

strassenschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

2006

Jahresbericht

ISSN 1424-1498

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

ISSN 0582-1843

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

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

Vorwort

Die eidgenössischen Räte haben im Berichtsjahr die Vorlage für einen Infrastrukturfonds zugunsten von Strassenprojekten verabschiedet.

Dieser Infrastrukturfonds Strasse geht zurück auf die Initiative des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS (heute: **strasseschweiz**). Aus Anlass der Neuregelung der Finanzierung der Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs ist in den Jahren 1994/95 innerhalb der Dachorganisation des privaten Strassenverkehrs intensiv nach neuen, gemeinsamen und sachlich gerechtfertigten sowie tragfähigen Lösungen für die Finanzierung des Verkehrssystems als Ganzes gesucht worden.

Es wurde die Schaffung eines Investitionsfonds öV vorgeschlagen, und zwar als Alternative für die vom Bundesrat beantragte Lockerung der Zweckbindung des Strassenfonds und für eine einseitige Erhöhung der Steuerbelastung des motorisierten Strassenverkehrs zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig wurde ein gesonderter Fonds zur Finanzierung der Infrastrukturen der Strasse skizziert.

Der Investitionsfonds zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte wurde im Jahr 1998 unter dem Titel FinöV verwirklicht; der Infrastrukturfonds für die Strasse konnte nunmehr im Jahr 2006 beschlossen werden; er wird ab 2008 für 20 Jahre die Mitfinanzierung des Bundes an Verkehrsprojekten in den Agglomerationen, an den Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten sowie die Kontinuität der Finanzierung des Nationalstrassenwesens sicherstellen.

Für **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS – besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 61. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2006 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand **strasseschweiz** einstimmig genehmigt worden.

strasseschweiz – VERBAND DES STRASSENVERKEHRS FRS 2006	1
Vorwort	3
ORGANISATION UND VERWALTUNG	9
Ziel und Mitglieder	9
Organe strasseschweiz	12
Mitgliederversammlung	12
Zentralvorstand	15
Direktionsausschuss	16
Kontrollstelle	19
Generalsekretariat	19
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN IM JAHR 2006	24
Der schweizerische Strassenverkehr	24
Struktur und Entwicklung	24
Personenverkehr	26
Transportnachfrage im Personenverkehr	26
Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr	27
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	27
Güterverkehr	28
Entwicklung der Nachfrage im Güterverkehr	28
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	29
Entwicklung des Fahrzeugbestands	31
Verkehrssicherheit	33
Unfallstatistik	33
Studien	33
Verkehrssicherheitskampagnen	34
Unfalldatenschreiber	34
Strassenverkehrsrecht	35
Inkraftsetzung neuer Rechtsbestimmungen	35
Rechtsprechung	36
Administrativmassnahmen	36
Verkehrspolitik	38
Europäische Union (EU)	38
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	38
Strassenbau	39
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	39
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	40
Strassenverkehrsvorlagen in den Kantonen	40

Öffentlicher Verkehr	41
100-Jahre-Jubiläen von Postauto Schweiz und Lötschberg-Bahn	41
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	41
Bahn 2000	43
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, Neat)	44
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz	45
Lärmsanierung der Bahnen	46
Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV)	46
Agglomerationsverkehr	47
Energie- und Umweltpolitik	48
Energie	48
Energiesparmassnahmen	48
Umwelt	49
Luftschadstoff-Immissionen	49
Klimaveränderung	50
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	50
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	52
Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung	56
Handel und Industrie	59
Fahrzeuge	59
Weltproduktion und -absatz	59
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	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	65
Finanzen	66
Finanzpolitik	66
Bundeshaushalt	66
Neuer Finanzausgleich (NFA)	66
Strassenbenützungsabgaben	67
Strassenrechnung	70
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	70
Externe Kosten	70
Nutzen des Landverkehrs	71
Umsätze der Automobilwirtschaft	72
Fiskalleistungen	72
Fiskalbelastung der Treibstoffe	74

Strassenbau und -finanzierung	75
Nationalstrassen	75
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	75
Vollendete Abschnitte	76
Nationalstrassenfinanzierung	78
Infrastrukturfonds Strasse	78
Hauptstrassen	79
Übrige werkgebundene und nicht-werkgebundene Beiträge	79
Internationale Beziehungen	80
Schlusswort	80
Statistische Angaben	81

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

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

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

Im Besonderen (Artikel 2 Statuten):

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

Per Ende des Berichtsjahres sind die Bernische Strassenverkehrsliga und die Thurgauische Strassenverkehrsliga aus dem Verband **strasseschweiz** ausgetreten.

Somit sind **strasseschweiz** nach Ablauf des Berichtsjahres insgesamt 34 Mitglieder angeschlossen, nämlich 30 nationale Verbände, 2 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 Handel Schweiz	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
Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Schweizerische Mischgutindustrie SMI
Fachverband Infra

Rüschlikon
Zürich
Rothenburg
Zürich

Kantonale Strassenverkehrsligen

Association routière vaudoise
Verkehrsliga beider Basel

Paudex
Basel

Verschiedene

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

Steckborn
Bern
Burgdorf
Bern
Vallamand
Bern

Organe strasseschweiz

Aus der Tätigkeit von **strasseschweiz**

Mitgliederversammlung

Die 61. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 9. Juni in Bern statt. Sie wurde von 22 Delegierten besucht, die 830 von insgesamt 1026 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache rückte der Präsident, Niklaus Zürcher, die Infrastrukturfonds-Vorlage für Verkehrsinvestitionen im Bereich der Agglomerationen und Nationalstrassen ins Zentrum seiner Ausführungen. Dabei hielt er fest, dass eine allfällige Ablehnung des Infrastrukturfonds mit Blick auf den Nationalstrassenbau keinem Scherbenhaufen gleichkäme. Mit dem Status quo, der die Strassenfinanzierung – trotz jährlicher Sparübungen – im Grundsatz weiterhin sicherstellen würde, liesse sich ebenfalls weiterleben.

strasseschweiz sei bei dieser Vorlage nicht mit Herzblut und heller Begeisterung mit von der Partie. «Es gibt politische Kreise, die mehr zu verlieren haben als wir», betonte Niklaus Zürcher. Sollten diese Kreise letzten Endes sogar das Referendum gegen die Vorlage ergreifen, würden die Strassenverkehrsverbände dies vermutlich mit einem Schulterzucken und einem Lächeln auf den Stockzähnen quittieren. «So wie sich die Ausgangslage momentan präsentiert, würden wir im Vorfeld einer allfälligen Referendumsabstimmung – wenn überhaupt – nicht an vorderster Front für ein Ja an der Urne kämpfen», sagte Niklaus Zürcher.

Insbesondere erachtet **strasseschweiz** die vorgeschlagene Finanzierung reiner Schienenprojekte (z.B. S-Bahnen) in Agglomerationen durch zweckgebundene Strassengelder als verfassungswidrig. Deshalb steht sie für **strasseschweiz** – getreu der an der letzten Mitgliederversammlung gefassten Resolution – weiterhin ausser Diskussion.

Im Sinne eines Kompromisses – und in Abweichung zur Resolution – würde **strasseschweiz** neu folgenden Vorschlag unterstützen: Aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr könnte eine Milliarde Franken als rückzahlbares Darlehen zur Verfügung gestellt werden, um die Finanzierung der drei zur Diskussion stehenden S-Bahnprojekte (DML, CEVA, FMV) zu erleichtern.

Zudem müssen sich gemäss dem Präsidenten von **strasseschweiz** alle Beteiligten ehrlicherweise über Folgendes im Klaren sein: Um die Netzfunktionalität der Autobahnen allein im Bereich der Agglomerationen in den nächsten 20 Jahren aufrechtzuerhalten, wird ein weit höherer Betrag als die im Bundesbeschluss vorgesehenen 5,5 Milliarden Franken notwendig sein. **strasseschweiz** schlägt deshalb vor, durch eine Erhöhung der Ersteinlage die zur Sicherstellung der Netzfunktionalität vorgesehenen Finanzmittel um 1,1 auf 6,6 Milliarden Franken aufzustocken.

Niklaus Zürcher nahm zum Schluss seines Referats eine Aussage von EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot auf, der die Schweizer Verkehrspolitik mit einem Labor verglichen hatte: Was in der Schweiz in den vergangenen Jahrzehnten etwa unter den Forschungstiteln «Förderung des öffentlichen Verkehrs», «Entlastung des Strassenverkehrs», «Verlagerung des Alpen querenden Güterverkehrs» oder «nachhaltige Mobilität» im verkehrspolitischen Labor herumgetüftelt und «herumgedoktert» worden sei, habe für den privaten Strassenverkehr bislang in der Regel nur zu bitteren Pillen geführt, die nicht einmal von einem Placebo-Effekt begleitet waren.

Praktisch alle Experimente würden dabei sozusagen am lebenden Objekt, namentlich dem Strassenverkehr – sowohl im Personen- wie insbesondere auch im Gütertransport – vorgenommen. Die einzige Forschungsfrage scheine dabei zu lauten: «Unter welchen Aspekten und mit welchen Mitteln kann ein privater, individueller, komfortabler, rentierender und mittlerweile auch ziemlich umweltschonender Verkehrsträger diszipliniert werden, um gleichzeitig einen kollektiven, öffentlichen, mehr oder weniger bequemen, vor allem aber nicht rentierenden Verkehrsträger zu subventionieren?»

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2005, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2005 und das Budget 2007. Rechnung und Budget schliessen dank Entnahmen von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab.

Aus Anlass der Umstrukturierung des Generalsekretariats FRS nach der Verselbständigung der Geschäftsstelle des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrats beschloss die Delegiertenversammlung die Änderung der Firma «Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS / Fédération routière suisse FRS» in «**strasseschweiz / routesuisse**» und genehmigte die entsprechenden Anpassungen in den Statuten. Auf das Datum des Umzugs der Geschäftsstelle an die Mittelstrasse Anfang April ist das Logo mit der neuen Bezeichnung des Verbands «**strasseschweiz / routesuisse**» auf den Briefschaften zum Einsatz gelangt.

An der Mitgliederversammlung 2006 standen Gesamterneuerungswahlen der Organe **strasseschweiz** für die Amtsperiode 2006 bis 2009 an. Gewählt wurden:

Präsidium / Zentralvorstand

Vertreter von Mitgliedern, die einen jährlichen Mitgliederbeitrag von mindestens 3000 Franken bezahlen (Nominationsrecht gemäss Art. 13 Statuten):

Niklaus Zürcher Automobil Club der Schweiz ACS
(Präsident)

13 Kandid Hofstetter Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
(Vizepräsident; bis August 2006)
Dr. Michael Gehrken (ab Oktober 2006)

Urs Wernli AGVS, Autogewerbeverband Schweiz
(Vizepräsident)

Tony Wohlgensinger (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Sven Britschgi	Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa
Hans U. Büschi	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Bruno W. Claus	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Kaspar Engeli	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG, Handel Schweiz
Martin Fehle	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung EV
Jean-Marc Hensch	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Christian Lämmle	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
David Piras	Les Routiers Suisses
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM
Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Rolf Wildberger	motosuisse

Vertreter von Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung gewählt werden

Melchior Ehrler	Swiss Cycling, Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund SRB
Jürg Fischer	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Judith Renner-Bach (bis Dezember 2006)	Schweizer Tourismus-Verband STV
Mila Trombitas (ab Januar 2007)	
Jean-François Tosetti	Association routière vaudoise ARV

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

Kontrollstelle: Ellen Anderegg, ACS Zürich
Alfred Zollinger, TCS Schaffhausen

Die Mitgliederversammlung würdigte die Arbeit der ausscheidenden Mitglieder der Organe **strasseschweiz**:

Fränk Hofer: Mitglied des Zentralvorstands als Vertreter von Swiss Cycling, Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund SRB von 2004 bis Juli 2005

Rodolphe Huser: Mitglied des Zentralvorstands als Vertreter des Internationalen Automobilsalons von 1975 bis 1999 und danach als Vertreter der Schweizerischen Syndikalkammer der Fahrzeugbranche CSSA bis Oktober 2005

NR Rudolf Joder: Mitglied des Zentralvorstands als Vertreter der Schweizerischen Interessen-Gemeinschaft der Autofahrlehrerverbände SIGA von 2001 bis 2004 und danach des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes SFV bis Juni 2006

Dr. Jürg Zeller: Mitglied von Zentralvorstand und Direktionsausschuss als Vertreter des Schweizerischen Verbandes des Lebensmittel-Grosshandels COLGRO ab 1999 und ab 2000 bis April 2006 der Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG Handel Schweiz

Fredy Riggenschach (TCS beider Basel): Revisor von 1986 bis Juni 2006

Marco Berg, Geschäftsführer der Stiftung Klimarappen, referierte in seinem Gastreferat zur Frage «Wie die Stiftung Klimarappen ihr CO₂-Reduktionsziel erreicht». Im August 2005 ist 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 Verband **strasseschweiz** und die Erdöl-Vereinigung. Mit Edgar Schorderet, Zentralpräsident TCS, ist **strasseschweiz** im Stiftungsrat des Klimarappens vertreten. Dr. Marco Berg, der bereits bei der Ideenentwicklung des Klimarappens beratend mitgewirkt hatte und aus seiner Zeit bei der Erdöl-Vereinigung EV bekannt ist, konnte als Geschäftsführer der Stiftung Klimarappen gewonnen werden.

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 20. April und am 22. November. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit dem Thema «Kosten und Nutzen des Verkehrs; neue Studien des Bundes» sowie mit der Bundesvorlage zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die Arbeiten aus Anlass der Umstrukturierung des Generalsekretariats nach der Trennung der Geschäftsstellen des Strassenverkehrsverbands FRS und des Verkehrssicherheitsrats per Beginn des Berichtsjahres, insbesondere die Umformulierung der Firmenbezeichnung für den Strassenverkehrsverband in «**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS» sowie die Schaffung eines neuen Erscheinungsbilds für den Verband.

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

Der Zentralvorstand wählte statutengemäss aus seinem Kreis die Vizepräsidenten sowie die Mitglieder des Direktionsausschusses für die Amtsdauer 2006 bis 2009.

Direktionsausschuss

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

- *Infrastrukturfonds Strasse*: Während mehreren Sitzungen hat der Direktionsausschuss die Bundesvorlage zur Schaffung eines Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und von baureifen Infrastrukturprojekten in den Agglomerationen beraten. Insbesondere die Frage der Mitfinanzierung von Infrastrukturen für S-Bahnen aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs und der Vorschlag, spezielles Rollmaterial der Bahnen ebenfalls aus dem Infrastrukturfonds zu bezahlen, haben im Direktionsausschuss intensive Diskussionen ausgelöst. Es sind verschiedentlich schriftliche Eingaben an die vorberatenden Kommissionen des eidgenössischen Parlaments erfolgt. Ein Kompromissvorschlag von TCS und Gewerbeverband SGV, wonach zur Erleichterung der Finanzierung der S-Bahnen rückzahlbare Darlehen aus der «Strassenkasse» gewährt werden können, wurde unterstützt. Ausserdem wurde von **strasseschweiz** während den parlamentarischen Beratungen der Vorlage stets an der Forderung nach einer Aufstockung des Kredits für die Gewährleistung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes festgehalten.
- *Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern und der Automobilsteuer*: Aufgrund verschiedener Vorstösse wird davon ausgegangen, dass die Besteuerung der Motorfahrzeuge beim Bund (Automobilsteuer) und bei den Kantonen (Motorfahrzeugsteuern) in Zukunft vermehrt nach ökologischen Kriterien erfolgen wird. Anliegen von **strasseschweiz** ist es, zu verhindern, dass bei der Ökologisierung der Motorfahrzeug- und Automobilsteuern in der Schweiz eine Vielzahl unterschiedlicher Systeme eingeführt wird. Gewünscht wird ein einfaches System, das in allen Kantonen und beim Bund gleichermassen zur Anwendung kommt. Es soll hinsichtlich der Differenzierung nach Massgabe von Energieverbrauch und Schadstoffemissionen sinnvoll, in seinen Auswirkungen gesamthaft belastungsneutral und nicht übermässig verwaltungsaufwändig sein sowie einfach den veränderten Begebenheiten entsprechend angepasst werden können. Der Direktionsausschuss hat vorerst auf die Durchführung einer eigenen Studie zur Ökologisierung der Motorfahrzeug- beziehungsweise Automobilsteuer verzichtet.
- *Raserproblematik*: Aufgrund vermehrter Meldungen über massive Geschwindigkeitsüberschreitungen und Unfallereignisse aus Temporexzessen hat sich der Direktionsausschuss mit der Raserproblematik beschäftigt. Fakt ist, dass sich die grosse Mehrheit der Motorfahrzeuglenkenden, inklusive die Junglenker, im Strassenverkehr verantwortungsbewusst an die Regeln hält. Es kann und darf deshalb nicht sein, dass eine kleine Minderheit von so genannten Rasern alle anderen Verkehrsteilnehmenden gefährdet und den privaten Strassenverkehr insgesamt in Verruf bringt. Eine nicht repräsentative Beobachtung von Presseartikeln zum Thema «Raserei» hat zudem ergeben, dass

die meist jugendlichen Raser fast ausnahmslos Ausländer waren, die zu einem Grossteil aus den Balkanstaaten stammten. Das Generalsekretariat **strasseschweiz** hat einen Katalog mit Behauptungen und Antworten beziehungsweise Richtigstellungen zum Thema der jugendlichen Raser verfasst. Gestützt darauf hat der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, in einer Broschüre den Garagisten und Fahrzeugverkäufern eine Argumentationshilfe bereitgestellt.

- *Weiterführung der Verlagerungspolitik des Bundes beim Güterverkehr:* Mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz, das im Berichtsjahr in der Vernehmlassung war, soll die bisherige Verlagerungspolitik in ihrer grundsätzlichen Ausrichtung beibehalten werden. Die Stärkung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, vor allem des begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehrs, soll fortgesetzt werden. Der Bundesrat legte in mehreren sich in Ziel und Massnahmen unterscheidenden Varianten verschiedene Stossrichtungen für die zukünftige Verlagerungspolitik, vor allem in Bezug auf die Förderung des Schienengüterverkehrs, vor. Auf internationaler Ebene soll sich der Bundesrat um eine möglichst rasche Einführung einer Alpentransitbörse für den Schwerverkehr im Alpenbogen bemühen. Das Verlagerungsziel wird weiterhin als Fahrtenziel definiert. Die erreichbare Zielgrösse ist dabei abhängig von den haushaltspolitischen und internationalen Handlungsspielräumen. Der Zeitpunkt für die Zielerreichung wird bis 2017 auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Neat erstreckt. Daneben sind im Gesetz auch die Rechtsgrundlagen für die Fortführung der flankierenden Massnahmen, wie zum Beispiel die Förderung des kombinierten Verkehrs, enthalten.

Die Güterverkehrsvorlage vermag nicht zu befriedigen. Verschiedene verkehrspolitische Grundsätze von **strasseschweiz** werden verletzt. Ausserdem besteht wenig Aussicht, dass die Vorlage mit dem neuformulierten Verlagerungsziel je umgesetzt werden kann.

Der Direktionsausschuss formulierte die Kernaussagen zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz wie folgt:

- Ja zur Einführung der Alpentransitabgabe ATA als Alternative zur Alpentransitbörse;
- Nein zur Alpentransitbörse; gefordert wird stattdessen eine dynamische Verlagerungspolitik nach Massgabe der wirtschaftlichen Bedürfnisse (keine Festsetzung der mengenmässigen Begrenzung der alpenquerenden Lastwagen);
- Nein zur Anhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, auch nicht im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik im Alpenbogen (weil den Binnenverkehr belastend);
- Ja zur Förderung des kombinierten Verkehrs nach dem Grundsatz «So viel UKV wie nötig, so wenig Rola wie möglich»; dies bei kontinuierlicher Reduktion der Mittel für den allgemeinen Schienengüterverkehr und nicht bei schrittweiser Reduktion der finanziellen Förderung des kombinierten Verkehrs bis 2017 (gem. Variante 2). Keine Förderung der Rollenden Landstrasse (Rola) (gem. Variante 3);

- Forderung nach Öffnung des Bahnmarkts und nach Schaffung einer unabhängigen Deregulierungsstelle sowie nach Korrekturen im System der Trassenpreise (massgebend sind Kapazitätsnutzung und nicht Gewichtsbelastung);
- Forderung nach Vollendung/Bau der zweiten Röhre des Gotthardstrassentunnels (insb. aus Gründen der Verkehrssicherheit).
- *Feinstaub-Immissionen*: Als Folge einer Smogepisode im Februar hat die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) am 21. September ein Interkantonales Interventionskonzept Feinstaub beschlossen. Bei andauernder Belastung (kritischen Inversionslagen, ab $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ beziehungsweise ab $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$) sollen je nach Ausmass der Belastung in zwei Stufen regionale Interventionsmassnahmen angeordnet werden, u.a. Tempo 80 auf Autobahnen/-strassen, gekoppelt mit Überholverbot für Lastwagen, oder die Schaffung von Sperrzonen und Sperrzeiten für hochemittierende Fahrzeuge (HEV).

strasseschweiz hat nach eingehender Analyse des BPUK-Massnahmenplans die Koordination unter den betroffenen Verbänden übernommen und mit ihnen das folgende Vorgehen vereinbart: Die Kantone werden von den Sektionen der Mitgliederverbände **strasseschweiz** individuell angeschrieben; es werden Antworten auf offene Fragen oder auf Widersprüche gewünscht, damit die betroffenen Mitglieder informiert werden und diese rechtzeitig vor der Anordnung von entsprechenden Massnahmen die Vorkehrungen zur Vermeidung von Schwierigkeiten treffen können. Jeder Mitgliederverband deckt mit seinen Fragen die Bereiche der eigenen Betroffenheit ab.

- *Fahrtenschreiber für Personenwagen* («Blackbox»): Die Ankündigung der Zürich-Versicherung, einen Pilotversuch mit dem Fahrtenschreiber («Black-Box») durchzuführen und damit die Prämienfestsetzung auf das Fahrverhalten abzustimmen, hat einiges an Reaktionen und Diskussionen ausgelöst. Innerhalb der Verbände von **strasseschweiz** ist die Haltung zu dieser Neuerung unterschiedlich. Der Direktionsausschuss hat sich in einer Grundsatzdiskussion mit dieser technischen Aufrüstung der Fahrzeuge zur individuellen Überwachung der Fahrzeuglenkenden beschäftigt und wie folgt positioniert:

Der freiwillige Einbau eines «Restwegschreibers» beziehungsweise eines Unfall-Datenspeichers (UDS), der jeweils nur die sicherheitsrelevanten Daten der letzten gefahrenen Kilometer beziehungsweise der Zeit unmittelbar vor und nach einem Unfallereignis aufzeichnet und im Speicher zur Verfügung stellt, wird begrüsst. Die Forderung nach dem Einbau eines Fahrtenschreibers («Black-Box»), mit dem bei sämtlichen Fahrten aufgezeichnet wird, wer, wo, wie schnell und wie lange fährt, wird hingegen abgelehnt.

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; bis August 2006)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Dr. Michael Gehrken (ab Oktober 2006)	
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband Schweiz
Tony Wohlgensinger (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Rudolf Zumbühl (Vizepräsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung EV
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Jean François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Dr. Jürg Zeller (bis April 2006)	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG, Handel Schweiz

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2006 sind am 3. April 2007 von den beiden Revisoren Ellen Anderegg und Alfred Zollinger geprüft worden. Sie stellen der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

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

- Begleitung des Politischen Beirats «Strasse + Automobil», inklusive Bereitstellung der Sessionsvorschau über verkehrspolitische Geschäfte;
- Betrieb des Informationsdienstes «News Strasse Schweiz» mit Aktualitäten aus dem Bereich des Strassenverkehrs;
- Umstrukturierung des Generalsekretariats; Dislokation an den neuer Standort an der Mittelstrasse 32 in Bern Anfang April, Überarbeitung von Corporate Identity und Webseite;
- Betreuung der Leistungsaufträge der Dokumentationsstelle;
- Durchführung eines Workshops «Politik Strassenverkehr 06»;
- Betreuung der Arbeitsgruppe «Feinstaub».

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

- Astra-Forschungsprojekt «Konkretisierung von Modellen des Road Pricing» – Grösste Vorbehalte (26. Januar)
- Ständerätliche Verkehrskommission hat Infrastrukturfonds durchberaten – Noch verbesserungswürdig (3. Februar)
- Hoffnungsvoller Trend – Deutlicher Rückgang der Getöteten und Schwerverletzten im Strassenverkehr (16. Februar)
- Keine neue Belastung – Verlagerungspolitik: Die Alpentransitbörse ist kein probates Instrument (20. Februar)
- Neuer Name, neuer Auftritt – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS heisst neu **strasseschweiz** (21. April)
- Wenn die Strasse nicht wäre... – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2005: Rund 8,5 Milliarden Franken (3. Mai)
- Verkehrslabor Schweiz – 61. ordentliche Mitgliederversammlung vom 9. Juni 2006 in Bern (9. Juni)
- Die goldene Seite der Medaille – Studie des Bundes beweist: Die Strasse generiert 46 Milliarden Franken an Wertschöpfung (27. Juli)
- Mehr Geld für Netzfunktionalität – Nationalrätliche Verkehrskommission hat Infrastrukturfonds-Vorlage fertig beraten (22. August)
- Neuausrichtung gefordert – Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage: Rückweisung an den Bundesrat (16. Oktober)
- Neue Volksabstimmung in Sicht? – FinöV-Projekte: Der Gesamtkredit von 1998 wird voraussichtlich markant überschritten (17. Oktober)
- Die Strasse nützt – und wie! – Zur Gesamtschau des Bundes betreffend Kosten und Nutzen des Landverkehrs (26. Oktober)
- UDS: Ja – «Black Box»: Nein – Zur Diskussion rund um den Einbau von Fahrtschreibern in Personenwagen (27. November)
- Kantone in die Pflicht nehmen – Vorstoss «Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen!» (19. Dezember)

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

- *Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) (Februar)*: Neu soll die Zuständigkeit bei sämtlichen Widerhandlungen gegen das SVAG von den Kantonen auf die Eidgenössische Zollverwaltung übertragen werden. Ziel ist eine einheitliche und effiziente Anwendung der Strafbestimmungen. Ausserdem soll die Abgabe neu mittels einer Veranlagungsverfügung erhoben werden, gegen welche künftig direkt eine Einsprache möglich sein wird. Damit soll das etwas umständliche Verfahren der Rechnungsstellung mit Verfügung auf Verlangen abgelöst werden und gleichzeitig die Ergreifung von Massnah-

men im Zahlungsverzug beschleunigt werden. – **strasseschweiz** hat die vorgeschlagenen Änderungen befürwortet.

- *Änderung der Energieverordnung und der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (April)*: Per 1. Juli 2006 sollen u.a. Änderungen bei der Deklaration der Energieeffizienz von Personenwagen in Kraft treten. Wichtigste Änderungen sind die Abschwächung des Fahrzeuggewichts bei der Berechnung der Bewertungszahl für die Energieetikette sowie die optische Aufwertung der Darstellung der CO₂-Emissionsmenge pro Kilometer. Schliesslich wurde ursprünglich im Rahmen der vorgeschlagenen Änderung der Verordnung die Ergänzung der Energieetikette mit einer Information über die Ausrüstung des Personenwagens mit einem Partikelfilter thematisiert, in der Aussicht auf die Einführung der Partikelfilterpflicht als Massnahme gegen Feinstaub jedoch wieder fallen gelassen. – **strasseschweiz** hat die vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich befürwortet. Auf Anregung von auto-schweiz wurden einige punktuelle Korrekturwünsche angebracht.
- *Änderung von verschiedenen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts und neue Verordnungen über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV) und über die Zulassung der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zum berufsmässigen Transport von Personen und Gütern auf der Strasse (CZV) (Juli)*: Grundsätzlich stimmte **strasseschweiz** den neu vorgeschlagenen Verordnungen und den Veränderungsänderungen des Strassenverkehrsrechts zu. Die Änderungen und Ergänzungen haben offensichtlich zum Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Schweizer Strassen weiter zu erhöhen und zudem die Transparenz beziehungsweise die Überschaubarkeit des Strassenverkehrsrechts zu verbessern. Abgelehnt wurden hingegen die Revisionspunkte betreffend Atemluftkontrolle bei Velofahrern (neu bis 1,1 Promille; bisher bis 0,8 Promille) und betreffend die Grundausbildung und obligatorische Weiterbildung für Berufschaffende nach EU-Richtlinien (unverhältnismässig hohe Ausbildungsziele).
- *Änderungen im Gefahrgutrecht (September)*: **strasseschweiz** steht hinter den Harmonisierungsbestrebungen mit der Europäischen Union (es geht um die Änderungen aufgrund des europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR), die per 1. Januar 2007 in Kraft treten werden und spätestens per 1. Juli 2007 zwingend angewandt werden müssen). Vor allem die Einführung einer neuen internationalen Tunnelregelung für Gefahrguttransporte auf der Strasse macht Sinn aus Gründen der Verkehrssicherheit und der verbesserten Praktikabilität.
- *Güterverkehrsvorlage (Oktober)*: **strasseschweiz** hat die Rückweisung der Vorlage verlangt mit der Begründung,
 - dass mit der Güterverkehrsvorlage der Gegensatz zwischen Landverkehrsabkommen CH-EU und dem Alpenschutzartikel zusätzlich verstärkt und damit die schweizerische Transportwirtschaft und mit ihr die gesamte Volkswirtschaft zunehmend beeinträchtigt und geschädigt wird;
 - dass die Einführung der sog. Alpentransitbörse zu einer Diskriminierung der Binnentransporte führen wird und im schweizerischen Kurzstreckenverkehr als völlig ungeeignet zu bezeichnen ist;

- dass die mengenmässige Beschränkung der Durchfahrtsrechte für den alpenquerenden Verkehr zwingend mit der EU ausgehandelt werden muss und mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht ohne anderweitige Zugeständnisse der Schweiz eingeführt werden kann;
- dass das inländische Transportgewerbe zur Erfüllung seines Auftrags der flächendeckenden Güterversorgung unseres Landes weder in der Rollenden Landstrasse (Rola), noch im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) eine Alternative zur Güterbeförderung auf der Strasse hat und mit den Restriktionen im alpenquerenden Verkehr bei der Erfüllung seines Auftrags zusätzlich behindert wird.
- *Schwerverkehrsabgabenverordnung (Oktober)*: Die Änderungen in der Schwerverkehrsabgabenverordnung zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch zahlungsunwillige Transportunternehmer sind von **strasseschweiz** weitestgehend begrüsst worden.

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

Die Dokumentationsstelle arbeitete im Berichtsjahr zu einem grossen Teil mit Leistungsaufträgen des Fonds für Verkehrssicherheit FVS, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG und des Touring Club Schweiz TCS.

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

Der ständige Personalbestand beim Generalsekretariat **strasseschweiz** betrug im Berichtsjahr fünf Angestellte (z.T. mit Teilzeitbeschäftigung), dies bei insgesamt 370 Stellenprozenten:

Hans Koller, lic.iur.	Generalsekretär
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär Informationsbeauftragter
Hans-Jörg Bardola	Leiter der Dokumentationsstelle
Rebecca Bogenstätter-Fehr	Buchhaltung
Margrit Hostettler-Bosshard	Sekretärin

Der Generalsekretär und sein Stellvertreter waren in Vertretung von **strasseschweiz** in den folgenden Kommissionen und Organisationen vertreten:

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

Steuerungsgruppe zum Forschungspaket «Mobility Pricing»
(Bundesamt für Strassen ASTRA)

Vorstand des Internationalen Automobilsalons in Genf

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

Vorstand Energieforum Schweiz

Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbands SGV

Energie- und Umweltkommission des Schweizerischen Gewerbeverbands SGV

Verkehrskommission der economiesuisse

Expertenrat 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 **strasseschweiz**, Niklaus Zürcher, ist Mitglied der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit FVS.

Der Zentralpräsident TCS, Edgar Schorderet, ist in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglied des Stiftungsrats der Stiftung Klimarappen.

Automobilwirtschaft und Strassenwesen im Jahr 2006

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Verkehrserhebung 2005

Auf dem gesamtschweizerischen Strassennetz waren im Jahr 2005 insgesamt rund 6,45 Millionen Fahrzeuge unterwegs. Über sämtliche Strassenkategorien betrachtet, entspricht dies einer Zunahme von einem Prozent gegenüber 2004. Auf den Autobahnen fiel der Anstieg mit 1,4 Prozent gegenüber den Vorjahren unterdurchschnittlich aus; die Hauptstrassen verzeichneten sogar eine Abnahme von 0,4 Prozent. Das Bundesamt für Strassen (Astra) führt dies auf die hohen Treibstoffpreise, auf das Bahnangebot wie auch auf die Unwetter im Monat August zurück.

Die Verkehrsentwicklungszahlen lagen im Berichtsjahr unter den langjährigen Wachstumsraten; zum Vergleich: Der durchschnittliche Tagesverkehr der Motorfahrzeuge auf dem schweizerischen Ausserortsstrassennetz hat zwischen 2000 und 2005 um 6,4 Prozent zugenommen (Jahresdurchschnitt: 1,28%); in der Vorperiode 1995/2000 hatte die Zunahme noch 11 Prozent betragen. Auf den Nationalstrassen betrug das Wachstum zwischen 2000 und 2005 9,3 Prozent (Jahresdurchschnitt: 1,86%), während hier in der Vorperiode noch eine Zunahme von 14 Prozent zu verzeichnen war. Auf dem übrigen Ausserortsstrassennetz nahm die Verkehrsmenge zwischen 2000 und 2005 um 2,2 Prozent (Jahresdurchschnitt: 0,44%) zu, in der Vorperiode um 8 Prozent. Dies ergibt die Schweizerische Strassenverkehrszählung 2005, die vom Bundesamt für Strassen (Astra) und dem Bundesamt für Statistik BFS und dem Bundesamt für Informatik und Telekommunikation in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Baudirektionen und der Sigmaplan AG durchgeführt worden ist.

Die Zählstellen mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von über 40 000 Motorfahrzeugen pro Tag betreffen ausschliesslich Autobahnen. Besonders stark war der Verkehr wiederum auf der Autobahn A1 zwischen Bern und Winterthur: Sie wurde durchgehend von teilweise weit mehr als 60 000 Motorfahrzeugen befahren; auf den Nordumfahrungen von Bern (inkl. Grauholz) und Zürich waren es sogar um die 95 000. Der höchste Wert auf einem längeren Streckenabschnitt wurde mit 119 000 Fahrzeugen wiederum auf der sechsstreifigen Autobahn bei Muttenz ermittelt; das sind 16 Prozent mehr als im Jahr 2000. Von den Kantonsstrassen wies Frenkendorf-Füllinsdorf mit 42 200 Motorfahrzeugen (auf drei Fahrstreifen) mit Abstand den höchsten Wert auf; 7,5 Prozent mehr als vor fünf Jahren.

Wachstum des Strassengüterverkehrs

Eine Untersuchung der Bundesamts für Statistik (BFS) stellt fest, dass die Fahrleistung der Sachtransportfahrzeuge auf dem schweizerischen Strassennetz zwischen 1993 und 2003 insgesamt um 13 Prozent zugenommen hat, nämlich von 4,7 Milliarden auf 5,3 Milliarden Fahrzeugkilometer. Die Kategorie der schweren Sattelzüge weist dabei mit rund 67 Prozent die stärkste Wachstumsrate aus. Die Bedeutung des internationalen Schwerverkehrs ist mit einem Anteil von 26 Prozent (1993: 21 Prozent) grösser geworden. Die ausländischen Fahrzeuge haben mit plus 39 Prozent deutlich zugelegt.

Die Transportleistung hat im gleichen Zeitraum eine Zunahme von 28 Prozent verzeichnet, während das Transportgut um sieben Prozent abgenommen hat. Der internationale Verkehr ist punkto Transportgut um 50 und hinsichtlich der Transportleistung um 71 Prozent stark gewachsen. Im Jahr 2003 sind 60 Prozent der Transportleistung auf der Strasse erbracht worden.

Unterschiedliche Erreichbarkeit von Dienstleistungen

Zur nächsten Dienstleistung muss im ländlichen Raum, verglichen mit städtischen Gebieten, oft ein Mehrfaches der Distanz zurückgelegt werden. So müssen Einwohner von ländlichen Gebieten rund dreimal (+830 m) beziehungsweise fast fünfmal längere Wege (+1500 m) zurücklegen als Bewohner von Stadtzentren, um zum nächsten Lebensmittelgeschäft respektive zur nächsten Arztpraxis zu gelangen.

Andererseits sind die regionalen Unterschiede bei einigen Dienstleistungen gering. So ist die Entfernung zum nächsten Restaurant im ländlichen Raum im Schnitt doppelt so gross (+320 m) wie in Stadtzentren, jedoch zur nächsten Poststelle gerade mal eineinhalbmal so gross (+290 m).

Und während sich die Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften zwischen 1998 und 2001 verschlechtert hat, sind die Wege zu Kinos und Kinderkrippen in derselben Zeitspanne deutlich kürzer geworden.

Dies zeigt eine Studie des Bundesamts für Statistik (BFS) zur Erreichbarkeit von Dienstleistungen in der Schweiz.

Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030

Gemäss dem Expertenbericht «Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) nimmt der Personenverkehr auf Strasse und Schiene bis ins Jahr 2030 um 15 bis 29 Prozent zu. Das Auto bleibe dabei auch in Zukunft das bevorzugte Transportmittel, obschon der Bahnverkehr überproportional stark ansteigen und Marktanteile zurückgewinnen werde.

25

Je nach Szenario würden die gesamten Verkehrsleistungen von heute 111 Milliarden auf 128 bis 143 Milliarden Personenkilometer ansteigen. Während der öffentliche Verkehr um 22 bis 78 Prozent zulegen und auf einen Marktanteil von 24 Prozent kommen würde, wachse der motorisierte Individualverkehr um 20 Prozent und könnte auf einen Marktanteil von höchstens 70 Prozent zurückfallen (heute: 78 Prozent).

Gestiegene Parkierungskosten

Autofahrer geben heute in der Schweiz pro Monat fürs Abstellen ihrer Autos am Wohn- und Arbeitsort im Durchschnitt 114 Franken pro Monat aus. Dies ist ein Viertel mehr als bei der letzten Erhebung im Jahr 1992. Immer weniger Autos werden zudem auf öffentlichem Grund parkiert. Vor allem für das Nachtparkieren wird heute bedeutend mehr bezahlt als früher. Zudem gibt es an öffentlichen Strassen wenig bis gar keine kostenlosen Parkiermöglichkeiten mehr.

Investitionen des Verkehrshauses der Schweiz

Auf Antrag des Bundesrats genehmigten die eidgenössischen Räte einen Kredit von zehn Millionen Franken zur Erneuerung und Erweiterung des Verkehrshauses in Luzern. Insgesamt plant das Museum Investitionen von 50 Millionen Franken für neue Bauten. Die Bauten (eine neue Ausstellungshalle Strassenverkehr sowie eine vollkommene Umgestaltung des Eingangsbereichs) sollen anlässlich des Jubiläums zum 50-jährigen Bestehen im Jahr 2009 eröffnet werden.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personenkilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	336,2	14 914,0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	386,7	1 469,5
– Trolleybusse	244,9	734,6
– Autobusse	247,2	865,3
Postautodienste und Konzessionierte Automobilunternehmen	284,1	1 785,8
Total Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2004)	1 499,1	19 769,2

(Quelle: bfs / www.bfs.admin.ch)

Privater Verkehr (Zahlen 2005 in Millionen):

Personenwagen	6 643	88 166
Motorräder	215	2 584
Motorfahrräder	52	198
Cars	25	2 147
Total Privater Verkehr	6 935	93 096

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr

Jahr (in Millionen)	Schiene beförderte Personen	Strasse	Schiene Personenkilometer	Strasse
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	336 (4,7%)	6 853 (95,3%)	14 914 (14,0%)	91 945 (86,0%)
2005		6 936		93 069

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

*Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr
(Strassenverkehr)*

(Zahlen in Millionen)	1990	1995	2000	2003	2004	2005
Beförderte Personen	5 461	5 385	6 275	6 711	6 853	6 936
Personenwagen	5 083	5 123	5 999	6 423	6 562	6 643
Motorräder	111	131	181	206	212	215
Motorfahrräder	240	104	70	58	55	52
Cars	27	27	25	24	24	25
Personenkilometer	77 759	79 830	85 086	90 021	91 945	93 096
Personenwagen	73 271	75 532	80 559	85 317	87 127	88 166
Motorräder	1 337	1 576	2 174	2 470	2 542	2 584
Motorfahrräder	862	394	266	221	209	198
Cars	2 289	2 327	2 087	2 014	2 067	2 147

(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%)
1993*	48,8 (12,1%)	332,0 (87,9%)	8 051 (41,3%)	11 429 (58,7%)
1995	48,7 (13,0%)	325,3 (87,0%)	8 856 (42,2%)	12 117 (57,8%)
1998*	50,9 (14,7%)	294,2 (85,3%)	9 411 (42,3%)	12 858 (57,7%)
2000	62,6 (16,6%)	315,8 (83,4%)	11 080 (44,9%)	13 618 (55,1%)
2001	62,9 (16,5%)	318,6 (83,5%)	11 172 (44,0%)	14 219 (56,0%)
2002	60,9 (16,3%)	312,6 (83,7%)	10 746 (42,5%)	14 511 (57,5%)
2003*	62,4 (16,7%)	311,1 (83,3%)	10 598 (41,4%)	15 012 (58,6%)
2004	69,3 (17,7%)	322,9 (82,3%)	11 489 (42,7%)	15 403 (57,3%)
2005		338,6		15 753

*= offizielle Gütertransport-Erhebungsjahrgänge

(Quelle: bfs T11.3.4.2, 2006)

Auf Schweizer Strassen wird knapp 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. Gemäss einer neuen Studie, die im Auftrag des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) im Berichtsjahr erstellt worden ist, erbringen Lastwagen im Binnenverkehr nahezu 80 Prozent der Transportleistungen und sind namentlich für die Feinverteilung sowie für den Transport von Stückgut und wertvollen Waren unerlässlich. Auch beim Import und Export ist die Strasse mit 71 Prozent als Verkehrsträger führend. Dagegen laufen im Transit ebenfalls 71 Prozent der Güterverkehrsleistungen über die Schiene (vgl. hienach).

Unter Berücksichtigung der Wegstrecke der beförderten Güter hat sich der Anteil des Strassentransports am Güterverkehr gegenüber jenem des Schienentransports bis 1990 kontinuierlich gesteigert, seither pendelt er zwischen 55 und 60 Prozent der Gesamttransportleistungen. Die Einführung der LSVA, die Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 34 Tonnen (1. Januar 2001) beziehungsweise von 34 auf 40 Tonnen (1. Januar 2005) und der Wegfall der LSVA-Kontingente (1. Januar 2005) vermochten sich nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken.

Die Lastwagen haben ihre Fahrleistung auf Schweizer Strassen 1993 bis 2005 insgesamt um 16,6 Prozent gesteigert, ihre Transportleistung sogar um 38 Prozent, währenddem das Transportgut um zwei Prozent zugenommen hat. Am meisten zugelegt haben die schweren Sattelzüge: absolut gesehen haben sie ihre Menge an transportierten Gütern innert zwölf Jahren mehr als verdoppelt und ihre Transportleistung um den Faktor 2,5 gesteigert.

Eine dynamische Entwicklung vollzieht sich insbesondere auch im internationalen Verkehr. Er legte zwischen 1993 und 2005 bezüglich des Transportgutes mit 72 Prozent, bezüglich der Transportleistung sogar mit 99 Prozent sehr stark zu.

Die Preise im Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) um 1,2 Prozent teurer geworden. Beim Güterverkehr auf der Strasse ist das Preisniveau um 1,0 Prozent, auf der Schiene um 1,7 Prozent gestiegen.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Der Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner hat im Jahr 2005 auf Schiene und Strasse gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Millionen Tonnen abgenommen. Es sind 106,3 Millionen Tonnen Güter transportiert worden.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2005 37,2 Prozent (Vorjahr 36,2%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag bei 64,8 Prozent (Vorjahr: 64,7%) in der Schweiz, 23,0 Prozent (22,1%) in Frankreich und 23,0 Prozent (23,2%) in Österreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Verkehr belief sich auf 68,6 Prozent. Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 21,8 Prozent, in der Schweiz waren es 78,7 Prozent (Vorjahr: 76,8%) und in Österreich 88,1 Prozent. Der Modal Split im Transitverkehr 2005 zeigt, dass 71,5 Prozent (72,4%) der Güter auf der Schiene durch die schweizerischen Alpen transportiert werden, während der Schienenanteil in Frankreich bei 8,8 Prozent und in Österreich bei 23,3 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	19,3 (65%)	10,6 (35%)	15,9 (72%)	6,2 (28%)
2003	20,5 (64%)	11,6 (36%)	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%)	20,5 (71%)	8,2 (29%)
2006	25,2 (66%)	12,9 (34%)		

(Quelle: Bundesamt für Verkehr BAV)

Zwischen 2004 und 2005 hat der Transitverkehr gesamthaft um fünf Prozent, der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz gesamthaft um drei Prozent zugenommen. Im Vorjahr betrug die Zunahme elf Prozent beziehungsweise zehn Prozent.

Der Strassentransport legte 2005 im alpenquerenden Verkehr, trotz Abnahme der Fahrtenzahl, um drei Prozent (Vorjahr: +8%), der Schienentransport ebenfalls um drei Prozent (+12%) zu. Im Jahr 2006 hat der alpenquerende Güterverkehr gesamthaft um vier Prozent zugenommen, und zwar ausschliesslich aufgrund der Entwicklung im Schienenverkehr (+6%).

Im Transitverkehr steigerte sich die Strasse im Jahr 2005 um acht Prozent (Vorjahr: -1%), die Schiene verzeichnete ein Wachstum von vier Prozent (Vorjahr: 17%).

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 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 22 Prozent zu verzeichnen hat. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um vier Prozentpunkte auf 64 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse ist hingegen – trotz zeitweiser Sperrung des Gotthard-Strassentunnels und trotz LSVA – um drei Prozentpunkte auf 33 Prozent gestiegen. Innert elf Jahren hat sich der Gütertransport auf der Strasse verdoppelt, während jener auf der Schiene nur um 40 Prozent zunahm.

Das Tropfenzähler- beziehungsweise Dosierungssystem für den Schwerverkehr am Gotthard- und San-Bernardino-Strassentunnel, das seit Anfang 2002 praktiziert wird, hat der Entwicklung im Strassentransit 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:	1 404	736
2001:	1 371 (-2%)	796 (+8%)
2002:	1 249 (-9%)	600 (-25%)
2003:	1 292 (+3%)	762 (+27%)
2004:	1 255 (-3%)	705 (-7%)
2005:	1 204 (-4%)	755 (+7%)
2006:	1 180 (-2%)	

(Quelle: bfs TA 1)

Im Jahr 2006 haben 1,18 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert. Das entspricht einem Minus von rund 24 000 Camions oder zwei Prozent gegenüber 2005. Diese Entwicklung der Lastwagenfahrten über die Schweizer Alpen führte nun auch dem letzten Zweckoptimisten vor Augen, dass sich der alpenquerende Lastwagenverkehr auf der Nord-Süd-Achse innerhalb der nächsten Jahre nicht in jenem Mass reduzieren lässt, wie dies im Verkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen ist (650 000 Lastwa-

gen ab 2009, d.h. zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels). Damit muss die Verlagerungspolitik des Bundes als gescheitert bezeichnet werden.

Das Eidgenössische Verkehrsdepartement (UVEK) bezeichnete das Fehlen einer europaweiten Maut, die immer noch sinkenden Preise im Strassentransport, Probleme bei der Effizienz des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs sowie die noch nicht fertig gestellten Infrastrukturen für den Schienenverkehr (Neat) als Hauptgründe für die verzögerte Entwicklung in der Verlagerung.

Anfang Juli legte das UVEK ein neues Güterverkehrsverlagerungsgesetz zur Vernehmlassung vor, das die Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Verkehr von der Strasse auf die Schiene in drei nach Kosten, Mengenziel und Zeitraum gestaffelten Varianten anstreben will. Alle drei Varianten sehen die Installation einer so genannten Alpentransitbörse vor. Diese würde es den internationalen Transporteuren ermöglichen, eine Transittfahrt zeitabhängig im Internet zu reservieren oder diese zu ersteigern.

Das erste Szenario verschiebt das Reduktionsziel auf das Jahr 2017 – den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Neat – und sieht zwischen 2011 und 2017 Subventionen für den Bahntransport in der Höhe von jährlich 285 Millionen Franken vor. In der zweiten Variante werden die Subventionen des Schienengüterverkehrs auf insgesamt eine Milliarde beziehungsweise 140 Millionen Franken pro Jahr begrenzt. Dafür wird aber die maximale Anzahl der Lastwagenfahrten, die 2019 – zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) – erreicht sein soll, von 650 000 auf eine Million angehoben. Bei der dritten Variante soll statt auf unbegleiteten kombinierten Verkehr auf die Rollende Landstrasse (Rola) gesetzt werden – eine ökonomisch wie auch ökologisch sehr fragwürdige Sache.

Die Schweiz hat den innenpolitischen Verfassungsauftrag des Alpenschutzartikels, der eine Verlagerung des grenzüberschreitenden, alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Andererseits besteht aussenpolitisch, aufgrund des Landverkehrsabkommens mit der EU, die völkervertragliche Verpflichtung, den EU-Transporteuren den freien Transit durch die Schweiz auf der Strasse zu gewähren. Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist garantiert, und zwar diskriminierungsfrei. Mit der Erhöhung des Gesamtgewichts auf 40 Tonnen wurde ein weiterer Anreiz für den Transitverkehr auf der Strasse geschaffen. Die Schweiz betreibt somit eine Verkehrspolitik, die einerseits die Transittrecken 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 einheimische Wirtschaft.

Entwicklung des Fahrzeugbestands

31

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gesamthaft um 1,4 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, von 2003 bis 2005 um je 1,4 beziehungsweise 1,5 Prozent und 2006 um 0,9 Prozent zu.

Am 30. September wurden 5 107 917 Motorfahrzeuge gezählt, das sind 64 914 mehr als ein Jahr zuvor. Gezählt wurden 3 899 917 Personenwagen (+0,9%; +36 110), 608 648 Motorräder (+2,8%; +16 454), 314 020 Sachentransportfahrzeuge (+2,2%; +6756), 185 450 Landwirtschaftsfahrzeuge (+1,8%; +3 357), 53 437 Industriefahrzeuge (+3,0%; +1 577) und 46 445 Personentransportfahrzeuge (+1,4%; +660).

Trotz geringerem Wachstum haben sich die Bestände der verschiedenen Fahrzeugkategorien in den letzten acht Jahren konstant vergrössert. Zum Beispiel ist die Zahl der Personenwagen zwischen 1998 und 2006 um durchschnittlich 57 401 Einheiten pro Jahr gestiegen.

Das Durchschnittsalter beträgt bei den Personenwagen 7,8 Jahre, wobei auf dem Land eher ältere Fahrzeuge (mittleres Alter: 8,3 Jahre) als in den Städten (7,6 Jahre) eingelöst sind. Der mittlere Hubraum der Personenwagen beträgt 1979 cm³ (Stadt: 1996 cm³; Land: 1934 cm³), die mittlere Leistung 94 kW (Stadt: 96 kW; Land: 90 kW).

Pro tausend Einwohner zählt die Schweiz 523 Personenwagen. Verglichen mit den jüngsten europäischen Daten aus dem Jahr 2004 liegt die Schweiz mit 514 Personenwagen pro tausend Einwohner neun Prozent über dem Mittel der 25 EU-Länder (472 Personenwagen pro 1000 Einwohner). Von unseren direkten Nachbarn sind Italien (581) und Deutschland (546) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (491) und Österreich (501) geringer ist. In den nordeuropäischen Ländern hingegen waren der Motorisierungsgrad und dessen Entwicklung schwächer. In Dänemark wurden 354 Fahrzeuge pro tausend Einwohner registriert (+15% seit 1990), in Finnland waren es 448 (15%), in Norwegen 429 (+13%) und in Schweden 456 (+9%).

Bei den Sachentransportfahrzeugen beträgt das Jahreswachstum 2,2 Prozent (2005: +3,1%) oder 6 756 Einheiten. Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht ist die Zahl der Lastwagen seit 1990 stark zurückgegangen (1990: 49 349; 2006: 42 986). Die Anzahl Sattelschlepper beträgt 10 272, 4 400 Einheiten (75%) 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 zwischen 1990 und 2006 von 196 845 auf 260 642 zugenommen.

Nachdem das Wachstum des Motorradbestands seit 2000 kontinuierlich abgenommen hatte (2001: 5,6%; 2002: 4,6%; 2003: 4,1%; 2004: 2,8% und 2005: 1,6%), hat die prozentuale Zunahme dieser Kategorie im Berichtsjahr mit 2,8 Prozent wieder angezogen. Am 30. September 2006 hat der Motorradbestand 608 648 Einheiten betragen, das sind 16 454 Einheiten mehr als im Vorjahr.

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Erhebungen des Touring Club Schweiz (TCS) und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist die Zahl der im Strassenverkehr tödlich verunfallten Personen im Jahr 2006 auf 371 gesunken. Dies entspricht einer Reduktion von neun Prozent gegenüber 2005. Die Zahl der Schwerverletzten hingegen stagniert mit 5075 auf dem Vorjahresniveau. Besonders auffällig ist die Abnahme der Verkehrstopfer bei den beiden Hauptunfallursachen Alkohol (-19%) und Geschwindigkeit (-29%). Der TCS ist der Auffassung, dass die verbesserte Verkehrssicherheit auf mehrere Faktoren zurückzuführen sei, darunter das höhere Sicherheitsbewusstsein, die grossen Fortschritte in Bezug auf die Fahrzeugsicherheit sowie die Beseitigung von Unfallschwerpunkten auf den Strassen.

Bereits im Jahr 2005 waren die Verkehrsunfälle, die zu schweren Verletzungen oder gar zum Tod führten, markant zurückgegangen. Noch immer fanden allerdings 409 Menschen auf Schweizer Strassen den Tod und 5059 Personen wurden schwer verletzt. Verglichen mit dem Jahr 2004 bedeuten diese Zahlen einen Rückgang von rund 20 Prozent bezüglich der Todesopfer beziehungsweise von acht Prozent hinsichtlich der Schwerverletzten.

Während die Zahl der Leichtverletzten seit 1995 ziemlich stabil geblieben ist, weist der Trend bei den Schwerverletzten und noch stärker bei den Verkehrstoten in den vergangenen zwei Jahren deutlich nach unten. Bei den Unfällen, die schwere Verletzungen oder Tod zur Folge hatten, war in 15 Prozent aller Fälle mutmasslicher Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss im Spiel. Die Zahl der Personen, die in Unfällen mit mutmasslichem Alkoholeinfluss schwer verletzt oder getötet wurden, ist im Jahr 2005, innert 12 Monaten nach Einführung des Blutalkoholgrenzwerts von 0,5 Promille, um 14 Prozent zurückgegangen. Am meisten Opfer fordert der Strassenverkehr unter den 18- bis 25-Jährigen. Diese Tatsache drückt der Raserproblematik den Stempel auf.

Studien

Gemäss einer neuen Studie der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) «Senioren als motorisierte Verkehrsteilnehmer» haben über 70-jährige Seniorinnen und Senioren zwar ein deutlich höheres Risiko im Strassenverkehr als jüngere Menschen. Bei einem Bevölkerungsanteil von gut elf Prozent liegt ihr Anteil an den Verkehrstoten bei fast 20 Prozent. Dennoch treten sie als Autofahrerinnen und -fahrer nur relativ selten negativ in Erscheinung. Aufgrund der in der Studie bis ins Jahr 2015 vorgenommenen Unfallprognose besteht laut bfu keine vordringliche Notwendigkeit, das schweizerische System mit der zweijährigen ärztlichen Kontrolle ab dem 70. Altersjahr zu verschärfen.

Eine Anschlussstudie des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) «Senioren und Verkehrssicherheit» gelangt zum Schluss, dass Senioren im Strassenverkehr viel mehr Opfer als Täter sind. 62 Prozent der im Jahr 2004 tödlich verunglückten Fussgänger waren über 65 Jahre alt; bei den Velofahrern waren es 40 Prozent. Bei rund 70 Prozent aller schweren Unfälle mit Senioren zu Fuss lag der alleini-

ge Fehler beim Kollisionsgegner. Heute verfügen etwas mehr als die Hälfte der über 65-Jährigen über einen Führerausweis, in 30 Jahren werden es 90 Prozent sein. Trotz abnehmender Fahrtüchtigkeit bevorzugen viele Senioren das Auto, weil sie sich darin sicherer fühlen wie als Fussgänger. Sie minimieren das Risiko, indem sie nur noch am Tag, bei schönem Wetter, auf bekannten Routen und nicht in allzu dichtem Verkehr unterwegs sind.

Das Wetter, aber auch das Geschlecht hat gemäss der jüngsten Unfallstatistik einen entscheidenden Einfluss auf die Freizeitunfälle. Besonders deutlich wird dies am Beispiel der Motorradunfälle, wie die Statistik der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (Suva) zeigt. Weil das Motorrad im Gegensatz zum Roller vorwiegend in der Freizeit bei schönem Wetter benutzt wird, zeigen Motorradunfälle eine ausgeprägte Jahreszyklizität. Bei der Art der benutzten Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg zeigen sich markante Unterschiede zwischen Mann und Frau: Bei den Frauen dominierten mit 52 Prozent die Unfälle mit Personenwagen, vor jenen mit Fahrrädern mit 21 Prozent und Rollern mit 6 Prozent Anteil. Bei den Männern machten die Unfälle mit Personenwagen nur 38 Prozent aus, vor jenen mit Fahrrädern mit 30 Prozent sowie Motorrädern mit 18 Prozent.

Verkehrssicherheitskampagnen

Die Kampagne «Ein Band fürs Leben» zeitigt gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) erste Erfolge: 86 Prozent der Fahrzeuglenker und 68 Prozent der Mitfahrer auf den Rücksitzen würden Sicherheitsgurten tragen. Diese gegenüber dem Jahr 2005 deutlich gestiegenen Schweizer Quoten hat die repräsentative bfu-Zählung 2006 ergeben. Vor allem die Gurtenragquote auf den Rücksitzen habe einen markanten Sprung von 53 auf die erwähnten 68 Prozent gemacht, nachdem sie in den vergangenen vier Jahren stagniert hatte.

«Ein Band fürs Leben» wurde 2005 in Zusammenarbeit der bfu mit dem Touring Club Schweiz (TCS) und dem Verkehrssicherheitsrat im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) lanciert. In ihrem zweiten Jahr legt die Kampagne den Schwerpunkt auf den Gurt-Reflex vom ersten Fahrmeter an – also auch innerorts und auf kurzen Strecken. Während sich nämlich schweizweit auf der Autobahn mittlerweile 90 Prozent der Fahrzeuginsassen angurten, sind es innerorts – wo es zu dreimal mehr Unfällen kommt als auf Autobahnen – «nur» knapp 80 Prozent.

Unfalldatenschreiber

Verschiedene Autoversicherer planen Pilotversuche mit Fahrtenschreibern für Personenwagen beziehungsweise führen solche bereits durch. Dabei geht es den Versicherern nicht nur darum, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sondern sie versprechen sich von PW-Fahrtenschreibern auch eine Reduktion der Schadenskosten sowie eine verursachergerechte Prämiengestaltung.

Die Forderung nach dem Einbau eines Fahrtenschreibers im Stil einer Blackbox in Personenwagen lehnt **strasseschweiz** ab. Hingegen unterstützt der Verband die Installation eines Unfalldatenspeichers (UDS) auf freiwilliger Basis. Mit einem UDS könnte der Sachverhalt kurz vor und nach dem Unfall präzise abgebildet werden.

Strassenverkehrsrecht

Inkraftsetzung neuer Rechtsbestimmungen

Ab 1. März des Berichtsjahres müssen neu in Lastwagen, Reisecars und Kleinbussen Gurten getragen werden. Parallel dazu müssen bei Neufahrzeugen Längsbänke oder kleine Kindersitze mindestens mit Beckengurten ausgerüstet sein. Neu müssen zudem Lenker und Mitfahrer von so genannten Trikes und Quads (drei- bzw. vierrädrige Motorräder) einen Helm tragen. Weiter gilt auf Autobahnen und -strassen für Motorfahrzeuge die Mindestgeschwindigkeit von 80 statt wie bisher 60 Stundenkilometern. Schliesslich kann das Nichtgewähren des Vortritts an Zebrastreifen – sofern keine Gefährdung der Fussgänger besteht – neuerdings mit einer Ordnungsbusse von 140 Franken geahndet werden.

Der analoge Fahrtsschreiber, der die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer aufzeichnet, wird durch ein digitales Gerät ersetzt. Der Bundesrat hat beschlossen, die entsprechenden Änderungen im Strassenverkehrsrecht auf den 1. November 2006 in Kraft zu setzen. Demnach müssen ab 1. Januar 2007 alle neu in Verkehr gesetzten Lastwagen und Busse, deren Führer(innen) den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften unterliegen, mit einem digitalen Fahrtsschreiber ausgerüstet sein. Die Schweiz zieht damit mit der Europäischen Union (EU) gleich, die das neue System ebenfalls einführt.

Bei gleichen Vergehen soll überall in der Schweiz die gleiche Strafe gelten. Die Konferenz der Strafverfolgungsbehörden hat für Bagatelldelikte entsprechende Empfehlungen vorgelegt, die ab Januar 2007 umgesetzt werden sollen. Die Harmonisierung betrifft unter anderem Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr und Fahren in angetrunkenem Zustand. In der Praxis bedeutet das, dass vor allem gut situierte Bürgerinnen und Bürger stärker zur Kasse gebeten werden können, da sich die zur Anwendung kommenden Tagessätze von minimal 30 bis maximal 3 000 Franken nach Einkommen, Vermögen, Schulden sowie Anzahl Kinder usw. richten. Fährt ein sehr gut betuchter Fahrzeuglenker mit einem anrechenbaren Monatseinkommen von 90 000 Franken auf der Autobahn statt 120 Stundenkilometer (km/h) mit 160 km/h (Toleranz abgezogen), müsste er mit einer (bedingten) Geldstrafe von 45 000 Franken rechnen. Ferner hätte er eine Busse von 10 000 Franken zu bezahlen. Früher lag die höchstmögliche Busse bei 40 000 Franken, ab Anfang 2007 sind Geldstrafen von maximal 1,08 Millionen Franken (360 Tagesansätze) möglich. Anstoss zu dieser Harmonisierung ist der ebenfalls ab Januar 2007 in Kraft tretende, revidierte allgemeine Teil des Strafgesetzbuches. Mit dieser Revision gibt es in der Schweiz künftig weniger Gefängnisstrafen, dafür aber mehr und höhere Geldstrafen sowie gemeinnützige Arbeit.

Wer in der Schweiz die Theorieprüfung für den Fahrausweis ablegen will, muss dies ab 1. Januar 2008 gemäss der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) in einer der drei wichtigsten Landessprachen tun. Für den Entscheid der asa gaben nebst Spargründen auch der zunehmende «Prüfungstourismus» den Ausschlag.

Rechtsprechung

Das Bundesgericht hat in letzter Instanz einen Schuldspruch des Zürcher Obergerichts vom Dezember 2004 bestätigt und einen Raser wegen eventualvorsätzlicher Tötung zu fünf Jahren und drei Monaten Zuchthaus verurteilt. Der Unfall, bei dem ein 17-jähriger Beifahrer starb, kann gemäss den Lausanner Richtern nicht mehr als fahrlässiges Handeln gewertet werden. Vielmehr habe der Fahrzeuglenker den tödlichen Unfall in Kauf genommen und damit vorsätzlich gehandelt. Mit diesem Bundesgerichtsurteil wird die neue Gerichtspraxis bestätigt, wonach Raser, die sich bei Unfällen mit Todesfolge in krasser Weise fehl verhalten haben, wegen eventualvorsätzlicher Tötung schuldig gesprochen werden können. Bis vor kurzem wurden derartige Fälle als fahrlässige Tötung qualifiziert, wodurch das Strafmass jeweils deutlich geringer ausfiel.

Administrativmassnahmen

Im Jahr 2006 haben gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen (Astra) 72 203 Personen ihren Führerausweis abgeben müssen. Das sind 17,8 Prozent mehr als im Jahr 2005.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie im Jahr zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellen Fahrens nahmen um 16,7 Prozent auf 33 025 Fälle zu, die Entzüge wegen Angetrunkenheit (0,8 Promille oder mehr) um 10,8 Prozent auf 18 600 Fälle. Seit der Einführung des Kaskadensystems und des Alkoholgrenzwerts 0,5 Promille am 1. Januar 2005 wird zwischen 0,5 und 0,79 Promille eine Verwarnung wegen Angetrunkenheit ausgesprochen. Diese Verwarnungen nahmen 2006 gegenüber dem Vorjahr um 50,6 Prozent auf 6 295 Fälle zu. Der Vergleich ist laut Astra mit Vorsicht zu geniessen, da das neue Recht erst im Frühling 2005 umfassend Wirkung erzielen konnte; ab diesem Zeitpunkt erreichten die Urteile und Verfügungen Rechtskraft.

Anteilmässig markant zugenommen haben auch die Ausweisentzüge wegen Fahrens unter Einfluss von Drogen oder Medikamenten, und zwar um 41,9 Prozent auf 2 086 Fälle. Um 12,6 Prozent gestiegen ist auch die Zahl der Ausweisentzüge wegen Drogensucht, und zwar von 1 918 auf 2 161 Fälle.

Die höchste prozentuale Zunahme der Anzahl Ausweisentzüge ist in der Altersgruppe der 60- bis 69-jährigen Fahrzeuglenkenden festzustellen (35%). In absoluten Zahlen gemessen sind die Ausweisentzüge in der Altersgruppe der 20- bis 29-Jährigen am höchsten (kumuliert 24 756 Fälle; Zunahme 27,8%), gefolgt von der Altersgruppe der 40- bis 49-Jährigen (14 829; 21,3%).

Der grösste Teil der Ausweisentzüge ist auf einen Monat befristet, nämlich 28 524 (leichte und mittelschwere Widerhandlungen). Mehr als verdoppelt haben sich 2006 gegenüber dem Vorjahr die dreimonatigen Entzüge infolge Begehung einer schweren Widerhandlung (58,8%). Als direkte Folge dieser Zunahme haben die zweimonatigen Entzüge um 39,6 Prozent abgenommen. Auch hier weist das Astra darauf hin, dass das neue Recht erst im Frühling 2005 voll seine Wirkung erzielen konnte.

Auffällig ist die Entwicklung der Administrativmassnahmen im Bereich der angehenden Autolenkerinnen und -lenker. Im Berichtsjahr wurde bei 3 221 Personen die Erteilung eines Lernfahr- oder Führerausweises verweigert. Das sind 35,2 Prozent mehr als im Jahr 2005. Seit dem 1. Januar 2005 ist vorgeschrieben, dass bei Fahren ohne Führerausweis die Erteilung des Lernfahr- oder Führerausweises für mindestens sechs Monate ab Tatbegehung beziehungsweise ab Erreichen des Mindestalters zu verweigern ist.

(Die Tabelle 12A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2006.)

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 Tropfenzähler-system eingewiesen werden.

Anfang Juli hat der Bundesrat im Rahmen eines neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetzes drei nach Kosten, Mengenziel und Zeitraum gestaffelte Varianten zur Neugestaltung der Rahmenbedingungen für den alpenquerenden Güterverkehr zur Debatte gestellt. Alle drei Varianten sehen die Installation einer so genannten Alpentransitbörse für den Strassengüterverkehr vor.

Die Europäische Kommission hat im Juni eine Halbzeitbilanz zu ihrem Verkehrsweissbuch aus dem Jahr 2001 vorgelegt und dabei Akzentverschiebungen vorgenommen. Ein zentrales Element des Weissbuchs war die stärkere Nutzung des Schienen- und Seeverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsträger, vor allem im Güterferntransport.

Dieses Vorhaben scheint allerdings beschränkten Erfolg zu haben: Der Schienengüterverkehr hat in der erweiterten Europäischen Union (EU-25) zwischen 1995 und 2004 um lediglich sechs Prozent zugenommen und damit deutlich weniger als der Frachtverkehr auf der Strasse. Auch künftig dürfte er deutlich langsamer wachsen als der Strassen- oder Luftverkehr:

Der Anteil der Schiene am Güterverkehr wird gemäss Trendrechnung von elf (im Jahr 2000) auf neun (2010) und acht Prozent (2020) sinken. Zugleich wird erwartet, dass der Anteil des Strassentransports zwischen 2000 und 2020 geringfügig von 43 auf 45 Prozent zunimmt. Beim Personenverkehr innerhalb der EU wird die Strasse im Jahr 2020 85 Prozent (2000: 83%), die Eisenbahn fünf Prozent (2000: 6%) und das Flugzeug elf Prozent (2000: 8%) übernehmen.

Die EU-Kommission setzt im überarbeiteten Verkehrsweissbuch neuerdings nicht mehr einseitig auf die Bahn, sondern will sich künftig darauf konzentrieren, sowohl die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsarten als auch deren kombinierte Nutzung zu optimieren. Das schliesst einen leistungsstärkeren und umweltverträglicheren Lastwagenverkehr ein.

Die Schweiz und die Europäische Union (EU) haben im Berichtsjahr Gespräche über die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

aufgenommen. Auf 2008 soll die LSVA, nach der ersten Erhöhung Anfang 2005, in einem weiteren Schritt um rund elf Prozent auf die Höchstsätze angehoben werden. Der gewichtete Durchschnitt der LSVA ist im Landverkehrsabkommen Schweiz–EU festgeschrieben.

Strassenbau

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Die Bereitstellung der Strasseninfrastrukturen nach Massgabe der Verkehrsnachfrage wird auch zwei Jahre nach der Ablehnung der Avanti-Vorlage höchst differenziert beurteilt. Die traditionellen Gegner des motorisierten Strassenverkehrs befürchten mit jedem Neu- oder Ausbau eines Strassenstücks den Mehrverkehr und bekämpfen entsprechende Vorschläge mit Vehemenz. Auf der anderen Seite suchen Behörden und Interessengruppen nach Wegen und Lösungen, wie der wachsenden Verkehrsnachfrage begegnet und wie der Bau beziehungsweise Ausbau von Verkehrswegen, nach ökologischen Gesichtspunkten ausgestaltet, ermöglicht werden kann.

Der Bundesrat hat am 26. April den Sachplan Verkehr verabschiedet. Dieser ist ein Planungsinstrument des Bundes, das erstmals verbindliche Ziele, Grundsätze und Prioritäten festlegt für die koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen von Strassen-, Schienen- und Luftverkehr sowie von Wasserwegen. Hingegen legt er nicht fest, was wann gebaut wird.

Aufgrund des Sachplans Verkehr strebt der Bund einen neuen Netzbeschluss für die Nationalstrassen an, der frühere Beschlüsse ablöst und ein Strassennetz von nationaler Bedeutung definiert. Der Sachplan Verkehr ist damit die Vorbereitung des Strassennetzes der Zukunft. Er teilt die Strassen in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz auf. Mit dieser Netzzuordnung wird definiert, welche Strecken von landesweiter Bedeutung sind und künftig durch den Bund geplant, gebaut und unterhalten werden (Grundnetz) und für welche weiteren Strassen im Kompetenzbereich der Kantone der Bund Beiträge ausrichtet (Ergänzungsnetz). Die Zuteilung muss für den Bund kostenneutral sein.

Im Berichtsjahr haben zwei tragische Grossereignisse die Verletzlichkeit und die Unzulänglichkeit des schweizerischen Hochleistungsstrassennetzes an neuralgischen Stellen vor Augen geführt:

Als Folge eines Felssturzes, der zwei Todesopfer gefordert hatte, musste die Gotthardautobahn A2 bei Gurtellen im Kanton Uri ab 31. Mai für gut einen Monat für jeglichen Verkehr gesperrt werden.

Nach dem Feuerinferno als Folge eines schweren Verkehrsunfalls im 740 Meter langen Viamala-Tunnel der A13 im Kanton Graubünden am 18. September, der neun Menschen das Leben gekostet hatte, standen erneut kritische Fragen zur Sicherheit dieses vor rund 40 Jahren in Betrieb genommenen Strassentunnels und der gesamten A13 im Zentrum des öffentlichen Interesses. Der Viamala-Tunnel ist nämlich einer von 20 einröhrigen Tunneln, die zusammen eine Gesamtlänge von rund 19 Kilometern aufweisen, auf der San-Bernardino-Route. Über einen Fluchtstollen verfügt der Viamala-Tunnel nicht. Der Bau eines solchen Stollens ist auch nicht vorgesehen. Würde ein Tunnel dieser

Länge heute auf dem Nationalstrassennetz gebaut, müsste er zwingend über einen Rettungstollen verfügen.

Auf dem Autobahnabschnitt Rothrist–Safenwil der A1 ist Anfang April eine neuartige Signalisation für ein Überholverbot für Lastwagen in Betrieb genommen worden. Die Steuerung des Überholverbots erfolgt über direkt gemessene Verkehrswerte. Das dynamische Lastwagen-Überholverbot gilt als polizeiliche Massnahme und soll der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Verkehrsflusses dienen. Ende November wurden solche Einrichtungen auch zwischen dem Anschluss Baden-West und Lenzburg und zwischen Birrfeld und Mägenwil in Betrieb genommen.

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Im Jahr 2005 konsolidierten sich die Stautunden nach dem Negativrekord im Jahre 2002 weiter. Ihre Anzahl nahm gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 200 oder zwei Prozent auf 10 975 zu. Dies liegt aber immer noch unter dem Spitzenwert von 11 563 Stunden aus dem Jahr 2002.

Häufigster Staugrund waren auch 2005 die Verkehrsüberlastungen. Sie verursachten 62 Prozent aller Staus. Allerdings hält der positive Trend der letzten Jahre ungebrochen an: Die Stautunden infolge Verkehrsüberlastung sanken um rund 4,4 Prozent von 7 151 auf 6 835 Stunden.

Bei den Baustellen stieg die Zahl der Stautunden hingegen markant an. Insgesamt wurden 2574 Stautunden registriert. Dies entspricht einer Zunahme von rund 32 Prozent. Hauptverantwortlich dafür waren die Sanierungsarbeiten am Gliontunnel auf der A9 und die Instandstellung des Tunnels Arisdorf auf der A2.

Insgesamt haben 2005 die Stautunden an den Stauschwerpunkten gegenüber dem Vorjahr um 18 Prozent abgenommen. Die stärkste Abnahme wurde mit 38,1 Prozent im Grossraum Baregg als Folge der Inbetriebnahme der dritten Röhre am Baregg-Tunnel registriert. Auch am Gotthard nahmen die Stautunden deutlich ab: minus 29,6 Prozent auf der Nord- und minus 24,5 Prozent auf der Südrampe.

Strassenverkehrsvorlagen in den Kantonen

Mit gut 58 Prozent Ja-Stimmen ist am 12. Februar die so genannte Wiese-Initiative, die Naturgebiete entlang des Flusslaufes der Wiese zwischen Basel und Riehen unter Schutz stellen will, angenommen worden. Das implizierte Ziel dieses Volksbegehrens ist allerdings die Verhinderung der Zollfreistrasse, die die deutschen Städte Weil und Lörrach über Schweizer Boden miteinander verbinden soll. Der Regierungsrat von Basel-Stadt hat klargemacht, dass die Zollfreistrasse auch bei einer Annahme der Initiative gebaut werde.

Die Stimmberechtigten des Kantons Freiburg haben sich am 24. September mit deutlicher Mehrheit (rund 66 500 Ja gegen gut 15 500 Nein) für den Bau der 850 Meter langen Poya-Brücke über die Saane ausgesprochen und den Kantonsbeitrag von 58 Millionen Franken gutgeheissen. Mit dem total rund 120 Millionen Franken teuren Projekt soll die historische Innenstadt Freiburgs vom Verkehr entlastet werden.

Gleichentags haben die Baselbieter Stimmberechtigten mit einem deutlichen Mehr von 76,5 Prozent Ja-Stimmen dem Gesetz zum unverzüglichen Bau der H2 zugestimmt und damit auch einen speziellen Plan zur Teilfinanzierung des 300-Millionen-Franken-Projekts abgesehen. Der heute den Automobilisten noch gewährte Verkehrssteuerrabatt (von durchschnittlich 120 Franken pro Auto) soll nämlich während zehn Jahren aufgehoben und der so geschaffene Fluss an Mehreinnahmen in einen Spezialfonds, welcher der H2-Finanzierung dienen wird, gelenkt werden. Mit der Verbindungsstrasse H2 zwischen Liestal und Pratteln kann ein altes chronisches Stauproblem behoben werden.

Öffentlicher Verkehr

100-Jahre-Jubiläen von Postauto Schweiz und Lötschberg-Bahn

Die Post feierte am 13. Mai die Inbetriebnahme ihrer ersten Autobuslinie vor hundert Jahren. Bis heute sind Postautos dort unterwegs, wo die seit Mitte des 18. Jahrhunderts etablierten Kutschen für die Post und Passagiere nach 1850 nicht durch Eisenbahnen oder ab 1902 durch regionale Autobusbetriebe ersetzt worden sind – also abseits der grossen Verkehrsströme. Auf der aktuellen Schweizer Karte des öffentlichen Verkehrs ergänzen die gelben Linien der zu einem grossen Teil von Postauto Schweiz betriebenen Buslinien das Eisenbahnnetz.

Seit den 1920er-Jahren ist der Autobusdienst der Post das grösste Linienbusunternehmen der Schweiz. So leistet die Post heute im Regionalverkehr das, was die Kantone bei ihr bestellen und abgelten. Im Stadtverkehr haben sich die gelben Wagen allerdings nie zu profilieren vermocht. Demgegenüber hat die Post seit 1995 mit Rufbus-Angeboten, den so genannten Publicar, in dünn besiedelten Räumen an Profil gewonnen. Diese Publicar lösten in vielen Fällen schlecht ausgelastete Linien ab.

Am 27. Juli vor hundert Jahren hat im Berner Rathaus die Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (B.L.S.) stattgefunden. Die B.L.S. wurde am 1. Januar 1997 umgetauft in BLS Lötschbergbahn AG. Am 24. April 2006 erfolgte ihre Fusion mit der Regionalverkehr Mittelland AG (RM) zur BLS AG. An der BLS AG sind die Eidgenossenschaft und die Kantone Bern, Luzern und Solothurn, Wallis und Neuenburg, die zusammen über drei Viertel der Aktien der beiden Bahnunternehmen halten, beteiligt.

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die Eisenbahnrechnung des Bundesamts für Statistik (BFS) weist für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2004 insgesamt ein leicht positives Ergebnis aus. Die betriebswirtschaftliche Unternehmensrechnung zeigt einen Ertrag (inkl. Subventionen) von 8,62 Milliarden sowie einen Aufwand von 8,39 Milliarden Franken; der Kostendeckungsgrad beträgt 102,7 Prozent. Vom gesamten Verkehrsertrag von rund 3,4 Milliarden Franken entfielen fast 65 Prozent auf den Personen- und gut 35 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 2,68 Milliarden Franken, rund 44 Millionen mehr als 2003.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht hingegen, das heisst unter Ausklammerung der Beiträge der öffentlichen Hand, erscheinen die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebe in einem anderen Licht. Subventionen gelten nicht als Ertrag. Belastet werden die Konten zudem durch Zinsen für Defizite und für gewisse Spezialfinanzierungen (Neat, Refinanzierung der SBB-Pensionskasse usw.). Die volkswirtschaftliche Rechnung weist einen Ertrag von 5,94 Milliarden Franken und einen Aufwand von 14,09 Milliarden Franken aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 42,2 Prozent (Vorjahr 40,1%) ergibt. Die Einnahmen aus den Verkehrstarifen, die Gütertransporteure und Passagiere den Bahnen zahlen, decken bloss 24 Prozent der gesamten Bahnkosten. Die externen Kosten sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

Im Berichtsjahr verabschiedeten die eidgenössischen Räte zum dritten Mal seit 1999 eine vierjährige politische und bauliche Leistungsvereinbarung mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). In den Jahren 2007 bis 2010 stehen mit total 5,88 Milliarden Franken gleich viel finanzielle Mittel zur Verfügung wie zwischen 2003 und 2006. Dies, obwohl die Infrastruktur durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist Ende 2004 erheblich erweitert worden ist. Rund 1,8 Milliarden Franken will der Bund in den kommenden vier Jahren allein dafür aufwenden, dass die SBB die Betriebskosten ihrer Infrastruktur decken können. Für die Substanzerhaltung sind rund 3,7 Milliarden Franken vorgesehen, und rund 400 Millionen Franken fliessen in Erweiterungsinvestitionen. Grössere Vorhaben müssen weiterhin via den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) finanziert werden. Nach wie vor fordert der Bund von seiner Bahn, dass sie ihre Leistungen primär an der Marktnachfrage ausrichtet und dabei den Bedürfnissen der Kunden im Personen- und Güterverkehr nachkommt. Ihre Infrastruktur muss sie diskriminierungsfrei Dritten zur Verfügung stellen. Zudem hat sie in den eigenwirtschaftlich zu betreibenden Geschäftsfeldern überregionaler Personenverkehr und Immobilien einen angemessenen Gewinn zugunsten der unternehmerischen Weiterentwicklung zu erwirtschaften. Neu verlangt dies der Bund auch für den Güterverkehr.

Der Bundesrat hat im Frühjahr die Botschaft zum neunten Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an die Privatbahnen für die Jahre 2007 bis 2010 in der Höhe von 600 Millionen Franken zuhanden des Parlaments verabschiedet. Dieser Kredit stellt eine Übergangslösung dar, da mittelfristig vorgesehen ist, die Finanzierung der Privatbahnen mit Leistungsvereinbarungen zu regeln, wie dies bei den SBB schon seit 1999 üblich ist. Der Bundesrat räumte ein, dass das Geld nicht ausreichen werde; eine Stilllegung einzelner Strecken sei nicht auszuschliessen. Das Parlament hielt es mit Blick auf die Sicherheit und die drohende Schliessung von Bahnstrecken für nötig, den vom Bundesrat beantragten Kredit um 200 auf 800 Millionen Franken aufzustocken.

Im Weiteren beantragte die Landesregierung den eidgenössischen Räten, verzinsliche und rückzahlbare Darlehen an die BLS Lötschbergbahn von rund 800 Millionen Franken in unverzinsliche und nur bedingt rückzahlbare Darlehen umzuwandeln. Diese Darlehen waren der BLS Lötschbergbahn vor 30 Jahren für den erfolgten Ausbau der Bergstrecke auf Doppelspur gewährt worden. Die Bahn ist nicht in der Lage, die Darlehen zu verzinsen und zurückzuzahlen. Das Geschäft konnte im Berichtsjahr im Parlament nicht abgeschlossen werden.

In ihrem bereinigten Konzept zur Reorganisation des Wagenladungsverkehrs (WLV) bieten die SBB beziehungsweise ihr Tochterunternehmen SBB Cargo seit Ende Mai statt wie bis anhin 650 Güterstationen nur noch täglich 323 Bedienungspunkte an. Nebst dem Grundnetz hat SBB Cargo mit Kunden über 200 individuelle Transportlösungen für die Zustellung ausserhalb dieses Grundnetzes vereinbart. Damit kann 96 Prozent des bisherigen Transportvolumens auf der Schiene behalten werden. Täglich werden in Zukunft noch 5 150 Güterwagen befördert. Dies sind 200 weniger als bisher. Die Änderungen bei SBB Cargo sind 2005 angesichts des anhaltenden Verlustgeschäfts im Binnengüterverkehr der SBB angekündigt worden und haben damals einen Sturm der Entrüstung bei einem Teil der Kundschaft ausgelöst.

Im benachbarten Ausland baut SBB Cargo hingegen den Wagenladungsverkehr (WLV) und den Haus-Haus-Verkehr weiter aus. Neu ans Netz angeschlossen wurden Singen, Karlsruhe und Lübeck in Deutschland sowie Brescia und Turin in Norditalien. An allen drei neuen Standorten in Deutschland können Kunden ihre Wagengruppen in das Netz von SBB Cargo einspeisen. An den beiden neuen Standorten in Norditalien ist der Umschlag von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt möglich.

Die SBB haben Ende März die Gesamtarbeitsverträge (GAV) für SBB und SBB Cargo gekündigt. Ziel dieser Kündigung war es, Anfang 2007 neue Gesamtarbeitsverträge in Kraft zu setzen. Dabei sollen die Anstellungsbedingungen an die tendenziell günstiger produzierende Konkurrenz angepasst werden. Die Verhandlungen mit dem Schweizerischen Eisenbahner- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) erwiesen sich als zäh. Die neuen GAV von SBB und SBB Cargo traten am 1. Januar 2007 in Kraft. Neu gilt generell die 41-Stunden-Woche (492 Minuten pro Tag). Die Jahresarbeitszeit erhöht sich damit für das SBB-Personal von 2 000 auf 2 050 Stunden. Die SBB kompensieren dies mit höheren Löhnen und einem zusätzlichen Ferientag.

Ab 1. Juli sind vier appenzellische Privatbahnen, die den Kanton St. Gallen mit dem Appenzellerland verbinden, zu einem einzigen Unternehmen geworden: Die Appenzeller Bahnen, die Trogenerbahn, die Rorschach-Heiden-Bergbahn und die Bergbahn Rheineck-Walzenhausen haben zur Appenzeller Bahn fusioniert und übernehmen damit den Namen des grössten Partners. Das gemeinsame Streckennetz umfasst neu beinahe 80 Kilometer. Mit der Fusion wurde mehr Effizienz in den Bereichen Sicherheit, Marketing, Verwaltung und Rollmaterialunterhalt angestrebt. In den nächsten fünf Jahren sollen rund zwei Millionen Franken eingespart werden. In der Folge wird mit jährlichen Kosteneinsparungen von 800 000 Franken gerechnet.

Bahn 2000

43

Der Zugverkehr auf dem SBB-Netz soll bis im Jahr 2030 noch schneller und dichter werden. Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) und SBB sind Investitionen an rund 50 Stellen des SBB-Netzes geplant. Diese Investitionen belaufen sich auf 4,7 Milliarden Franken und sollen aus verbleibenden Mitteln des Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen werden. Im besten Fall sind die notwendigen Gelder 2012/2013 verfügbar.

Im Rahmen der von den eidgenössischen Räten gewünschten Gesamtschau zur «Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)» geht das BAV davon aus, dass bis 2030 insgesamt noch rund sechs bis sieben Milliarden Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen werden. Wie hoch die Summe letztlich sein wird, hängt von der Kostenentwicklung der übrigen FinÖV-Projekte ab. Mit dem neuen Konzept verzichtet der Bund aus Mangel an finanziellen Mitteln auf eine Reihe von Grossprojekten, die er im letzten Jahrhundert als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) oder der Bahn 2000 geplant hatte. Dazu gehören insbesondere der Brüttener Tunnel Zürich Flughafen–Winterthur, der Wiesenbergtunnel Liestal–Olten, der Zimmerbergtunnel Thalwil–Baar sowie – offensichtlich als schmerzhaftester Verzicht – eine zweite Tunnelröhre am Heitersberg. Das hohe Ziel des BAV, auf viel befahrenen Strecken wie Zürich–Bern den Viertelstundentakt einzuführen, lässt sich deshalb nicht realisieren.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, Neat)

Der Lötschberg-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ist seit Juli durchgehend mit der Bahn befahrbar. Mit dem termingerechten Abschluss der Gleisarbeiten nicht ganz ein Jahr vor der am 14. Juni 2007 erwarteten definitiven Betriebsbewilligung hat die BLS Alptransit AG ein Zwischenziel erreicht. Im Rahmen der Inbetriebsetzung in fünf Phasen sind auf der ganzen Strecke Versuchsfahrten mit Geschwindigkeiten von bis zu 280 km/h gestartet worden, die bis Mitte des nächsten Jahres andauern werden. Das Gesamtsystem des künftigen Zugverkehrs am Lötschberg umfasst die Basis- und die Bergstrecke. Die Eröffnungsfeier für die Neat am Lötschberg ist für den 16. Juni 2007 geplant. Am 9. Dezember 2007 soll der Vollbetrieb aufgenommen werden.

Eine erneute Beschwerde der Berner Baugruppe Marti AG im August gegen die Vergabe des Bauloses Erstfeld des Gotthardbasistunnels der Neat wird die Bauarbeiten um bis zu eineinhalb Jahre verzögern. Der Gotthard-Basistunnel der Neat wird somit nicht wie geplant 2016 in Betrieb genommen werden können. Bereits im Februar hatte die Beschwerdeführerin von der Eidgenössischen Rekurskommission Recht bekommen, als sie den ersten Vergabeentscheid dieses Teilprojekts der Neat angefochten hatte. Marti begründete das Vorgehen mit einer offenkundigen systematischen Bevorteilung der österreichischen Konkurrentin Strabag. Die Mehrkosten belaufen sich gemäss Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) auf 24 Millionen Franken.

Auf den übrigen Baulosen schritt der Bau des Gotthard-Basistunnels voran. 2006 sind dem Berg 17 weitere Kilometer abgerungen worden. Von den 153,5 Kilometern Tunnelsystem konnten zwei Drittel (102,7 km) ausgebrochen werden.

Am 6. September konnte im Gotthard-Basistunnel der erste Durchschlag bei der Oströhre gefeiert werden. Knapp vier Jahre nach dem Start in Bodio (TI) erreichte eine Tunnelbohrmaschine die unterirdische Multifunktionsstelle in Faido (TI). Fünfzig Tage später, am 26. Oktober, ist gleichenorts der Durchschlag bei der Weströhre erfolgt. Allerdings sind die beiden Röhren auf rund 300 Metern zwischen Bodio und Faido zu eng geraten. Um genügend Platz für den Einbau der Bahntechnologie zu haben, muss der Rohbau um 50 Zentime-

ter erweitert werden. Verursacht worden ist die Verengung durch den unerwartet starken Druck, den das Gotthardmassiv auf das Tunnelprofil in der Nähe von Faido ausübt.

Die Stimmberechtigten des Kantons Graubünden haben am 12. Februar mit einem Ja-Anteil von rund 72 Prozent einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 20 Millionen Franken für den Bau eines unterirdischen Bahnhofs im Gotthard-Basistunnel sowie eines Publikumlifts nach Sedrun genehmigt. Zusammen mit der Beteiligung der Region Surselva von fünf Millionen Franken wird der Kanton Graubünden damit die Hälfte der veranschlagten Gesamtkosten von 50 Millionen Franken für die so genannte Porta Alpina aufbringen.

Aufgrund des Baufortschritts im Gotthard-Basistunnel ist im Oktober mit dem Ausbruch der Wartehallen der Porta Alpina begonnen worden. Dieser Ausbruch kommt auf 15 Millionen Franken zu stehen; je die Hälfte bezahlen der Bund sowie Kanton und Gemeinden. Das eidgenössische Parlament hat einen Kredit von 7,5 Millionen Franken im Sinne einer Vorinvestition bereits 2005 genehmigt. Es wird hingegen erst noch darüber entscheiden müssen, ob es den Bundesanteil von 17,5 Millionen Franken für das gesamte Vorhaben der Porta Alpina gutheissen will.

Mit einer symbolischen «Grundsteinlegung» haben am 2. Juni bei Bellinzona die Arbeiten zum Bau des gut 15 Kilometer langen Ceneri-Basistunnels begonnen. Kritiker bezweifeln die Notwendigkeit des Werks. Die Aufnahme des kommerziellen Bahnbetriebs ist für das Jahr 2019 vorgesehen. Die Gesamtkosten für die beiden Röhren durch den Monte Ceneri beziffern sich mittlerweile auf rund 2,2 Milliarden Franken; sie lassen sich gemäss Bundesamt für Verkehr allenfalls um 35 bis 55 Millionen Franken reduzieren.

Die kontinuierlich steigenden Kostenschätzungen für die Neue Eisenbahn-Alpentransversalen fanden im Berichtsjahr ihre Fortsetzung. Gemäss dem Standbericht Nummer 20 des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur Neat, publiziert im März, werden die Gesamtprojektkosten auf 16,4 Milliarden Franken geschätzt, zusammen mit dem Risikobereich (1,4 Milliarden) ergibt sich eine Summe von 17,8 Milliarden Franken. Im September nannte BAV-Direktor Max Friedli in einem Interview gar die Zahl von 24 Milliarden Franken: Wenn man zu den heute geschätzten Neat-Gesamtkosten noch Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen hinzurechne, werde man mit 24 Milliarden Franken nicht so weit danebenliegen.

1998 wurde die Neat auf 12,8 Milliarden Franken veranschlagt. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) belaufen sich die Kostensteigerungen nach Kenntnisstand Ende 2006 auf 87 Prozent.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

45

Die Arbeiten für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das Netz der Europäischen Hochleistungsbahnen (HGV) sind begonnen worden. Dabei werden nicht einzelne Grossprojekte verwirklicht, sondern eine Vielzahl kleinerer Projekte. Als Erstes erhält der Bahnhofumbau in Goldach (SG) Mittel aus dem vom Parlament bewilligten Kredit von rund 1,1 Milliarden Franken. Das Projekt

Goldach ist insofern typisch für den HGV-Anschluss, als mit vielen kleinen Massnahmen – die für sich betrachtet die Fahrzeit lediglich um wenige Sekunden reduzieren – auf den fünf HGV-Anschluss-Korridoren dennoch spürbare Fahrzeitverkürzungen verwirklicht werden können.

Am 3. Juli hat Frankreich offiziell mit dem Bau der 140 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsstrecke für den TGV Rhin-Rhône begonnen. Die Schweiz beteiligt sich im Rahmen der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) mit rund hundert Millionen an diesem Bau.

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Lindau und München soll bis 2012/13 abgeschlossen sein. Damit wird sich die Fahrzeit auf der Strecke von Zürich nach München um rund eine Stunde auf drei Stunden und 15 Minuten verkürzen. Einen wesentlichen Anteil der Finanzierung übernehmen die Schweiz und das Bundesland Bayern. Die Schweiz hat einen Beitrag von 50 Millionen Euro zur Vorfinanzierung zugesichert.

Lärmsanierung der Bahnen

Per Ende 2006 waren 97 Prozent der SBB-Reisezugwagen lärmsaniert, insgesamt aber bei den Normalspurbahnen nur 91 Prozent. Von den Güterwagen der SBB und der privaten Bahnen waren erst 19 Prozent lärmsaniert. Bei den Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern sind rund 70 Prozent verfügt oder in Planung. Problematisch sind die rund 600 000 Güterwagen aus EU-Ländern, bei denen offen ist, ob sie je lärmsaniert werden. Für die Lärmsanierung der Eisenbahnen stehen aus dem Fonds für Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) rund 1,8 Milliarden Franken zur Verfügung.

Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV)

Die Bundesversammlung hat Anfang Juni die Rechnung des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) für das Jahr 2005 genehmigt. Zusammen mit der einmaligen Wertberichtigung der voll verzinslichen Darlehen betrug die Unterdeckung rund 3,4 Milliarden Franken. Die Bilanz verzeichnete kumulierte Vorschüsse in der Höhe von gut 6,3 Milliarden Franken.

Im Bundesamt für Verkehr (BAV) wurden Überlegungen zu den absehbaren und mutmasslichen Endkosten der FinöV-Projekte angestellt. Als Kostenrahmen für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte massgebend sind nach wie vor die auf der Preisbasis von 1998 beschlossenen 30,5 Milliarden Franken. Unter Berücksichtigung der bei den ursprünglichen Berechnungen bewusst ausgeklammerten zusätzlichen Aufwendungen für Teuerung, Zinsen und Mehrwertsteuer ist gemäss BAV mit Endkosten von gegen 40 Milliarden Franken zu rechnen, wobei rund 24 Milliarden allein auf die Neat entfallen dürften.

Das Gotthard-Komitee hat im September bereits die Forderung nach Erschliessung zusätzlicher Finanzierungsquellen für eine Neat-2-Vorlage deponiert. Die aus dem Beschluss über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) noch verfügbaren Mittel reichten nicht aus, um die für die Umsetzung des Transitbeschlusses und der Verlagerungspolitik, zur Vermeidung von Konflikten zwischen Personen- und Güterverkehr sowie zur Erfüllung internationaler Verpflichtungen unentbehrlichen Grossprojekte zeitgerecht zu verwirklichen.

Mit dem Gotthard- und dem Ceneri-Basistunnel seien die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) am Gotthard noch nicht gebaut; vor allem der Zimmerberg-Basistunnel und die dritte Juraquerung seien unverzichtbare Elemente für eine leistungsstarke Gotthardachse. Auf allen Abschnitten der Gotthardachse im Norden wie auch im Süden sei ausserdem sicherzustellen, dass der regionale Personenverkehr in der heutigen Qualität gewährleistet und nachfragegerecht weiterentwickelt werden könne.

Agglomerationsverkehr

Mit 154 zu 33 Stimmen bei einer Enthaltung im Nationalrat und 44 zu null Stimmen im Ständerat hat das Parlament in der Herbstsession das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen gutgeheissen. Dieser Fonds sieht Investitionen von rund 20,8 Milliarden Franken während 20 Jahren vor. Davon sollen 14 Milliarden Franken in das Autobahnnetz fliessen (8,5 Mia. für die Fertigstellung und 5,5 Mia. für den Ausbau) und sechs Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen aufgewendet werden. Vom Rest in der Höhe von 800 Millionen Franken sollen Randregionen beim Unterhalt des Hauptstrassennetzes profitieren. Als Ersteinlage sind 2,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr vorgesehen.

Insbesondere der Vorschlag des Bundesrats, über den Infrastrukturfonds Strasse auch reine Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs zu finanzieren, hat vor und während den parlamentarischen Beratungen Diskussionen ausgelöst. **strasseschweiz** stellte sich auf den Standpunkt, die Verwendung von zweckgebundenen Mineralölsteuererträgen zur Finanzierung reiner Schienenprojekte sei verfassungswidrig. Die Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** hat den Vorschlag formuliert, die Finanzierung der zur Diskussion stehenden S-Bahn-Projekte mittels eines rückzahlbaren Darlehens aus Strassengeldern zu erleichtern. Die gesetzgebenden Räte liessen sich jedoch nicht davon abhalten, den motorisierten Strassenverkehr künftig an den Kosten der Bahnen in Agglomerationen teilhaben zu lassen; dies zur Entlastung der öffentlichen Haushalte von Gemeinden und Kantonen. Das Parlament fügte sogar die Möglichkeit ein, mit dem Geld aus dem Infrastrukturfonds auch spezielles Rollmaterial für die Bahn zu beschaffen und damit Kosten für neue Infrastrukturbauten einzusparen. Grüne Politiker und Kreise des öffentlichen Verkehrs rühmten sich nach der Genehmigung der Vorlage in den eidgenössischen Räten, mit dem Infrastrukturfonds die «heilige Kuh» der Zweckbindung erstmals geknackt zu haben.

(weitere Ausführungen zum Thema vgl. Kapitel «Infrastrukturfonds Strasse»; hienach)

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiesparmassnahmen

Der Gesamtenergieverbrauch hat in der Schweiz im Jahr 2005 gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) erneut zugenommen und einen neuen historischen Höchststand erreicht. Der Endenergieverbrauch lag mit rund 890 450 Terajoule um 1,3 Prozent über dem Niveau von 2004. Der gesamte Absatz an Treibstoffen ist um fast ein Prozent angewachsen.

Das Energiesparprogramm des Bundes EnergieSchweiz kann gemäss einer Wirkungsanalyse für das Jahr 2005 auf eine erfolgreiche erste Programm- etappe (2001–2005) zurückblicken. Ohne die freiwilligen Massnahmen von EnergieSchweiz sowie das Vorgängerprogramm Energie2000 würde der Gesamtenergieverbrauch heute um mehr als drei Prozent höher liegen. EnergieSchweiz hat sich zum Ziel gesetzt, die Wirkung in der zweiten Programm- etappe (2006–2010) um 25 Prozent zu steigern. Zu den Schwerpunkten gehören unter anderem die energieeffiziente und emissionsarme Mobilität sowie energieeffiziente Geräte und Motoren.

Der durchschnittliche spezifische Treibstoffnormverbrauch der in der Schweiz im Jahr 2005 verkauften neuen Personenwagen befand sich grundsätzlich auf Zielkurs. Er sank gegenüber 2004 erneut um rund zwei Prozent und lag noch bei 7,67 Litern pro hundert Kilometer (l/100 km). Dies entspricht einem CO₂- Ausstoss von knapp 180 Gramm pro Kilometer. Trotzdem ist das mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vereinbarte Zwischenziel von 7,15 l/100 km per Ende 2005 um sieben Prozent verfehlt worden.

Die neu zugelassenen Dieselfahrzeuge erreichten im Jahr 2005 einen Marktanteil von fast 29 Prozent und waren mit 6,63 l/100 km um beinahe 1,5 l/100 km sparsamer als die Benziner. Zudem konnten mehr als die Hälfte (rund 56 Prozent) aller verkauften Fahrzeuge den Energieeffizienz kategorien A-C zugeordnet werden. Das bedeutet, dass diese Fahrzeuge im Durchschnitt lediglich 6,63 l/100 km verbrauchen und damit beinahe das für das Jahr 2008 anvisierte Endziel von 6,4 l/100 km erreichen.

Der Treibstoffabsatz hat seit dem Jahr 2000 nahezu stagniert; das durchschnittliche jährliche Wachstum hat 0,1 Prozent betragen. Im Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2000 hatte der Gesamtabsatz von Treibstoffen in der Schweiz noch 1 Prozent pro Jahr zugenommen.

Beim Benzin ist der Absatz seit 2000 rückläufig, und zwar um durchschnittlich 2,2 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Dieselöl mit durchschnittlich sechs Prozent pro Jahr zu verzeichnen. In den 1990er-Jahren hatte der Benzinabsatz durchschnittlich 0,8 Prozent pro Jahr zugenommen, der Dieselabsatz um 1,7 Prozent pro Jahr.

Der Bundesrat hat am 9. Juni die Revision der Energieverordnung und damit insbesondere eine Änderung der Energieetikette für Personenwagen gutgeheissen. Ab 1. Juli wurde die Hürde, in eine gute Effizienzklasse eingeteilt zu werden, für schwere Fahrzeuge erhöht. Bei der Berechnungsformel ist der Einfluss des Fahrzeuggewichts nun deutlich abgeschwächt worden. Im Weiteren wurde die Darstellung der CO₂-Emissionsmenge aufgewertet, indem diese auch als Grafik auf der Energieetikette erscheint. Neu enthält die Etikette zudem die Information, ob ein Dieselfahrzeug über einen Partikelfilter verfügt.

Eine ökologische Wirtschaftspartei um den Freiämter Pius Lischer hat eine eidgenössische Volksinitiative mit dem Titel «Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern» lanciert. Die Sammelfrist dauert bis 24. Juli 2007. Mittels einer ökologischen Energiesteuer sollen die fossilen Energien besteuert und mit dem Geld die Sozialversicherungsprämien gesenkt werden. Fernziel ist es sogar, sämtliche Prämien durch Erträge aus dieser Steuer zu ersetzen. Laut Berechnungen des Initiativkomitees wäre ein Betrag von 62 Rappen pro Kilowattstunde nötig, damit alle Prämien wegfallen könnten. Zumindest von der Stossrichtung her gleicht das Volksbegehren der Initiative «Für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern» der Grünen Partei der Schweiz. Diese Volksinitiative war im Dezember 2001 mit 77 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt worden.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Der Feinstaub im Winter beherrschte zeitweise die öffentliche Diskussion und bestimmte zu einem erheblichen Teil die Aktivitäten der Umweltschutzbehörden. Die Feinstaubbelastung hat im Januar und Februar 2006 auf der Alpen-nordseite laufend neue Rekordwerte erreicht.

Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) hat die chemische Zusammensetzung des Feinstaubes dieser Episode analysiert. Gemäss dieser Analyse waren die Belastungen mit dem krebserregenden Russ in den Städten und Agglomerationen sowie auf dem Land etwa gleich gross. Der Grund dafür seien eine starke regionale Durchmischung der unteren Luftschicht und die beträchtliche Lebensdauer der Partikel während der speziellen Wetterverhältnisse gewesen. Aufschlussreich ist, dass rund zwei Drittel des gemessenen Feinstaubes sekundär gebildet wurden. Dieser sekundäre Feinstaub sei durch chemische Reaktionen aus ursprünglichen gasförmigen Emissionen (Stickoxiden, Ammoniak usw.) entstanden. An stark befahrenen Strassen habe der primäre Anteil allerdings rund die Hälfte ausgemacht. Aus dem Ergebnis der Analyse lasse sich schliessen, dass eine grosse Anzahl verschiedenster Quellen zu den Feinstaubbelastungen beitragen würden.

49

Die erfreulich niedrigen Ozonspitzenwerte im Juli wurden als ein Zeichen dafür gewertet, dass die in den letzten 20 Jahren umgesetzten Massnahmen zur Luftreinhaltung langsam auch beim Ozon zu greifen beginnen. Die entsprechenden Frachten der Stickoxide sind in der Schweiz von 1990 bis 2002 um fast 40 beziehungsweise von flüchtigen Kohlenwasserstoffen (ohne Methan) um fast die Hälfte zurückgegangen. Stickoxide und flüchtige Kohlenwasser-

stoffe gelten als Vorläufersubstanzen, aus denen sich Ozon besonders bei hohen Temperaturen unter der Wirkung von Sonnenlicht bildet. Die tiefen Ozonspitzenwerte könnten ihren Grund auch in der Tatsache haben, dass die Prozesse, die global zur Entstehung von Ozon führen, weniger gut verstanden worden sind, als man gemeinhin annahm. Nicht auszuschliessen ist dabei, dass vermehrt Ozon aus der Strato- in die Troposphäre eingemischt wird.

Klimaveränderung

In Kenyas Hauptstadt Nairobi ist im November die 12. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention (COP12), die zugleich das zweite Treffen der Parteien des Kyoto-Protokolls (MOP-2) ist, durchgeführt worden. Ein wichtiges Thema an dieser Konferenz war, was auf die erste Phase – die Bemessungsperiode 2008–2012 – folgen soll. Allgemein war man der Auffassung, dass es zwischen der ersten Bemessungsperiode und einer weiteren Verpflichtungsphase keine Lücke geben dürfe. Spätestens bis 2009 müsse ein Konsens über das künftige Klimaregime vorliegen. Nicht zuletzt deshalb ist im Rahmen der Klimakonvention neu ein zusätzliches Gremium geschaffen worden, in dem über die langfristige Entwicklung diskutiert werden soll und in dem alle Vertragspartner des Rahmenvertrags dabei sind, also auch die USA.

Die USA, die noch immer der grösste Treibhausgasemittent weltweit sind, und Australien zeigen nach wie vor kein Interesse, dem Kyoto-Vertrag beizutreten. Die beiden Staaten sind zusammen mit Kroatien die einzigen aus der Gruppe der Industrieländer, die dem Kyoto-Protokoll nicht angehören. Ein weiterer Klimavertrag ohne Einbezug der USA scheint vielen allerdings wenig sinnvoll. Insbesondere die Entwicklungsländer beharren ihrerseits darauf, dass zuerst die Industrienationen beweisen müssten, dass sie ihre Emissionen reduzieren, da sie ja auch zum überwiegenden Teil den bisherigen Anstieg in der Atmosphäre verursacht hätten. Die USA und Australien, aber auch zunehmend andere Industrieländer hingegen betonen, dass es ohne Einbezug von grossen, wirtschaftlich rasch wachsenden Staaten wie China und Indien zu Marktverzerrungen komme und zugleich die Gesamtmenge der Emissionen nicht wirkungsvoll gesenkt werden könne.

Die Uno-Klimakonferenz konnte sich erst in letzter Minute auf einen neuen Zeitplan für den Kampf gegen die Erderwärmung einigen. Dabei ist die Umsetzung des Kyoto-Protokolls bis 2008 genau zu beobachten und sind auf dieser Grundlage neue Quoten für die Treibhausgasemissionen durch die Industrieländer für die Zeit nach 2012 festzulegen. Allerdings sollen sich aus dieser Bewertung nicht automatisch neue Verpflichtungen ergeben. Diese Einigung wurde erst möglich, nachdem China zugesichert worden war, dass von den aufstrebenden Entwicklungs- und Schwellenländern zunächst keine Einschnitte gefordert würden.

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 acht Prozent auf den Zielwert von 14,3 Millionen Tonnen sinken. Die CO₂-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990

gemäss bereinigten Zahlen des Bundesamts für Umwelt (Bafu) 15,54 Millionen Tonnen; sie waren 2005 mit 16,88 Millionen Tonnen (+0,5% gegenüber dem Vorjahr) 16,6 Prozentpunkte über dem Zielwert des Jahres 2010. Der CO₂-Ausstoss aus dem Brennstoffbereich (23,78 Mio t) ist gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Prozent gesunken; er liegt aber immer noch 8,8 Prozentpunkte über der Zielmenge für das Jahr 2010.

Gemäss dem vierten Bericht der Schweiz zuhanden der Uno-Klimakonvention und zugleich dem ersten Bericht zuhanden des Protokolls von Kyoto darf die Schweiz in den Jahren 2008 bis 2012 maximal 242,65 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente – ein Mass für die Gesamtwirkung aller Treibhausgase – produzieren. Laut den letzten Schätzungen wird die Schweiz dieses Ziel um gut fünf Prozent oder 2,5 Millionen Tonnen jährlich verfehlen. Die bisherigen Massnahmen, namentlich in der Verkehrs- und Energiepolitik, sowie freiwillige Schritte der Wirtschaft haben die CO₂-Emissionen zwar stabilisieren, jedoch nicht senken können.

Klimarappen: Seit 1. Oktober 2005 wird auf dem Treibstoff der so genannte Klimarappen erhoben. Dieser «Rappen» beträgt 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel, was jährlich rund hundert Millionen Franken für Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen ergibt. Innert Jahresfrist seit der Einführung der freiwilligen Abgabe wurden von der privaten Klimarappen-Stiftung Verträge mit einem Reduktionsvolumen von 3,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid unterschrieben. Es wird erwartet, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO₂-Reduktion in den Jahren 2008–2012 – übertroffen werden können.

Die Stiftung Klimarappen hat dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vertragsgemäss per 31. Januar ihren Businessplan abgeliefert. Dieser zeigt, wie die Stiftung ihre bis 2012 vereinnahmten Mittel von total 740 Millionen Franken einsetzen will, um das CO₂-Reduktionsziel von neun Millionen Tonnen über den Zeitraum 2008–2012 zu erreichen. 520 Millionen Franken oder zwei Drittel aller Mittel sollen im Inland investiert werden. Zentraler Bestandteil ist dabei ein Investitionsprogramm für die energetische Sanierung von Gebäudehüllen bestehender Wohn- und Geschäftsbauten. 200 Millionen Franken will die Stiftung für den Kauf von Kyoto-Zertifikaten aus Projekten im Ausland einsetzen.

Das Gebäudeprogramm der Stiftung Klimarappen läuft seit dem 1. Juli. Es konzentriert sich auf die energetische Erneuerung von Gebäudehüllen und will mit rund 180 Millionen Franken zwischen 2008 und 2012 den CO₂-Ausstoss in der Schweiz um eine halbe Million Tonnen reduzieren. Das Gebäudeprogramm der Stiftung wurde in Absprache mit der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren ausgearbeitet.

Am 29. Juni hat die Stiftung Klimarappen ihr zweites Programm zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Inland präsentiert: Mit einem Auktionsprogramm will die Stiftung Projekte ersteigern, die unter anderem eine effiziente Nutzung fossiler Treib- und Brennstoffe beinhalten wie z.B. Projekte zur Förderung der Verlagerung vom privaten hin zum öffentlichen Verkehr oder die Umstellung der Betriebsflotte auf effiziente Fahrzeuge. Bis Ende August 2007 finden drei Auktionsrunden statt. Die Vorhaben müssen einer der vorgegebenen Projekt-

kategorien entsprechen und in der Schweiz im Zeitraum zwischen 2007 und 2012 mindestens tausend Tonnen CO₂ reduzieren.

Schliesslich haben die Stiftung Klimarappen und die Energieagentur der Wirtschaft (EnAW) eine Zusammenarbeit im Brennstoffbereich vereinbart. Ziel ist es, zusätzliche CO₂-Reduktionen der Wirtschaft im Inland auszulösen. So können alle in der EnAW eingebundenen Firmen der Stiftung Klimarappen CO₂-Reduktionen anbieten, die über die in der Zielvereinbarung festgehaltenen Reduktionen hinausgehen. Eine Abgeltung soll die Unternehmen zu dieser zusätzlichen Anstrengung motivieren. Die Stiftung Klimarappen stellt dafür der EnAW für die Jahre 2007 bis 2012 80 Millionen Franken zur Verfügung.

Umweltschonende Treibstoffe: Der Bundesrat will «grüne» Treibstoffe tiefer oder gar nicht, dafür das Benzin höher besteuern. Er hat im Mai dem Parlament eine Botschaft zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes zugeleitet. Die steuerlichen Anreize sollen die Verwendung umweltschonender Treibstoffe fördern und so – als Massnahme im Rahmen der Verpflichtungen zum Kyoto-Protokoll – zur Verminderung des Ausstosses von Kohlendioxid (CO₂) beitragen. Im Verkehrsbereich kann dieser Ausstoss dadurch um jährlich rund 250 000 Tonnen CO₂ reduziert werden, was ein wichtiger Beitrag zur Schliessung der Ziellücke gemäss CO₂-Gesetz ist. Erd- und Flüssiggas sollen um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent tiefer besteuert, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen wie Biogas, Bioethanol, Biodiesel, pflanzliche und tierische Öle sollen sogar gänzlich von der Mineralölsteuer befreit werden. Da diese Steuerreduktionen zu jährlichen Fiskalausfällen von rund 80 Millionen Franken führen, sieht der Bundesrat, um die Ertragsneutralität zu wahren, eine höhere Besteuerung des Benzins vor. Im Einführungsjahr dürfte die zusätzliche Belastung des unvermischten Benzins ein bis zwei Rappen, langfristig rund sechs Rappen pro Liter betragen.

Der Nationalrat hat in der Herbstsession die Änderung des Mineralölsteuergesetzes gutgeheissen. Der Ständerat beschloss in der Winteression, auf Flüssiggas lediglich eine Steuerreduktion um 20 Rappen je Liter Benzinäquivalent vorzunehmen. Bei der Steuerbefreiung von einheimischen Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen gab die Kleine Kammer dem Bundesrat die Kompetenz, unter Berücksichtigung des inländischen Angebots die steuerbefreit importierbare Treibstoffmenge aus erneuerbaren Rohstoffen festzulegen. Die Differenzbereinigung ist pendent.

Am 20. Juli ist in Winterthur die erste Bioethanol-Tankstelle der Schweiz eröffnet worden. Gewonnen wird der Treibstoff aus Zuckerrüben, Kartoffeln oder Holzschnitzeln. Die mit dem Gemisch aus 85 Prozent Bioethanol (E85) und 15 Prozent Benzin betriebenen Fahrzeuge stossen, verglichen mit «normalen» Benzinmotoren, 80 Prozent weniger CO₂ aus. Innert Jahresfrist plant die Tankstellenbetreiberin Agrola landesweit rund zwölf Tankstellen E85 anzubieten.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

52

Verbandsbeschwerderecht: Am 11. Mai ist der Bundeskanzlei eine Volksinitiative der FDP des Kantons Zürich zur Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts (VBR) übergeben worden. Das Volksbegehren bezweckt, das Einspracherecht zu beschneiden. Bei Beschlüssen, Erlassen und Entscheiden,

die auf Volksabstimmungen oder parlamentarischen Beschlüssen in Bund, Kantonen und Gemeinden beruhen, sollen die dazu berechtigten Umweltorganisationen in Zukunft keine Beschwerde mehr erheben dürfen. Durch derartige Beschwerden seien schweizweit gegenwärtig Milliarden von Franken, die investiert und mit denen Arbeitsplätze geschaffen werden könnten, blockiert. Gemäss Bundeskanzlei ist die Initiative mit 118 958 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Der Bundesrat lehnt die Volksinitiative der FDP Zürich ab. Als indirekten Gegenvorschlag empfiehlt er dem Parlament, die laufende VBR-Revision auf Gesetzesstufe abzuschliessen, mit der das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gestrafft und missbräuchliche Beschwerden verhindert werden sollen.

Der Nationalrat hat sich in der Herbstsession als Zweitrat mit den Änderungen des Umweltschutzgesetzes (USG) sowie des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) befasst. Dabei ging es um Vereinfachungen der UVP und um Präzisierungen des VBR. Die Gesetzesrevision sieht unter anderem vor, dass Organisationen die Verfahrenskosten tragen, wenn sie mit ihrer Beschwerde unterliegen. Anmassende Forderungen nach finanziellen Abgeltungen und Strafzahlungen werden unterbunden. Vereinbarungen zwischen Gesuchstellern und Beschwerdeführern werden einer öffentlichen Kontrolle unterworfen; Verhandlungslösungen bleiben jedoch zulässig, weil sie letztlich Zeit und Geld sparen helfen.

Die Vorlage geht auf eine parlamentarische Initiative von Hans Hofmann (SVP Zürich) zurück. In der Gesamtabstimmung hiess die Grosse Kammer die Vorlage gut. Der Ständerat, der bereits vor Jahresfrist die Vorlage zur Revision der UVP und des VBR behandelt hatte, bereinigte die Differenzen zum Nationalrat in der Wintersession.

Reduktion der Schadstoffemissionen: Der Bundesrat hat am 16. Juni einen Aktionsplan zur Reduktion der Feinstaubemissionen (PM 10) genehmigt. Im Mittelpunkt steht dabei der obligatorische Einbau von Partikelfiltern bei neuen Dieselaautos. Dazu will der Bundesrat bei der Welthandelsorganisation (WTO), der Europäischen Freihandelsgemeinschaft (EFTA) und der Europäischen Union (EU) ein Notifikationsverfahren zur vorzeitigen Einführung der Euro-5-Norm einleiten. Dies hätte zur Folge, dass ab dem Jahr 2007 neu in die Schweiz importierte Personenwagen, Kleinbusse und Lieferwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen mit Partikelfiltern ausgerüstet sein müssten, sofern diese mit Diesel betrieben werden. Auch für neue Dieseltraktoren wird der Bund die vorzeitige Einführung des künftigen europäischen Grenzwerts im Jahr 2009 notifizieren. Geprüft werden zudem finanzielle Anreize für die Ausstattung bereits in Betrieb stehender Fahrzeuge mit Partikelfiltern. Als weitere Massnahme will der Bundesrat mit der EU im Rahmen der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2008 über die Möglichkeit verhandeln, für Lastwagen mit Partikelfiltern eine weniger hohe LSVA zu erheben. Beschlossen hat der Bundesrat ausserdem, dass öffentlichen Transportunternehmen die Mineralölsteuer künftig differenziert rückerstattet werden soll. Für Busse ohne Filter besteht nur noch der Anspruch auf Rückerstattung des Mineralölsteuerzuschlags.

Bereits im Januar hatte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) einen Aktionsplan gegen Feinstaub

(PM10) präsentiert, in dem Massnahmen zur Reduktion des Ausstosses von Russpartikeln einen Schwerpunkt bildeten. Dieser Aktionsplan enthält neun Massnahmen, die in der Kompetenz des Uvek liegen. Dazu gehören bessere Grundlagen für den Kaufentscheid der Automobilisten sowie für Entscheide der Kantone, die von der Abstufung der Motorfahrzeugsteuern nach dem Schadstoffausstoss bis hin zu temporären Fahrverboten reichen können. Durch eine Ergänzung der bestehenden Energieetikette sollen Motorfahrzeugkäufer so informiert werden, dass sie bei der Typenwahl den Schadstoffausstoss berücksichtigen können. Für Dieselbusse im öffentlichen Verkehr wollte das Uvek ab 2007 mit der Betriebskonzession die bestmögliche Technik (Partikelfilter oder vergleichbar) vorschreiben.

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 dreibis 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 Verkehrssachsen die Zahl der Kleinstteilchen mit einem Durchmesser von weniger als 50 Millionstel Millimetern erheblich grösser.

Auch zeigen Analysen der Feinstaubperiode von Anfang 2006, dass der gesundheitlich besonders relevante Teil des Staubes etwa zur Hälfte aus Holzfeuerungen gekommen sein dürfte. Bei den aus Stickoxiden sekundär gebildeten Partikeln steht der Verkehr im Vordergrund. Dabei ist vor allem Russ, der aus schwarzem Kohlenstoff sowie organischen, kohlenstoffhaltigen Partikeln besteht, gesundheitlich relevant. Der Anteil des schwarzen Kohlenstoffs am gesamten Feinstaub betrug an den Messstandorten, die zum Teil direkt an der Autobahn lagen, rund sechs bis sieben Prozent. Diese Partikel stammen primär aus Dieselmotoren und der Holzverbrennung. Letztere machte diesbezüglich einen Fünftel bis einen Viertel aus. Besonders gross ist der Beitrag der Holzheizungen aber bei den organischen kohlenstoffhaltigen Partikeln: Mit sieben bis 15 Prozent des gesamten Feinstaubes übersteigt er sogar den Beitrag des Verkehrs, der aufgrund der vorgenommenen Messungen mit sechs bis zehn Prozent zu Buche schlägt. Insgesamt dürfte somit der Beitrag der Holzverbrennung zum Russ im Januar und Februar 2006 mindestens so gross gewesen sein wie jener aus dem Verkehr.

Das Bundesamt für Umwelt (Bafu) hat seine Zahlen zum Dieselrussausstoss der Landwirtschaft nach unten korrigiert. Der Ausstoss von Feinstaub beträgt insgesamt rund 21 000 Tonnen pro Jahr. 3 500 Tonnen davon sind Dieseleruss. Gemäss Bafu waren für 1 200 Tonnen oder 37 Prozent des Dieselerusses land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge oder Geräte verantwortlich. Im Oktober berichtigte das Bafu diese Zahlen, die auf überholten Daten aus dem Jahr 1990 basierten: Neu stossen Land- und Forstwirtschaft laut Bafu nur noch 500 bis tausend Tonnen Dieseleruss im Jahr aus.

Tempo-30-Zonen: In der Schweiz existieren rund 1 300 verkehrsberuhigte Gebiete mit Tempo-30-Zone. Gemäss einem einstimmig gefällten Urteil der II. Öffentlichrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts in Lausanne hat der Bundesrat die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchst-

geschwindigkeit zulassen, in der Signalisationsverordnung (SSV) abschliessend aufgezählt. Wo die entsprechenden Voraussetzungen für die Schaffung einer Tempo-30-Zone laut Artikel 108 SSV nicht erfüllt sind, kann eine solche nicht einfach gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) angeordnet werden. Konkret: Eine Zone kann somit nicht einzig und allein aufgrund mehrheitlicher Zustimmung der Quartierbevölkerung eingeführt werden. Tempo-30-Zonen dürfen nur bei Erfüllung einer oder mehrerer der in Artikel 108 Absatz 2 SSV Buchstabe a bis d aufgezählten Voraussetzungen angeordnet werden, das heisst wenn

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge»: Die Jungen Grünen kündigten die Lancierung einer eidgenössischen Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge» an. Das Volksbegehren beabsichtigt, die negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen zu reduzieren, insbesondere die Unfallfolgen sowie die Umweltbelastung. Motorfahrzeuge mit übermässigem Schadstoffausstoss sollen nicht mehr zugelassen werden. Gleiches gilt für Motorfahrzeuge, die Velofahrer, Fussgänger oder andere Verkehrsteilnehmende über Gebühr gefährden. Die Volksinitiative richtet sich primär gegen die so genannten Offroadler. Mit der Unterschriftensammlung soll im Februar 2007 begonnen werden.

Abgasvorschriften: Das Parlament der Europäischen Union (EU) hat am 13. Dezember eine Verordnung angenommen, welche die Emissionsgrenzwerte für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge verschärft. Mit diesem Beschluss wird eine neue Euro-5-Norm eingeführt, die per 1. September 2009 für alle in der EU verkauften neuen Fahrzeuge die seit Anfang 2005 geltende Euro-4-Norm ablösen wird. Euro 5 reduziert beispielsweise den zulässigen Ausstoss von Stickoxid (NOx) auf 60 Milligramm pro Kilometer (mg/km) bei Personenwagen mit Benzinmotor und 180 mg/km bei solchen mit Dieselmotor. Der Grenzwert für den Partikel ausstoss von Dieselaautos wird um 80 Prozent auf fünf mg/km gesenkt, womit Partikelfilter in den neuen Dieselmotoren ab September 2009 unumgänglich werden. Neufahrzeuge bestehender Dieselmotore müssen ab Januar 2011 mit einem Filter versehen sein. Die Verordnung des EU-Parlaments legt zudem bereits die Standards für die Euro-6-Norm fest, die im September 2014 in Kraft treten wird und unter anderem eine weitere Reduktion des NOx-Grenzwerts für Dieselmotoren auf 80 mg/km beinhaltet.

Auch für Motorräder und Mofas sollen Abgas- und Lärmtests eingeführt werden. Oppositionslos hat der Ständerat in der Herbstsession einer entsprechenden Motion zugestimmt.

Gut 200 Motorradfahrer haben am 21. April auf dem Gelände der Empa (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) in Dübendorf gegen eine Empa-Studie zum Abgasvergleich von Motorrädern und Autos demonstriert. Die Demonstrierenden monierten, dass in dieser Studie alte Motorräder mit neuen Autos verglichen würden. Gemäss Empa allerdings entsprechen – trotz neuer Abgasgrenzwerte – noch rund drei Viertel der in der Schweiz zugelassenen Motorräder den in der Studie untersuchten, inzwischen aber eben überholten Abgasnormen.

Alpenkonvention: Der Ständerat hat bisher drei Protokolle der Alpenkonvention genehmigt (Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Bodenschutz, Verkehr). Beide Räte haben zudem eine Motion (04.3260: Alpenkonvention und Berggebiet) angenommen, die den Bundesrat beauftragt, aufzuzeigen, inwiefern das bestehende Landesrecht eine nachhaltige Entwicklung des Berggebiets sicherstellt. Die UREK-N hat die Beratung der Ausführungsprotokolle bis zur Erfüllung dieser Motion ausgesetzt. Die Beratungen zur Ratifikation der Protokolle der Alpenkonvention werden mit grossem Interesse durch die umliegenden Alpenländer verfolgt.

Die Verkehrsminister der Europäischen Union (EU) haben im Oktober beschlossen, dass die EU das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention signiert. Der in Luxemburg getroffene Entscheid war primär ein Erfolg Österreichs. Gleichzeitig wurde eine Erklärung verabschiedet, in der festgehalten ist, dass das Verkehrsprotokoll in Übereinstimmung mit dem EU-Gemeinschaftsrecht stehe. Mit dem Protokoll bekennen sich die Vertragsparteien zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und explizit zu einer Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene. Die Vertragsparteien verzichten ferner auf den Bau neuer hochrangiger Strassen für den alpenquerenden Verkehr, verpflichten sich zur Reduktion verkehrsbedingter Schadstoffe sowie zu Kostenwahrheit nach dem Verursacherprinzip samt Berücksichtigung der externen Kosten.

Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung

Tempo 80 auf Autobahnen gegen Feinstaub-Smog: In der Zentralschweiz (Zug, Luzern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden) ist am 3. Februar als befristete Massnahme gegen die hohe Feinstaubbelastung Tempo 80 auf Autobahnen angeordnet worden. Die Kantone Zürich, Bern, Solothurn, Basel-Landschaft und Aargau führten diese Limite anderntags ebenfalls ein. Die Regierungen der übrigen Kantone hingegen erachteten kurzfristige Massnahmen als nicht genügend wirksam.

Vergeblich wiesen die Automobilclubs darauf hin, dass der schweizerische Jahresgrenzwert nur halb so hoch ist wie der entsprechende Grenzwert der Europäischen Union (EU). Der Tagesgrenzwert sei zwar gleich hoch angesetzt, dürfe allerdings in der EU an 35 Tagen, in der Schweiz nur an einem einzigen Tag pro Jahr überschritten werden. Der Anteil am Total der Feinstaubemissionen, die aus dem Auspuff von dieselbetriebenen Personenwagen stammten, würde in der Schweiz gemäss Bundesamt für Umwelt (Bafu) lediglich rund 1,6 Prozent ausmachen. Mit einer Temporeduktion auf Autobahnen könne die Feinstaubsituation praktisch nicht verbessert werden. Denn der überwiegende

Teil (83 Prozent) des Feinstaubes stamme aus Holzverbrennungen, industriellen Prozessen, mechanischem Abrieb des Strassen- und Schienenverkehrs sowie Staubaufwirbelungen von Strassen, Ställen, Baustellen und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Dieselbusse, Dieselpersonenwagen sowie Liefer- und Lastwagen trügen nur einen Anteil von rund sechs Prozent an die Feinstaubemissionen bei.

So viel Feinstaub (PM10) wie Anfang Februar enthielt die Luft in einigen Regionen der Alpennordseite seit Beginn der Messungen im Jahr 1997 noch nie. In Lausanne beispielsweise wurde ein 24-Stunden-Mittelwert von 216 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen.

Am 7. Februar wurde die Tempomassnahme wieder aufgehoben, weil die Feinstaubkonzentration zurückgegangen war. Obschon primär das Wetter für die Verbesserung der Luftqualität verantwortlich zeichnete, zogen die betreffenden Kantone eine positive Bilanz ihrer Sofortmassnahme.

Als Folge dieser Feinstaub-Episode erklärten die Kantone die Absicht, künftig im Kampf gegen den Feinstaub enger zusammenzuarbeiten. Vom Bund wurde erwartet, dass er alles unternehme, damit die Hauptverursacher des Feinstaubes – Heizungen, Maschinen und Fahrzeuge des privaten und öffentlichen Verkehrs – auf den neuesten Stand der Technik gebracht würden.

Der Genfer Staatsrat genehmigte Sofortmassnahmen für den Fall einer erneut zu hohen Feinstaubbelastung: Übersteigt der Messwert 150 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, dürfen tageweise abwechselnd nur Autos mit geraden oder ungeraden Kennzeichen verkehren. Diese Massnahme soll allerdings nur dann ergriffen werden, wenn die Wettervorhersagen für mehrere Tage ungünstig seien.

Der Kanton Tessin hat am 23. Juli für einige Tage Tempo 80 auf der A2 zwischen dem Damm von Melide und Chiasso verfügt. Damit soll ein Beitrag zur Senkung der Ozonwerte geleistet werden. In Chiasso sei ein Ozon-Rekordwert von über 330 Mikrogramm pro Quadratmeter Luft gemessen worden.

Interventionskonzept gegen übermässige Feinstaubbelastungen: Im September präsentierte die schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) ein Notfallkonzept gegen übermässige Feinstaubbelastungen. Dieses Interventionskonzept sieht drei Stufen vor:

- Übersteigt das Tagesmittel 150 Prozent des Immissionsgrenzwertes, der 75 Mikrogramm Russpartikel pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) erlaubt, und die Inversionslage wird länger als drei Tage vorausgesagt, werden die Bevölkerung informiert sowie Empfehlungen abgegeben.
- Ab $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und gleich bleibender Wetterprognose kommt die Interventionsstufe 1 zum Tragen: schweizweit Tempo 80 auf Autobahnen und -strassen, gekoppelt an ein Lastwagen-Überholverbot, sowie ein Cheminéefeuer-Verbot.
- Ab $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und gleich bleibender Wetterprognose folgt die Interventionsstufe 2: schweizweit Tempo 80 auf Autobahnen und -strassen, gekoppelt an ein Lastwagen-Überholverbot, sowie ein Cheminéefeuer-Verbot; in der Land- und Forstwirtschaft wird zudem der Einsatz von dieselbetriebenen Maschi-

nen, Geräten und Fahrzeugen ohne Partikelfilter sowie im Gewerbe jener von dieselbetriebenen Baumaschinen ohne Partikelfilter verboten.

Laut der BPUK kann mit der Umsetzung dieses Notfallkonzepts das Feinstaubproblem allerdings nicht aus der Welt geschafft werden. Die Auslösung und die Aufhebung der einzelnen Stufen erfolgt regional; die Schweiz wird dazu in fünf Regionen unterteilt.

Sowohl die BPUK zusammen mit dem Bundesrat als auch wissenschaftliche Untersuchungen anerkennen, dass die Wirkung der Feinstaub-Massnahme «Tempo 80» auf Autobahnen praktisch gleich null ist. Trotzdem soll diese wirkungslose Massnahme bei der nächsten Feinstaub-Episode wieder zum Zug kommen. Für Markus Hutter, Präsident des Politischen Beirats «Verkehr + Automobil» von **strasseschweiz**, ist diese Situation unhaltbar. Er beauftragte den Bundesrat in einer parlamentarischen Initiative «Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen!», eingereicht in der Wintersession, eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vorzunehmen, wonach die Kantone künftig für die Tempomassnahmen gegen Feinstaubimmissionen einen Wirkungsnachweis erbringen müssen.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Im Berichtsjahr wurden weltweit insgesamt 67,2 Millionen Fahrzeuge produziert. Damit übertraf die Automobilfertigung das Vorjahresniveau um drei Prozent. Die Personenwagenherstellung (einschliesslich der Light Trucks in Amerika) wuchs um drei Prozent auf 56,8 Millionen Fahrzeuge, die Fertigung von Nutzfahrzeugen um vier Prozent auf 10,4 Millionen Einheiten.

Im Zuge des Produktionsrückgangs in den USA lag die Automobilfertigung in der NAFTA mit insgesamt 15,9 Millionen Einheiten drei Prozent unter dem Vorjahr. Der Anteil Nordamerikas an der weltweiten Automobilherstellung betrug 23,6 Prozent. In Westeuropa kam es zu einem leichten Rückgang der Fertigung um ein Prozent auf 16,3 Millionen Fahrzeuge; der Anteil an der weltweiten Automobilproduktion lag bei 24,3 Prozent. In den neuen EU-Ländern legte die Fertigung um 23 Prozent auf 2,1 Millionen Fahrzeuge zu. Die Produktion in Osteuropa stieg um zehn Prozent auf 2,9 Millionen Fahrzeuge. In Asien wurden 26 Millionen Fahrzeuge hergestellt; dies entsprach einem Zuwachs von acht Prozent und einem Anteil an der weltweiten Produktion von 38,7 Prozent.

Die weltweite Automobilnachfrage entwickelte sich im Jahr 2006 weiter positiv. Während es in den USA (-2,3% gegenüber dem Vorjahr) und Japan (-1,9%) zu Absatzrückgängen kam, konnte in Westeuropa (+1,2%) ein leichter Anstieg registriert werden. Die dynamische Entwicklung in den aufstrebenden Märkten China (+23,4%), Indien (+21,4%) und Russland setzte sich weiter fort. Auch die Mercosur-Staaten (+12,8%) wiesen erneut eine hohe Absatzdynamik auf. In den zehn neuen EU-Ländern (+4,7%) wurden erstmals nach zwei rückläufigen Jahren wieder mehr Fahrzeuge verkauft. Insgesamt stieg der weltweite Automobilabsatz 2006 in den betrachteten Ländern um knapp drei Prozent auf 62,6 Millionen Fahrzeuge.

In Westeuropa lag der Personenwagenabsatz 2006 mit rund 14,6 Millionen Fahrzeugen knapp ein Prozent über dem Vorjahresergebnis. Unter den Volumenmärkten konnten einzig Deutschland und Italien (jeweils +4%) zulegen. Auf dem spanischen Markt fiel der PW-Absatz um zwei Prozent schwächer aus; allerdings wies das Vorjahr ein Rekordergebnis auf. In Grossbritannien wurden vier Prozent weniger PW verkauft. Höhere Leitzinsen und eine gestiegene Inflation machten den Verbrauchern zu schaffen und dämpften die private Nachfrage. In Frankreich wurden mit zwei Millionen PW drei Prozent weniger Fahrzeuge verkauft; dies war die niedrigste Neuzulassungszahl seit dem Jahr 1998. Wachstumsspitzenreiter war Belgien (+10%), gefolgt von Dänemark und Luxemburg (jeweils +5%).

Im Jahr 2006 wurden in Westeuropa erstmals mehr Diesel-PW als «Benziner» verkauft. Eine Vielzahl attraktiver Dieselmotoren, die Entwicklung der Treibstoffpreise und das damit einhergehende höhere Interesse der Verbraucher für mehr Kraftstoffeffizienz unterstützten diese Entwicklung. Der Dieselanteil an den in Westeuropa neu zugelassenen Personenwagen erhöhte sich um 1,3 Prozentpunkte auf 50,8 Prozent. Gegenüber dem Vorjahr wurden mit über 7,4

Millionen Fahrzeugen drei Prozent mehr Diesel-PW verkauft. Dagegen kam es bei den benzinbetriebenen Fahrzeugen zu einem Verkaufsrückgang um zwei Prozent auf 7,2 Millionen PW. In der Rangfolge nach Ländern nimmt Luxemburg beim Dieselanteil in Westeuropa mit 77,4 Prozent den Spitzenplatz ein, gefolgt von Belgien und Frankreich. In Österreich lag der Dieselanteil 2006 bei 62,1 Prozent, in Italien bei 58,2 Prozent und in Deutschland bei 44,3 Prozent. Für die Schweiz wird ein Dieselanteil von 30 Prozent angegeben, 1,9 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr, aber immer noch weit unter dem westeuropäischen Durchschnitt.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

In der Schweiz sind wieder einmal mehr neue Autos als im Vorjahr verkauft worden. Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) sind innert Jahresfrist per 30. September insgesamt 369 802 neue Motorfahrzeuge aller Kategorien in Verkehr gesetzt worden, 3,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Nach einem steilen Anstieg seit 1994 (durchschnittlich +3,9% pro Jahr) stoppte die Entwicklung 2002 abrupt (390 340 Einheiten) und war bis 2005 (356 688 Einheiten) rückläufig. Im Jahr 2001 waren noch 420 300 neue Strassenfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden.

Innert Jahresfrist wurden 269 748 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt. Dies sind 9 066 Fahrzeuge oder 3,5 Prozent mehr 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), Audi (D) und BMW (D) an sechster Stelle.

Bei den Sachtransportfahrzeugen ist im Berichtsjahr mit 11,5 Prozent Wachstum gegenüber dem Vorjahr erneut eine Zunahme der neu immatrikulierten Nutzfahrzeuge (26 252 Einheiten) zu vermelden.

Allein die Kategorie der Lastwagen hat gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 16,3 Prozent zu verzeichnen (3 307 Fahrzeuge). Damit beträgt der Anteil der Lastwagen am Total der neuen Nutzfahrzeuge 12,6 Prozent.

Auch die Anzahl neuer Sattelschlepper hat erneut zugelegt, und zwar von 1 023 Fahrzeugen im Jahr 2005 auf 1 532 Fahrzeuge (+49,8%) im Berichtsjahr.

Die Zahl der neuen Lieferwagen liegt mit 21 410 Einheiten um 8,9 Prozent über dem Vorjahr (19 668 Einheiten).

Die Inverkehrsetzung von neuen Anhängern hat um 5,9 Prozent zugenommen (19 143 Einheiten). Bei den Industriefahrzeugen (3 241 Einheiten) wurden 7,6 Prozent mehr Immatrikulationen registriert als im Vorjahr.

Die Motorradbranche hat in der Saison 2006 mit 45 665 neu immatrikulierten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr (45 230; +1,0%) ein besseres Ergebnis zu verzeichnen.

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

Mit 269'421 immatrikulierten Personenwagen im Berichtsjahr (Januar bis Dezember) liegt gemäss auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure der Automarkt in der Schweiz, verglichen mit dem Jahr 2005 (259 426 Neuwagen), um 3,9 Prozent oder rund 10 000 Einheiten im Plus.

Der seit Jahren sichtbare Trend zum Dieselmotor setzte sich fort und erreichte mit über 80 000 verkauften Einheiten – 8 000 mehr als im Jahr 2005 – einen neuen Rekordwert. Somit waren über 30 Prozent aller neuen Personenwagen mit einem Dieselmotor bestückt (Vorjahr: 28,1%), davon verfügen 62 Prozent über ein effizientes Partikelrückhaltesystem. Die Filtertechnologie hielt im Berichtsjahr verbreitet Einzug in die Angebotspalette der Dieselfahrzeuge. Waren im Januar erst 42 Prozent der Neuwagen mit einem Partikelfilter ausgerüstet, lag der Anteil im Dezember schon bei 77 Prozent.

Das Teilsegment der Allradfahrzeuge stieg weiter kräftig an; rund ein Fünftel aller neu in Verkehr gesetzten Autos (knapp 70 000 Einheiten; Vorjahr: 58 300 Einheiten) wird über alle vier Räder angetrieben.

Der internationale Automobilsalon in Genf fand vom 2. bis 12. März statt. Insbesondere als Folge der strengen Witterungsverhältnisse verzeichnete die Leistungsschau der Branche mit rund 674 000 Personen deutlich weniger Besuche als im Rekordjahr (rund 750 000 Eintritte).

Am 16. Februar öffnete die Schweizer Motorrad-Messe Swiss-Moto in Zürich zum dritten Mal ihre Pforten. 179 Aussteller zeigten während vier Tagen in sechs Hallen einen Überblick über die neuesten Maschinen, die auf den Markt kommen werden.

Die grösste Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Unterhalt – suisstransport '06 – hatte am 15. Juni in Bern für vier Tage ihre Tore geöffnet. Die Messe fand nach 2004 zum zweiten Mal auf dem Gelände der BEA bern expo AG statt und gilt als die Nachfolgemesse des internationalen Nutzfahrzeugsalons in Genf. An vier Tagen präsentierten sich 265 Aussteller auf einer Fläche von 36 000 Quadratmetern, verteilt auf sechs Hallen. Erstmals wurde auch die Bahntechnik in die Messe integriert. Insgesamt kamen 16 500 Besucherinnen und Besucher an die suisstransport '06.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2006 in der Schweiz rund 11,5 Millionen Tonnen. Dies bedeutet gemäss den Erhebungen der Erdöl-Vereinigung (EV) eine Zunahme von 2,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der grösste Anteil am Gesamtabsatz von Mineralölprodukten entfällt auf den Treibstoffsektor. Insgesamt wurden 6,58 Millionen Tonnen Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft, 1,3 Prozent mehr als 2005. Der Absatz von Heizöl extra-leicht, mittel und schwer stieg um 3,1 Prozent auf 4,96 Millionen Tonnen.

Die Nachfrage nach Autobenzin ging erneut zurück (-3,1%). Seit 2000 sind die Benzinverkäufe um gut 12,5 Prozent gesunken. Diese Entwicklung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: So sank der mittlere Benzinverbrauch

von neu zugelassenen Personenwagen aufgrund einer verbesserten Treibstoffeffizienz zwischen 2000 und 2005 um rund sechs Prozent auf 8,09 Liter pro hundert Kilometer. Gleichzeitig verringerte sich auch der Anteil neu zugelassener Benzin-PW zugunsten von Diesel-Personenwagen. In der Folge erhöhte sich der Absatz von Dieselöl um 8,2 Prozent. Zu diesem Ergebnis trug auch die gute Konjunkturlage bei, denn sowohl das Bau- als auch das Transportgewerbe sowie der öffentliche Verkehr sind grosse Dieselölkunden. Trotz eines zeitweise markanten Anstiegs der Zapfsäulenpreise während der Sommermonate von 15 bis 20 Rappen pro Liter vermochten diese das Fahrverhalten nur wenig zu beeinflussen, was die leichte Zunahme des Absatzes beider Produkte von zusammen rund 0,5 Prozent bestätigt.

Am Ende des Berichtsjahres konnte in der Schweiz an 3 465 öffentlich zugänglichen Markentankstellen Benzin oder Dieselöl getankt werden. Während die Gesamtzahl der Tankstellen gegenüber dem Vorjahr (3 466) stabil blieb, waren bei den einzelnen Marken Änderungen festzustellen, was die Dynamik des Marktes illustriert. Über das grösste Tankstellennetz verfügt weiterhin die Marke AVIA mit 699 Einheiten, gefolgt von Shell (437) und Agrola (410).

Über 94 Prozent (3 265) der Markentankstellen verfügen heute über Dieselzapfsäulen. Der seit Jahren anhaltende Trend zu mehr Tankstellen mit Dieselabgabe setzte sich damit auch 2006 weiter fort. Hauptgrund dieser Entwicklung ist der nach wie vor zunehmende Anteil von Diesel-Personenwagen am Schweizer Fahrzeugpark. Zum Vergleich: Noch vor 10 Jahren konnte Diesel erst an 64 Prozent der Tankstellen bezogen werden.

1 216 Tankstellen verfügen über einen Shop, was einer Zunahme von rund einem Prozent gegenüber dem Vorjahr (1 182) entspricht. Somit sind heute 35 Prozent der Tankstellen mit einem Shop ausgestattet. Offenbar schätzen es Herr und Frau Schweizer immer mehr, mit dem Tanken auch kleinere Einkäufe zu verbinden.

Der Tankstellenshop ist heute ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. So erfolgt rund 69 Prozent des Treibstoffabsatzes an Tankstellen mit Shop. Im Mittel wurde bei einer Ladenfläche von über 50 Quadratmetern rund 90 Prozent mehr Treibstoff verkauft als bei kleinerer Fläche. Rund 34 Prozent (Vorjahr: 38%) der Tankstellenshops verfügte über eine Verkaufsfläche von weniger als 50 m², während etwa 66 Prozent (Vorjahr: 62%) eine grössere Fläche hatten. Diese Zahlen illustrieren den Trend hin zu grösseren Shopflächen.

Der durchschnittliche Treibstoffabsatz pro Tankstelle nahm mit 1,445 Mio. Litern gegenüber dem Vorjahr leicht zu (+0,6%).

Im Juli ist in Winterthur die erste Bioethanol-Tankstelle der Schweiz eröffnet worden. Angeboten wird ein Gemisch aus 85 Prozent Bioethanol (E85) und 15 Prozent Benzin. Innert Jahresfrist will die Tankstellenbetreiberin Agrola landesweit an rund zwölf Tankstellen E85 anbieten können.

Die Zahl der in der Schweiz fahrenden Erdgas-Autos ist 2006 um rund 1 500 Fahrzeuge auf 3 500 gewachsen. Ihnen steht aktuell ein Netz von über 85 Erdgas- und Biogas-Tankstellen zur Verfügung.

Versicherungswesen

Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Mit einer Anpassung der entsprechenden Verordnungen hat der Bundesrat am 28. November die rechtlichen und technischen Anpassungen geschaffen, damit ab 1. Februar 2007 der elektronische Versicherungsnachweis (eVn) eingeführt werden kann. Der eVn vereinfacht den Datenaustausch zwischen Motorfahrzeugversicherern, den kantonalen Zulassungsbehörden und dem Bundesamt für Strassen (Astra). Die In- und Ausserverkehrssetzung eines Motorfahrzeugs wird künftig EDV-mässig über die neu aufgebaute, zentrale Motorfahrzeug- und Motorfahrzeughalter-Datenbank (Mofis) des Astra abgewickelt. Die Einführung des eVn erfolgte auf Wunsch der Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter (asa) und des schweizerischen Versicherungsverbands (SVV).

Gemäss einem Gutachten des Freiburger Staats- und Verwaltungsrechtlers Bernhard Waldmann ist es rechtswidrig, dass Bürger gewisser Staaten in der Schweiz höhere Prämien für die Autohaftpflicht bezahlen müssen. Einerseits gebe es keine flächendeckende Erhebung; andererseits werde nicht berücksichtigt, wie lange die Betroffenen in der Schweiz leben würden. Die Angaben von Versicherungen, wonach vor allem junge Autofahrer aus Balkanstaaten höhere Kosten verursachen, will Bernhard Waldmann indes nicht bestreiten.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Die Tourismusbranche boomt weiter: die Zahl der internationalen Ankünfte erhöhte sich 2006 auf 842 Millionen. Sie bescherte der Tourismusbranche zum dritten Mal in Folge ein überdurchschnittliches Wachstum von 4,5 Prozent. Dies entspricht einem Plus von 36 Millionen Ankünften. Dieses Ergebnis ist eng mit der guten globalen Konjunktur und dem aggressiven Preiswettbewerb in der Luftfahrt verknüpft. Trotz volatilen Treibstoffpreisen und daraus resultierenden Treibstoffzuschlägen sanken die Flugpreise real. Billigflüge animierten die Menschen zu häufigeren Reisen mit kürzeren Aufenthalten, und sie erschlossen neue Destinationen.

Wie 2005 eroberte sich Afrika mit einer Steigerung von 8 Prozent den Spitzenplatz. Thailand und die Malediven zeigten sich 2006 weitgehend von den Folgen des Tsunami erholt und trugen überproportional zum guten Abschluss für den Raum Asien und Pazifik mit 7,6 Prozent bei.

Das aussergewöhnlich gute Wirtschaftsjahr in Europa übertrug sich auch auf den Tourismus und führte zu einem Anstieg von 3,9 Prozent (2005: 4%). Dies entspricht 17 Millionen Ankünften. Sportliche und kulturelle Grossereignisse wie die olympischen Winterspiele in Turin, die Fussballweltmeisterschaften in Deutschland oder das Rembrand-Jubiläum in den Niederlanden trugen massgeblich zu diesem Resultat bei. Dies zeigt sich auch im europäischen Vergleich: Italien verzeichnete eine Zunahme von 11 Prozent, die Niederlande 10 Prozent und Deutschland 9,5 Prozent. Mit 7,2 Prozent erwirtschaftete die Schweiz das beste Ergebnis der letzten 15 Jahre, ausgenommen das Jahr 2000. Das

Segment der Städtereisen trug in der Schweiz und in manchen anderen europäischen Destinationen zum robusten Wachstum bei.

Auch die Zahlen für den Mittleren Osten entwickelten sich positiv, trotz der Libanon-Krise. In Nordamerika hingegen stagnierten die Ankünfte auf dem letztjährigen Niveau. Die in Zentral- und Südamerika ebenfalls überdurchschnittliche Entwicklung führt dennoch zu einem Plus von 2 Prozent für den nord- und südamerikanischen Kontinent.

Tourismus in der Schweiz

Das Jahr 2006 war allgemein geprägt durch eine deutliche Zunahme der Logiernächte. Es wurden 34,8 Millionen Übernachtungen gezählt, 5,8 Prozent beziehungsweise 1,9 Millionen mehr als im Vorjahr. Dies ist das beste Jahresergebnis seit 2000. Verantwortlich dafür sind zum einen markant mehr Übernachtungen ausländischer Gäste (+7,2%). Zum andern stieg aber auch die Nachfrage inländischer Besucher und Besucherinnen um vier Prozent. Dies geht aus den Ergebnissen der vom Bundesamt für Statistik (BFS) ermittelten Beherbergungsstatistik hervor.

Die 34,8 Millionen Übernachtungen verteilten sich auf 14,8 Millionen Ankünfte (+7,3%). Wie bereits im Vorjahr dauerte ein Hotelaufenthalt damit durchschnittlich 2,4 Nächte pro Gast. Am längsten hielten sich im vergangenen Jahr Besucher aus den Golf-Staaten (3,9 Nächte pro Aufenthalt) in Schweizer Hotels auf. Die kürzesten Aufenthalte wurden für Reisende aus Asien beobachtet (1,4 bis 1,9 Nächte). Inländische Gäste verbrachten durchschnittlich 2,2 Nächte in Hotelbetrieben.

Die wichtigsten Gästeherkunftsländer waren 2006 die Schweiz, Deutschland, das Vereinigte Königreich, die Vereinigten Staaten, Frankreich und Italien mit je zwischen 15 und 1 Millionen Logiernächten. Zusammen waren diese Länder für 78 Prozent der Gesamtnachfrage verantwortlich (gegenüber 79% im Vorjahr). Neben den Vereinigten Staaten mit 1,7 Millionen Logiernächten stellt auch Japan mit 600 000 Einheiten einen bedeutenden aussereuropäischen Markt dar.

Die meistbesuchten Tourismusregionen waren im Jahr 2006 Graubünden, Zürich, das Wallis, das Berner Oberland und die Zentralschweiz mit je 3,5 Millionen oder mehr Übernachtungen. Zusammengerechnet gehen fast 62 Prozent der in der Schweiz verbrachten Logiernächte auf ihr Konto. Prozentual gesehen, belegen die städtischen Regionen von Basel und Genf mit einem Plus von 16,6 Prozent beziehungsweise 11,5 Prozent die Spitzenpositionen.

Zu den wichtigsten Destinationen im Jahr 2006 gehören hauptsächlich grosse Städte. Zürich mit 2,4 Millionen Übernachtungen, Genf mit 1,9 Millionen, Luzern mit einer Million und Basel mit 900 000 belegen die Plätze eins, zwei, vier und fünf. Dazwischen hat sich Zermatt auf den dritten Platz geschoben und ist mit 1,3 Millionen Logiernächten das am häufigsten besuchte alpine Reiseziel. Davos und St. Moritz folgen mit 900 000 beziehungsweise 800 000 Übernachtungen auf den Plätzen sechs und sieben. Die bedeutendsten Tourismusdestinationen verzeichneten eine unterschiedliche Entwicklung, wobei die Gemeinden Meyrin und Basel mit einer Zunahme von je über 20 Prozent im vergangenen Jahr prozentual am meisten zulegten.

Gemäss Schätzungen des BFS gaben die ausländischen Gäste, inklusive Kurzaufenthalter, im Jahr 2005 in der Schweiz 13,7 Milliarden Franken aus, 621 Millionen mehr als ein Jahr zuvor (+4,7%). Die Ausgaben von Schweizer Reisenden im Ausland entwickelten sich mit 11,6 Milliarden Franken noch dynamischer (+646 Mio. od. +5,9%). Daraus resultiert ein Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz von 2,2 Milliarden Franken, was im Vergleich zum Vorjahres-saldo einem Rückgang von 24 Millionen oder 1,1 Prozent entspricht.

Mit einem Anteil von knapp über zwei Dritteln der Gesamteinnahmen stellte bei den ausländischen Gästen der Reiseverkehr mit Übernachtungen 2005 erneut die grösste Einnahmenquelle dar. Dabei gaben die Besucher der Hotel- und Kurbetriebe und der Parahotellerie (Ferienwohnungen, Zeltplätze, Gruppenunterkünfte, Jugendherbergen und Übernachtungen bei Verwandten und Bekannten) in der Schweiz insgesamt 6,9 Milliarden Franken aus (+393 Mio. od. +6,0%). Der grösste Anteil entfiel auf die Übernachtungskosten (45%), gefolgt von den Nebenausgaben (30%) und den Ausgaben für die Verpflegung (25%).

Die Einnahmen aus dem Tages- und Transitverkehr sowie dem übrigen Fremdenverkehr beliefen sich 2005 auf 3,3 Milliarden Franken; dies sind 226 Millionen oder 7,2 Prozent mehr als noch im Jahr 2004.

Die ausländischen Grenzgänger tätigten mit insgesamt 1,5 Milliarden Franken leicht weniger Konsumausgaben in der Schweiz als 2004 (-0,9%). Seit 2003 wird in dieser Position auch der Konsum der Kurzaufenthalter (weniger als vier Monate) mit eingerechnet.

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Gemäss den Schätzungen des Bundesamts für Statistik (BFS) wurden 2005 für die schweizerische Auslandsreisetätigkeit insgesamt 11,6 Milliarden Franken aufgewendet (+645,6 Mio. od. +5,9%). Dabei entfielen 10,1 Milliarden auf den Reiseverkehr mit Übernachtungen (+728 Mio. oder +7,7%), das heisst auf Ferien-, Geschäfts- und Kurzaufenthalte im Ausland. Die starke Zunahme ist hauptsächlich auf die erhöhte Anzahl ausserhalb der Landesgrenzen verbrachter Logiernächte zurückzuführen. Damit setzte sich die nach dem Einbruch in den Jahren 2001 bis 2003 beobachtete Erholung weiter fort.

Die Ausgaben der Schweizer für Auslandsreisen ohne Übernachtung beliefen sich im Jahr 2005 unter Berücksichtigung der Währungs- und Preisentwicklung auf 1,4 Milliarden Franken (-83 Mio. od. -5,4%).

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Die Eidgenossenschaft schliesst das Jahr 2006 mit einem ordentlichen Einnahmenüberschuss von 2,5 Milliarden Franken ab. Im Voranschlag 2006 war noch mit einem Defizit von 0,6 Milliarden gerechnet worden. Hinzu kommt eine Sondereinnahme aus dem Verkauf von Swisscom-Aktien in Höhe von 3,2 Milliarden. Der Bund kann dadurch erstmals seit vielen Jahren den Schuldenberg substanziell – von 130 auf 125 Milliarden Franken – abtragen.

Zum erfreulichen Abschluss trug die starke Entwicklung der Fiskaleinnahmen wesentlich bei. Dank der guten Konjunktur lagen die Einnahmen gegenüber der Rechnung des Vorjahres um 3,6 Milliarden höher bei 54,9 Milliarden Franken. Auf der Ausgabenseite führte die konsequente Ausgabendisziplin zu einem geringeren Wachstum der Ausgaben. Diese stiegen gegenüber dem Vorjahreswert um eine Milliarde auf 52,4 Milliarden. Dies liegt um 300 Millionen unter dem budgetierten Wert. Die Staatsquote des Bundes bildete sich entsprechend von 11,3 auf 11,1% zurück. Bei der Würdigung des Abschlusses ist zu berücksichtigen, dass die beiden Entlastungsprogramme 2003 und 2004 das Ausgabeniveau dauerhaft um insgesamt rund fünf Milliarden gesenkt haben.

Der Voranschlag 2007 sieht in der Erfolgsrechnung bei Aufwänden in der Höhe von 55,3 Milliarden einen Ertragsüberschuss von 575,5 Millionen Franken vor. Im Finanzplan 2008–2010 zeichnet sich hingegen eine erhebliche Verschlechterung der Haushaltsperspektiven ab. Der Bundesrat kommt bei der Aufgabenüberprüfung nicht wie geplant voran, weshalb in den Jahren 2008 und 2009 vermutlich wieder mit Entlastungsprogrammen gearbeitet werden muss. Sonderausgaben von fünf Milliarden für Verkehrsprojekte (u.a. 2,6 Mrd. als Ersteinlage in den Infrastrukturfonds Strasse), die Bundespensionskasse und den neuen Finanzausgleich belasten die Perspektiven zusätzlich.

Neuer Finanzausgleich (NFA)

Die eidgenössischen Räte haben die Ausführungsgesetzgebung zum neuen Finanzausgleich und zur Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 28. November 2004 vom Souverän in die Bundesverfassung aufgenommen, beraten und in der Herbstsession verabschiedet. Die neuen Regelungen sollen per Anfang 2008 in Kraft treten.

Ab diesem Zeitpunkt übernimmt der Bund die alleinige Verantwortung für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Für grosse Unterhaltsarbeiten auf Nationalstrassen soll künftig der Bund allein zuständig sein; dies war in den Räten während langer Zeit umstritten. Im Gegenzug überlässt der Bund den Bereich Hauptstrassen ganz den Kantonen und subventioniert hier nur noch zweckgebunden. Lediglich die Fertigstellung des bereits beschlossenen Autobahnnetzes bleibt eine Verbundaufgabe.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) wird im Jahr 2007 fünf neue Filialen eröffnen, die künftig einen Grossteil der Bauherrenaufgaben beim Bau und Unterhalt der Nationalstrassen wahrnehmen werden. Die Standorte der neuen Filialen befinden sich in Estavayer-le-Lac (FR), Thun (BE), Zofingen (AG), Bellinzona (TI) und Winterthur (ZH). Zentrale Aufgaben werden auch in Zukunft vom Astra-Hauptsitz in Ittigen (BE) übernommen.

Ebenfalls die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement geht von den einzelnen Kantonen auf den Bund über. Das Verkehrsmanagement wird gemäss Astra in Zukunft immer wichtiger. Es umfasst die folgenden Teilaufgaben: Verkehrsinformation, Verkehrslenkung (grossräumig), Verkehrsleitung (auf einzelnen Strecken) und Verkehrssteuerung (bezieht sich auf Knoten oder Objekte wie Tunnels oder Verzweigungen). Zur Bewältigung dieser Aufgaben sind der Aufbau und Betrieb einer nationalen Verkehrsmanagement-Zentrale vorgesehen. Als Standort für diese Zentrale hat das Astra ein Areal im Kanton Luzern, in unmittelbarer Nähe der A2-Ausfahrt Emmen-Nord, bestimmt.

Strassenbenützungsabgaben

Nationalstrassenabgabe: Der Bundesrat legte im Herbst den Entwurf zu einem Nationalstrassenabgabegesetz zur Stellungnahme vor. Die Vorlage basiert auf der geltenden Verfassungsbestimmung Artikel 86 Absatz 2 und übernimmt grossmehrheitlich die heute geltenden Bestimmungen. Im Gegensatz zur alten Bundesverfassung (BV) ist diese Bestimmung in der neuen BV weniger detailliert formuliert. Details sollen auf Gesetzesstufe geregelt werden. Der Gesetzesentwurf kommt diesem Anliegen nach und soll die Übergangsbestimmungen in der BV sowie die Nationalstrassenabgabeverordnung vom 26. Oktober 1994 ersetzen. Er regelt beispielsweise das Erhebungssystem (Vignette) oder die Abgabenhöhe, die unverändert 40 Franken beträgt. Um verstärkt auftretenden Missbräuchen entgegenzutreten, wird der Bussenbetrag bei einer Widerhandlung auf 200 Franken verdoppelt. Die Vernehmlassungsfrist dauert bis Ende Januar 2007.

Road Pricing: Das Bundesamt für Strassen (Astra) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) haben das Road Pricing aktiv in die öffentliche Debatte eingebracht und forciert. Von Road Pricing verspreche man sich eine gezielt verursachergerechte Verkehrslenkung zur Entlastung der Infrastruktur. Als Quelle für die Verkehrsfinanzierung sei das Instrument zumindest vorerst zwar nicht vorgesehen; längerfristig – in rund 20 Jahren – käme Road Pricing aber für die ganze Schweiz als teilweiser Ersatz der heutigen Verkehrsabgaben durchaus in Betracht.

Gemäss ARE sind grossflächig erhobene Strassenzölle – also eine Ausweitung von Road Pricing von Einzelobjekten auf Quartiere oder gar Innenstädte – laut einer rechtlichen Analyse des Bundesamts für Justiz (BJ) nur via eine Verfassungsabstimmung möglich. Selbst Pilotversuche erforderten wohl ein referendumspflichtiges Gesetz.

Einen weiteren Knackpunkt bei möglichen Testläufen würde die Vorfinanzierung darstellen. In Stockholm belief sich diese auf über 600 Millionen Franken.

Im Übrigen sei Road Pricing nicht a priori unsozial. Weil Reiche mehr Auto fahren, seien sie in absoluten Zahlen stärker betroffen. Und wenn die Einnahmen für den öffentlichen Verkehr verwendet würden, profitierten davon auch einkommensschwächere Schichten tendenziell mehr. Allerdings falle jede zusätzliche Belastung für Einkommensschwächere überproportional ins Gewicht.

Voraussichtlich bereits im Frühling 2007 wird das Astra die Resultate seines 1,8 Millionen Franken teuren Forschungspakets zum übergeordneten Bereich des «Mobility Pricing» vorlegen.

strasseschweiz hat grösste Vorbehalte gegenüber Road-Pricing-Absichten angemeldet. Die Einführung von Road Pricing durch den Staat sei unsozial, dirigistisch und ein neuer Steuertatbestand.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA belaufen sich für das Jahr 2006 netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1 306 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 LSVA-Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse geleitet (Entlastungsprogramm 2003).

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

Seit Anfang 2005 betragen die Ansätze für die LSVA 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 LSVA hat eine rasche Erneuerung der Lastwagenflotte begünstigt. Zwischen 2001 und 2005 fiel der Anteil der Lastwagen, die den Normen «Euro 0 und 1» entsprachen, von 39 auf 12 Prozent. Seit Anfang 2005 nahm der Anteil der Fahrzeuge, die den Normen «Euro 4 und 5» entsprechen, rasch zu: Im dritten Trimester 2006 erbrachte diese Kategorie je zirka fünf Prozent der gesamten Verkehrsleistungen. Diese Entwicklung hatte für die Eidgenossenschaft tiefere Einnahmen zur Folge. Durch den Anstieg des Anteils der Fahrzeuge, die den tiefsten LSVA-Satz zahlen mussten, betrug der tatsächlich gewichtete Durchschnitt der Einnahmen für eine Referenzstrecke von 300 km zwischen Oktober 2005 und September 2006 nur noch 273,50 Franken. Dieser Betrag liegt um 6,5 Prozent unter den 292,50 Franken, die im Landverkehrsabkommen für diesen Zeitraum vorgesehen worden waren.

*Verwendung der Einnahmen aus der LSVa im Jahr 2006
(in Mio. Franken)*

Bruttoertrag		1 459
Kosten für die Erhebung der Abgabe (7% der Bruttoeinnahmen)	120	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr 17, Holztransporte 5, Diverse 2)	24	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	9	153
Nettoertrag		1 306
Aufwandentschädigung Kantone (Budget)		8
Polizeiliche Kontrollen (Budget)		20
Kantonsanteil ($\frac{1}{3}$)		426
Bundesanteil ($\frac{2}{3}$)		852
davon an Schwerverkehrsmanagement	13	
davon an Eisenbahngrossprojekte	689	
davon für ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs	150	

Auf das Jahr 2008 ist eine Erhöhung der LSVa geplant. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) hat im April eine Petition lanciert, mit der der Bundesrat zum Verzicht auf diese Erhöhung aufgerufen wurde. Stattdessen soll der internationale alpenquerende Schwerverkehr von Grenze zu Grenze via eine Alpentransitabgabe (ATA) stärker belastet werden. Die Astag befürchtet, dass durch eine weitere LSVa-Erhöhung das inländische Transportgewerbe gegenüber der ausländischen Konkurrenz noch weiter benachteiligt wird.

Ins Feld führt die Astag, dass gemäss den Erhebungen des Bundesamts für Statistik (BFS) der Anteil des ausländischen Güterverkehrs seit der LSVa-Einführung per 1. Januar 2001 markant gestiegen sei. Insbesondere der internationale Transitgüterverkehr nehme stetig zu. Eine neue flächendeckende LSVa-Erhöhung verteuere die Produkte im Hochpreisland Schweiz weiter und schwäche den Wirtschaftsstandort. Die Hauptlast der LSVa trage mit 75 Prozent Steueranteil der Schwerverkehr im Inland und damit die Einwohnerinnen und Einwohner.

Die Petition der Astag gegen eine weitere Erhöhung der LSVa ist mit rund 152 000 Unterschriften am 20. Juni dem Bundesrat übergeben worden. Einige Tage zuvor, am 17. Juni, hatten rund 2 000 Lastwagenfahrer mit 120 Lastwagen im Rahmen einer Sternfahrt nach Bern gegen die geplante LSVa-Erhöhung protestiert

Strassenrechnung

Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs

Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2004 deckt der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes vollumfänglich: in der Kapitalrechnung zu 115 Prozent, in der Ausgabenrechnung zu 117 Prozent.

Die Kapitalrechnung 2004 schliesst mit 7 854 Millionen Franken Einnahmen und mit Kosten von 6 834 Millionen Franken ab. Der Überschuss beträgt 1 020 Millionen Franken (2003: 767 Mio. Fr.). Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs werden somit von den Benützern zu 115 Prozent (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 2003: 111%) gedeckt. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

Nach wie vor unbefriedigend ist, dass wesentliche Teile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Deckung externer Kosten des Strassenverkehrs – 2004 waren es wie im Vorjahr über 300 Millionen Franken – in der Strassenrechnung ausgeklammert bleiben.

In der Ausgabenrechnung 2004 betragen die anrechenbaren Ausgaben 6 730 Millionen Franken, inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen früherer Jahre. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausgaben mit den anrechenbaren Einnahmen resultiert ein Deckungsgrad von 117 Prozent (2003: 113%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 1 124 Millionen Franken (2003: 884 Mio. Fr.). In der Ausgabenrechnung werden den laufenden Ausgaben eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.

Bei den Fahrzeugkategorien (Kategorienrechnung) konnten alle Kategorien die Eigenwirtschaftlichkeit verbessern. Der Personenverkehr erreichte einen Deckungsüberschuss von 581 Millionen Franken (109%; 2003: 106%), während der Güterverkehr mit einem Überschuss von 503 Millionen Franken (140%; 132%) abschliesst. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger, private Cars) weist einen Überschuss von 408 Millionen Franken (148%) aus.

Externe Kosten

Der Bund hat in den Jahren 2002 und 2005 bereits mehrere Studien und Aufdatierungen betreffend die so genannt externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Unfälle, Lärm, Gebäude- sowie Natur- und Landschaftsschäden veröffentlicht. Die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt (Bafu) haben im Berichtsjahr die Ergebnisse einer neuen Studie bekannt gegeben: In deren Zentrum stehen die externen Kosten der Klimaveränderung sowie jene in bisher nicht erfassten Umweltbereichen (Boden, Landwirtschaft, Wald usw.).

Die Quantifizierung der Klimaschäden, die der Strassenverkehr verursachen soll, beläuft sich – je nach Szenario – auf 500 Millionen bis zwei Milliarden Franken. Die externen Kosten für die bisher nicht erfassten Umweltbereiche, städtischen Räume und die vor- und nachgelagerten Prozesse betragen für den Strassenverkehr gut 800 Millionen Franken. Der Strassenverkehr verursacht gemäss derzeitiger Berechnung des ARE externe Gesamtkosten von im Minimum gut sechs Milliarden Franken. Eine umfassende Abschätzung der externen Verkehrskosten soll im Jahr 2007 mit der Veröffentlichung der aufdatierten Staukosten vorliegen.

Nutzen des Landverkehrs

Eine umfassende Analyse der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Statistik (BFS) – publiziert im Oktober – ermöglicht zum ersten Mal eine Gesamtsicht des Nutzens und der Kosten des Landverkehrs und dessen Finanzierung. Konkret besteht die Gesamtschau aus einer Studie zur Quantifizierung des Verkehrsnutzens und dessen volkswirtschaftlicher Bedeutung sowie aus einer Transportrechnung für den Strassen- und Schienenverkehr und dessen Finanzierung.

Die Analyse belegt nun, dass der Landverkehr einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt: Strasse (46 Milliarden) und Schiene (sechs Milliarden) haben im Jahr 2001 gemeinsam eine Wertschöpfung von 52 Milliarden Franken beziehungsweise 12 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) erwirtschaftet.

Selbst wenn man die Kosten für Umweltverschmutzung, Lärm und Unfälle mitrechnet, schneidet die Strasse nicht schlechter ab als die Schiene. Diese angeblich ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs gehören zum Standard-Argumentarium linker und grüner Verkehrspolitiker. In dieser Studie, die sich auf Zahlen aus dem Jahr 2003 stützt, sind zum ersten Mal die Kosten der verschiedenen Verkehrsträger in der Schweiz nach einer einheitlichen Methodik erfasst und ausgewertet worden.

Im Jahr 2003 haben die Gesamtkosten für Strasse (65 Milliarden) und Schiene (zehn Milliarden) 75 Milliarden Franken betragen. Die Kostendeckungsgrade von Strasse und Schiene liegen mit 92 beziehungsweise 93 Prozent praktisch gleich hoch. Würden beim Schienenverkehr allerdings die steuerlichen Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht als Ertrag verbucht, läge für die Bahn der Kostendeckungsgrad bei nur 64 Prozent. Würden zudem die jährlichen Defizite beziehungsweise Überschüsse kumuliert und verzinst, sänke der Gesamtkostendeckungsgrad der Schiene sogar von 64 auf 46 Prozent.

Da zusätzlich zur Wertschöpfung auf Individualebene weitere Nutzeneffekte wie z.B. Zeitgewinne entstehen, ist der Gesamtnutzen des Landverkehrs letzten Endes grösser als seine Gesamtkosten: Der Überschuss liegt bei drei bis acht Milliarden Franken pro Jahr.

Die Ergebnisse der Gesamtsicht haben bei den Strassenverkehrsverbänden Genugtuung ausgelöst. Der Bund gestehe endlich ein, dass der Nutzen der Strasse deren angeblich ungedeckten externen Kosten bei weitem übertrifft. Eine weitere Steuererhöhung im Strassenverkehr käme aufgrund der vorgelegten Resultate nicht mehr in Frage.

Umsätze der Automobilwirtschaft

Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten im Jahr 2005 nach Angaben von auto-schweiz Vereinigung Schweizer-Automobilimporteure 80,4 Milliarden Franken oder 3,8 Prozent mehr als im Vorjahr um. Für neue Personenwagen gab die Schweizer Bevölkerung die Summe von 9,9 Milliarden Franken aus (-3,6%). Im Durchschnitt wurden rund 38 000 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 7,6 Milliarden Franken.

20 Milliarden Franken nahm das Transportgewerbe ein. 11,2 Milliarden Franken 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 2005 mit 291 800 Angestellten etwas mehr Menschen beschäftigt als im Vorjahr (+3,2%). Die Anzahl Betriebe erhöhte sich leicht auf 20 714 (+3,9%).

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 10 957,5 Millionen Franken betragen. Davon gingen 8 675,8 Millionen an den Bund (= 15,8% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 2 932 Millionen Franken Mineralölsteuern (+10 Mio.) und 1 976 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (+3 Mio.), 1 721,2 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 351,9 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+11,2 Mio.) sowie 76 Millionen Franken für Gebühren aller Art. Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 312,5 Millionen Franken (+6,1 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Höhe von 1 306 Millionen Franken (+75 Mio.), total also 1 618 Millionen Franken für die Strassenbenützung.

Nach Verfassung und Gesetz sind von den hievor genannten 8 675,8 Millionen Franken (= rund 1 700 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3 755 Millionen Franken oder 43,3 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 3 615 Millionen Franken, davon stammen 1 466 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 6,6% der gesamten Bundeseinnahmen). Der motorisierte Individualverkehr leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Rund zwei Drittel der LSVA-Einnahmen – 689 Millionen Franken – sind in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) 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 3 774 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der Neat-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 351 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 2 284 Millionen Franken.

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

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag		Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
	Total		Strassen	verwendet für: Bundeskasse	Neat ²
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2006	57 188	66 525	32 650 (49%) ¹	31 591 (47%)	2 284 (3%)
1925–2006	57 188	68 870	33 536 (49%)	33 050 (48%)	2 284 (3%)

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

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

Eine Übersicht über die zweckfinanzierten Strassenausgaben ist im statistischen Teil im Anhang (Tabelle 8A) enthalten. Daraus ist ersichtlich, wie sich diese Einnahmen auf die verschiedenen Bereiche verteilen.

Zurückgehend auf eine parlamentarische Initiative von Meinrado Robbiani (cvp, Tessin), haben die eidgenössischen Räte gegen den Willen des Bundesrats beschlossen, der Naturstein-Abbau-Branche analog zur Land- und Forstwirtschaft und zur Berufsfischerei den Mineralölsteuerzuschlag zurückzuerstatten. Diese Steuerrückerstattung gilt nur für Maschinen, die direkt beim Abbau von Naturstein zum Einsatz kommen. Keine Begünstigung sollen hingegen die Strassentransporte, die Stein-Verkleinerungen, der Kiesabbau und die Sand-Gewinnung bekommen. Hochgerechnet ist mit der Rückerstattung in der Höhe von rund fünf Millionen Franken zu rechnen. Dies ist vor allem aus regional-politischer Sicht von Bedeutung; über ein Drittel der betroffenen Unternehmen und Arbeitsplätze befinden sich im Kanton Tessin.

Die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen sollen künftig nicht mehr dem Strassenverkehr zugute kommen, sondern für Massnahmen in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen innerhalb der Luftfahrt verwendet werden. Der Bundesrat hat im Oktober eine entsprechende Verfassungsänderung in die Vernehmlassung gegeben. Für die aus dem Luftverkehr stammenden Gelder soll die analoge Lösung wie für die Erträge des Strassenverkehrs gelten: Die eine Hälfte des Reinertrags fliesst in die Bundeskasse; die andere Hälfte und der Mineralölzuschlag werden der Luftfahrt gewidmet. Die Einnahmen aus der Kerosinbesteuerung beliefen sich in

den letzten Jahren auf durchschnittlich rund 61 Millionen Franken. Nach Abzug des Anteils in den allgemeinen Bundeshaushalt würden für die Luftfahrt pro Jahr rund 40 Millionen Franken verbleiben.

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2007 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	1,13
Mehrwertsteuer	10,95	12,00
Belastung pro Liter	84,40	89,00
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	113,44	106,59

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Im Jahr 2007 sollen lediglich rund sieben Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen werden. Namentlich handelt sich um die folgenden Streckenabschnitte:

- Basel-Stadt A2: Landesgrenze F – Wiese; 2,8 km vierspurig
- Jura A16: Plate-forme douanière de Boncourt
- Jura A16: Delémont Est – Kantonsgrenze Bern (Halbanschluss Choindez); 0,2 km zweispurig
- Bern A16: Kantonsgrenze Jura – Moutier Est

Gemäss überarbeitetem 7. langfristigen Bauprogramm sind in den kommenden Jahren die folgenden Eröffnungen von neuen Autobahnteilstücken geplant:

2008:

- Zürich A1: Bergermoss – Fildern; 2,7 km vierspurig
- Basel-Stadt A2: Landesgrenze F – Wiese Tunnel Luzernerring
- Nidwalden A2: Obkirchen – Acheregg Kirchenwaldtunnel Nordröhre; 0,8 km vierspurig
- Zürich A4: Uetliberg Ost – Fildern; 4,6 km vierspurig
- Obwalden A8: Loppertunnel Verbindungstunnel; 1,1 km zweispurig
- Nidwalden A8: Kantonsgrenze Obwalden – Acheregg Verbindungstunnel; 0,9 km zweispurig

2009:

- Bern A1: Zubringer Neufeld Bern
- Zürich A4: Fildern – Knonau; 13,4 km vierspurig
- Zürich A4: Knonau – Kantonsgrenze Zug; 2,8 km vierspurig

Der Bund hat im Januar das Ausführungsprojekt der Teilstrecke Steg/Gampel Ost-Visp West auf der Autobahn A9 im Oberwallis genehmigt. Damit sind mit Ausnahme des Anschlusses Visp West alle Teilstrecken der Rhonetalautobahn im Oberwallis gutgeheissen worden.

75

Seit 1. November sind alle Ein- und Ausfahrten der Autobahn zwischen Kriegstetten (SO) und Oensingen (SO) wieder offen. Die Erneuerungsarbeiten auf dem 19 Kilometer langen Teilstück der A1 haben neun Monate gedauert und wurden planmässig abgeschlossen. Die budgetierten Kosten belaufen sich auf gut 81 Millionen Franken. Bei der Erneuerung beschränkte man sich auf die Wiederherstellung des beschädigten Belags; einzig beim so genannten

Wangenstutz wurde in Richtung Zürich eine zusätzliche Fahrspur erstellt. In zehn bis 15 Jahren ist geplant, den A1-Abschnitt Luterbach–Härkingen auf sechs Spuren auszubauen.

Vollendete Abschnitte

Die A3/A98-Querspanne mit der neuen Rheinbrücke bei Rheinfelden ist am 7. März in Betrieb genommen worden. Der deutsch-schweizerische Grenzübergang samt Gemeinschaftszollanlage entlastet die beiden Rheinfelden beidseits des Rheins. Durch eingeschränkte Betriebszeiten beim Zoll und ein Verkehrsmanagement soll verhindert werden, dass die Brücke vom Schwerverkehr als Umfahrung von Basel genutzt wird. Zahlreiche Demonstranten verlangten anlässlich der Eröffnung die rasche Fortsetzung der A98 entlang dem Hochrhein.

Ende Juni ist die gut 1,6 Kilometer lange Südröhre des Kirchenwaldtunnels zwischen Hergiswil (NW) und Stansstad (NW) auf der A2 am Vierwaldstättersee eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Insgesamt wurden für diesen Tunnel drei Röhren mit einer Länge von 5,2 Kilometer ausgebrochen. Das ganze Projekt kostete 450 Millionen Franken. Das Bauwerk, mit dem 1998 begonnen worden war, soll die Autofahrer am Vierwaldstättersee vor Felsstürzen schützen.

Nach achtjähriger Bauzeit ist die erste Etappe der Zürcher Westumfahrung offiziell eingeweiht worden. Das knapp drei Kilometer lange und rund 560 Millionen Franken teure Autobahnteilstück, das am 3. Juli dem Verkehr übergeben wurde, besteht vor allem aus zwei Tunnels und zwei Brücken und bildet gleichzeitig die Umfahrung der Gemeinde Birmensdorf. Diese Umfahrung ist Teil der rund drei Milliarden teuren Westumfahrung von Zürich. Ende 2008 soll dann die Lücke zwischen der A1 von Bern/Basel und der A3 in Richtung Graubünden im Südwesten Zürichs geschlossen werden, wenn ab Birmensdorf der Aescher- und der knapp 4,5 Kilometer lange Uetlibergtunnel fertig sind. Im Jahr 2009 folgt die Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt in Richtung Zentralschweiz, die ab dem künftigen Dreieck Zürich West zuerst durch den beinahe fünf Kilometer langen Isisbergtunnel führt. Bis 2010 werden durchwegs vierspurige Tunnels auf einer Gesamtlänge von gut 13 Kilometern in Betrieb genommen. Das sind insgesamt fast 27 Kilometer Tunnelröhren – anderthalb Mal die Länge des Gotthardstrassentunnels.

Damit waren Ende 2006 insgesamt 1 758 km Nationalstrassen oder rund 93 Prozent der geplanten Netzlänge (1 892,5 km) in Betrieb.

Im Rahmen von EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme) haben die grossen europäischen Automobilclubs aus zwölf Ländern, darunter auch der Touring Club Schweiz (TCS), 52 Autobahntunnels in 14 europäischen Ländern auf ihre Sicherheit hin überprüft. Dabei erfüllten 13 Tunnels die Mindestanforderungen an Brandschutz, Lüftung sowie Flucht- und Rettungswege nicht.

Von den sechs in der Schweiz untersuchten Tunnels erreichten drei – Glion (VD), Rosenberg (SG) und Confignon (GE) – das Prädikat «sehr gut». Gut schnitten die Tunnels Sonnenberg (LU) und Fäsenstaub (SH) ab. Als «ungenügend» wurde der Tunnel Cholfirst (ZH) bewertet.

Nationalstrassenfinanzierung

Gestützt auf das Mineralölsteuergesetz wurden 2006 den Kantonen folgende – durch Mineralölsteuererträge gedeckte – Bundesanteile ausgeteilt:

	Mio. Fr.
Bau	1 184
Baulicher Unterhalt/Erneuerung	612
Betrieb	130

Seit Beginn des Nationalstrassenbaus vor 47 Jahren investierte der Bund für Projektierung, Bauleitung, Verwaltung, Landerwerb und Bauarbeiten brutto 50,6 Milliarden Franken. In der gleichen Zeitspanne wendeten die Kantone brutto 8,4 Milliarden Franken auf.

Infrastrukturfonds Strasse

Die eidgenössischen Räte haben im Berichtsjahr die Vorlage für einen Infrastrukturfonds zugunsten von Strassenprojekten verabschiedet. Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sieht Investitionen von rund 20,8 Milliarden Franken während 20 Jahren vor, davon 14 Milliarden Franken für das Autobahnnetz (8,5 Mia. für die Fertigstellung und 5,5 Mia. für den Ausbau) und sechs Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen. Vom Rest in der Höhe von 800 Millionen Franken sollen Randregionen beim Unterhalt des Hauptstrassennetzes profitieren. Als Ersteinlage sind 2,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr vorgesehen.

Bereits in der Verkehrskommission des Ständerats (Erstrat) sind die Hauptstrassen in Berggebieten und ländlichen Regionen in die Vorlage aufgenommen worden, was von **strasseschweiz** begrüsst worden ist. Entsprechend sind die Fondsmittel um 800 Millionen auf 20,8 Milliarden Franken aufgestockt worden.

strasseschweiz hat sich bei den eidgenössischen Räten dafür stark gemacht, dass für die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes mindestens 6,6 Milliarden Franken vorgesehen werden; der Bundesrat hatte 5,5 Milliarden Franken vorgeschlagen, was für die Finanzierung der baureifen Projekte ausreichend, für die Beseitigung der Engpässe auf dem Autobahnnetz aber viel zu knapp bemessen ist. Ständerat und Nationalrat wollten von einer Erhöhung allerdings nichts wissen. Mit der Zusage, die Kredite könnten später immer noch angepasst werden, falls entsprechende Bauprojekte vorlägen und als notwendig erachtet würden, wollten die Räte die Vorlage nicht strassenseitig überladen. Immerhin hatte die nationalrätliche Verkehrskommission mit knappem Mehr beschlossen, das Teilprogramm zur Beseitigung der Engpässe auf den Autobahnen beziehungsweise zur Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes um drei auf 8,5 Milliarden Franken aufzustocken.

Auf Ablehnung von **strasseschweiz** gestossen ist der Vorschlag des Bundesrats, künftig im Rahmen der Finanzierung von Projekten des Agglomerationsverkehrs auch S-Bahn-Vorhaben, also reine Schienenprojekte, aus zweckgebundenen Strassengeldern zu finanzieren. Diese Querfinanzierung unter den Verkehrsträgern sei verfassungswidrig. Als Alternative bot **strasseschweiz** die Finanzierung der S-Bahn-Projekte mittels eines rückzahlbaren Darlehens aus Strassengeldern an. Die Räte hielten an der Verletzung des Verursacherprinzips bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen fest. Im Nationalrat wurde sogar die Bestimmung eingefügt, dass es künftig auch möglich sein soll, mit dem Geld aus dem Strassenfonds spezielles Rollmaterial für die Bahn zu beschaffen und damit Kosten für neue Infrastrukturbauten einzusparen. Die Linken und Grünen frohlockten nicht ohne Grund, dass die Zweckbindung der Mineralölsteuer, die bisher eine heilige Kuh der Schweiz gewesen sei, mit dem Infrastrukturfonds erstmals geknackt werden konnte.

Mit dem Infrastrukturfonds Strasse sei dem Parlament ein grosses Werk des Kompromisses und der Konkordanz gelungen, lobte Bundespräsident und Verkehrsminister Moritz Leuenberger. Ferner würdigte er die Vorlage als zweite grosse verkehrspolitische Etappe nach der Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Ein Referendum wurde nicht erwogen.

Hauptstrassen

Im Jahr 2006 hat der Bund Beiträge von insgesamt 188 Millionen Franken an Ausbauten und Neuanlagen auf dem schweizerischen Hauptstrassennetz ausgerichtet.

Übrige werkgebundene und nicht-werkgebundene Beiträge

Aufwendungen des Bundes 2006

Mio Fr.

Niveauübergangssanierungen und andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs:

– Aufhebung und Sicherung von Niveauübergängen, Verkehrstrennung	17
– Huckepack und Autoverlad	602
Strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen	108
Schutzbauten gegen Naturgewalten entlang übriger Strassen	33
Nicht werkgebundene Beiträge an das Strassenwesen der Kantone	507
Forschung im Strassenwesen	10
Verwaltungsaufwendungen	26

Im neuesten Standbericht betreffend die Sanierung der gefährlichen Niveauübergänge zieht eine vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) eingesetzte Taskforce eine positive Bilanz: Von den 190 Bahnübergängen mit einer Sichtzeit unter sechs Sekunden

wurden bis Ende 2006 deren 120 saniert oder aufgehoben. 24 Bahnübergänge werden zurzeit oder demnächst saniert. Bei 25 Bahnübergängen läuft das Plangenehmigungsverfahren; sie werden im Lauf des Jahres 2007 saniert. Die restlichen 21 Bahnübergänge dienen nicht dem allgemeinen motorisierten Verkehr; deswegen stehen für deren Sanierung keine Bundesbeiträge zur Verfügung. Trotzdem ist auch die Sanierung dieser Niveauübergänge bereits vollzogen oder wird demnächst an die Hand genommen. Zudem gibt es in der Schweiz rund 600 weitere Bahnübergänge, die als ungenügend gesichert gelten. Bei diesen beträgt die Sichtzeit meist sieben bis zwölf Sekunden. Bis 2014 müssen sie alle überprüft und aufgrund der neuen Vorgaben gemäss Eisenbahnverordnung saniert werden. Für diese Bahnübergänge stehen keine Bundesmittel mehr zur Verfügung. Die Kosten müssen die Bahnunternehmen und Strasseneigentümer (Kantone, Gemeinden, Private) tragen.

Internationale Beziehungen

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** war bestrebt, zum Austausch von Informationen und Erfahrungen auf europäischer und internationaler Ebene im Verkehrswesen mit Unterlagen und Berichten beizutragen. Insbesondere als Mitglied der International Road Federation IRF stand der **strasseschweiz** 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 Strassennetz, die Fahrzeugproduktion, den Import und den Export von Fahrzeugen, die Strassenverkehrsunfälle, die Motorfahrzeugbesteuerung und die jährlichen Ausgaben für das Strassenwesen. Das umfangreiche Tabellenwerk kann direkt bei der IRF, 4 chemin de Blandonnet, 1214 Vernier (Genf; Tel. 022 306 02 60) bezogen werden.

Schlusswort

Der Berichtersteller über die Tätigkeit von **strasseschweiz** im Jahr 2006 dankt allen Mitgliederverbänden, dem Zentralvorstand und dem Direktionsausschuss für die grosse Unterstützung und für das Vertrauen, das sie dem Generalsekretariat und dessen Personal entgegengebracht haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Generalsekretariats von **strasseschweiz**, die mit ihrem treuen und pflichtbewussten Einsatz einen reibungslosen Gang der vielfältigen Geschäfte unseres Dachverbandes sicherstellen. 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 von **strasseschweiz** und seinen Mitgliedern.

	Seite / Page	
Motorfahrzeuge		Véhicules à moteur
Bestand	1 A	Effectif
Entwicklung	2 A	Evolution
Neuzulassungen	3 A	Mises en circulation
Meistverkaufte Automarken	4 A	Marques des voitures de tourisme les plus vendues
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
Mineralölabsatz	10 A	Ventes d'huiles minérales
Strassenverkehrsunfälle	11 A	Accidents de circulation
Führerausweisentzüge	12 A	Retraits de permis

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2006)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2006)*

	2005	2006
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	3 863 807	3 899 917
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	27 468	28 007
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 032	6 162
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	9 582	9 421
Übrige / <i>Autres</i>	2 703	2 855
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	254 426	260 642
Lastwagen / <i>Camions</i>	42 662	42 986
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 048	10 272
Übrige / <i>Autres</i>	128	120
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	182 093	185 450
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	51 860	53 437
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 450 809	4 499 269
Motorräder / <i>Motocycles</i>	499 747	520 939
Übrige / <i>Autres</i>	13 358	14 195
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	79 089	73 514
Total Motorräder / <i>Total des motocycles</i>	592 194	608 648
Total Motorfahrzeuge		
<i>Total des véhicules à moteur</i>	5 043 003	5 107 917
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	178 399	*170 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	5 140	5 827
Sachentransportanhänger / <i>Remorques transport de choses</i>	181 557	189 890
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	35 339	35 781
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 735	23 789
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	59 667	57 513
Sattelsachentransportanhänger / <i>Semi-remorques transport de choses</i>	13 631	13 935
Übrige / <i>Autres</i>	6 656	7 869
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	325 725	334 604

* Schätzungen / *Estimations*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2006 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2006

Jahr Année	Personen- wagen 1	Nutzfahrzeug / Véhicules utilitaires	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à selle	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 4	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
1950	146 998	–	2 028	36 472	965	2 049	188 512	75 975	264 487	–	–	–	–
1960	509 279	–	3 127	55 150	1 102	5 122	573 780	291 326	865 106	–	–	–	–
1970	1 383 204	–	5 542	105 725	1 272	1 449	1 524 036	142 107	1 666 143	–	–	–	–
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229 ⁵	42 456	2 702 266	137 340	137 340	2 702 266	671 473
1990	2 993 529	5 909	6 034	206 743	59 706	5 947	121 249	88 439	3 809 083	3 506 925	302 158	3 809 083	464 609
1996 ⁶	3 268 073	7 358	6 036	210 676	45 377	6 803	123 320	98 549	4 172 607	3 790 623	381 984	4 172 607	317 066
1997	3 323 421	7 669	5 982	212 150	44 805	7 084	123 880	99 552	4 260 309	3 849 560	410 749	4 260 309	298 895
1998	3 383 273	8 042	5 874	215 501	44 370	7 355	124 192	100 274	4 349 173	3 914 131	435 042	4 349 173	283 722
1999	3 467 275	8 471	5 848	221 510	44 564	7 728	124 512	100 901	4 470 691	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	101 445	4 584 718	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	102 311	4 706 561	4 185 171	521 390	4 706 561	219 624
2002	3 700 951	9 398	5 746	239 064	42 031	8 906	127 518	102 772	4 808 916	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	102 837	4 888 296	4 320 938	567 358	4 888 296	189 520
2004	3 811 351	9 643	5 833	247 393	41 221	9 451	129 103	102 753	4 969 196	4 386 186	583 010	4 969 196	187 629
2005	3 863 807	9 582	6 032	254 426	42 662	10 048	129 946	104 607	5 043 003	4 450 809	592 194	5 043 003	178 399
2006	3 899 917	9 421	6 162	260 642	42 986	10 272	122 542	106 745	5 107 917	4 499 269	608 648	5 107 917	*170 000

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

* Schätzungen/Estimation

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 Motorfas inbegriffen / 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

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

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	314 580	293 034	269 711	267 476	260 682	269 748
Leichte Motorenwagen zum Personentransport / <i>Automobiles légères pour le transport</i> <i>des personnes</i>	1 172	1 155	1 210	1 251	1 427	1 469
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	940	798	775	815	747	521
Autocars	641	648	706	704	611	689
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ¹	22 576	20 100	17 790	18 927	19 668	21 410
Lastwagen / <i>Camions</i> ²	4 645	2 745	2 367	2 653	2 844	3 307
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 281	1 133	830	915	1 023	1 535
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	3 124	2 866	2 723	2 771	2 951	2 662
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 134	1 072	993	1 115	1 156	1 249
Arbeitsmotorwagen / <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 199	2 241	2 306	2 178	2 276	2 404
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	352 292	325 792	299 411	298 803	293 385	304 994
Motorräder / <i>Motocycles</i>	29 520	27 491	40 627	42 522	40 238	40 666
Andere / <i>Autres</i>	1 353	1 490	1 587	1 915	1 906	1 985
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	19 430	18 425	6 642	3 434	3 086	3 014
Total Motorräder / Total des motocycles	50 303	47 406	48 856	47 871	45 230	45 665
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	402 595	373 198	348 267	346 676	338 615	350 659

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 meistverkauften Automarken
Les 35 marques des voitures de tourisme les plus vendues

Rang 2006	Rang 2005	Marke/Marque	2006	2005	in/en %
1	1	VW	30 616	27 671	10,6
2	2	OPEL	19 462	18 992	2,5
3	3	TOYOTA	17 023	16 848	1,0
4	4	RENAULT	15 054	15 586	-3,4
5	6	AUDI	14 545	13 654	6,5
6	7	BMW	14 310	13 477	6,2
7	9	MERCEDES-BENZ	13 650	13 142	3,9
8	5	PEUGEOT	13 364	13 695	-2,4
9	8	FORD	12 661	12 794	-1,0
10	10	CITROËN	10 391	11 365	-8,6
11	11	SUBARU	9 449	9 108	3,7
12	15	FIAT	9 317	7 309	27,5
13	12	HONDA	8 390	8 617	-2,6
14	17	SKODA	7 391	5 873	25,8
15	14	NISSAN	7 345	7 396	-0,7
16	18	MAZDA	6 650	6 081	9,4
17	16	VOLVO	6 526	6 796	-4,0
18	13	HYUNDAI	6 250	6 917	-9,6
19	19	SEAT	5 532	4 979	11,1
20	23	SUZUKI	5 232	3 266	60,2
21	22	ALFA ROMEO	4 518	3 985	13,4
22	20	KIA	4 038	5 269	-23,4
23	21	MITSUBISHI	3 922	4 470	-12,3
24	31	CHRYSLER/JEEP	3 244	2 686	20,8
25	26	CHEVROLET/DAEWOO	3 053	2 698	13,2
26	25	MINI	2 761	3 079	-10,3
27	24	SMART	2 379	3 232	-26,4
28	29	DAIHATSU	2 231	1 485	50,2
29	27	SAAB	2 242	1 783	25,7
30	28	PORSCHE	1 773	1 713	3,5
31	30	LAND ROVER	1 492	1 458	2,3
32	35	LEXUS	1 381	725	90,5
33	33	LANCIA	861	1 003	-14,2
34	34	JAGUAR	796	858	-7,2
35	-	DACIA	404	-	-

**Einreise aller Fahrzeuge 2004/2005 (Geschätzter durchschnittlicher Tagesverkehr)
Entrées de toutes les voitures 2004/2005 (Trafic journalier moyen estimé)**

	Total 2004		Total 2005	
	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger
Personenwagen/ voitures de tourisme				
Immatriculation/ Immatriculations				
Deutschland	72 170	31,8 %	70 609	30,9 %
Allemagne				20,4 %
Frankreich	89 556	39,5 %	93 048	40,7 %
France				26,9 %
Italien	44 996	19,8 %	45 319	19,8 %
Italie				13,1 %
Österreich	13 172	5,8 %	12 548	5,5 %
Autriche				3,6 %
Übrige	7 007	3,1 %	7 167	3,1 %
Autres				2,1 %
Total	226 901	100,0 %	228 691	100,0 %
Schweiz/Suisse	114 964	33,6 %	117 468	33,9 %
Gesamttotal/Grand Total	341 865	100,0 %	346 160	100,0 %

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2006

Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2006

Position	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants</i> :	
– Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	2 967 797 188
– Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 000 553 070
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants*</i>	4 968 350 258
2710.1993/1994/ 9100/9900 Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>	0
4011.1000–9900	
4013.1000–9000 8407. Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 101 629
8408. Motoren für Automobile und Motorräder / <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	277 265
8511. Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge / <i>Equipement électrique pour véhicules</i>	881 497
8512. Traktoren / <i>Tracteurs</i>	4 091
8701.1000 Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	11
8703.2100–9030 Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	13 272 576
8702./8704. Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	2 907 214
8705.1010–4000 Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	1 238
8706. Chassis / <i>Châssis</i>	8 340
8707. Karosserien / <i>Carrosseries</i>	22 254
8708. Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	10 115 237
8711.1000–9000 Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 078 938
8714.1100–1990 Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	268 219
8716. Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	224 873
9029.1010–9010	
9104.0000 Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	48 849
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	319 711 414
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	32 212 231
Total	5 320 273 903

* 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	2004	2005	2006
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	2 897,9	2 922,1	2 932,2
+ Bezugsprovisionen / Frais de perception	24,5	27,8	33,9	62,8	74,3	74,9	75,7	75,9
+ 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	1 959,2	1 973,0	1 976,4
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218,9	297,8	406,4	450,0	671,6	672,3	745,6	802,3
Abgaben auf Fahrzeuge 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	340,0	340,7	351,9
+ 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	849,8	871,0	918,9
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	–	150,5	190,5	256,4	291,3	299,5	306,4	312,5
Schwenverkehrsabgabe /								
Redevances sur le trafic des poids lourds	–	111,7	137,3	179,4	351,9	693,6	1 230,5	1 305,7
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040,5	3 656,9	4 732,8	6 043,1	7 512,9	7 787,2	8 465,0	8 675,8
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752,0	956,0	1 150,7	1 419,6	1 669,9	1 851,4	1 884,4	*1 900,0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50,0	73,0	165,0	244,1	262,1	309,0	*320,0	*330,0
Carburantgebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Enolument pour les réserves obligatoires, Carburant	53,7	68,3	89,9	109,0	96,9	42,6	22,7	33,9
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	18,4	23,6	17,8
Total	3 906,8	4 765,9	6 159,1	7 831,9	9 556,7	10 008,6	10 715,7	10 957,5

* Schätzungen / Estimations

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

	1958-2003	2004	2005	2006
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landwerb		1 448	1 310	1 184
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains	45 331,1			
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666,5	–	–	–
Erneuerungen 1958-1984 / Renouvellements 1958-1984	*3 316,0	534	580	612
Baulicher Unterhalt 1958-1984 / Gros entretien 1958-1984	1 978,3	–	–	–
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren)				
Entretien courant (incl. service de protection)	2 343,8	124	129	130
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841,1	–	–	–
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales	6 233,0	195	191	188
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge / Verkehrstrennung				
Passage à niveau / Séparation des courants de trafic	1 292,8	24	25	17
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	3 960,4	587	701	602
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)	2 173,3	110	102	108
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)				
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten	648,8	24	22	33
Protection des autres routes contre les forces de la nature				
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	6 329,2	416	423	423
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire	2 042,1	55	55	57
Internationale Alpenstrassen / Kantone ohne Nationalstrassen	470,8	26	27	27
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales				
Forschung / Recherche	148,0	11	11	10
Verwaltung / Administration	238,1	27	26	26
Total Ausgaben / Dépenses totales	79 120,7	3 581	3 602	3 417
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Autobahnwignette	83 640,9	3 716	3 756	3 770
Recettes provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière				
Übrige Einnahmen / Autres recettes	18,8	–	–	–
Einlage (+) resp. Entnahme (–) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»	–	+ 135	+ 154	+353
Dépôt (+) ou prélèvement (–) du financement spécial «Circulation routière»				
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	–	3 701	3 855	4 208

* 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
2006	2 022 883	1 699,5	*2 936 706	2 357,5	5 424 898	3 422,6

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

**Schweizerischer Mineralölabsatz
Ventes d'huiles minérales en Suisse**

	Benzin Essence		Diesel		Treibstoffe o.Flugp. Carburants s.kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe total Carburants		Heizöl Huile chauff.		Mineralölpod.total Prod. pétroliers	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892	
1991	3,856	4,2	1,135	1,4	4,991	3,5	1,078	-3,1	6,069	2,3	6,001	0,7	12,070	1,5
1992	3,994	3,6	1,100	-3,1	5,094	2,1	1,137	5,5	6,231	2,7	6,073	1,2	12,304	1,9
1993	3,705	-7,2	1,060	-3,6	4,765	-6,5	1,177	3,5	5,942	-4,6	5,533	-8,9	11,475	-6,7
1994	3,703	-0,1	1,123	5,9	4,826	1,3	1,208	2,6	6,034	1,5	5,815	5,1	11,849	3,3
1995	3,590	-3,1	1,143	1,8	4,733	-1,9	1,273	5,4	6,006	-0,5	4,914	-15,5	10,920	-7,8
1996	3,681	2,5	1,073	-6,1	4,754	0,4	1,314	3,2	6,068	1,0	5,267	7,2	11,335	3,8
1997	3,824	3,9	1,121	4,5	4,945	4,0	1,361	3,6	6,306	3,9	5,602	6,4	11,908	5,1
1998	3,850	0,7	1,159	3,4	5,009	1,3	1,419	4,3	6,428	1,9	5,667	1,2	12,095	1,6
1999	3,979	3,4	1,229	6,0	5,208	4,0	1,512	6,6	6,720	4,5	4,953	-12,6	11,673	-3,5
2000	3,983	0,1	1,309	6,5	5,292	1,6	1,576	4,2	6,868	2,2	4,445	-10,3	11,313	-3,1
Ø 91-00	0,8		1,7		1,0		3,6		1,5		-2,6		-0,4	
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1
Ø 01-06	-2,2		6,0		0,1		-3,8		-0,7		2,3		0,4	

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

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

Jahr Année	Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)											
	Absolute Zahlen / Nombres absolus					In 1000 / En milliers						
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente
					Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venues de l'étranger					Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venues de l'étranger
1970	74 709	35 981	1 694	1 666	40 488	6 193	100	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	6 321	87	83	83	73	127	112
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	6 335	90	90	90	74	162	124
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	6 485	96	83	83	54	193	137
1990	79 436	29 243	954	3 809	79 199	6 751	106	81	81	56	229	196
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	7 060	119	80	80	41	247	175
1996	81 914	26 539	616	4 173	77 731	7 075	120	74	74	36	250	192
1997	79 178	27 286	587	4 260	76 846	7 090	106	76	76	35	256	190
1998	77 945	27 790	597	4 349	79 812	7 100	104	77	77	35	261	197
1999	79 787	29 527	583	4 471	80 156	7 150	107	82	82	34	268	198
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	7 190	101	84	84	35	275	206
2001	*23 896	30 160	544	4 707	84 301	7 250	-	84	84	32	283	208
2002	*23 647	29 774	513	4 809	84 000	7 300	-	83	83	30	289	207
2003	*23 840	30 098	546	4 888	84 200	7 350	-	84	84	30	293	208
2004	*22 891	28 746	510	4 969	83 000	7 400	-	79	79	30	298	205
2005	*21 706	26 754	409	5 045	83 000	7 450	-	74	74	24	303	205
2006	-	26 700	371	5 108	83 472	7 500	-	74	74	22	307	206

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	2004	2005	2006
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	46 832	43 598	51 421
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	7 889	8 674	10 773
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus de 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	2 130	1 949	2 398
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 328	1 132	1 343
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	7 795	8 537	9 469
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	45	34	34
Total	48 104	57 719	66 019	63 924	75 438

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2006
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften / <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	33 025
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	18 600
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	7 284
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	3 208
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation de signaux</i>	1 772
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 976
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	6 922
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	922
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 086
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 161
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	2 129
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	13 986