim öffentlichen Verkehr haben SP und Grüne das EP 04 in den Schlussabstimmungen abgelehnt.

Neuer Finanzausgleich

Noch bevor Volk und Stände die NFA-Verfassungsvorlage am 28. November 2004 mit einem Ja-Stimmenanteil von rund 64 Prozent gutgeheissen haben, war der dazugehörige Entwurf für eine Ausführungsgesetzgebung in die Vernehmlassung geschickt worden. Der Bundesrat hat Ende Mai vom umfangreichen Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung Kenntnis genommen.

Die Botschaft an das Parlament hat der Bundesrat im September verabschiedet. Im Nationalstrassenbereich wurde dabei angesichts des massiven Widerstands das Projekt einer «Anstalt für Nationalstrassen SNS» nicht weiterverfolgt werden. Dafür soll das Bundesamt für Strassen (Astra) alle der SNS zugeordneten Aufgaben wahrnehmen. Für den Betrieb sollen die geplanten elf Gebietseinheiten beibehalten werden. Bei der Aufgabenerfüllung soll also mit anderen Worten an der konsequenten Lösung gemäss Vernehmlassungsbericht festgehalten werden.

Nationalstrassenabgabe: Auf Ende des Berichtsjahres hat das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) die Arbeiten an einer neuen, elektronisch erhobenen Nationalstrassenabgabe eingestellt. Obwohl die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) das Projekt bereits zur Beschlussreife gebracht hatte, drang sie damit beim EFD-Vorsteher, Bundesrat Hans-Rudolf Merz, nicht durch. Letztlich überwogen offenbar die von anderen Verwaltungsstellen vorgebrachten Bedenken, der Systemwechsel erfordere teure Investitionen und verstärke die elektronische Überwachung der Bürgerinnen und Bürger. Da gemäss der neuen Bundesverfassung die bis anhin nur durch eine Verordnung geregelte Nationalstrassenabgabe ein Ausführungsgesetz erfordert, wird nun ein neues Gesetz ohne Systemwechsel ausgearbeitet. Der Bundesrat wird die Vorlage voraussichtlich erst gegen Ende 2006 verabschieden.

Road Pricing: Der Nationalrat hat in der Frühjahrssession einer Parlamentarischen Initiative von Evi Allemann (sp, Bern) keine Folge gegeben. Der Einzelvorstoss verlangte, die Verfassung sei so zu ändern, dass das so genannte Road Pricing – die Erhebung einer verursacherorientierten Abgabe für die Benützung öffentlicher Strassen – einfach und schnell eingeführt werden kann. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung stiess aber auf teilweise grosse Vorbehalte, da zu viele Fragen offen seien. Diese müssten zuerst in einem Bericht geprüft werden. Überwiesen wurde hingegen ein Postulat, das den Bundesrat auffordert, einen Bericht zu den Bedingungen und Formen eines möglichen und sinnvollen Road Pricing vorzulegen. Ausser bei SVP und FDP fand die Road-Pricing-Idee in der Debatte durchaus Anklang.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA: Die Erträge aus der LSWA belaufen sich für das Jahr 2005 netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1231 Millionen Franken. Ein Drittel davon geht an die Kantone, zwei Drittel an den Bund, vorab zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinÖV). In den Jahren 2004 bis 2007 werden 20 Prozent des Bundesanteils an den LSWA-Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse geleitet (Entlastungsprogramm 2003).

Die LSWA 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 Anfang 2005 gelangen höhere Ansätze für die LSWA zur Anwendung. Diese betragen pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht für Fahrzeuge mit «Euro 0 und 1» 2,88 Rappen, mit «Euro 2» 2,52 Rappen sowie mit «Euro 3, 4 und 5» 2,15 Rappen. Für einen 40-Tonnen-Lastwagen kostet eine Fahrt durch die Schweiz von Basel nach Chiasso oder umgekehrt im Durchschnitt gegen 300 Franken. Die neuen LSWA-Sätze gelten bis zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Eisenbahnbasistunnels, jedoch längstens bis Ende 2007. Der Bundesrat beabsichtigt auf

das Jahr 2008 eine weitere Erhöhung der Sätze der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Verwendung der Einnahmen aus der LSWA im Jahr 2005
(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1379
Kosten für die Erhebung der Abgabe (7 % der Bruttoeinnahmen)	113	
Kosten für Rückerstattungen (kombinierter Verkehr, Holztransporte usw.)	22	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	9	
Erstattung der Einnahmen aus den Kontingentsfahrten; Restbetrag (für Infrastrukturvorhaben ÖV)	4	148
Nettoertrag		1231
Aufwandentschädigung Kantone (Budget)		9
Polizeiliche Kontrollen (Budget)		17
Kantonsanteil (1/3)		401
Bundesanteil (2/3)		803
davon an Schwerverkehrsmanagement	28	
davon an Eisenbahngrossprojekte	650	
davon für ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs	125	

Strassenrechnung

Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2003 deckt der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassenetzes vollumfänglich.

In der Ausgabenrechnung betragen die anrechenbaren Ausgaben 6,8 Milliarden Franken (2002: 6,8 Mrd. Fr.) inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen früherer Jahre. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausgaben mit den anrechenbaren Einnahmen resultiert ein Deckungsgrad von 113 Prozent (2002: 111%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 884 Millionen Franken (2002: 753 Mio. Fr.). In der Ausgabenrechnung werden den laufenden Ausgaben eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.

In der Kapitalrechnung betragen die Kosten 6,9 Milliarden Franken (2002: 6,8 Mrd. Fr.). Mit den anrechenbaren Einnahmen wurde ein Deckungsüberschuss von 767 Millionen Franken (2002: 759 Mio. Fr.) erzielt, was einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 111 Prozent entspricht (2002: 111%).

Nach wie vor unbefriedigend ist, dass wesentliche Teile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Deckung externer Kosten des Strassenverkehrs – 2003 waren es über 300 Millionen Franken – in der Strassenrechnung ausgeklammert bleiben. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

Gemäss der Kategorienrechnung weist der Personenverkehr auf der Strasse einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 106 Prozent (2002: 106%), der Güterverkehr einen solchen von 135 Prozent (2002: 132%) aus.

Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sind die externen Kosten von Bahn- und Strassenverkehr über die letzten Jahre praktisch konstant geblieben. Sie belaufen sich bezogen auf die Stichjahre 1998 und 2000 auf gut fünf Milliarden Franken pro Jahr. Dies entspricht 1,25 Prozent des schweizerischen Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Den Löwenanteil an den externen Kosten trägt laut ARE mit 4,7 Milliarden Franken oder 93 Prozent der motorisierte Individualverkehr. Dabei verursacht der Strassenverkehr gegenüber der Bahn in Bezug auf den einzelnen Fahrgast wegen der geringen Auslastung auch mehr Emissionen, birgt ein höheres Unfallrisiko und benötigt für seine Infrastruktur mehr Fläche als die Bahn.

Neu wurden vom ARE bislang unberücksichtigte Bereiche wie die externen Kosten für Natur und Landschaft einbezogen. Zudem will das ARE künftig die externen Klimakosten des Verkehrs, die Waldschäden und die Kosten für Ernteausfälle zahlenmässig erfassen.

Auf eine Berechnung des externen Nutzens des Verkehrs hingegen wartet man vergeblich: Dieser werde laut ARE in einer Marktwirtschaft in der Regel fast vollumfänglich über Marktmechanismen abgegolten. Damit existiere er faktisch nicht mehr und mache höchstens einige Millionen Franken aus.

Die Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF) gelangt in einer Studie hingegen zum Ergebnis, dass die öffentliche Verkehrsinfrastruktur wachstumssteigernde Wirkungen hat. Die Rentabilität des schweizerischen Verkehrsinfrastrukturkapitals liegt – konservativ geschätzt – bei rund 12 Prozent. Das Strassennetz sollte deshalb selektiv ausgebaut und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs müsste gesteigert werden. Eine verstärkte Zweckbindung der für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Mittel wäre zu befürworten. Die Studie wurde im Auftrag der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) erstellt.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 10 711,3 Millionen Franken betragen. Davon gingen 8465,0 Millionen an den Bund (= 16,5% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 2922 Millionen

Franken Mineralölsteuern (+25 Mio.) und 1973 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (+14 Mio.), 1616,6 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 340,7 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+0,7 Mio.) sowie 76 Millionen Franken für Gebühren aller Art. Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 306,4 Millionen Franken (+6,9 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA in der Höhe von 1231 Millionen Franken (+538 Mio), total also 1536,9 Millionen Franken für die Strassenbenützung.

Nach Verfassung und Gesetz sind von den hievor genannten 8465,0 Millionen Franken (= rund 1678 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3740 Millionen Franken oder 44,2 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 3495 Millionen Franken, davon stammen 1461 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 6,8% der gesamten Bundeseinnahmen). Der motorisierte Individualverkehr leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Rund zwei Drittel der LSVA-Einnahmen – 650 Millionen Franken – sind in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte geflossen. Seit dem Jahr 1998 fliesen Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe in die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen, womit sich diese Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene nunmehr auf den Betrag von 3085 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der Neat-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 451 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 1933 Millionen Franken.

Seit Bestehen der Treibstoffzölle beziehungsweise der Mineralölsteuern hat der motorisierte Strassenverkehr dem Bund folgende Nettobeträge abgeliefert:

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag	Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
		Total	Für Strassen- bau verwendet	Bundes- kasse
		in Mio. Franken		
1925–1949	–	992	205 = 21%	787
1950–1958	–	1 353	681 = 50% ¹	672
1959–2005	55 212	63 593	31 535 = 50% ¹	30 125
1925-2005	55 212	65 938	32 421 = 49%	31 584

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

Eine Übersicht über die zweckfinanzierten Strassenausgaben ist im statisti-

schen Teil im Anhang (Tabelle 8A) enthalten. Daraus ist ersichtlich, wie sich diese Einnahmen auf die verschiedenen Bereiche verteilen.

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2006 ergibt 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	0.83
Mehrwertsteuer	11.19	12.29
Belastung pro Liter	84.64	88.99
Spezifisches Gewicht	0.744	0.835
Belastung pro Kilogramm	113.76	106.57

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Im Jahr 2006 sollen lediglich rund zehn Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen werden. Namentlich handelt sich um die folgenden Streckenabschnitte:

- Zürich: A1c – Westumfahrung Zürich (Bergermoos–Fildern)
- Basel-Stadt: A2 – Nordtangente Basel (Landesgrenze F–Wiese)
- Aargau: A3 – Zollanlage Rheinfelden
- Aargau: Zubringer A3–A98 (Rheinbrücke)
- Bern: A16 – jurassische Kantonsgrenze–Moutier Ost

Gemäss Bauprogramm 2006 des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) werden für drei Abschnitte am unvollendeten Nationalstrassennetz die Hauptarbeiten freigegeben:

- Zürich: A4 – Knonau–Kantonsgrenze ZG
- Jura: A16 – Landesgrenze F–Porrentruy Ouest
- Graubünden: A28 – Landquart–Klosters Selfranga

Die Bundesversammlung hat in der Wintersession 2005 für Netzzulassung, Ausbauvorhaben, Lärm- und Umweltschutzmassnahmen am Nationalstrassennetz einen Kredit von fast 1,4 Milliarden Franken gesprochen. Das UVEK hat für diesen Kredit die folgenden wichtigsten Zuteilungen vorgenommen: Zürich 402,6 Millionen, Wallis 135,9 Millionen, Bern 124,4 Millionen, Jura 123,3 Millionen, Uri 59,7 Millionen, Aargau 57,5 Millionen, Waadt 53,7 Millionen.

Auf Antrag der Kantone Solothurn und Aargau hat der Bundesrat im Dezember ein generelles Projekt genehmigt, das den Ausbau der Nationalstrasse A1 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal auf sechs Spuren vorsieht. Der Ausbau auf zweimal drei Spuren plus Standstreifen ermöglicht es, künftig den Verkehr der Autobahnen A1 und A2 auf diesem neun Kilometer langen Teilstück sicher und flüssig zu führen. Mit anderen Worten: Mit dem Ausbau auf sechs Spuren will der Bundesrat die Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts gewährleisten sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Aufgrund des heutigen Kenntnisstands muss mit Ausbaukosten von rund 300 Millionen Franken zulasten der Nationalstrassen gerechnet werden. Als nächster Schritt wird nun das Ausführungsprojekt erarbeitet, das voraussichtlich im Sommer 2006 öffentlich aufgelegt wird.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat ausserdem in Zusammenarbeit mit den beiden Kantonen Solothurn und Bern die Erarbeitung eines generellen Projekts für den Ausbau des A1-Abschnittes zwischen den Verzweigungen Luterbach (A1/A5) und Härkingen (A1/A2) auf sechs Spuren in Angriff ge-

nommen. Damit sollen auf dem rund 20 km langen Nationalstrassenabschnitt die Leistungsfähigkeit für die erwartete weitere Verkehrszunahme gewährleistet und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht werden. Aufgrund der heutigen Kenntnisse muss mit Ausbaukosten von rund 300 Millionen Franken gerechnet werden.

Vollendete Abschnitte

Am 12. Mai ist die Autobahn A5 zwischen Areuse (NE) und Grandson (VD) vor 1000 geladenen Gästen offiziell eingeweiht worden. Die vollständige Eröffnung erfolgte im November. Mit dem neuen Autobahnteilstück wurde der Kanton Neuenburg endgültig ins Nationalstrassennetz integriert. 13 Kilometer des neuen Abschnitts liegen auf Neuenburger Boden und 10 Kilometer auf dem Gebiet des Kantons Waadt. Die Gesamtkosten für die insgesamt 23 Kilometer lange Strecke belaufen sich auf zwei Milliarden Franken, was 87 Millionen Franken pro Kilometer entspricht. Vor dem Vollausbau steht noch das Teilstück Treytel–Areuse.

Am 10. Juni ist die Umfahrung Flüelen (UR) dem Verkehr übergeben worden. Mit dem 2,6 Kilometer langen Tunnel, der die Seegemeinde weiträumig umfährt und vor Sisikon wieder ans Tageslicht gelangt, wurde eine der beiden grossen Lärmquellen in Flüelen eliminiert. Der Durchgangsverkehr mit heute durchschnittlich 12 000, an Spitzentagen sogar über 20 000 Motorfahrzeugen, wird drastisch reduziert. Fast sechs Jahre dauerten die Bauarbeiten für die Umfahrung Flüelen. Die Kosten belaufen sich auf 235 Millionen Franken. So viel Geld hat zuvor kein Strassenprojekt seit dem Bau der Autobahn im Kanton Uri gekostet. Der Tunnel wird in den kommenden zwei Jahren mit einem parallelen Sicherheitsstollen nachgerüstet. Dies als Tribut an die gestiegenen Sicherheitsstandards.

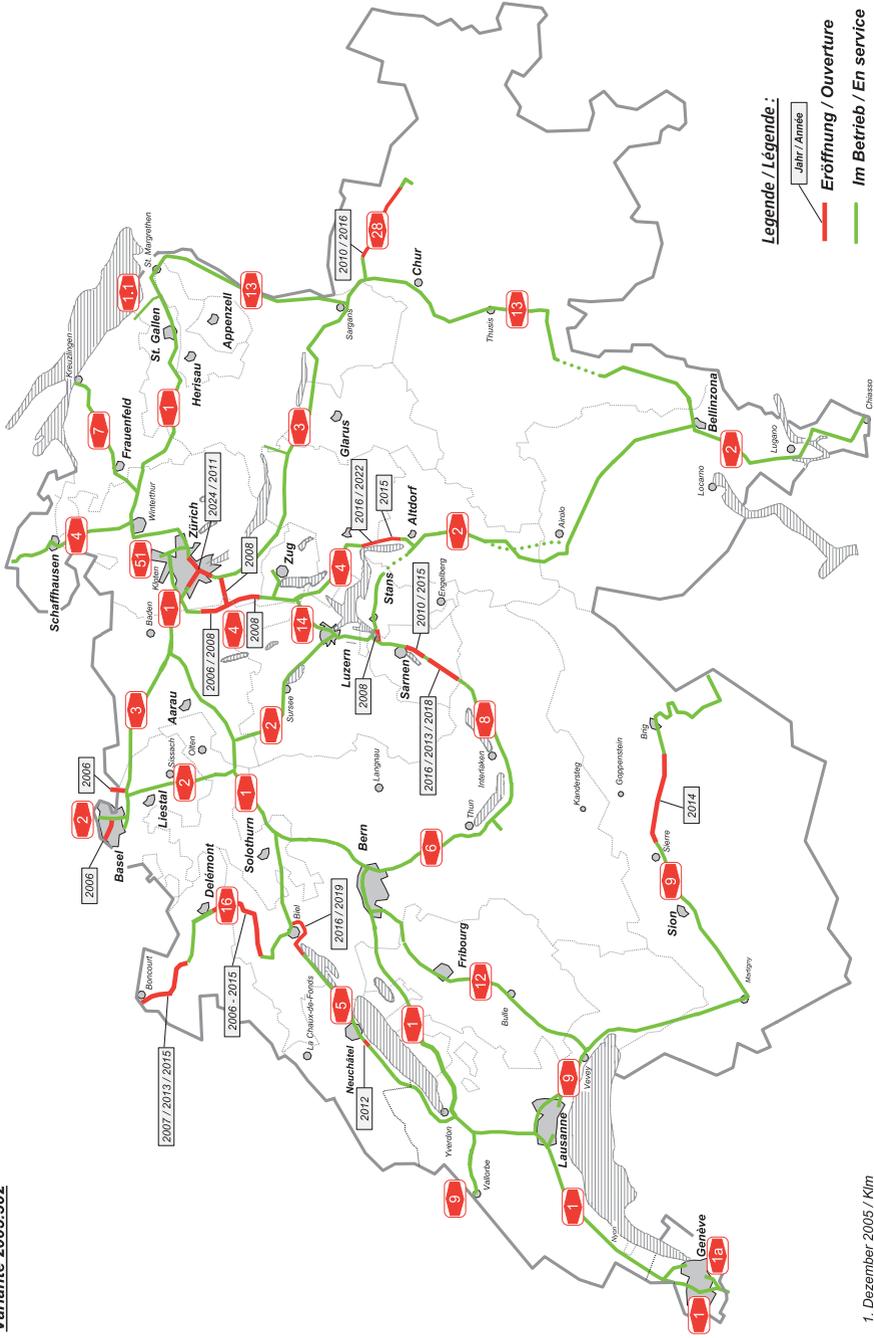
Am 11. November hat der Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundesrat Moritz Leuenberger, zwei weitere Abschnitte der A16 (Transjurane) offiziell dem Verkehr übergeben. Es handelt sich um die 2,9 Kilometer lange und rund 360 Millionen Franken teure Umfahrung von Porrentruy sowie die 3,2 Kilometer lange und rund 216 Millionen Franken teure Umfahrung von Delémont.

Schliesslich wurde am 9. Dezember die Umfahrung von Klosters (GR) im Prättigau offiziell eröffnet. Realisiert wurde sie zwar bereits zwischen 1996 und 1998. Seither diente sie allerdings als Zufahrt für den Bau und Ausbruch des Gotschnatunnels. Die Umfahrung misst rund 6,5 Kilometer, die Sunnigbergbrücke gut 500 Meter und der Gotschnatunnel rund 4,2 Kilometer. Die gesamte Umfahrung samt Tunneldurchstich kostete massiv weniger als budgetiert: Statt auf 505 Millionen kam sie auf «nur» 355 Millionen Franken zu stehen. Auf Initiative des Bündner Ständerats Christoffel Brändli wurde die ganze Prättigauerstrasse auf Anfang 2002 zur Nationalstrasse A28 umklassiert.

Damit waren Ende 2005 insgesamt 1756 km Nationalstrassen oder rund 93 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,1 km) in Betrieb.

Voraussichtliche Eröffnungen / Ouvertures probables

Überarbeitung 7. langfristiges Bauprogramm / Remaniement du 7ème programme de construction à long terme
Variante 2005.302



Nationalstrassenfinanzierung

Gestützt auf das Mineralölsteuergesetz wurden 2005 den Kantonen folgende – durch Mineralölsteuererträge gedeckte – Bundesanteile ausgerichtet:

	Mio. Fr.
Bau	1310
Baulicher Unterhalt/Erneuerung	580
Betrieb	129

Seit Beginn der Nationalstrassenrechnung im Jahre 1959 hat der Bund bis 2005 rund 48,1 Milliarden Franken für den Bau und 12,1 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb, Verwaltung und Passivzinsen, also 60,2 Milliarden Franken für die Nationalstrassen ausgegeben.

Infrastrukturfonds Strasse

Das Projekt eines Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen hat im Berichtsjahr konkrete Züge angenommen. Der Bundesrat legte im Mai die entsprechenden Vorstellungen zur Vernehmlassung vor. Danach soll zur Finanzierung von wichtigen Verkehrsprojekten ein auf 20 Jahre befristeter Investitionsfonds errichtet werden. Bis zur Einführung dieses Fonds hätte ein auf fünf Jahre befristeter so genannter Dringlichkeitsfonds beziehungsweise Härtefallfonds zum Zuge kommen sollen.

Während der Infrastrukturfonds über rund 20 Milliarden Franken – davon sechs Milliarden für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr – aus einem Teil der jährlichen Erträge der zweckgebundenen Strassengeldern verfügen soll, wurde vom Bundesrat für den Dringlichkeitsfonds eine Entnahme von 2,2 Milliarden Franken aus den bestehenden Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr vorgeschlagen. Via diesen Dringlichkeitsfonds sollen mit gut 1,4 Milliarden Franken Projekte bezahlt werden, die klar dem öffentlichen Verkehr (öV) zuzuordnen sind. Für Projekte, die im weitesten Sinn den motorisierten Strassenverkehr betreffen, sollen «nur» gut 750 Millionen Franken bereitgestellt werden.

Während sich die Strassenverkehrsverbände, aber auch FDP, SVP und CVP vehement gegen die verfassungswidrige Verwendung von Strassengeldern für reine, vornehmlich schienengebundene öV-Projekte wehrten und nicht zuletzt aus diesem Grund den Dringlichkeitsfonds prinzipiell ablehnten, forderten Grüne und Linke mehr Bundesbeiträge für den öV sowie den Langsamverkehr und plädierten für die Errichtung eines separaten Agglomerationsfonds.

Die Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbands FRS hat sich im Juni für die dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen mittels eines langfristigen und umfassenden Infrastrukturfonds ausgesprochen. In einer Resolution wurde verlangt, dass der Infrastrukturfonds hinsichtlich des Agglomerationsverkehrs zentrale Voraussetzung wie die betragsmässige Bezifferung, die klare Zweckbindung der Strassengelder sowie die Ausgewogenheit zwischen Projekten der Strasse und des öffentlichen Verkehrs erfülle. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Dringlichkeitsfonds trage diesen Voraussetzungen nur in ungenügendem Mass Rechnung. Die Finanzierung reiner Eisenbahnprojekte, vorab S-Bahnen, aus zweckgebundenen Strassengeldern wolle der Strassenverkehrsverband FRS als nicht verfassungskonform bekämpfen.

Anfang Dezember verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zum Infrastrukturfonds. Kernpunkte der Vorlage ist eine Fondsfinanzierung von Verkehrsinvestitionen in der Höhe von insgesamt 20 Milliarden Franken über einen Zeitraum von 20 Jahren, konkret für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (8,5 Milliarden), für die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes (5,5 Milliarden) sowie für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr inklusive verschiedene S-Bahn-Projekte (6 Milliarden). Finanziert werden sollen die entsprechenden Massnahmen und Projekte via einen Infrastrukturfonds, der von zweckgebundenen Strassengeldern alimentiert wird.

Hauptstrassen

Im Jahr 2005 hat der Bund Beiträge von insgesamt 191 Millionen Franken an Ausbauten und Neuanlagen auf dem schweizerischen Hauptstrassennetz ausgerichtet.

Übrige werk- und nicht werkgebundene Beiträge

<i>Aufwendungen des Bundes 2005</i>	<i>Mio Fr.</i>
<hr/>	
Niveauübergangssanierungen und andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs:	
– Aufhebung und Sicherung von Niveauübergängen, Verkehrstrennung	25
– Huckepack und Autoverlad	701
Strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen	102
Schutzbauten gegen Naturgewalten längs übriger Strassen	25
Nicht werkgebundene Beiträge an das Strassenwesen der Kantone	505
Forschung im Strassenwesen	11
Verwaltungsaufwendungen	26
<hr/>	

Internationale Beziehungen

Das Generalsekretariat des Strassenverkehrsverbandes FRS 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 der Strassenverkehrsverband FRS in ständigem Kontakt mit den Generaldirektionen in Genf und Washington sowie zu den einzelnen Mitgliederverbänden der IRF. Konkret wurden der IRF die schweizerischen Unterlagen für die Welt-Strassen-Statistik übermittelt. Diese Statistik enthält die neuesten Angaben von über 100 Ländern über das Strassen-netz, 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 des Strassenverkehrsverbandes FRS im Jahre 2005 dankt allen Mitgliederverbänden, dem Zentralvorstand und dem Direktionsausschuss für die grosse Unterstützung und für das Vertrauen, das sie dem Generalsekretariat FRS und dessen Personal entgegengebracht haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Generalsekretariats FRS, die mit ihrem treuen und pflichtbewussten Einsatz einen reibungslosen Gang der vielfältigen Geschäfte der drei gesamtschweizerischen Verbände sicherstellen, welche an der Berner Schwanengasse angesiedelt sind. Der Dank richtet sich aber auch an alle Politiker und Politikerinnen, die Vertreter/innen der Behörden sowie die Medien für ihr Vertrauen und Wohlwollen gegenüber den Anliegen des Strassenverkehrsverbandes FRS und seinen Mitgliedern.

Bern, Mitte März 2006 Der Berichterstatter:
Hans Koller, lic.iur.

	Seite/Page	
Motorfahrzeuge		Véhicules à moteur
Bestand	1 A	Effectif
Entwicklung	2 A	Evolution
Neuzulassungen	3 A	Mises en circulation
– nach Marken	4 A	– par marques
Einreisen vom Ausland	5 A	Entrées de l'étranger
Mineralöl- und Automobilsteuern	6 A	Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles
Fiskalleistungen	7 A	Prestations fiscales
Strassenausgaben	8 A	Dépenses routières
Treibstoffimporte	9 A	Importations des carburants
79 Strassenverkehrsunfälle	10 A	Accidents de circulation
Führerausweisentzüge	11 A	Retraits de permis

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2005)**
**Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2005)**

	2004	2005
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	3 811 351	3 864 994
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	26 801	27 479
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	5 833	6 035
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	9 643	9 591
Übrige / <i>Autres</i>	2 509	2 703
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	247 393	254 529
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 221	42 698
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	9 451	10 054
Übrige / <i>Autres</i>	128	128
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	180 899	182 128
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	50 957	51 885
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 386 186	4 452 224
Motorräder / <i>Motocycles</i>	482 419	499 883
Übrige / <i>Autres</i>	12 043	13 362
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	88 548	79 112
Total Motorräder / <i>Total des motocycles</i>	583 010	592 357
Total Motorfahrzeuge		
<i>Total des véhicules à moteur</i>	4 969 196	5 044 581
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	187 629	*180 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	5 070	5 143
Sachentransportanhänger / <i>Remorques transport de choses</i>	173 570	181 639
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	35 406	35 349
Sportgeräteanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	24 077	23 744
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	60 887	59 685
Sattelsachentransportanhänger / <i>Semi-remorques transport de choses</i>	13 139	13 635
Übrige / <i>Autres</i>	5 760	6 659
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	317 909	325 854

* Schätzungen / *Estimations*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2005 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2005

Jahr Année	Personen- wagen 1	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selfette	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 4	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4	Motor- fahrzeug Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires												
Voitures de tourisme												
Tracteurs industriels et agricoles												
Chariots à moteur et automobiles de travail												
Anzahl / Nombre												
1950	146 998	—	2 028	36 472	965	1 102	2 049	188 512	75 975	—	264 487	—
1960	509 279	—	3 127	55 150	1 102	1 272	5 122	573 780	291 326	—	865 106	—
1970	1 383 204	—	5 542	105 725	1 449	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	42 456	2 564 926	137 340	—	2 702 266	671 473
1990	2 993 529	5 909	6 034	206 743	59 706	5 947	88 439	3 506 925	302 158	—	3 809 083	464 609
1995 ⁶	3 229 169	7 139	6 092	209 253	46 335	6 604	98 375	3 750 207	370 699	—	4 120 906	333 427
1996	3 268 073	7 358	6 036	210 676	45 377	6 803	98 549	3 790 623	381 984	—	4 172 607	317 066
1997	3 323 421	7 669	5 982	212 150	44 805	7 084	99 552	3 849 560	410 749	—	4 260 309	298 895
1998	3 383 273	8 042	5 874	215 501	44 370	7 355	100 274	3 914 131	435 042	—	4 349 173	283 722
1999	3 467 275	8 471	5 848	221 510	44 564	7 728	100 901	4 006 334	464 357	—	4 470 691	264 597
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	4 090 937	493 781	—	4 584 718	238 770
2001	3 629 713	9 139	5 771	233 920	42 653	8 527	126 559	4 185 171	521 390	—	4 706 561	219 624
2002	3 700 950	9 398	5 746	239 064	42 031	8 906	127 518	4 263 784	545 132	—	4 808 916	208 240
2003	3 753 890	9 645	5 735	241 956	41 122	9 121	128 253	4 370 938	567 358	—	4 888 296	189 520
2004	3 811 351	9 643	5 833	247 393	41 221	9 451	129 103	4 386 186	583 010	—	4 969 196	187 629
2005	3 864 994	9 591	6 035	254 529	42 698	10 054	129 970	4 452 224	592 357	—	5 044 581	*180 000

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 Motorfahrzeuge / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

⁵ Ab 1980 einschließlich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris les tracteurs agricoles

⁶ Ab 1995 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1995 sans véhicules militaires

* Schätzungen/Estimation

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

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	314 482	314 580	293 034	269 711	267 476	260 682
Leichte Motorenwagen zum Personentransport / <i>Automobiles légères pour le transport</i> <i>des personnes</i>	1 022	1 172	1 155	1 210	1 251	1 427
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	715	940	798	775	815	747
Autocars	697	641	648	706	704	611
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ¹	21 848	22 576	20 100	17 790	18 927	19 668
Lastwagen / <i>Camions</i> ²	3 678	4 645	2 745	2 367	2 653	2 844
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 161	1 281	1 133	830	915	1 023
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	3 222	3 124	2 866	2 723	2 771	2 951
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 315	1 134	1 072	993	1 115	1 156
Arbeitsmotorwagen / <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 153	2 199	2 241	2 306	2 178	2 276
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	350 293	352 292	325 792	299 411	298 803	293 385
Motorräder / <i>Motocycles</i>	30 585	29 520	27 491	40 627	42 522	40 238
Andere / <i>Autres</i>	869	1 353	1 490	1 587	1 915	1 906
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	19 358	19 430	18 425	6 642	3 434	3 086
Total Motorräder / Total des motocycles	50 812	50 303	47 406	48 856	47 871	45 230
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	401 105	402 595	373 198	348 267	346 676	338 615

3A

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: Bundesamt für Statistik
 Source: Office fédéral de la statistique

Die 35 meist verkauften Automarken
Les 35 marques des voitures de tourisme les plus vendues

Rang 2005	Rang 2004	Marke/Marque	2005	2004	in/en %
1	1	VW	27 671	28 934	-4,4
2	2	OPEL	20 235	23 079	-12,3
3	3	TOYOTA	17 190	16 409	4,8
4	4	RENAULT	16 295	16 203	0,6
5	5	PEUGEOT	13 695	15 024	-8,8
6	7	BMW	13 477	14 005	-3,8
7	6	AUDI	12 826	13 929	-7,9
8	8	FORD	12 795	13 441	-4,8
9	9	MERCEDES	12 530	12 726	-1,5
10	10	CITROËN	11 415	10 736	6,3
11	11	SUBARU	9 400	9 529	-1,4
12	12	HONDA	8 755	8 524	2,7
13	15	HYUNDAI	7 630	7 017	8,7
14	17	NISSAN	7 398	6 148	20,3
15	13	FIAT	7 050	7 954	-11,4
16	16	VOLVO	6 650	6 793	-2,1
17	22	SKODA	5 873	4 189	40,2
18	14	MAZDA	5 860	7 280	-19,5
19	18	SEAT	4 979	5 046	-1,3
20	23	KIA	4 855	3 931	23,4
21	20	MITSUBISHI	4 650	4 712	-1,3
22	19	ALFA ROMEO	3 465	4 964	-30,2
23	24	SUZUKI	3 265	2 940	11,1
24	21	SMART	3 230	4 274	-24,4
25	25	MINI	3 022	3 153	-4,2
26	26	DAEWOO	2 698	2 727	-1,1
27	27	CHRYSLER/JEEP	2 362	2 637	-10,4
28	28	SAAB	1 785	2 132	-16,3
29	29	PORSCHE	1 613	1 689	-4,5
30	30	DAIHATSU	1 510	1 296	16,5
31	31	LAND ROVER	1 460	1 248	17,0
32	33	LANCIA	968	1 164	-16,8
33	32	JAGUAR	858	1 199	-28,4
34	34	LEXUS	725	758	-4,4
35	36	FERRARI	270	224	20,5

**Einreise aller Fahrzeuge 2003/2004 (Geschätzter durchschnittlicher Tagesverkehr)
Entrées de toutes les voitures 2003/2004 (Trafic journalier moyen estimé)**

	2003/2004		Total 2003		Total 2004	
	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout
Immatriculation/ Immatriculations						
Deutschland	71 466	32,1 %	21,3 %	72 170	31,8 %	21,1 %
Allemagne						
Frankreich	87 369	39,2 %	26,1 %	89 556	39,5 %	26,2 %
France						
Italien	43 217	19,4 %	12,9 %	44 996	19,8 %	13,2 %
Italie						
Österreich	13 383	6,0 %	4,0 %	13 172	5,8 %	3,9 %
Autriche						
Übrige	7 534	3,4 %	2,2 %	7 007	3,1 %	2,0 %
Autres						
Total	222 968	100,0 %	66,5 %	226 901	100,0 %	66,4 %
Schweiz/Suisse	112 324		33,5 %	114 964		33,6 %
Gesamttotal/Grand Total	335 292		100,0 %	341 865		100,0 %

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2005

Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2005

Position	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>	
– Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	2 957 435 624
– Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	1 997 007 146
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants*</i>	4 954 442 770
2710.1993/1994/ 9100/9900 4011.1000–9900	0
4013.1000–9000 8407. 8408. 8511. 8512. 8701.1000 8701.2000 8703.2100–9030 8702./8704. 8705.1010–4000 8706. 8707. 8708. 8711.1000–9000 8714.1100–1990	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i> Motoren für Automobile und Motorräder / <i>Moteurs pour automobiles et motos</i> Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / <i>Équipement électrique pour véhicules</i> Traktoren / <i>Tracteurs</i> Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i> Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i> Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i> Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i> Chassis / <i>Châssis</i> Karosserien / <i>Carrosseries</i> Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i> Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i> Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>
8716. 9029.1010–9010 9104.0000	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i> Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i> Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	310 020 587 30 693 194
Total	5 295 156 551

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

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

*** Automobilteile sind von der Automobilsteuer (Fiskalzoll-Komponente) befreit, da diese mit dem Steuersatz auf ganzen Automobilen abgegolten wurden (gilt nur für Importe aus dem EU-Raum).
Les pièces d'automobiles sont exemptées de l'impôt sur les automobiles du moment que le taux de ce dernier s'applique à des véhicules complets (seulement pour les importations en provenance de la zone UE).

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

Jahr/Année	1980	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005
Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954,8	1 085,5	1 321,9	2 505,9	2 913,9	2 861,6	2 897,9	2 922,1
+ Bezugsprovisionen / Frais de perception	24,5	27,8	33,9	62,8	74,3	74,2	74,9	75,7
+ Statistische Gebühr / Droits de statistique	9,8	11,8	14,4	13,0	–	–	–	–
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263,3	1 416,4	1 744,7	1 767,5	1 978,7	1 937,6	1 959,2	1 973,0
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218,9	297,8	406,4	450,0	671,6	627,0	672,3	745,6
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör								
Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits de douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227,6	197,4	284,3	244,8	354,5	334,0	340,0	340,7
+ Statistische Gebühr / Droits de statistique	6,8	6,0	7,2	3,7	–	–	–	–
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	334,8	352,0	592,0	559,6	876,7	809,2	849,8	871,0
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	–	150,5	190,5	256,4	291,3	298,3	299,5	306,4
Schwerverkehrsabgabe /								
Redevances sur le trafic des poids lourds	–	111,7	137,3	179,4	351,9	700,8	693,6	1 230,5
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040,5	3 656,9	4 732,8	6 043,1	7 512,9	7 642,7	7 787,2	8 465,0
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752,0	956,0	1 150,7	1 419,6	1 669,9	1 820,0	1 851,4	*1 880,0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50,0	73,0	165,0	244,1	262,1	299,5	*315,0	*320,0
Carburabgebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant	53,7	68,3	89,9	109,0	96,9	39,9	42,6	22,7
Energieforschungsbeitrag								
Contribution à la recherche énergétique	3,5	4,0	4,9	–	–	–	–	–
Unfallverhütungsbeitrag								
Contribution à la prévention des accidents	7,1	7,7	16,0	16,1	14,9	16,6	18,4	23,6
Total	3 906,8	4 765,9	6 159,1	7 831,9	9 556,7	9 818,7	10 014,6	10 711,3

* 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)**

	1958–2002	2003	2004	2005
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landenerwerb				
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains	43 905,1	1 426	1 448	1 310
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666,5	–	–	–
Erneuerungen 1958–1984 / Renouvellements 1958–1984	*2 799,0	517	534	580
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretien 1958–1984	1 978,3	–	–	–
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren)				
Entretien courant (incl. service de protection)	2 215,8	128	124	129
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841,1	–	–	–
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales	6 032,0	201	195	191
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge / Verkehrstrennung				
Passage à niveau / Séparation des courants de trafic	1 264,8	28	24	25
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	3 387,4	573	587	701
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	101,3	–	–	–
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusqu'au 31.12.1995	6,1	–	–	–
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr)	2 021,3	152	110	102
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)				
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten	616,8	32	24	22
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Protection des autres routes contre les forces de la nature				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	5 939,2	390	416	423
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire	1 977,1	65	55	55
Internationale Alpenstrassen / Kantone ohne Nationalstrassen	445,8	25	26	27
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales				
Forschung / Recherche	138,0	10	11	11
Verwaltung / Administration	213,1	25	27	26
Total Ausgaben / Dépenses totales	75 548,7	3 572	3 581	3 602
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnvignette				
Recettes provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	79 958,9	3 682	3 716	3 756
Übrige Einnahmen / Autres recettes	18,8	–	–	–
Einlage (+) resp. Entnahme (–) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»				
Dépôt (+) ou prélèvement (–) du financement spécial «Circulation routière»	–	+ 110	+ 135	+ 154
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	–	3 566	3 701	3 855

* ab / dès 1997 Nationalstrassen, Unterhalt / Routes nationales, entretien

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)	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	179,2	378 851	45,2	5 382 843	419,0
1971	1 600 096	256,1	434 028	66,3	5 186 463	516,3
1972	1 756 342	295,9	422 780	58,1	4 817 568	440,4
1973	1 654 833	408,5	473 054	106,9	6 092 931	662,6
1974	1 489 731	637,8	396 940	128,7	6 008 689	1 634,9
1975	1 648 583	583,7	400 446	112,3	4 385 046	1 076,8
1976	1 554 781	607,8	407 445	121,4	4 014 479	1 016,2
1977	1 695 126	613,5	430 746	130,5	4 144 882	1 080,7
1978	1 742 080	545,9	478 674	119,5	3 872 225	768,7
1979	1 637 408	929,3	478 010	254,3	4 203 409	1 142,4
1980	1 710 471	1 087,3	505 618	270,1	3 832 443	1 669,6
1981	1 770 795	1 335,4	495 862	299,2	3 241 634	1 855,4
1982	1 836 690	1 326,0	498 000	302,2	3 636 660	1 951,9
1983	1 914 247	1 258,1	513 400	277,4	4 046 305	2 018,7
1984	2 092 434	1 380,1	494 711	283,2	3 973 667	2 096,1
1985	2 054 391	1 452,6	548 395	332,2	3 810 036	2 052,7
1986	2 256 769	810,4	610 151	178,3	3 909 383	935,9
1987	2 281 637	692,7	660 567	164,7	3 895 006	870,5
1988	2 471 763	688,4	719 153	154,5	3 845 408	704,6
1989	2 762 012	1 031,8	758 287	217,2	3 013 434	698,8
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

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

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	In 1000 / En milliers												Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)				
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Inlands- bestand Parc	Venus de l'étranger	Wohnbe- völkerung Population	Motorfahrzeuge Einreisen résidente	Venus de l'étranger
1970	74 709	35 981	1 666	6 193	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	2 121	6 321	87	83	87	83	73	83	73	127	112	102	127	112	102
1980	67 160	32 326	2 702	6 335	90	90	6 335	90	74	90	74	162	124	102	162	124	102
1985	72 030	29 827	3 222	6 485	96	83	6 485	96	54	83	54	193	137	105	193	137	105
1990	79 436	29 243	3 809	6 751	106	81	6 751	106	56	81	56	229	196	109	229	196	109
1991	77 922	28 240	3 913	6 843	104	78	6 843	104	51	78	51	235	201	110	235	201	110
1992	83 434	28 683	3 966	6 908	112	80	6 908	112	49	80	49	238	207	111	238	207	111
1993	83 379	28 210	3 995	6 969	112	78	6 969	112	43	78	43	240	185	113	240	185	113
1994	82 278	29 278	4 034	7 019	110	81	7 019	110	40	81	40	242	180	113	242	180	113
1995	89 098	28 759	4 121	7 060	119	80	7 060	119	41	80	41	247	175	114	247	175	114
1996	81 914	26 539	4 173	7 075	120	74	7 075	120	36	74	36	250	192	114	250	192	114
1997	79 178	27 286	4 260	7 090	106	76	7 090	106	35	76	35	256	190	114	256	190	114
1998	77 945	27 790	4 349	7 100	104	77	7 100	104	35	77	35	261	197	115	261	197	115
1999	79 787	29 527	4 471	7 150	107	82	7 150	107	34	82	34	268	198	115	268	198	115
2000	75 351	30 058	4 585	7 190	101	84	7 190	101	35	84	35	275	206	116	275	206	116
2001	*23 896	30 160	4 707	7 250	-	84	7 250	-	32	84	32	283	208	117	283	208	117
2002	*23 647	29 774	4 809	7 300	-	83	7 300	-	30	83	30	289	207	118	289	207	118
2003	*23 840	30 098	4 888	7 350	-	84	7 350	-	32	84	32	293	208	119	293	208	119
2004	*22 891	28 746	4 969	7 400	-	79	7 400	-	30	79	30	298	205	119	298	205	119
2005	-	26 700	5 045	7 450	-	74	7 450	-	24	74	24	303	205	120	303	205	120

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source: Communiqué de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa

*Unfälle mit Personenschaden / Accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge
Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2003	2004	2005
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	43 239	46 832	43 598
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	7 230	7 889	8 674
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus de 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	1 932	2 130	1 949
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 200	1 328	1 132
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	9 558	7 795	8 537
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	46	45	34
Total	48 104	57 719	63 205	66 019	63 924

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2005
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften / <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	28 281
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	16 786
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	5 607
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	2 302
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation de signaux</i>	1 640
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 836
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	6 702
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	786
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	1 470
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	1 918
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	1 863
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	10 569

