



strasseschweiz
routesuisse

Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

2007

Jahresbericht

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

2007

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

Das Wirtschaftswachstum ist eine treibende Kraft für die Energienachfrage. Das gilt auch für den Verkehrsbereich. Schweden hat vor 16 Jahren eine Umweltabgabe auf Treibstoffen eingeführt. Der Erfolg ist ausgeblieben: Schweden wies bis vor kurzem punkto CO₂-Emissionscharakteristik die ineffizienteste Neuwagenflotte in Europa auf. In Schweden zeigt es sich eindrücklich, dass die Emissionen im Transportsektor trotz hoher CO₂-Steuer ansteigen können – vor allem dann, wenn ein starkes Wirtschaftswachstum besteht.

Die Preiselastizität im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs ist tief. Erfahrungsgemäss reagiert die Energienachfrage auf Preiserhöhungen nur geringfügig. Entsprechend fehlt die Wirksamkeit von Lenkungsabgaben (z.B. CO₂-Abgabe) auf Treibstoffen.

Lenkungsmassnahmen beim Motorfahrzeugverkehr setzen Substitutionsmöglichkeiten voraus. Wo keine – in jeder Hinsicht – gleichwertigen Angebote (alternative Verkehrsträger oder Fahrzeuge) vorhanden sind, bleiben Lenkungsabgaben wirkungslos. Wo hingegen echte Alternativen bestehen (z.B. neue Dieselseltechnologie, Erdgasfahrzeuge, «green cars»), vermögen Anreizmechanismen das Marktverhalten zu beeinflussen.

Der Wechsel zu Fahrzeugen mit verbrauchs- und emissionsoptimierter Antriebstechnologie kann beschleunigt werden. Italien hat es im Jahr 2007 mit einer Verschrottungsprämie und einer zweijährigen Steuerbefreiung auf Neufahrzeugen vorgemacht; ebenso Schweden mit Vergünstigungszuschüssen beim Kauf von sogenannten «green cars». In beiden Ländern wurden umweltfreundliche Autos im Berichtsjahr in Rekordmengen eingelöst.

strasseschweiz unterstützt Fördermassnahmen zum beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Autos mit neuester Spar-Technologie (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigungen dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Eine CO₂-Abgabe oder andere Energie-Lenkungsabgaben lehnt **strasseschweiz** hingegen als ungeeignete klimapolitische Instrumente ab.

Für **strasseschweiz** – den 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 62. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2007 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand **strasseschweiz** einstimmig genehmigt worden.

Vorwort	3
Abkürzungsverzeichnis	8
ORGANISATION UND VERWALTUNG	13
Ziel und Mitglieder	13
Organe strasseschweiz	16
Mitgliederversammlung	16
Zentralvorstand	18
Direktionsausschuss	19
Kontrollstelle	23
Generalsekretariat	24
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN IM JAHR 2007	30
Der schweizerische Strassenverkehr	30
Struktur und Entwicklung	30
Personenverkehr	31
Transportnachfrage im Personenverkehr	31
Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr	32
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	33
Güterverkehr	33
Entwicklung der Nachfrage im Güterverkehr	33
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	34
Entwicklung des Fahrzeugbestands	37
Verkehrssicherheit	38
Unfallstatistik	38
Studien	39
Verkehrssicherheitskampagnen	40
Strassenverkehrsrecht	40
Neue Rechtsbestimmungen	40
Gesetzesvollzug	41
Administrativmassnahmen	42
Verkehrspolitik	44
Europäische Union (EU)	44
Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	44
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	44
Strassenbau	46
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	46
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	46
Strassenverkehrsvorlagen in den Kantonen	47

Öffentlicher Verkehr	47
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	47
Bahn 2000	49
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)	50
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz	52
Lärmsanierung der Bahnen	52
Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) ...	53
Agglomerationsverkehr	54
Energie- und Umweltpolitik	55
Energie	55
Energiesparmassnahmen	55
Aktionspläne zur Energieeffizienz und zu erneuerbaren Energien ...	56
Umwelt	59
Luftschadstoff-Immissionen	59
Klimaveränderung	60
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	62
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	66
Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung ...	67
Handel und Industrie	69
Fahrzeuge	69
Weltproduktion und -absatz	69
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	70
Treibstoffe	71
Schweizerischer Mineralölabsatz	71
Versicherungswesen	72
Tourismus	73
Internationaler Tourismus	73
Tourismus in der Schweiz	73
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung	75
Finanzen	76
Finanzpolitik	76
Bundeshaushalt	76
Neuer Finanzausgleich (NFA)	76
Neue Zweckbestimmung für Kerosinsteuern	77
Strassenbenützungsabgaben	77
Strassenrechnung	80
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	80
Umsätze der Automobilwirtschaft	81
Fiskalleistungen	81
Fiskalbelastung der Treibstoffe	83
Motorfahrzeugsteuern	83
Strassenbau und -finanzierung	84
Nationalstrassen	84
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	84
Vollendete Abschnitte	86

Nationalstrassenfinanzierung	86
Infrastrukturfonds Strasse	87
Hauptstrassen	88
Übrige werkgebundene und nicht-werkgebundene Beiträge	88
Internationale Beziehungen	89
Schlusswort	89
Statistische Angaben	91

Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
AG	Kanton Aargau
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
ARE	Bundesamt für Raumplanung
ARV	Association routiére vaudoise
ARV 1	Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ATB	Alpentransitbörse
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAK	Blutalkoholkonzentration
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BLS AG	(vormals:) BLS Lötschbergbahn AG; Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz
BV	Bundesverfassung
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
CO ₂	Kohlendioxid
CVP	Christlichdemokratische Partei der Schweiz
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
ESA	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes
ETCS	elektronisches Zugsicherungssystem
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich

EU	Europäische Union
EV	Erdöl-Vereinigung
EVD	Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BRG 96.059)
FLV	Verordnung über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung (Fahrlehrerverordnung)
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband)
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
IG	Interessengemeinschaft
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IRF	International Road Federation
IVT	Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (an der ETH Zürich)
KeeF	Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
LW	Lastwagen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MEVA	S-Bahn Mendrisio–Varese
MWSTG	Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer
NAD	NEAT-Aufsichtsdelegation
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NOx	Stickoxid
OcCC	Beratendes Organ des Bundesrats für Fragen der Klimaänderung
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
öV	öffentlicher Verkehr
PSI	Paul Scherrer Institut

PW	Personenwagen
Rola	«Rollende Landstrasse» (Verladen von Lastwagen auf Eisenbahn)
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband
SAV	Schweizerischer Abstinenten-Verkehrsverband
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
SCGV	Schweizerischer Caravangewerbe-Verband, Caravanning-Suisse
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SFZ	Schweizerische Fachstelle für Zweiradfragen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SKV	Strassenverkehrskontrollverordnung
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SO	Kanton Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SRB	(vormals:) Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund (heute:) Swiss Cycling
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)
TCS	Touring Club Schweiz
TGV	Train à Grande Vitesse (französischer Hochgeschwindigkeitszug)
THG	Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse
TI	Kanton Tessin
UKV	unbegleiteter kombinierter Verkehr
UNO	Vereinte Nationen (United Nations Organization)
UR	Kanton Uri
USA	Vereinigte Staaten von Amerika (United States of America)

USG	Umweltschutzgesetz
UVEK	Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VESTRA	(vormals:) Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (heute:) Fachverband Infra
VFGI	(vormals:) Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (heute:) motosuisse
VIVS	Verordnung über den Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz
VS	Kanton Wallis
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSIG	(vormals:) Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (heute:) Handel Schweiz
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSKV	Strassenverkehrskontrollverordnung
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
VZV	Verkehrszulassungsverordnung
WTO	Welthandelsorganisation
ZEB	Gesetzesentwurf über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

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.

Im Berichtsjahr sind keine Mutationen bei den Mitgliedern des Verbands **strasseschweiz** zu verzeichnen. Somit sind **strasseschweiz** 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	Frauenfeld
Schweizerischer Abstinente-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
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, caravaningsuisse	Thun
Swiss Automotive Aftermarket SAA (vormals: SGM) auto-schweiz	Zürich
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	Bern
Schweizerischer Carrosserieverband VSCI	Zofingen
motosuisse (vormals: Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche VFGI)	Bern
Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG	Zürich

Strassenwirtschaft

3 M (Switzerland) AG	Rüschlikon
Schweizerischer Baumeisterverband SBV	Zürich
Schweizerische Mischgutindustrie SMI	Rothenburg
Fachverband Infra (vormals: Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA)	Zürich

Kantonale Strassenverkehrsligen

Association routière vaudoise	Paudex
Verkehrsliga beider Basel	Basel

Verschiedene

Ostschweizerischer Fahrlehrerverband	Neuhaus/SG
Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV	Bern
Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer- Verband SMFV	Burgdorf
Schweizer Tourismus-Verband STV	Bern
Merz Hans Urs	Vallamand
asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter	Bern

Organe strasseschweiz

Mitgliederversammlung

Die 62. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 12. Juni in Bern statt. Sie wurde von 31 Delegierten besucht, die 979 von insgesamt 1031 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache ging der Präsident vor allem auf den Infrastrukturfonds, die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch die Strasse und die Klima- sowie die Verlagerungspolitik, insbesondere die geplante Alpentransitbörse, ein.

Mit Blick auf den Infrastrukturfonds, der per 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt wird, unterstrich Niklaus Zürcher, dass es sich diesbezüglich primär um einen Strassenfonds handle. Der Infrastrukturfonds gehe auf eine vor über zehn Jahren ergriffene Initiative von **strasseschweiz** zurück. Hinsichtlich der Agglomerationsprogramme, an die ab 2010 via Fonds rund 3,4 Milliarden Franken ausbezahlt werden, entspräche es dem Gebot der Ausgewogenheit, wenn von diesem Betrag höchstens noch 900 Millionen an den öffentlichen Verkehr (öV) und rund 2,5 Milliarden Franken an die Strasse ausgerichtet würden.

Im Weiteren zeigte Niklaus Zürcher auf, dass der private Strassenverkehr ab dem Jahr 2008 den öV via die zweckgebundenen Mineralölsteuermittel sowie über den FinöV-Fonds und den Infrastrukturfonds mit mindestens 1,5 Milliarden Franken pro Jahr (!) finanzieren werde. Mit der Vorlage zur Gesamtschau FinöV beziehungsweise zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zeichneten sich weitere finanzielle Belastungen für die Strasse am Horizont ab.

«ZEB ist unbefriedigend», hielt der Präsident von **strasseschweiz** fest. Es sei nicht die heute dringend notwendige, umfassende öV-Gesamtschau. So fehlten beispielsweise Angaben über die Nachfrageentwicklung oder über erwartete Engpässe im Schienennetz sowie Hinweise darauf, mit welchen betrieblichen Massnahmen diese Engpässe vorübergehend entschärft werden könnten. Bevor nicht eine gesamthafte öV-Auslegeordnung präsentiert werde, mache es keinen Sinn, über konkrete Finanzierungsmöglichkeiten «post FinöV» zu diskutieren. «Neuen, einseitig auf den Strassenverkehr fokussierten «Schnellschuss-Ideen» wie die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen, die zusätzliche Erweiterung der Zweckbindung oder Road Pricing zur künftigen öV-Finanzierung erteilen wir eine klare Absage», betonte Niklaus Zürcher.

Die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen sei auch deshalb überflüssig, weil der freiwillige Klimarappen bestens funktioniere und die Schweiz ihre klimapolitischen Hausaufgaben längst gemacht habe. Unser Land sei ein Klima-Musterschüler, der kein schlechtes Gewissen zu haben brauche. Wer allen Ernstes behaupte, die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft müssten aufgrund ihres heutigen CO₂-Ausstosses zusätzliche Sonderopfer, Verzicht und Verhaltensänderungen erbringen, missbrauche den Klimaschutz als Deckmantel, um darunter sein politisch motiviertes und ideologisch gefärbtes Süsschen zu kochen.

In seiner Ansprache geisselte der Präsident zudem die vom Bundesrat als neues marktwirtschaftliches Instrument zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beschlossene Alpentransitbörse (ATB). Mit Marktwirtschaft habe die ATB wenig am Hut. Kontingentierungen – welcher Art auch immer – seien per se nicht marktwirtschaftlich.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2006, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2006 und das Budget 2008. Die Rechnung schliesst dank Entnahmen von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 126000 Franken vor.

Aufgrund der eingegangenen Mutationsmeldungen im Zentralvorstand wurden von der Mitgliederversammlung die nachfolgenden Ersatz- beziehungsweise Ergänzungswahlen für die Amtsdauer 2006–2009 vorgenommen:

Mitglieder mit Nominationsrecht eines Vertreters im Zentralvorstand **strasseschweiz** (gemäss Art. 13 Statuten):

- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG: Dr. Michael Gehrken (anstelle von Kandid Hofstetter, Mitglied des Zentralvorstands und des Direktionsausschusses sowie Vizepräsident von **strasseschweiz**/FRS von 2001 bis August 2006)
- VSIG Handel Schweiz: Kaspar Engeli (Sitz bisher vakant)

Andere Mitglieder des Zentralvorstands **strasseschweiz**:

- Swiss Cycling, Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund SRB: Melchior Ehrler (Sitz bisher vakant)
- Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT: Willi von Atzigen (anstelle von Jürg Fischer, Mitglied des Zentralvorstands von 1999 bis Mai 2007)
- Schweizer Tourismus-Verband STV: Mila Trombitas (anstelle von Judith Renner, Mitglied des Zentralvorstands von 2002 bis Dezember 2006)

Nationalrat Markus Hutter referierte in seinem Gastreferat zum Thema «Was Parlamentarier von Verbänden erwarten». – Die Ausführungen umfassten eine eingehende Analyse der politischen Interessenvertretung insbesondere im Bereich der schweizerischen Verkehrspolitik, die kritisch-konstruktive Würdigung der Aktivitäten der verschiedenen Akteure und ausserdem eine Einschätzung der Nutzen und Wirkungen aus der Verbandsarbeit von **strasseschweiz**.

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 17. April und am 21. November. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den Aktivitäten auf Bundesebene zum Klimawandel und mit den aktuellen Vorstössen zu «Road Pricing» und zur «Ökologisierung der Steuern und Abgaben». Ein weiteres Schwerpunktthema waren die alternativen Treibstoffe, namentlich deren Potenziale und Risiken für den schweizerischen Markt.

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

Der Zentralvorstand setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Niklaus Zürcher (Präsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband Schweiz
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
Melchior Ehrler	Swiss Cycling, Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund SRB
Kaspar Engeli	VSIG Handel Schweiz
Martin Fehle	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Jürg Fischer (bis Mai 2007) Willy von Atzigen (seit Juni 2007)	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung
Dr. Michael Gehrken	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Jean-Marc Hensch	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Christian Lämmle	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Andreas Pflugshaupt (bis Juni 2007) Andreas Iff (seit September 2007)	Fédération motocycliste suisse FMS
David Piras	Les Routiers Suisses
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM

Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Jean-François Tosetti (bis Oktober 2007)	Association routière vaudoise ARV
Patrick Eperon (seit Oktober 2007)	
Mila Trombitas	Schweizer Tourismus-Verband STV
Rolf Wildberger	motosuisse

Direktionsausschuss

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

- *Feinstaub-Immissionen*: Das Interkantonale Interventionskonzept Feinstaub, von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) am 21. September 2006 beschlossen, hat bis in das Frühjahr des Berichtsjahres rege Aktivitäten ausgelöst. Der Direktionsausschuss liess sich über den Stand der Arbeiten in den Verbänden orientieren. Das Generalsekretariat von **strasseschweiz** hat ein Dossier mit «Fakten und Argumenten zum Thema Feinstaub» bereitgestellt und auf der Webseite aufgeschaltet.
- *Klimawandel*: Der Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) zur Erderwärmung hat im Direktionsausschuss eine Grundsatzdiskussion über den künftigen Kurs von **strasseschweiz** in Fragen des «Klimawandels und der Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen» ausgelöst. Dazu wurde ein Positionspapier formuliert:

Positionsbefugnis zu Klimawandel und Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen

- 1) Es wird festgestellt, dass die menschengemachten CO₂-Emissionen rund zwei bis drei Prozent aller Treibhausgase ausmachen. Mit 0,2 Prozent der globalen CO₂-Emissionen trägt die Schweiz nur unwesentlich zum Klimawandel bei. – Trotzdem befürwortet **strasseschweiz** die Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Die Strassenverkehrsverbände stehen hinter den Zielen der Schweiz zur Senkung der CO₂-Emissionen gemäss Kyoto-Protokoll (–8% gegenüber 1990) und gemäss CO₂-Gesetz (–10% gegenüber 1990). **strasseschweiz** unterstützt Anstrengungen zur weiteren Reduktion von Treibhausgasen, sofern die Vorgaben der Klimapolitik im Einklang mit jenen der EU sind und nicht zu massiven Verzichten sowie tiefgreifenden Einschränkungen für Bevölkerung und Wirtschaft führen.
- 2) Es wird festgestellt, dass in der Schweiz rund ein Drittel der menschengemachten CO₂-Emissionen auf den Verbrauch von fossilen Energien durch den motorisierten Verkehr zurückzuführen sind. **strasseschweiz** unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich. Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen müssen auf den drei Säulen Freiwilligkeit, Ausnützung des technischen Reduktionspotenzials sowie kosteneffiziente Emissionsverringerungen in Entwicklungs- und Schwellenländern abstellen.

- 3) Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO₂-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO₂-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO₂-Reduktion in den Jahren 2008–2012 – übertroffen werden können. **strasseschweiz** fordert die verstärkte Nutzung der Anreizmechanismen des Kyoto-Protokolls, im Rahmen derer in saubere Technologien in Entwicklungsländern investiert werden kann – dies unter Anrechnung an die Reduktionsvorgaben im Inland. Die Beteiligung der Schweiz an diesem Zertifikatenhandel ist der richtige Weg, den unser Land nach dem Auslaufen des Kyoto-Protokolls zur UN-Klimakonvention in ihrem Bestreben zur Reduktion der Treibhausgase beschreiten muss.
- 4) Die Optimierung der Verbrennungsmotoren wird fortgesetzt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die uns international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. **strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber, lehnt jedoch angesichts der Marktbedürfnisse in der Schweiz für gut motorisierte Fahrzeuge eine gesetzliche Begrenzung der durchschnittlichen Emissionen aller neuimmatrikulierten Personenwagen in Anlehnung an entsprechende Durchschnittswerte in der EU ab.
- 5) **strasseschweiz** unterstützt Massnahmen, welche einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Entsprechende Fördermassnahmen sollen auf einfachen, praxistauglichen Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.
- 6) Die flüssige, gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten mit Bremsen und Wiederbeschleunigen auf gleichen Strecken eine Treibstoffersparung von einem Viertel bis zur Hälfte; bei Lastwagen sogar von einem bis zu zwei Drittel. **strasseschweiz** erwartet von den Behörden ein Verkehrsmanagement ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fließenden Verkehr (z.B. Beseitigung der Bushaltestellen auf Fahrbahn oder Schwellen).

Die Aktivitäten auf Bundesebene, insbesondere die Formulierung einer eidgenössischen Energie- und Klimapolitik, bildeten an mehreren Sitzungen ein Schwerpunktthema des Direktionsausschusses. Das Generalsekretariat von **strasseschweiz** hat zum Thema «Klimawandel» ein Dossier mit Fakten und Argumenten bereitgestellt und auf der Webseite aufgeschaltet.

- *Initiative für menschenfreundliche Fahrzeuge*: Die im Februar lancierte Volksinitiative der Jungen Grünen Schweiz gegen hubraumstarke Personenwagen ist im Direktionsausschuss eingehend erörtert worden.
- *Road Pricing*: Der Bericht des Bundesrats vom März zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz hat die Diskussion zu diesem Thema im Direktionsausschuss **strasseschweiz** neu lanciert. Es wurde klar eine ablehnende Haltung gegen dieses Projekt für neue Strassenbenützungsabgaben eingenommen; dies in Kenntnis, dass nicht alle Formen von Road Pricing im politischen Umfeld gleichermaßen bestritten sind und dass möglicherweise der Kreis der Verbündeten gegen Road Pricing klein sein könnte. **strasseschweiz** wird die Kampagne gegen Road Pricing koordinieren.

Positionsbezug zu Road Pricing (Zonenmodell gemäss UVEK-Vorschlag)

- 1) Beim Zonenmodell von Road Pricing geht es nur vordergründig um die an sich löblichen Ziele zur Verflüssigung des Verkehrs beziehungsweise zur Lösung von Verkehrsproblemen im betroffenen Gebiet. Effektiv geht es um die Reduktion der Verkehrsnachfrage, um Verkehrsverzicht, um Verkehrsverhinderung. Der Verkehr soll gewisse Gebiete meiden. Wer den Preis für die Benützung einer Strassenstrecke nicht bezahlt, soll sich arrangieren: auf den öffentlichen Verkehr umsteigen (sofern ein Angebot besteht), eine andere Zieldestination oder eine andere Route wählen (sofern es diese gibt) oder schliesslich die Fahrt unterlassen. – Dies ist dirigistisch und benachteiligt die Menschen mit niedrigen Einkommen. «Wer Geld hat, dem ist Road Pricing egal.» (Zitat von Alexander Tschäppät, Stadtpräsident Bern, an einer Wahlkampfveranstaltung der SP Schweiz in Basel. «Der Bund» 21.08.07)
- 2) Die Ziele von Road Pricing werden mittels Erschwernissen / Nachteilen beim Zutritt zum Perimeter erreicht. Damit soll der Verkehr von ausserhalb des Perimeters in den Perimeter reduziert werden. Benachteiligt ist der Verkehr von ausserhalb des Perimeters, bevorteilt ist der Verkehr innerhalb des Perimeters, weil dieser keine steuerpflichtige Zonengrenze überquert. Das Zonenmodell richtet sich somit gegen den Auto-Pendler aus der Umgebung von Städten oder aus den Agglomerationsgemeinden mit Arbeitsplatz oder Zieldestination innerhalb des Perimeters. Geschont wird hingegen der Binnenverkehr innerhalb des Perimeters. (Nicht zu vergessen, dass in den Innenstädten nach Zahlung der Stauabgabe auch noch teure Parkgebühren zu berappen sind.) – Das ist konfliktrichtig, weil der Zugang zu den Kernstädten behindert wird. (Die Kluft zwischen Stadt und Land könnte vergrössert, Aversionen der ländlichen Bevölkerung gegen die Metropolen könnten geschürt werden.)
- 3) Die Stadt ist die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Mitte einer Region mit deren Gemeinden und Bevölkerung. Ihre Erreichbarkeit ist der wichtigste Standortfaktor für Handel, Gewerbe, Kultur, Bildung, Dienstleistungen und für die dort lebenden Menschen. Road Pricing in der Stadt birgt die Gefahr in sich, diese Aufgaben der Zentrumsgemeinden zu entwerten. Road Pricing in Städten wird mehr Verkehr im nahen Umland verursachen und die Kunden der Stadt in die Einkaufszentren auf der «grünen Wiese»

verdrängen. Road Pricing hat negative Auswirkungen auf die Raumordnung und fördert die aus ökologischer Sicht problematische Zersiedelung.

- 4) Falls die Verkehrsnachfrage insbesondere zur Vermeidung beziehungsweise Minderung von Stausituationen auf den öV umgelenkt werden soll, so setzt dies entsprechende Verkehrsangebote des öV voraus. Den verdrängten Automobilisten müssen Alternativen in Form öffentlichen Verkehrs (öV) angeboten werden. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass das öV-Angebot während den täglichen Spitzen-Verkehrszeiten bereits voll ausgelastet ist und kaum noch zusätzliche Frequenzen übernehmen kann. Ausserdem entspricht das öV-Angebot nur ungenügend der Verkehrsnachfrage im Tangentialverkehr innerhalb der Agglomerationen. Praktisch alle öV-Linien führen radial in das Zentrum. Viele aktuelle Strassenbenützer haben im öV somit keine (echte bzw. gleichwertige) Alternative, sodass Road Pricing auf den Verkehrsverzicht hinwirkt.
- 5) Falls der Strassenverkehr zur Freihaltung von innerstädtischen Strassen mittels Road Pricing auf Umfahrungsstrassen gelenkt werden soll, müssen entsprechende leistungsfähige Stadtumfahrungen zuerst vorhanden sein. Solange die Automobilisten unfreiwillig durch die Stadt fahren, weil die Umfahrungsstrassen fehlen oder verstopft sind, erübrigt sich die Diskussion über Road Pricing.
- 6) Die Einrichtung und der Betrieb von Road Pricing sind sehr kostenintensiv. Die Erfahrungen in Stockholm oder in London zeigen, dass die Erhebungskosten bis zur Hälfte der Erträge von Road Pricing absorbieren. In Stockholm hat die Installation von Road Pricing 600 Millionen Franken gekostet. Deshalb ist es «fadenscheinig», wenn Road Pricing vorerst nur versuchsweise ermöglicht werden soll: Wenn erst einmal für teures Geld ein komplexes technisches System um eine Stadt herum erstellt worden ist, wird kaum jemand die Verantwortung dafür übernehmen wollen, den Versuch als gescheitert zu erklären.

- *Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern:* Im Kanton Solothurn lag der Entwurf einer Verordnung zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer mittels Einführung eines Bonus-Malus-Systems vor. Auch auf Bundesebene existierten im Berichtsjahr verschiedene Projekte zur lenkenden Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern beziehungsweise der eidgenössischen Automobilsteuer. Der Direktionsausschuss **strasseschweiz** liess sich vom Vertreter der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), Sven Britschgi, eingehend über ein Modell der asa zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern orientieren. Im Gegensatz zur Automobilsteuer hat der Direktionsausschuss bei den Motorfahrzeugsteuern der Kantone die Einführung eines Bonus-Malus-Systems als vertretbar bezeichnet.
- *Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffere:* Der Direktionsausschuss hat das Thema «Alkohol und Fahren» aufgrund der erneut aufkommenden Diskussion in der Öffentlichkeit erörtert. Dabei hat er sich differenziert zu einem Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffere ausgesprochen: Anstelle erneuter Verschärfungen der Alkoholregelung müssen die vor kurzem in Kraft gesetzten Bestimmungen aus dem Jahr 2005 konsequent durchgesetzt und damit die günstigen Auswirkungen auf die Unfall-

zahlen nachhaltig gefestigt werden. Eine weitere Senkung der Promillegrenze oder ein Alkoholverbot könne politisch nicht begründet werden, nachdem bisher stets mit der Unbedenklichkeit der 0,5 Promille-Regelung argumentiert worden sei. Ausserdem lasse sich eine Null-Promille-Regelung für Fahrzeuglenkende nicht umsetzen, insbesondere weil viele Lebensmittel, so etwa Obst und Fruchtsäfte, von Natur aus Alkohol enthalten beziehungsweise zu geringen Blutalkoholkonzentrationen (BAK) im menschlichen Körper führen können. Höchstens bei jugendlichen Neulenkern bis zum 21. Altersjahr liesse sich im Rahmen der Zweiphasen-Ausbildung während der Probezeit aufgrund der statistischen und medizinischen Erkenntnisse ein Alkoholverbot im Sinne von «drink or drive», in Verbindung mit einem Toleranzmesswert von 0,2 Promille BAK, vertreten.

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
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
Dr. Michael Gehrken	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz
Andreas Pflugshaupt (bis Juni 2007)	Fédération motocycliste suisse FMS
Andreas Iff (seit September 2007)	
Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Jean-François Tosetti (bis Oktober 2007)	Association routière vaudoise ARV
Patrick Eperon (seit Oktober 2007)	

Kontrollstelle

23

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2007 sind am 16. April 2008 von den beiden Revisoren Ella 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. Ständige Aufgabenschwerpunkte der Geschäftsstelle waren ausserdem die Begleitung des Politischen Beirats «Verkehr+Automobil», eingeschlossen die Bereitstellung der Vorschau über verkehrspolitische Sessionsgeschäfte, im Weiteren der Betrieb des Informationsdienstes «News Strasse Schweiz» mit Aktualitäten aus dem Bereich des Strassenverkehrs sowie die Betreuung der Leistungsaufträge der Dokumentationsstelle.

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

- Aktuelle Studien zu den Nutzen des Verkehrs und Transportkostenrechnung – Mehr Nutzen als Kosten (2. März)
- Bericht des Bundesrats zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz – Unnötig und wirkungslos (16. März)
- Was die Strasse alles finanziert – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2006: Fast 8,7 Milliarden Franken (2. Mai)
- Klimarappen funktioniert – 62. ordentliche Mitgliederversammlung vom 12. Juni 2007 in Bern (12. Juni)
- Reduktionsziel übertroffen – Definitiver Businessplan bestätigt: Klimarappen ist äusserst effizientes Instrument (29. Juni)
- ZEB-Angebot hat Priorität – Zeitliche Erstreckung der Investitionsprogramme für den öV darf kein Tabu sein (9. August)
- Unnötige Lenkungsabgabe – Bericht des Departements Leuenberger über die zukünftige Klimapolitik der Schweiz (16. August)
- Krasses Missverhältnis – Sind die Infrastrukturinvestitionen in Strasse und Schiene ausgewogen? (31. August)
- Businessplan der Stiftung Klimarappen genehmigt – CO₂-Ziellücke angestiegen – Klimarappen weist den Weg (28. September)
- Wer ein neues Auto kauft, bezahlt am Schluss praktisch das Doppelte – Teuer, aber sehr beliebt (9. November)
- Zum Entscheid des Bundesrats punkto Ermöglichung von Road-Pricing-Ver suchen – Grundsätzliche Ablehnung (7. Dezember)

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

- *Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung und Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr (Januar):* Bei diesem Projekt zur Änderung der Bundesverfassung geht es um die Verwendung der zweckgebundenen Erträge

aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoff. **strasseschweiz** hat sich grundsätzlich mit diesem Vorhaben einverstanden erklärt und klar die Variante 2 favorisiert, wonach mittels einer teilweisen Zweckbindung der Erträge (analog der heutigen Regelung im Strassenverkehr) eine neue Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr, insbesondere für den Lärmschutz, geschaffen werden soll. Abgelehnt wurden die Variante 1 (vollumfängliche Zweckbindung der Erträge) und die Variante 3, wonach die zweckgebundenen Erträge der Mineralölsteuer generell auch für den Luftverkehr zu verwenden wären.

- *Nationalstrassenabgabegesetz (Januar)*: In seiner Eingabe hat **strasseschweiz** den Entwurf zu einem Nationalstrassenabgabegesetz befürwortet und es insbesondere begrüsst, dass die geltenden gesetzlichen Bestimmungen grossmehrheitlich übernommen werden sollen. Es wurde mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass die Vorschläge einer Nationalstrassenabgabe mit einer an das «Kontrollschild gebundenen Pauschalabgabe» oder nach dem Modell der «österreichischen Pauschalabgabe (Pickerl/Vignette)» oder schliesslich eine leistungsabhängige Abgabe (nach gefahrenen Kilometern) abgelehnt worden sind.
- *Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1) (Januar)*: Den vorgeschlagenen Änderungen der Chauffeurverordnung hat **strasseschweiz** grundsätzlich zugestimmt, sich aber gewünscht, dass die Regelungen der revidierten ARV 1 besser auf die speziellen Gegebenheiten des schweizerischen Binnentransports zugeschnitten und so ausgestaltet werden, dass die Betroffenen die Anwendung leicht verstehen (klare Formulierungen, Widersprüche beseitigen usw.) und auch problemlos umsetzen können. In zahlreichen Fragen (z.B. Haftung des Arbeitsgebers, Begriffsdefinition Arbeitsplatz, Aufhebung der 12-Tage-Regelung bei Carchauffeuren, wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden innerhalb von zwölf oder sechs Monaten, Bestimmung zur Überzeitarbeit und zu Arbeitspausen, zur Ruhezeit, zur An- oder Rückreise zum Fahrzeug, Regelung der Strafverfolgung) ist auf die Stellungnahmen der direkt betroffenen Mitglieder von **strasseschweiz**, die ASTAG und Les Routiers Suisses, verwiesen worden.
- *Anpassung der Schwerverkehrsabgabe ab 2008 (Februar)*: **strasseschweiz** hat in seiner Eingabe die weitere Erhöhung der LSVA-Sätze ab dem Jahr 2008 aus grundsätzlichen Überlegungen abgelehnt: Einerseits wurde die Rechtmässigkeit dieser Anhebung vor dem Hintergrund des nach wie vor steigenden Kostendeckungsgrads des Strassengüterverkehrs bestritten. Andererseits wurde bemängelt, dass die Erhöhung der LSVA offensichtlich nur noch aus Gründen der finanzplanerischen Vorgaben erfolgt und die Grundanliegen der LSVA, namentlich die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sowie der Schutz der Umwelt, in den Hintergrund gedrängt werden.
- *Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse (THG) (März)*: Die Stellungnahme von **strasseschweiz** zur geplanten THG-Revision ist grundsätzlich zustimmend formuliert worden. Insbesondere wurde begrüsst, dass ein zusätzliches Instrument zum Abbau technischer Handelshemmnisse – nämlich das «Cassis-de-Dijon-Prinzip» – im THG verankert werden soll. Damit soll bewirkt werden, dass die Abweichungen im schweizerischen Produkte-

recht gegenüber den europäischen Regelungen überprüft und allenfalls beseitigt werden können.

- *Verordnung über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung (Fahrlehrerverordnung FLV) (März)*: **strasseschweiz** hat in seiner Stellungnahme befürwortet, dass die Regelungen betreffend die Zulassung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern und ihre Berufsausbildung aus der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) herausgenommen und neu in einer eigenen FLV verankert werden sollen. Dadurch wird die Übersichtlichkeit in der VZV massgeblich verbessert. Ebenso unterstützte **strasseschweiz** das neue Berufsbild «Fahrlehrer/Fahrlehrerin» mit dem entsprechenden Fachausweis.
- *Energieeffizienz-Strategie für eine nachhaltige Entwicklung (März)*: Das Bundesamt für Energie (BFE) hatte im Januar 2007 auf seiner Webseite eine als Vernehmlassung bezeichnete Umfrage zu einem Entwurf einer Energieeffizienz-Strategie aufgeschaltet, die sich als Teil der künftigen Energie- und Klimastrategie des Bundes versteht. **strasseschweiz** hat eine Stellungnahme eingereicht und darin den Strategieentwurf abgelehnt. Die Strategie der Bundesverwaltung basiert auf den äusserst dirigistischen beziehungsweise planwirtschaftlichen Szenarien III (Neue Prioritäten) und vor allem IV (Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft) der Energieperspektiven 2035 des UVEK. Diese Szenarien bedeuten eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Roskur; sie bauen insbesondere auf einer Energielenkungsabgabe mit einer riesigen bürokratischen Umverteilungsübung ab 2015 auf. **strasseschweiz** sprach sich für eine Fortsetzung der bisherigen Strategie einer nachhaltigen Entwicklung auf der Basis von technischen Fortschritten, Anreizen und freiwilligen Verhaltensänderungen (aufgrund von Aufklärung, Wissensvermittlung, Überzeugungsarbeit) aus.
- *Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) (Juni)*: Unter dem Motto «Sehen und gesehen werden» hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Anhörung zu verschiedenen Änderungen der VTS durchgeführt. Darin enthalten sind unter anderem neue Vorschriften für die Ausrüstung von Lastwagen mit Reflektorbändern und Frontspiegeln. Die befürwortende Vernehmlassung von **strasseschweiz** ist aufgrund der Eingaben der ASTAG und der asa verfasst worden.
- *Gesamtschau FinöV I «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» (Juli)*: Der Bundesrat will bis ins Jahr 2030 rund fünf Milliarden Franken zusätzlich in den Ausbau des Schweizer Schienennetzes investieren. Finanziert werden sollen die Projekte aus dem FinöV-Fonds, der zum grössten Teil für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) beansprucht wird. Nach Auffassung von **strasseschweiz** muss sich die Finanzierung von weiteren Bahninfrastrukturen nach Abschluss der bereits bewilligten Projekte des FinöV-Fonds an den folgenden Grundsätzen orientieren:
 - Zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten sind keine neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – zu kreieren und zu erheben.
 - Bei der Mittelverwendung für die NEAT (d.h. für den Güterverkehr der EU) und für die Bahn 2000 (d.h. für den Personenverkehr im Inland) ist die ur-

sprünglich vorgesehene Proportionalität im Verhältnis von etwa 1:1 trotz NEAT-Mehrkosten zu wahren; konkret bedeutet dies: Wird die NEAT teurer, müssen auch die finanziellen Mittel für Bahn 2000 beziehungsweise ZEB entsprechend angepasst werden.

- Das Kernangebot gemäss ZEB ist nach Massgabe einer gesicherten Netz-funktionalität der Eisenbahnen prioritär zu realisieren.
- Weitere NEAT- und ZEB-Projekte (Erweiterungsoptionen usw.) sind solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist; diesbezüglich be-darf es einer Etappierung.
- Die Funktionalität der NEAT-Bauten, in die bereits Milliarden von Franken investiert wurden, ist insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zu-fahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sichergestellt wer-den; dies hat allerdings erst in zweiter Priorität zu erfolgen.
- Für den Ausbau des Eisenbahnnetzes sind die genau gleichen Kriterien an-zuwenden wie für den Ausbau des Nationalstrassennetzes; konkret bedeu-tet dies unter anderem: Bevor überhaupt ein Ausbau ins Auge gefasst wird, sind alle betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen und auszu-schöpfen.
- Vereinfachung des Bundesgesetzes über die Mehrwertsteuer (MWSTG) (Juli): **strasseschweiz** begrüsst und befürwortete in seiner Eingabe grundsätzlich die vorgeschlagene Mehrwertsteuerreform, die das Mehrwertsteuersystem vereinfachen, die grösstmögliche Rechtssicherheit für die Steuerpflichtigen gewährleisten, die Transparenz erhöhen sowie die Kundenorientierung der Verwaltung verstärken soll. **strasseschweiz** sprach sich für die möglichst rasche Umsetzung des Basismoduls «Steuergesetz» aus, das an den heute be-stehenden drei Steuersätzen sowie den Ausnahmen zwar nichts ändert, je-doch das MWSTG total revidiert und mit einer neuen Systematik versieht sowie über 50 Änderungen gegenüber dem bestehenden MWSTG enthält. Diese Umsetzung hat nötigenfalls losgelöst von den beiden darüber hinaus gehenden Modulen «Einheitssatz» beziehungsweise «2 Sätze» zu erfolgen.
- Verordnung über den Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) (August): **strasseschweiz** ist mit dem VIVS-Entwurf grundsätzlich ein-verstanden. Die Schutzbestimmungen können insbesondere dort problema-tisch sein, wo das Gelände den Verlauf einer Strasse seit jeher bestimmt hat und somit die Interessen am Erhalt einer historischen Strasse unmittelbar den Interessen einer aktuellen Strassennutzung gegenüber stehen. In solchen Fäl-len bedarf es einer ausgewogenen Berücksichtigung und Abwägung von Schutz und Naturaspekten; keinesfalls sind Schutzmassnahmen beziehungs-weise -bestrebungen a priori eine Vorrangstellung vor Nutzungsabsichten einzuräumen. Zudem dürfen Massnahmen zum Schutz der historischen Ver-kehrswege nicht aus zweckgebundenen Strassengeldern finanziert werden.
- Aktionspläne Energieeffizienz und erneuerbare Energien (Oktober): Das UVEK hat im September seine Entwürfe für Aktionspläne in den Bereichen erneuerbare Energien und Energieeffizienz in eine Anhörung gegeben. Die Stellungnahme von **strasseschweiz** orientierte sich am Positionsbezug des Direktionsausschusses zum Thema «Klimawandel und Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen» (vgl. Kapitel Direktionsausschuss; hievori).

- *Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) (Dezember)*: Die Stellungnahme von **strasseschweiz** äusserte sich detailliert zu den einzelnen Revisionsbestimmungen der Vorlage und sprach sich dabei grundsätzlich in befürwortendem Sinne aus.

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

Die Dokumentationsstelle 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 Stellenprozent:

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 Vereins Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

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 2007

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Verkehrszählung 2006

Der Verkehr auf den schweizerischen Nationalstrassen hat 2006 weniger stark zugenommen als im Vorjahr (1,4%). Das Wachstum betrug 0,6 Prozent, was deutlich unter dem Durchschnittswert der letzten zehn Jahre von 2,6 Prozent liegt. Die automatischen Messstellen des ASTRA erfassten auf dem übergeordneten schweizerischen Strassennetz 6,69 Millionen Fahrzeuge. Nach dem Jahre 2005 ist 2006 das zweite Jahr, welches auf den Nationalstrassen ein reduziertes Verkehrswachstum ausweist.

Auf den Hauptstrassen resultierte eine Verkehrszunahme von 0,8 Prozent bei einem langjährigen Mittelwert von 1,0 Prozent.

Die Ursachen für das gebremste Wachstum sind nicht abschliessend bekannt. Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat sich die einmonatige Sperrung der Gotthardachse infolge des Felssturzes in Gurtellen dämpfend ausgewirkt. Auch die Gesamterneuerung der A1 zwischen Kriegstetten und Oensingen sowie die Sanierungsarbeiten der A2 zwischen Basel und Augst dürften nicht ohne Wirkung geblieben sein.

Die grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen wurden wiederum auf der A1 zwischen Crissier und Winterthur gemessen: Beim Bareggunnel bei Baden wurden knapp 110 000 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt, auf den Nordumfahrungen von Zürich und Bern (inkl. Grauholz) waren es nahezu 100 000 Fahrzeuge pro Tag. Die Zählstelle Hard bei Muttenz (A2) registrierte knapp 105 000 Fahrzeuge pro Tag.

Mikrozensus

Gemäss neuestem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten – eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) – legte die Schweizer Bevölkerung pro Person im Jahr 2005 im In- und Ausland rund 19 000 Kilometer zurück. Von dieser Jahresmobilität entfallen rund 70 Prozent oder rund 13 000 Kilometer auf die Alltagsmobilität, während für 24 Prozent (gut 4600 Kilometer) Reisen mit Übernachtungen und für sechs Prozent (gut 1200 Kilometer) nicht-alltägliche Tagesreisen verantwortlich zeichnen.

Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab sechs Jahren haben im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren rund 88 Minuten (98 Minuten inkl. Wartezeit) unterwegs. Während der öffentliche Verkehr (primär die Bahn) seit der letzten Erhebung im Jahr 2000 um 16 Prozent zugelegt

hat, sind die Auto-Distanzen pro Person praktisch unverändert geblieben. Trotz dieser Stabilisierung hat der Strassenverkehr weiter zugenommen – dies aufgrund des Bevölkerungswachstums und des leicht gesunkenen Besetzungsgrads der Fahrzeuge.

Nach wie vor dominiert der motorisierte Individualverkehr: Autos und Motorräder werden für 69 Prozent aller Distanzen und 41 Prozent der Unterwegszeit (ohne Wartezeit) eingesetzt. Auf den öffentlichen Verkehr entfallen 20 Prozent der Distanzen und 22 Prozent der Unterwegszeit.

Der wichtigste Verkehrszweck im Inland ist mit 45 Prozent der Distanzen der Freizeitverkehr, gefolgt mit rund 27 Prozent vom Arbeits- und Ausbildungsverkehr sowie mit gut elf Prozent vom Einkaufsverkehr. Neun Prozent der zurückgelegten Distanzen entfallen auf Geschäfts- und Dienstreisen.

Mehr als 80 Prozent aller Haushalte haben mindestens ein Auto: Während knapp 20 Prozent der Haushalte kein Auto vorweisen, verfügen 31 Prozent der Haushalte über mehrere Autos. 74 Prozent der Frauen und 89 Prozent der Männer sind im Besitz des Führerausweises.

Investitionen des Verkehrshauses der Schweiz

Der Bundesrat will den Erhalt der Sammlung des Verkehrshauses der Schweiz (VHS) in Luzern auch in Zukunft unterstützen. Er unterbreitete den Eidgenössischen Räten eine Vorlage für eine Finanzhilfe des Bundes in der Höhe von 5,32 Millionen Franken in den Jahren 2008 bis 2011. Als Erstrat genehmigte der Ständerat die Vorlage in der Dezembersession.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personenkilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	363,9	16 144,0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	383,5	1 457,5
– Trolleybusse	240,7	722,1
– Autobusse	253,9	888,8
Postautodienste und Konzessionierte Automobilunternehmen	296,8	1 890,8
Total Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2005)	1 538,8	21 103,2

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personenkilometer
<i>Privater Verkehr (Zahlen 2006 in Millionen):</i>		
Personenwagen	5 672	83 785
Motorräder	190	2 286
Motorfahrräder	38	143
Cars	27	2 306
Total Privater Verkehr	5 927	88 520

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr

Jahr	Schiene (in Millionen)	Schiene beförderte Personen	Strasse beförderte Personen	Schiene Personenkilometer	Strasse Personenkilometer
1970	294 (8,4%)	3 224 (91,6%)	9 339 (16,9%)	45 882 (83,1%)	
1980	256 (5,2%)	4 699 (94,8%)	9 964 (12,9%)	67 041 (87,1%)	
1990	324 (5,6%)	5 461 (94,4%)	12 678 (14,0%)	77 759 (86,0%)	
1995	279 (4,9%)	5 385 (95,1%)	11 713 (12,8%)	79 830 (87,2%)	
2000	304 (4,6%)	6 275 (95,4%)	12 620 (12,9%)	85 086 (87,1%)	
2001	301 (4,7%)	6 168 (95,3%)	13 301 (13,5%)	85 148 (86,5%)	
2002	319 (5,0%)	6 102 (95,0%)	14 147 (14,2%)	85 830 (85,8%)	
2003	327 (5,1%)	6 027 (94,9%)	14 509 (14,4%)	86 478 (85,6%)	
2004	336 (5,3%)	5 950 (94,7%)	14 914 (14,6%)	87 225 (85,4%)	
2005	364 (5,8%)	5 873 (94,2%)	16 144 (15,5%)	87 950 (84,5%)	
2006		5 927		88 520	

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Seit Jahrzehnten wächst der Strassenverkehr stärker als der Schienenverkehr. Gemessen an den Verkehrsleistungen in Personenkilometer konnte der Trend hin zur Strasse erst um die Jahrtausendwende mit der Eröffnung der Bahn 2000 gebrochen werden. Seither hat sich der Modalsplit Strasse/Schiene bei rund 85/15 eingependelt; das heisst 15 Prozent der Fahrleistungen im Personenverkehr werden auf der Schiene zurückgelegt, während der private Strassenverkehr einen Anteil von rund 85 Prozent an den gefahrenen Personenkilometern hat (den öV auf der Strasse nicht miteingerechnet).

*Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr
(Strassenverkehr)*

(Zahlen in Millionen)	1990	1995	2000	2004	2005	2006
Beförderte Personen	5 461	5 385	6 275	5 950	5 873	5 927
Personenwagen	5 083	5 123	5 999	5 695	5 623	5 672
Motorräder	111	131	181	188	185	190
Motorfahrräder	240	104	70	43	38	38
Cars	27	27	25	24	26	27
Personenkilometer	77 759	79 830	85 086	87 225	87 950	88 520
Personenwagen	73 271	75 532	80 559	82 738	83 348	83 785
Motorräder	1 337	1 576	2 174	2 257	2 222	2 286
Motorfahrräder	862	394	266	164	146	143
Cars	2 289	2 327	2 087	2 066	2 235	2 306

(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 (17,6%)	323,9 (82,4%)	11 489 (42,6%)	15 461 (57,4%)
2005	67,9 (16,6%)	340,5 (83,4%)	11 677 (42,4%)	15 835 (57,6%)
2006		350,9		16 337

*= offizielle Gütertransport-Erhebungsjahrgänge

(Quelle: bfs T11.3.4.2, 2007)

Auf Schweizer Strassen wird fünf Mal mehr Tonnage befördert als auf der Schiene. Der Güterverkehr der Bahnen erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken, dafür vermehrt in der Fläche eingesetzt wird.

Unter Berücksichtigung der Wegstrecke der beförderten Güter 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 leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 34 Tonnen (1. Januar 2001) beziehungsweise 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 2006 insgesamt um 20 Prozent auf 5,6 Mia. Fahrzeugkilometer gesteigert, ihre Transportleistung sogar um 43 Prozent, währenddem das Transportgut um sechs Prozent zugenommen hat. Am meisten zugelegt haben die schweren Sattelzüge mit einer Wachstumsrate bei der Fahrleistung von rund 84 Prozent: Absolut gesehen haben sie ihre Menge an transportierten Gütern innert dreizehn Jahren um den Faktor 2,4 und ihre Transportleistung um den Faktor 2,6 gesteigert.

Eine dynamische Entwicklung vollzieht sich gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) insbesondere im internationalen Schwerverkehr. Sein Anteil bei den Fahrleistungen auf den Schweizer Strassen beträgt neu 26 Prozent, wobei insbesondere die ausländischen Fahrzeuge gegenüber 2003 um 40 Prozent zugelegt haben. Der internationale Schwerverkehr legte zwischen 1993 und 2006 bezüglich des Transportgutes mit 82 Prozent sehr stark zu, seine Transportleistung hat sich sogar verdoppelt.

Die Preise im Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) um 1,7 Prozent teurer geworden. Beim Güterverkehr auf der Strasse ist das Preisniveau um 1,2 Prozent, auf der Schiene um 3,3 Prozent gestiegen.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Der Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner hat im Jahr 2006 auf Schiene und Strasse gegenüber dem Vorjahr um 7,1 Millionen Tonnen oder 6,7 Prozent zugenommen. Es sind 113,4 Millionen Tonnen Güter transportiert worden.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2006 37,7 Prozent (Vorjahr 37,2%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag bei 66,1 Prozent (Vorjahr: 64,8%) in der Schweiz, 22,0 Prozent (23,0%) in Frankreich und 24,2 Prozent (23,0%) in Österreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Güterverkehr belief sich auf 70,0 Prozent. Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 22,7 Prozent, in der Schweiz waren es 79,8 Prozent (Vorjahr: 78,7%) und in Österreich 89,7 Prozent. Der Modal Split im Transitverkehr 2006 weist einen Bahnanteil für die Schweiz von 74,7 Prozent (71,5%) auf, für Frankreich von 12,7 Prozent und für Österreich von 25,0 Prozent.

(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%)	22,7 (75%)	7,6 (25%)
2007	25,3 (64%)	14,2 (36%)		

(Quelle: Bundesamt für Verkehr BAV)

Zwischen 2005 und 2006 hat die transportierte Gütermenge im Transit durch die Schweiz auf Schiene und Strasse gesamthaft um 5,6 Prozent, der gesamte alpenquerende Güterverkehr um 4,1 Prozent zugenommen. Im Vorjahr betrug die Zunahme 5,1 Prozent beziehungsweise 3,3 Prozent.

Die transportierten Güter im alpenquerenden Verkehr auf der Strasse stagnierten 2006 auf dem Niveau des Vorjahres, dies trotz einer Abnahme der Fahrtenzahl als Folge der einmonatigen Sperrung der Gotthardroute wegen dem Felssturz bei Gurtellen (Vorjahr: +3%). Der Schienentransport legte hingegen um sechs Prozent (+3%) zu. Im Jahr 2007 hat der alpenquerende Güterverkehr gesamthaft erneut um 3,5 Prozent zugenommen, diesmal praktisch ausschliesslich aufgrund der Entwicklung im Strassenverkehr (+10%).

Im Transitverkehr reduzierte sich die Transportmenge auf der Strasse im Jahr 2006 um sieben Prozent (Vorjahr: +8%), die Schiene verzeichnete ein Wachstum von elf Prozent (Vorjahr: +4%).

Der Modalsplit Strasse/Schiene beim Transitverkehr beträgt 25 zu 75 Prozent, beim gesamten alpenquerenden Verkehr hingegen 34 zu 66 Prozent.

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und den übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen mit der EU hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen (bis zum Jahr 2007) um 60 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 23 Prozent zu verzeichnen hat. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um sechs Prozentpunkte auf 64 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse ist hingegen um sechs Prozentpunkte auf 36 Prozent gestiegen. Innerhalb zwölf Jahren hat sich der Gütertransport auf der Strasse mehr als 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 anfangs 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:	1 182 (-2%)	694 (-8%)
2007:	1 263 (+7%)	

(Quelle: bfs TA 1)

Im Jahr 2007 haben 1,26 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert. Das entspricht einem Plus von rund 81 000 Camions oder sieben Prozent gegenüber 2006. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Strassenstrecken über die Alpen – im Gegensatz zum Vorjahr (Unterbruch der Gotthardachse vom 31. Mai bis zum 29. Juni 2006 als Folge eines Felssturzes auf der A2 bei Gurtellen) – praktisch ganzjährig offen standen und der Transitverkehr – dies im Gegensatz zur Situation des Schienenverkehrs – praktisch ohne Streiks stattfinden konnte.

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

Mit der Güterverkehrsvorlage, die dem Eidgenössischen Parlament im Juni unterbreitet worden ist, wird grundsätzlich die Fortsetzung der bisherigen Verlagerungspolitik empfohlen. Am Verlagerungsziel von maximal 650 000 alpenquerenden LW-Fahrten wird festgehalten. Es soll jedoch neu spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, das heisst voraussichtlich 2019, erreicht werden. Dann werden die schienenseitigen Produktivitätsgewinne der NEAT voll zum Tragen kommen. Als Zwischenziel soll die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten spätestens 2011 die Millionengrenze unterschreiten.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** dürfte hingegen eine untere Zielgrösse von 1,1 Millionen alpenquerender Fahrten schwerer Güterverkehrsfahrzeuge erst bis zirka 2018 vernünftig und realistisch sein. Die Schweiz hat wohl den innenpolitischen Verfassungsauftrag des Alpenschutzartikels, der eine Verlagerung des grenzüberschreitenden, alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Andererseits besteht 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 Transitstrecken auf der Strasse dem europäischen Güterverkehr weit öffnet und andererseits, aus innenpolitischen Gründen, nicht bereit ist, die Strassenkapazität zu erhöhen. Leidtragende sind in erster Linie die einheimischen Transporteure und mit ihnen die einheimische Wirtschaft.

Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gesamthaft um 1,5 Prozent zugenommen. Seit 2003 ist nur noch ein geringes Wachstum von unter zwei Prozent festzustellen.

Am 30. September wurden 5 186 343 Motorfahrzeuge gezählt, das sind 78 279 mehr als ein Jahr zuvor. Gezählt wurden 3 955 787 Personenwagen (+1,4%; +55 773), 619 166 Motorräder (+1,7%; +10 506), 324 153 Sachentransportfahrzeuge (+3,2%; +10 113), 184 062 Landwirtschaftsfahrzeuge (-0,8%; -1404), 55 149 Industriefahrzeuge (+3,2%; +1710) und 48 026 Personentransportfahrzeuge (+3,4%; +1581).

Trotz geringerem Wachstum haben sich die Bestände der verschiedenen Fahrzeugkategorien in den letzten neun Jahren konstant vergrössert. Zum Beispiel ist die Zahl der Personenwagen zwischen 1998 und 2007 um durchschnittlich 57 251 Einheiten pro Jahr gestiegen.

Innerhalb der Sachentransportfahrzeuge, die als Ganzes seit Jahren im Wachstum begriffen sind, muss differenziert werden. Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht ist die Zahl der Lastwagen nämlich seit 1990 stark zurückgegangen (1990: 49 349; 2007: 44 185, -10,5%). Die Anzahl Sattelschlepper beträgt 11 098 Einheiten, 5226 (+89%) mehr als 1990. In der Kategorie der Lieferwagen schliesslich, das heisst der Sachentransportfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, verläuft die Entwicklung im Mehrjahresvergleich ebenfalls wachsend: Ihre Zahl hat zwischen 1990 und 2007 von 196 845 auf 268 750 zugenommen (+36%)

Nachdem das Wachstum des Motorradbestands seit 2000 kontinuierlich abgenommen hat, kann seit 2006 wieder eine Zunahme dieser Fahrzeugkategorie festgestellt werden. Bei den Kleinmotorrädern nimmt die Bestandekurve einen anderen Verlauf: Sie erreichten 2002 einen Bestand von 106 612 Einheiten; seither ist deren Bestand stark rückläufig. Im Berichtsjahr hat er lediglich noch 67 206 (37% weniger als im Rekordjahr) betragen.

Pro tausend Einwohner zählt die Schweiz 527 Personenwagen. Verglichen mit den jüngsten europäischen Daten aus dem Jahr 2005 liegt die Schweiz mit 520 Personenwagen pro tausend Einwohner acht Prozent über dem Mittel der 25 EU-Länder (480 Personenwagen pro 1000 Einwohner). Von unseren direkten Nachbarn sind Italien (595) und Deutschland (550) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (494) und Österreich (507) geringer ist

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Erhebungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist im Berichtsjahr die Zahl der im Strassenverkehr tödlich verunfallten Personen im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen: 2007 starben auf Schweizer Strassen 384 Menschen (2006: 370; +4 %). Der seit 2004 eingeleitete massive Rückgang bei den Verkehrstoten erhält damit einen Rückschlag. Die Zahl der Schwerverletzten stieg um drei Prozent auf 5235 an (2006: 5066).

Auffällig bei den Getöteten ist insbesondere die um 19 Prozent (von 69 auf 82) gestiegene Zahl der tödlich verunfallten Motorradfahrer. Bei den Schwerverletzten sticht vor allem die Zunahme der auf dem Zebrastreifen verunfallten Fussgänger ins Auge: plus 18 Prozent (von 284 auf 334), plus 34 Prozent seit 2003.

Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) lag die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Personen im Jahr 2006 bei 370 und damit fast zehn Prozent tiefer als 2005. Seit Mitte der 1990er-Jahre ist die Zahl der Verkehrstoten im Durchschnitt um mehr als drei Prozent pro Jahr zurückgegangen. Einen entscheidenden Anteil daran dürften die deutlich verbesserte Fahrzeugsicherheit sowie die von Politik und Verkehrsverbänden ergriffenen Massnahmen für mehr Sicherheit im Strassenverkehr und die deutlich verschärften Strafnormen haben. Im Vergleich mit ihren vier Nachbarländern schneidet die Schweiz mit diesem Resultat gut ab. Mit einer Quote von 49 Getöteten pro Million Einwohner weist sie 2006 ein deutlich besseres Ergebnis auf als Deutschland (62 Getötete pro Million Einwohner), Frankreich (74), Österreich (88) oder Italien (92 im Jahr 2005).

Die Zahl der Schwerverletzten hingegen stieg von 5059 im Jahr 2005 leicht auf 5066 im Jahr 2006 an. Derweil ging die Zahl der leicht verletzten Personen geringfügig zurück (21 652 gegenüber 21 695 im Jahr 2005).

Hauptursache für schwere Strassenverkehrsunfälle blieben auch 2006 zu schnelles Fahren sowie Fahren in angetrunkenem Zustand. Obwohl der Einfluss von Alkohol bei Unfällen mit Todesopfern 2006 deutlich zurückgegangen ist, sind Verkehrssicherheitsexperten mehrheitlich der Meinung, dass sich die Angst vor Kontrollen, die sich dank verstärkter Polizeipräsenz nach Einführung der 0,5-Promille-Limite bei den Fahrzeuglenkern aufgebaut hatte, bereits wieder verringert hat.

Gemessen an den zurückgelegten Distanzen ist das Risiko, auf dem Motorrad tödlich zu verunfallen, gemäss BFS 18-mal höher als im Auto.

Studien

Der so genannte Sinus-Report der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), die das Unfallgeschehen untersucht hat, bestätigt, dass die Geschwindigkeit trotz einer positiven Entwicklung im Jahr 2006 die Unfallursache Nummer eins auf Schweizer Strassen geblieben ist. Im Jahr 2005 war bei geschwindigkeitsbedingten Unfällen zwar noch ein Viertel mehr Tote zu verzeichnen als 2006. Die Anstrengungen der Polizei – mehr Radargeräte und Tempokontrollen – hätten ihre Wirkungen nicht verfehlt. Laut dem Sinus-Report lässt sich allerdings keine positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen aufgrund der neuen Alkoholgesetzgebung belegen.

Die Freizeitunfälle haben gemäss einer von der bfu in Auftrag gegebenen Studie «Volkswirtschaftliche Kosten der Nichtberufsunfälle in der Schweiz» im Jahr 2003 materielle Kosten in der Höhe von gut 13 Milliarden verursacht. Davon ist rund die Hälfte (6,5 Mia. Franken) auf Strassenverkehrsunfälle zurückzuführen. Besonders hoch sind Letztere bei einem Todesfall: im Durchschnitt 1,3 Millionen Franken pro getötetes Verkehrsoffer; pro Schwerverletzter sind es durchschnittlich 360 000 Franken.

Mit dieser Studie des Büros Ecoplan sind erstmals auch die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten aller Nichtberufsunfälle inklusive immaterielle Kosten ermittelt worden – eine Berechnung, die bislang nur für den Strassenverkehr vorlag. Die materiellen und immateriellen Kosten zusammen sollen insgesamt rund 54,4 Milliarden Franken pro Jahr betragen; davon ist rund die Hälfte (27,2 Mia. Franken) Unfällen in Haus und Freizeit zuzuschreiben, Verkehrsunfälle kosten die Volkswirtschaft jährlich gut 14 Milliarden und Sportunfälle gut 13 Milliarden Franken.

Automobilklubs aus elf Ländern, darunter der Touring Club Schweiz (TCS), führen seit neun Jahren ein (unterdessen auch von der Europäischen Kommission mitgetragenes) «European Tunnel Assessment Program» durch. Im Berichtsjahr sind in 13 europäischen Ländern 51 Autobahntunnels getestet worden. Dabei gehörten die in der Schweiz untersuchten sieben Tunnels zu den besten. Einzig der Tunnel Mosi auf der A4 (Umfahrung Brunnen) erhielt das Prädikat «ungenügend». Nachholbedarf wurde zudem beim für den Transitverkehr wichtigen Strassentunnel am Grosse St. Bernhard geortet. Dessen Sicherheitsstandard ist lediglich als ausreichend eingestuft worden. Im Weiteren bemängelt der TCS, dass vor allem die vielen älteren Tunnels auf der A13 ungenügend ausgerüstet seien; an vielen Orten fehlten Fluchtwege.

Auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz sind heute 200 Tunnels in Betrieb. Von diesen sind immerhin 56 länger als einen Kilometer. In 15 Jahren werden 14 Prozent oder 280 Kilometer des gesamten Nationalstrassennetzes in Tunnels verlaufen. Laut dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Schweiz aus den tragischen Unfällen in den Nationalstrassentunnels Konsequenzen gezogen und rund 250 Millionen Franken in die Tunnelsicherheit investiert. Damit alle Normen erfüllt würden, seien allerdings weitere 1,3 Milliarden Franken notwendig.

Verkehrssicherheitskampagnen

Die Verkehrssicherheitskampagne «Ein Band fürs Leben» ging mit dem Start am 10. September in die dritte Runde. Der Slogan lautet diesmal: «Sich hinten nicht angurten, kann Fahrer und Beifahrer töten.» Diese Botschaft richtet sich auch an junge Eltern, denn: Eines von sechs Kindern fährt ungesichert, jedes zweite Kind ist im Auto nicht korrekt in einem Kindersitz angegurtet und damit deutlich stärker gefährdet, bei einem Unfall schwer verletzt oder gar getötet zu werden. «Ein Band fürs Leben» wurde 2005 in Zusammenarbeit der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) mit dem Touring Club Schweiz (TCS) und dem Verkehrssicherheitsrat im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) lanciert.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

Am 1. Juli 2007 beziehungsweise am 1. Januar 2008 traten verschiedene Änderungen des Strassenverkehrsrechts in Kraft:

- So können Motorfahrzeugführer, die ihren Führerausweis abgeben müssen, künftig nicht mehr auf gedrosselte Fahrzeuge der Spezialkategorie F mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern umsteigen.
- Ferner sind Längsbänke neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen aus Sicherheitsgründen nicht mehr erlaubt.
- Zudem müssen Velo- und Mofafahrer, die angetrunken im Sattel erwischt werden, erst dann zur Blutprobe antreten, wenn der Atemlufttest bei ihnen mehr als 1,1 Promille im Blut anzeigt. Bislang galten 0,8 Promille als Grenzwert.
- Mit der neuen Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV) wurde sowohl für die Behörden als auch für die Betroffenen eine Verbesserung der Transparenz und Übersichtlichkeit erreicht. In dieser Verordnung werden neu die bisher in anderen Verordnungen verstreuten Bestimmungen betreffend Verkehrskontrollen und die damit zusammenhängenden Meldungen sowie Massnahmen in einem Erlass zusammengefasst.
- Angehende Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer müssen in Zukunft einen eidgenössischen Fachausweis erwerben, bevor sie den Fahrlehrerausweis erhalten. Die verbesserte Berufsbildung soll den erhöhten Anforderungen im Fahrlehrerberuf Rechnung tragen und die Verkehrssicherheit heben.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr eine neue Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und -führerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung) verabschiedet. Demnach muss, wer ab 1. September 2009 mit Cars, Kleinbussen oder Lastwagen Personen oder Güter befördern will, zusätzlich zum Führerausweis den Fähigkeitsausweis für den Personen- und Gütertransport erwerben und sich regelmässig weiterbilden. Der Bundesrat verspricht sich davon eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine umweltschonendere und energieeffizientere Fahrweise. Ferner müssen Schweizer Berufschauffeure gemäss der neuen Zulassungsver-

ordnung künftig die gleichen Anforderungen erfüllen wie ihre Kolleginnen und Kollegen in der Europäischen Union (EU). Die Schweiz kommt damit einer Verpflichtung nach, die sie mit dem Landverkehrsabkommen eingegangen ist.

Wer im Ausland die Verkehrsregeln derart verletzt, dass er mit einem Fahrverbot belegt wird, soll den Führerausweis auch in der Schweiz wieder abgeben müssen. Der Bundesrat hat Ende September eine entsprechende Botschaft dem Parlament überwiesen. Mit dieser Gesetzesanpassung soll sozusagen die Schonzeit bei Widerhandlungen im Ausland beendet werden. Bis vor kurzem wurde Verkehrssündern auch im Inland der Führerausweis entzogen, wenn sie im Ausland die Fahrberechtigung verloren hatten. Mit einem jüngst ergangenen Urteil hatte das Bundesgericht jedoch seine jahrzehntealte Praxis aufgegeben und diese Regelung ausser Kraft gesetzt. Das Bundesgericht verlangte dabei, dass die betreffende Form des Führerausweistenzuges explizit im Strassenverkehrsgesetz (SVG) stipuliert werde.

Der Nationalrat hat in der Juni-Session das seit mehr als 50 Jahren bestehende Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz aufgehoben. Die entsprechende Vorlage zur Änderung der Strassenverkehrsgesetzes (SVG) geht auf eine parlamentarische Initiative Giezendanner (SVP Aargau) zurück. Primär ging es der bürgerlichen Mehrheit um die Zulassung des Baus einer Rundstrecke für Renn- und Testzwecke und nicht gleich um einen Formel-1-Grand-Prix.

Der Ständerat hat sich im Oktober mit dem Verbot von Rundstreckenrennen beschäftigt und sich mit der knappen Mehrheit von 22 zu 21 Stimmen gegen die Aufhebung dieses Verbots ausgesprochen. Das «Stöckli» ist gar nicht auf die Vorlage eingetreten. Die Befürworter hoffen nun, einen zweiten Nichteintretensentscheid und damit das Aus für die Vorlage zu verhindern. Ein mehrheitsfähiger Kompromiss könnte darin liegen, dass Formel-1-Rennen zwar explizit untersagt bleiben, das Verbot anderer Rundstreckenrennen hingegen aufgehoben oder zumindest eine Teststrecke zugelassen wird.

Gesetzesvollzug

Auf Schweizer Strassen überwachen immer mehr fixe und mobile Radargeräte die Einhaltung der signalisierten beziehungsweise erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) ist vor allem die Zahl der automatischen Kontrollgeräte zwischen 2002 und 2006 stark erhöht worden: jene der Radarkästen bei Ampeln auf 114 Anlagen (plus 253 Prozent) und jene der Anlagen am Strassenrand auf 177 Einheiten (plus 149 Prozent).

Auch bei den mobilen Messgeräten rüsteten die Schweizer Polizeien in den vergangenen Jahren auf. Die Zahl der tragbaren Laserpistolen belief sich im Jahr 2006 auf 57, was gegenüber 2002 einem Anstieg von 31 Prozent entspricht. In Fahrzeugen der Polizei sind 223 Radargeräte im Einsatz, 12 Prozent mehr als 2002. Hinzu kommen 160 Radare auf Dreifüssen.

Obwohl die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge wegen der grösseren Anzahl von Geräten gestiegen ist, blieben die Übertretungsquoten zwischen 2002 und 2006 stabil. Bei rund fünf Prozent der 2006 gemessenen Geschwindigkeitsübertretungen handelte es sich um schwerwiegende Fälle. Seit 2002 betrug der Rückgang innerorts und auf Autobahnen rund 50 Prozent. Die Zahl der re-

gistrierten Raser auf Schweizer Strassen ist im Jahr 2006 weiter zurückgegangen.

Die Polizei führt vermehrt Verkehrskontrollen durch und es werden mehr Fahrzeuglenkende auf ihren Blutalkoholgehalt geprüft. Seit der Einführung des Grenzwertes 0,5 Gewichtspromille und der Kontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit hat sich gemäss einer Erhebung des Bundesamts für Statistik (BFS) die Anzahl Alkoholtests im Jahr 2005 gegenüber früheren Jahren beinahe verdreifacht. Seither haben die Polizeibehörden die Kontrolldichte noch einmal erhöht. Im Juni 2007 wurden 16 Prozent mehr Tests durchgeführt als im Juni 2005. Die stärksten Zunahmen wurden bei den Tests nach auffälligem Fahren (+32%), nach einem Unfall (+20%) und bei allgemeinen Verkehrskontrollen (+17%) festgestellt.

Mehr als ein Drittel der von der Polizei angehaltenen Fahrzeuglenkenden musste sich einer Atemalkoholkontrolle unterziehen. Einer von zehn Tests stellte einen Blutalkoholgehalt von über 0,5 Promille fest. Die Deliktsquoten im Jahr 2007 haben sich gegenüber 2005 kaum verändert.

Im Vergleich mit Ländern, in denen die Kontrollen ohne Anzeichen auf Trunkenheit seit langem erlaubt sind, bleibt die Intensität der Atemalkoholkontrollen trotz einer Zunahme von 16 Prozent gering. Der prozentuale Anteil der jährlich kontrollierten Fahrzeuglenkenden in der Schweiz wird auf rund sechs Prozent geschätzt. Zum Vergleich: 2004 betrug dieser Anteil in Frankreich 14 Prozent und in Finnland sogar 35 Prozent.

Administrativmassnahmen

Im Jahr 2007 haben gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) 72 051 Personen ihren Führerausweis abgeben müssen. Das sind 148 Fälle oder 0,2 Prozent weniger als im Jahr 2006.

Hauptgründe für den Ausweisentzug waren wie im Jahr zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahren nahmen um vier Prozent auf 31 678 Fälle ab, die Entzüge wegen Angetrunkenheit (0,8 Promille oder mehr) stiegen leicht um 2,8 Prozent auf 19 133 Fälle.

Auffällig zugenommen haben die Zahlen der Ausweisentzüge wegen Krankheit und Gebrechen (2552 Fälle; +20%) und wegen Missachtens des Vortritts (3689 Fälle; +15%). Wegen Drogensucht mussten hingegen weniger Ausweise entzogen werden (1804 Fälle; -16,5%).

Prozentual am stärksten ist die Anzahl Ausweisentzüge in der Altersgruppe der über 70-jährigen Fahrzeuglenkenden gestiegen (plus 17,2% auf 3253 Fälle). In absoluten Zahlen sind die Ausweisentzüge in der Altersgruppe der 20- bis 29-jährigen am höchsten (kumuliert 24 768 Fälle; +1%), gefolgt von den 30 bis 39-jährigen (kumuliert 16 494 Fälle; -3,4%).

Die meisten Ausweisentzüge waren auf einen bis drei Monate befristet (knapp 70%), fast 14 Prozent der Ausweise mussten auf unbestimmte Zeit entzogen werden. Auffallend ist die starke Zunahme der lange dauernden Entzüge (Ent-

zugsdauer sieben bis zwölf Monate: +17,9% auf 2829 Fälle; Entzugsdauer mehr als zwölf Monate: +18,6% auf 1594 Fälle). Hier wirkt sich das am ersten Januar 2005 eingeführte verschärfte Recht erstmals messbar in der Statistik aus.

Verkehrssündern aus dem Ausland kann – bedingt durch internationales Recht – in der Schweiz der Ausweis nicht entzogen werden, ihnen wird aber der ausländische Führerausweis aberkannt; sie dürfen dann in der Schweiz kein Fahrzeug mehr lenken. Ihre Zahl hat 2007 leicht auf 17 468 zugenommen (+3,2%). In den letzten fünf Jahren zeigt sich hier aber eine markante Steigerung von 70 Prozent.

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

Verkehrspolitik

Europäische Union (EU)

Landverkehrsabkommen Schweiz-EU

Mitte Februar hat der Bundesrat ein Mandat zur Verhandlung über die «24-Stunden-Regel» verabschiedet. Gemäss Bundesrat soll das Güterverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) geändert werden, um die Rechtsgrundlage für eine Ausnahme von der so genannten 24-Stunden-Regel zu schaffen. Diese umfasst eine obligatorische Vorausanmeldung für Waren und ist die wichtigste Änderung im Handelswarenverkehr zwischen der EU und Drittstaaten; sie soll ab 1. Juli 2009 gelten.

Für die Schweiz als EU-Nichtmitglied ist eine Sonderlösung notwendig, wenn der grenzüberschreitende Warenverkehr nicht erheblich erschwert werden soll. Ein grosser Teil der Güter wird heute nämlich sehr kurzfristig ein- und ausgeführt. Es gilt nun, mit der EU eine Ausnahmeregelung zu vereinbaren, damit die vorgesehene obligatorische Vorausanmeldung zu keinen zusätzlichen Hemmnissen im Handelswarenverkehr an der Grenze EU/Schweiz führt. Die Schweiz strebt dabei eine Reduktion der Frist von 24 auf null Stunden an.

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 den Tunnelrampen vorgelagert in Warteräumen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren dürfen und direkt in das Tropfenzählersystem eingewiesen werden.

Im Berichtsjahr ist die «Phase Rot» für den alpenquerenden Strassengüterverkehr an 18 Tagen angeordnet worden.

Güterverkehrsverlagerungsgesetz: Am 8. Juni verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz, das 2011 das geltende Verlagerungsgesetz ablösen soll. Danach muss die Verlagerungspolitik mit dem Ziel, die Zahl der LW-Fahrten auf maximal 650 000 zu beschränken – dies neu spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der NEAT – weiterhin auf verschiedenen Ebenen ansetzen:

Die bisher ergriffenen strassen- wie die schienenseitigen Massnahmen sollen weitergeführt und – wo nötig und möglich – intensiviert werden. Dazu zählt auch die finanzielle Förderung des internationalen Bahngüterverkehrs. Zwischen 2011 und 2018 sollen dafür 1,6 Milliarden Franken aufgewendet werden. Dies entspricht im Durchschnitt 200 Millionen Franken pro Jahr oder 85 Millionen weniger als heute. Zum einen will die Landesregierung den vom

Markt gut aufgenommenen unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) weiter unterstützen. Zum andern soll aber auch die Rollende Landstrasse (Rola), der zunehmend das Etikett eines Auslaufmodells anhaftet, weiter ausgebaut werden.

Als zentrales neues Verlagerungsinstrument schlägt der Bundesrat jedoch eine Alpentransitbörse (ATB) zur Steuerung des alpenquerenden Strassenverkehrs vor. Mit ihr würde für jede Alpenquerung eines schweren Güterfahrzeugs auf einer Transitstrasse ein Durchfahrtsrecht benötigt. Die Anzahl dieser Rechte für einen bestimmten Zeitraum würde limitiert. Die Börse stellt das institutionelle Forum für die effiziente Vergabe und den Handel der Durchfahrtsrechte dar. Kaufgegenstand ist ein Durchfahrtsrecht auf allen bezeichneten Alpenübergängen.

Mit der Güterverkehrsvorlage soll die gesetzliche Grundlage für die Einführung der Alpentransitbörse geschaffen werden. Das Gelingen der Einführung ist aber abhängig von Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft und den anderen Alpenländern. Konkret müsste das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) zwar nicht neu verhandelt, aber im gegenseitigen Einvernehmen angepasst werden – denn: Um Ausweichverkehre durch die Nachbarländer zu vermeiden, würde die ATB ein über den ganzen Alpenraum koordiniertes Vorgehen voraussetzen.

Der Ständerat hat es in der Herbstsession abgelehnt, schon jetzt im neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetz das Fundament für eine künftige Alpentransitbörse (ATB) zu legen. Hingegen will die Kleine Kammer der Landesregierung ein Mandat für entsprechende Verhandlungen mit der EU erteilen. Die Verschiebung des Verlagerungsziels auf etwa 2019, also zwei Jahre nach der Eröffnung der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), wurde genehmigt. Bis zu diesem Zeitpunkt soll der alpenquerende Transport von Gütern per Bahn weiterhin subventioniert werden. Die Kleine Kammer bewilligte dafür drei Rahmenkredite von insgesamt gut 1,7 Milliarden Franken.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) hat die ATB als ein in der Praxis der Transportwelt und der Wirtschaft realitätsfernes Hirngespinnst bezeichnet. Die der ATB zugrunde liegende Zwangskontingentierung, die als Massnahme einer planwirtschaftlichen Verkehrspolitik von Volk und Ständen in der Schweiz bereits in den Jahren 1935 (Verkehrsteilungsgesetz) sowie 1988 (Koordinierte Verkehrspolitik) abgelehnt worden sei, widerspreche dem Wesen und den Anforderungen einer liberalen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Sie sei alles andere als marktwirtschaftlich.

Schwerverkehrskontrollzentren: Anfangs September hat der Kanton Uri in Erstfeld direkt an der Nord-Süd-Achse und beim Anschluss zur Autobahn A2 mit dem Bau des grössten Kontrollzentrums für den Strassengüterverkehr in der Schweiz begonnen. 360 Parkplätze, technische Einrichtungen für die Kontrolle, Büroräume, eine Tankstelle mit Shop sowie Sanitäranlagen gehören zu diesem Zentrum. Ab 2009 sollen in Erstfeld 54 Personen täglich 150 Lastwagen – das entspricht einem Zehntel der schweren Brummer, die täglich auf der Nord-Süd-Achse verkehren – kontrollieren, davon 35 vertieft.

Mittelfristig sollen in der Schweiz ein Dutzend weitere derartige Kontrollzentren entstehen. So hat am 30. November das Schwerverkehrskontrollzentrum

Schaffhausen offiziell seinen Betrieb aufgenommen. Es ist die zweite fest installierte Anlage nach jener in Unterrealta (GR), die im Jahr 2004 eröffnet wurde.

Strassenbau

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr «grünes Licht» für die Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassennetz erteilt:

Einerseits hat die Landesregierung den Ausbau der A20, der Nordumfahrung von Zürich, auf sechs Spuren genehmigt. Die Kosten für das betreffende Teilstück mit einer Länge von zehn Kilometern werden auf rund 890 Millionen Franken geschätzt. Kernstück des Ausbaus ist eine dritte Röhre für den 3,3 Kilometer langen Gubristtunnel mit drei Fahrstreifen nordwestlich des bestehenden Tunnels. Die neue Röhre wird – wie beim Baregg Tunnel – den ganzen Strassenverkehr von Osten aufnehmen; aus dem Limmattal wird er auf den heutigen vier Spuren durch den Gubristtunnel geführt. Der Baubeginn für den eigentlichen Ausbau ist für 2009 geplant. Die Erweiterung soll 2013 samt der dritten Tunnelröhre beendet sein.

Andererseits soll gemäss Bundesratsbeschluss die chronisch überlastete Autobahn A1 auf dem Teilstück zwischen Luterbach (SO) und der Verzweigung Wiggertal (AG) auf sechs Spuren ausgebaut werden. Für den neun Kilometer langen Abschnitt zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal, auf dem sich auch der gesamte Verkehr der Autobahn A2 Basel–Chiasso abwickelt, könnte die zweijährige Bauzeit im Jahr 2010 losgehen. Frühestens im Jahr 2016 könnten auch die dreijährigen Bauarbeiten am anschliessenden Teilstück von Luterbach bis zur Verzweigung Härkingen aufgenommen werden. Die Baukosten für die insgesamt 20 Kilometer lange Strecke werden auf 300 Millionen Franken veranschlagt.

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Die Anzahl der Stautunden hat im Jahr 2006 auf den Nationalstrassen als Folge des anhaltenden Verkehrswachstums zugenommen. Gemäss Bericht des Bundesamts für Strassen (ASTRA) wurden insgesamt rund 11 496 Stautunden registriert. Das sind 521 oder 4,7 Prozent Stautunden mehr als noch 2005. Vor allem in den Ballungszentren haben die Nationalstrassen teilweise ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Der bisherige Spitzenwert von 11 563 Stunden geht auf das Jahr 2002 zurück.

Häufigster Staugrund war auch 2006 die Verkehrsüberlastung; sie verursachte 70 Prozent aller Staus. Gegenüber 2005 haben die Stautunden infolge Verkehrsüberlastung um 17 Prozent auf total 8020 Stunden zugenommen.

Mit 16 Prozent respektive 1872 Stunden waren Unfälle die zweithäufigste Stauursache – 24 Prozent mehr als im Vorjahr. Nach einer rückläufigen Entwicklung seit dem Jahre 2002 sind die unfallbedingten Stautunden somit erstmals wieder angestiegen.

Massiv zurückgegangen sind die Stautunden infolge Baustellen – von 2574 auf 1528 Stunden. Dies entspricht einer Abnahme um über 40 Prozent. Hauptgrund für diese Abnahme sind die abgeschlossenen Sanierungsarbeiten beim Gliontunnel (A9). Auffällig sind die baustellenbedingten Zunahmen auf A1 (plus 1244 Stunden) und A2 (plus 518 Stunden).

Strassenverkehrsvorlagen in den Kantonen

In mehreren Kantonen standen im Berichtsjahr bedeutsame Strassenvorhaben zur Entscheidung durch das Stimmvolk an:

Im Kanton Zug kann das bisher grösste Bauprojekt, die Umfahrung der Gemeinden Cham und Hünenberg, gebaut werden. Der dafür vorgesehene Kredit von 230 Millionen Franken ist am 11. März mit lediglich 236 Stimmen Unterschied hauchdünn angenommen worden. Mit einer Eröffnung der Entlastungsstrasse, die vor allem der Autobahn A4 entlang führen wird, ist frühestens im Jahr 2015 oder 2016 zu rechnen.

Die Stimmberechtigten von Frauenfeld haben hingegen am 11. März einen Kredit von 11,5 Millionen Franken für die Tangente F 21, die das Ortszentrum hätte vom Durchgangsverkehr entlasten sollen, knapp abgelehnt. Mit diesem Entscheid bleibt beim Rathausplatz ein Verkehrsaufkommen von bis zu 25 000 Fahrzeugen pro Tag, und es wird weiterhin morgens, mittags und am späten Nachmittag zu Staus kommen. Der Bund wäre bereit gewesen, aus dem Infrastrukturfonds 25 Millionen Franken an die budgetierten Gesamtkosten von 54,2 Millionen Franken beizusteuern. Die Gegner der Tangente machten geltend, dass sich der Verkehr vom Rathausplatz und von der Vorstadt in die Wohnquartiere verlagern und ein Naherholungsgebiet beeinträchtigen würde. Alternativen zum gescheiterten Projekt liegen nicht vor.

In einer sozusagen historischen Abstimmung haben die Tessiner Stimmberechtigten am 30. September den Planungskredit von rund 4,7 Millionen Franken für die Schnellstrasse Bellinzona–Locarno durch die Magadinoebene mit 55 Prozent Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 44 Prozent abgelehnt. Im Vorfeld der Abstimmung hatten die Gegner des Projekts nicht primär die Schnellstrasse, sondern deren Streckenführung in Frage gestellt.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die Eisenbahnrechnung des Bundesamts für Statistik (BFS) weist für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2005 insgesamt einen leichten Fehlbetrag aus. Die betriebswirtschaftliche Rechnung zeigt einen Ertrag (inkl. Subventionen) von 8,83 Milliarden sowie einen Aufwand von 8,92 Milliarden Franken; der Kostendeckungsgrad beträgt 99 Prozent.

Vom gesamten Verkehrsertrag von rund 3,7 Milliarden Franken entfielen 68 Prozent auf den Personen- und 32 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 2,6 Milliarden Franken, rund 77 Millionen weniger als 2004.

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 den Zinsaufwand der kumulierten Defizite und für gewisse Spezialfinanzierungen (NEAT, Refinanzierung der SBB-Pensionskasse usw.). Die volkswirtschaftliche Rechnung weist einen Ertrag von 6,23 Milliarden Franken und einen Aufwand von 14,84 Milliarden Franken aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 42 Prozent (Vorjahr 42,2%) ergibt. Die externen Kosten, die auf rund 438 Millionen Franken geschätzt werden, sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

Die Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und weiterer Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember um gut drei Prozent teurer geworden. Der Preisüberwacher Rudolf Strahm hat die Begehren mit einer Ausnahme akzeptiert: Die Distanzzuschläge auf einzelnen Linien – Bergstrecken und nachfragestarke Strecken im Fernverkehr –, die für die Preisberechnung und die Verteilung der Einnahmen unter den verschiedenen Unternehmen angewendet werden, blieben im Sinne eines Moratoriums ein Jahr lang eingefroren. Der Preisüberwacher beurteilte die Gewinne der SBB im Personenfernverkehr als so hoch, dass sich kein Aufschlag rechtfertigen lasse. Zudem sei es unerwünscht, dass die SBB andere Leistungen aus solchen Gewinnen quersubventionierten und beispielsweise der Pendler auf der Parastrecke Bern–Zürich den Regional- oder Güterverkehr mitfinanziere.

Gemäss einer aktuellen, im Auftrag von SBB Cargo erstellten «Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem» des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich wird der Güterverkehr auf der Schiene gegenüber dem Personenverkehr systematisch benachteiligt und deshalb die Transportkapazität nicht ausgenutzt. Der Güterverkehr bezahle bezogen auf die Verkehrsleistung zu viel für die Benützung der Schieneninfrastruktur. Es finde eine überproportionale Belastung von schweren Güterzügen statt. Würden die entsprechenden Subventionen wegfallen, sei zu befürchten, dass die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährdet ist, was in der Konsequenz auch die verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in Frage stelle. Ferner bemängelt die Studie, dass die gegenwärtige Preisgestaltung keine Anreize enthalte, um die Schieneninfrastruktur besser und schonender zu nutzen. Auch wer mit wenig dringlichen Gütern auf Nebengleise ausweiche und damit die Hauptverkehrsachsen entlaste, werde nicht angemessen belohnt. Allerdings könne das bestehende Preissystem nicht sanft reformiert, sondern müsse vielmehr von Grund auf neu gestaltet werden. Dabei sollte unter anderem das Gewicht des Zuges nicht mehr so entscheidend sein; wichtiger sei die effektive Kapazität, die ein Zug auf einem Gleis verbrauche. Zu den Gewinnern eines derart modifizierten neuen Trassenpreissystems würde der schwere Güterverkehr gehören, zu den Verlierern insbesondere der regionale Personenverkehr, der heute viel zu billig wegkomme.

SBB Cargo wies im Berichtsjahr einen Rekordverlust von 190 Millionen Franken aus.

Bahnreform: Der Bundesrat hat im März eine Zusatzbotschaft verabschiedet, die unbestrittene Teile der Bahnreform 2 vorzieht. Vorab soll die prekäre Sicherheit in Zügen, Bussen und Bahnhöfen verbessert werden. Weitere Themen der Zusatzvorlage sind die gesetzliche Gleichbehandlung der Transportunternehmen, die Anpassung der Rollmaterialfinanzierung der Privatbahnen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Ausweitung der Steuerbefreiung auf alle privatrechtlichen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Darlehen an die BLS: Nach dem Ständerat hat auch der Nationalrat die Umwandlung eines vor 30 Jahren der BLS Lötschbergbahn AG für den Doppelspurausbau auf der Lötschberg-Bergstrecke gewährten Baukredits von rund 800 Millionen Franken in ein bedingt rückzahlbares Darlehen gutgeheissen.

Sicherheit der Bahnen: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Jahr 2006 zum ersten Mal Güterzüge kontrolliert, da die Bahnen im Zuge der Liberalisierung in diesem Bereich nicht mehr weitgehend selbstverantwortlich sind. Bei 11 der 44 kontrollierten in- und ausländischen Kompositionen mit über 860 Wagen (oder bei 25%) musste wegen Mängeln ein vorübergehendes Fahrverbot verhängt werden. Grobe Verstösse, die zu einer Anzeige geführt hätten, habe es allerdings nicht gegeben.

Bei den Sicherheitskontrollen von Güterzügen im Jahr 2007 musste in der ersten Jahreshälfte mehr als 50 Prozent der Kompositionen beanstandet werden: Gegen 74 von 120 kontrollierten Zügen wurde gemäss BAV ein vorübergehendes Fahrverbot verhängt. Bei 2011 kontrollierten Güterwagen wurden 319 Mängel festgestellt; das heisst, 16 Prozent der Güterwagen durften nicht weiterfahren.

Bahn 2000

Bahn 2000 ist ein Erfolg. Auf diesen Nenner bringt das Büro Infras die Ergebnisse einer Evaluation, die im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) durchgeführt worden ist. So habe die Personenverkehrsleistung im Fernverkehr zwischen 1996 und 2005 um fast 30 Prozent zugenommen, davon allein zwischen 2004 und 2005 um sieben Prozent. Verglichen mit dem Jahr 1996 würden die Schweizerischen Bundesbahnen seit Dezember 2004 im Weiteren rund 30 Prozent mehr Zugskilometer fahren.

Laut dem Fazit des Infras-Schlussberichts dürfte allerdings nur ein kleiner Teil dieses Nachfragewachstums auf echte Umsteiger von der Strasse zurückzuführen sein. Vor allem der strukturell bedingte Neuverkehr habe auf die Schiene gelenkt werden können.

Als erste Eisenbahn Europas haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im März das elektronische Zugsicherungssystem (ETCS) auf der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist in den 24-Stunden-Betrieb genommen. Im ETCS-Vollbetrieb verkehren täglich rund 250 Reise- und Güterzüge. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wird die Höchstgeschwindigkeit der Reisezüge auf der Neubaustrecke von derzeit 160 auf 200 Stundenkilometer erhöht. Ursprünglich sollte das neue Zugsicherungssystem zur Eröffnung der Neubaustrecke im Dezember 2004 eingeführt werden; technische Probleme verhinderten dies allerdings.

Lötschberg-Basistunnels: Am 15. Juni ist der rund 35 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) nach achtjähriger Bauzeit mit Feiern in Frutigen (BE) und Visp (VS) eröffnet worden. Der Tunnel wurde vorerst nur von Güterzügen und ab Mitte September auch von einzelnen Personenzugsparen benutzt. Der fahrplanmässige Betrieb mit täglich 110 Güter- und Personenzügen (davon 40 Güterzüge auf der alten Bergstrecke mit dem Lötschberg-Scheiteltunnel) erfolgte erst mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember. Seither verkehren im Basistunnel täglich 42 Inter-city- und Eurocityzüge mit Tempo 200 und mehr.

Obwohl zweiröhrig konzipiert, wurde in den vergangenen acht Jahren aus Kostengründen nur die Oströhre bahntechnisch voll ausgebaut. Die Weströhre ist zwar teilweise ausgebrochen, müsste für den Bahnbetrieb allerdings erst noch entsprechend ausgerüstet werden. Die Ausrüstung dieser 15 Kilometer langen Röhre Ferden–Mitholz käme auf gegen 500 Millionen Franken zu stehen.

Die Investitionskosten für die gesamte NEAT-Lötschbergachse betragen rund 4,3 Milliarden Franken, rund acht Millionen Franken günstiger als budgetiert. Die effektiven Kosten dieses NEAT-Tunnels beziffern sich, inklusive Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer, auf rund 5,3 Milliarden Franken und damit ziemlich genau einen Drittel (34 Prozent) mehr als geplant.

Gotthard-Basistunnel: Rund neun Monate früher als vorgesehen ist am 17. Oktober der Durchschlag in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels der NEAT zwischen den Zwischenangriffen Sedrun (GR) und Amsteg (UR) erfolgt. Dies, obwohl im 17 Kilometer langen Tunnelteil im Abschnitt Sedrun mit dem nördlichen Tavetscher Zwischenmassiv eine geologisch äusserst schwierige Stelle von 1200 Metern Länge durchquert werden musste. Der in den Werkverträgen fixierte Kostenrahmen von 1,2 Milliarden Franken habe eingehalten werden können.

In der Oströhre ist der Durchschlag am 29. November – ebenfalls ein halbes Jahr früher als geplant – erfolgt.

Im Februar wurde bekannt, dass die beiden Gotthardröhren auf rund 1,2 Kilometern und nicht wie bisher angenommen auf nur 600 Metern Länge zu eng gebaut worden sind und somit nachträglich erweitert werden müssen. Dabei ist die östliche Röhre auf 420 und die westliche Röhre auf 800 Metern betroffen. Die Mehrkosten für die so genannte Nachprofilierung werden auf 40 bis 50 Millionen Franken geschätzt.

Die kommerzielle Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnel wird neu auf das Jahr 2017 geplant. Gründe für die Verschiebung des Termins um ein Jahr sind laut Standbericht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom April 2007 die Reduktion der Geschwindigkeit beim Bau der Fahrbahn und die ursprünglich nicht vorgesehene Führung einer Übertragungsleitung durch den Tunnel.

Im Weiteren weist der Standbericht des BAV vom April zum Gotthard-Objektkredit von etwas mehr als acht Milliarden Franken zusätzliche mutmassliche Endkosten von 208 Millionen Franken aus. Diese werden begründet mit der längeren Realisierungsdauer, mit Mehrkosten in den Tunnelabschnitten Sedrun

und Faido sowie mit Änderungen bei der Projektierung der Bahntechnik und beim offenen Anschluss Giustizia südlich von Biasca.

Porta Alpina: Der Bundesrat will sich für weitere Abklärungen zum Betrieb der Porta Alpina bis im Jahr 2012 Zeit lassen. Ob die unterirdische Haltestelle je gebaut wird und wann sie eröffnet würde, bleibt damit offen. Mit diesem Fahrplan würden die Baukosten der Porta Alpina dereinst steigen, weil die meisten Synergien mit dem gleichzeitigen Bau des Gotthard-Basistunnels entfallen. Mit der Verschiebung seines Entscheids brachte der Bundesrat jene Skepsis zum Ausdruck, die zuletzt auch von der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) oder vonseiten der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geäußert worden war.

Auch der Kanton Graubünden, die Region Surselva und die Gemeinde Tujetsch gaben das vorläufige Aus der Porta Alpina bekannt. Das finanzielle und betriebliche Risiko sei zu gross und für den Kanton Graubünden nicht verkraftbar. Ausschlaggebend war dabei ein Studienbericht der SBB. Dieser kam zum Schluss, dass ein minimaler Betrieb der Porta Alpina, der den Verkehr im Gotthard-Basistunnel der NEAT nicht eingeschränkt hätte, nie hätte rentabel arbeiten können, da selbst drei Züge am Morgen und am Abend mit Halt an der Porta-Alpina-Station zu massiven Ausfallentschädigungen führen würden.

Ceneri-Bahntunnel: Am 11. September ist im Rahmen eines offiziellen Aktes eine erste Sprengladung für den Ceneri-Basistunnel auf der Gotthardachse der NEAT detoniert. Als erstes wird während zwei Jahren ein 2,3 Kilometer langer Zugangstollen bei Sigrino (TI) ausgebrochen. Die Ausschreibung des Haupttunnels ist für Anfang 2008 vorgesehen, die Inbetriebnahme des Bauwerks gemäss neuester Planung für das Jahr 2019. Dannzumal wird der Ceneri-Tunnel in Lugano für mindestens zehn Jahre in die bestehende Linie Richtung Chiasso münden, deren Kapazität die gleiche sein wird wie heute und die nicht die Normalien der angestrebten Flachbahn aufweist.

Südanschluss: Im Jahresbericht 2006 der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) – von den Eidgenössischen Räten in der Junisession behandelt – gab es Verunsicherung darüber, wo und wie die Gotthardachse der NEAT nach Italien geführt wird. Auch acht Jahre nach Unterzeichnung eines entsprechenden Staatsvertrags mit Italien sei die Linienführung nicht klar. Ebenfalls lege dieser Vertrag nicht fest, wo der Güterverkehr abgenommen werde.

Im Berichtsjahr wurde bekannt, dass es bei den Planungen für den Südanschluss der NEAT im Tessin zu einer rund einjährigen Verzögerung kommen wird. Grund ist der Rekurs eines Ingenieurbüros, das gegen die Auftragsvergabe für eine Studie erfolgreich Beschwerde geführt hat. Ursprünglich ging man davon aus, die Ergebnisse der Studie lägen bis Ende 2007 vor. Die Studie soll die technische und sozioökonomische Zweckmässigkeit von vier Varianten des Projekts «Lugano–Chiasso» prüfen. Dabei geht es um die Weiterführung der NEAT nach dem Südportal des Ceneri-Basistunnels in Vezia bei Lugano. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) geht für diese Neubaustrecke von Kosten in der Grössenordnung von drei Milliarden Franken aus, die noch nicht finanziert sind. Vor dem Jahr 2020 ist mit einer Realisierung nicht zu rechnen.

Kosten: Die für die gesamte NEAT gemäss den im Berichtsjahr gültigen Beschlüssen veranschlagten Endkosten von zwischen 19 und 20 Milliarden Franken – beziehungsweise zwischen 23 und 24 Milliarden Franken, wenn Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen berücksichtigt werden – bewegen sich gemäss Standbericht des BAV vom April in jenem Rahmen, auf den das BAV die Öffentlichkeit bereits im Herbst 2006 vorbereitet hatte.

1998 wurde die NEAT auf 12,8 Milliarden Franken veranschlagt. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) belaufen sich die Kostensteigerungen somit nach Kenntnisstand im Jahr 2007 auf 87 Prozent.

Im Rahmen der Investitionsvorlage «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» hat der Bundesrat im Berichtsjahr einen NEAT-Zusatzkredit von rund drei Milliarden Franken vorgeschlagen. Bewilligt hat das Parlament bis anhin 15,6 Milliarden; dieser Betrag muss auf bis 18,8 Milliarden Franken erhöht werden.

Für das Jahr 2008 haben die Eidgenössischen Räte zulasten des FinöV-Fonds einen Zahlungskredit von 1017 Millionen Franken (2007: 1550 Mio. Fr.) für die NEAT, insbesondere für Basislinien am Lötschberg und Gotthard und für Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie am übrigen Streckennetz, beschlossen.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Die neue schnelle TGV-Verbindung von Zürich nach Paris ist am 10. Juni angenommen worden. Die Reisenden kommen nach viereinhalb Stunden in der französischen Metropole an; 90 Minuten früher als bisher. Damit gibt es ab Basel vier tägliche TGV-Verbindungen nach Paris.

Die Eidgenössischen Räte haben für das Jahr 2008 zulasten des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) unter dem Titel Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einen Zahlungskredit von 181 Millionen Franken (2007: 150 Mio. Fr.) beschlossen. Diese Mittel werden verwendet als Beiträge an den Neubau der Strecke Belfort–Dijon, an die Ausbauten Vallorbe–Frasne–Dijon, Pontarlier–Frasne, Bellegarde–Nurieux–Bourg-en-Bresse und Bern–Neuenburg–Pontarlier sowie für Ausbauten der Strecke St. Gallen–St. Margrethen.

Lärmsanierung der Bahnen

Die Lärmsanierung des Schweizer Bahnnetzes kostet gemäss neuesten Mitteilungen aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV) 750 Millionen Franken beziehungsweise 40 Prozent weniger als zuvor vorgesehen. Trotzdem müssen laut BAV beim Lärmschutz keine Abstriche gemacht werden. Die Endkosten schätzt das BAV derzeit auf rund 1,1 Milliarden Franken. Im Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) sind dafür ursprünglich 1,85 Milliarden eingestellt worden.

Gemäss Beschluss der Eidgenössischen Räte stehen 2008 für Lärmschutzmassnahmen der Eisenbahnen 210 Millionen Franken (2007: 200 Mio. Fr.) zulasten des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte zur Verfügung.

Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV)

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr unter dem Titel «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» konkretisiert, wie er bis ins Jahr 2030 die restlichen Mittel des Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) – rund fünf Milliarden Franken – in den Ausbau des Schweizer Schienennetzes investieren will. Der FinöV-Fonds wird grösstenteils (zu 60 Prozent oder 18,8 Mrd. Franken) für die Neuen Eisenbahn-Alpen transversalen (NEAT) beansprucht.

Mit den vorgesehenen Ausbauten, die im Frühjahr dem Vernehmlassungsverfahren unterzogen und im Oktober in der Botschaft an die Eidgenössischen Räte konkretisiert worden sind, soll namentlich die Reisezeit zwischen Genf und St. Gallen um eine halbe Stunde verkürzt werden. In zahlreichen Bahnhöfen im ganzen Land soll es zudem mehr und bessere Anschlüsse geben.

Ausgangspunkt aller Ausbauvorhaben bilden nach wie vor die 30,5 Milliarden Franken, die zwar in keinem Gesetz festgeschrieben sind, von denen im Jahr 1998 vor der Volksabstimmung zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) aber die Rede gewesen war. Der Bundesrat wollte sich zuerst an dieses Kostendach halten, musste sich dann aber im Laufe des Berichtsjahres dem Kostendruck des NEAT-Bauprojekts anpassen. Der FinöV-Fonds soll deshalb um rund eine Milliarde Franken auf insgesamt 31,5 Milliarden Franken aufgestockt werden. Dies deshalb, weil nur mit einer Erhöhung der Finanzmittel im FinöV-Fonds die erneut gestiegenen Kosten für die Gotthardachse der NEAT aufgefangen und zugleich das Minimalprogramm einer zweiten Etappe von Bahn 2000 realisiert werden können. So würden für Letzteres weiterhin die vorgesehenen gut 5,2 Milliarden Franken zur Verfügung stehen.

Sollte das Parlament zusätzliche Wünsche in die ZEB-Vorlage aufnehmen, müsste es auch die Finanzierung dementsprechend anpassen. Dann wären der Plafond von 31,5 Milliarden Franken sowie die geltende Verschuldungslimite weiter zu erhöhen und die Laufzeit des FinöV-Fonds mit den dafür reservierten Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralöl- sowie der Mehrwertsteuer über das Jahr 2030 hinaus zu erstrecken. Der Bundesrat stellte in Aussicht, dass er bereits 2008 eine Zusatzvorlage (ZEB 2) für vorerst aufgeschobene grössere Projekte (Erweiterungsoptionen) vorlegen will. Darin enthalten sein sollen insbesondere der Zimmerberg-Basistunnel, der Wisenbergtunnel als dritter Juradurchstich sowie das dritte Gleise zwischen Lausanne und Genf. Allein diese drei Projekte dürften weitere rund vier Milliarden Franken beanspruchen.

strasseschweiz hat sich für die prioritäre Realisierung eines Minimalprogramms der zweiten Etappe von Bahn 2000 ausgesprochen. Weitere NEAT- und Bahn-2000-Projekte (Erweiterungsoptionen, usw.) seien solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung gewährleistet werden kann. Dabei dürfe die zeitliche Erstreckung der Investitionsprogramme im öffentlichen Verkehr (öV) zusammen mit der Verlängerung des FinöV-Konzepts kein Tabu sein.

Agglomerationsverkehr

Der Bundesrat hat sich für die Schaffung einer neuen Bahnverbindung von Mendrisio (TI) Richtung Varese (Italien) ausgesprochen und am 21. November die entsprechende Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Strecke ist Teil der grenzüberschreitenden S-Bahn Mendrisio–Varese (MEVA). Die MEVA weist eine Gesamtlänge von rund 18 Kilometern auf. Davon liegen 6,5 Kilometer auf schweizerischem und gut elf Kilometer auf italienischem Gebiet. Die Baukosten der neuen SBB-Strecke betragen auf schweizerischem Boden 134 Millionen Franken. Mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds hatte das nationale Parlament bereits vor Jahresfrist 67 Millionen Franken bewilligt; der Kanton Tessin leistet einen Beitrag in derselben Höhe.

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

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiesparmassnahmen

Der Gesamtenergieverbrauch der Schweiz ist im Jahr 2006 leicht gesunken. Gemäss Bundesamt für Energie (BFE) lag er mit 888 330 Terajoule um 0,5 Prozent unter dem Niveau von 2005. Als Grund für den Rückgang werden das warme Wetter und die hohen Erdölpreise angegeben.

Im Berichtsjahr nahm der Absatz der Treibstoffe mit Ausnahme von Benzin, dessen Verbrauch um ein Prozent sank, wiederum zu. So wurden gut je sieben Prozent mehr Dieselöl und Flugtreibstoffe verbraucht. Der gesamte Absatz an Treibstoffen nahm um 2,8 Prozent zu. Im Strassenbereich, wo ein Wachstum von 1,9 Prozent zu verzeichnen war, überlagerte die Zunahme des Dieserverbrauchs den Rückgang des Benzinkonsums. Die Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich somit fort. Ferner stieg die mittlere Wohnbevölkerung um 1,1 Prozent; der Motorfahrzeugbestand erhöhte sich um 1,5 Prozent.

Der Treibstoffabsatz (ohne Flugpetrol) wächst seit dem Jahr 2000 nur noch leicht, nämlich um durchschnittlich jährlich 0,4 Prozent. Im Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2000 hatte der Gesamtabsatz von Treibstoffen in der Schweiz noch ein Prozent pro Jahr zugenommen. (vgl. Tabelle 10, Anhang)

Beim Benzin ist der Absatz seit 2000 rückläufig, und zwar um durchschnittlich 2,0 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Dieselöl mit durchschnittlich 6,2 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.

Das Energiesparprogramm EnergieSchweiz ist gemäss Wirkungsanalyse des Bundesamts für Energie wunschgemäss in die zweite Etappe (2006–2010) gestartet: Zur Einsparung einer Kilowattstunde (kWh) mussten im Jahr 2006 nur 0,2 Rappen an Fördermitteln aufgewendet werden. 2003 lag dieser Wert noch bei 0,6 Rappen pro kWh.

Die Wirkungen der im Rahmen von EnergieSchweiz umgesetzten freiwilligen Massnahmen verzeichneten 2006 einen deutlichen Anstieg um fast 23 Prozent auf rund 4300 Terajoule (2005: rund 3500 Terajoule). Dies, obwohl die finanziellen Mittel auf dem Stand des Vorjahrs geblieben sind (rund 42 Millionen Franken), was dem tiefsten Stand seit Beginn des Programms entspricht.

Ohne die freiwilligen Massnahmen von EnergieSchweiz würde heute 1,7 Prozent mehr Energie verbraucht. Werden zusätzlich die freiwilligen Massnahmen, die das 1991 gestartete Vorgängerprogramm Energie 2000 auslöste, berücksichtigt, so hat bis zum Jahr 2006 eine Energieeinsparung von 3,5 Prozent resultiert.

Der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der in der Schweiz im Jahr 2006 verkauften neuen Personenwagen hat 7,62 Liter pro hundert Kilometer betragen. Dies entspricht einer Abnahme von lediglich 0,05 Liter oder 0,65 Prozent

gegenüber 2005. Damit ist der zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, vereinbarte Zielwert von 6,9 Liter pro hundert Kilometer für 2006 um über zehn Prozent verfehlt worden. Das angestrebte Reduktionsziel von 6,4 Liter bis ins Jahr 2008 kann faktisch kaum mehr erreicht werden.

Der Hauptgrund für die eingetretene Stagnation im Kaufverhalten der Bevölkerung liegt darin, dass beim Neuwagenkauf vorab Autos mit hohem Verbrauch favorisiert werden. Seit dem Jahr 2000 hat zudem das Durchschnittsgewicht der neu gekauften Personenwagen um rund 130 Kilogramm zugenommen, was die Fortschritte bei der Motorentechnik punkto weniger Treibstoffverbrauch zu einem guten Teil wieder kompensiert.

Bereits im Sammelstadium ist die Eidgenössische Volksinitiative „Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern“ gescheitert. Bis zum 24. Juli 2007 ist das Volksbegehren nicht mit der nötigen Unterschriftenzahl (100 000) bei der Bundeskanzlei eingereicht worden.

Aktionspläne zur Energieeffizienz und zu erneuerbaren Energien

Mit insgesamt 26 Massnahmen soll bis ins Jahr 2020 der Verbrauch von fossilen Energien jährlich um 1,5 Prozent gesenkt, der Stromverbrauch auf dem Niveau von 2006 stabilisiert und der Anteil an erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch um die Hälfte gesteigert werden. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist vom Bundesrat zur Bereitstellung von Aktionsplänen beauftragt worden, mit denen die künftige Energiestrategie auf den vier Säulen Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Grosskraftwerke und Energieaussenpolitik umgesetzt werden kann.

Die Massnahmenvorschläge im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs umfassen unter anderem eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen (CO₂-Abgabe), die teilweise der energetischen Gebäudesanierung zugute käme. Diese Abgabe soll ab 2013 eingeführt werden und mit etwa 15 bis 50 Rappen pro Liter zu Buche schlagen.

Ferner will das UVEK mit der Autobranche verschärfte Zielvereinbarungen beim Verbrauch von Neuwagen beziehungsweise deren CO₂-Emissionen aushandeln oder auch direkt erlassen. Dabei orientiert sich das UVEK am Ziel der Europäischen Union (EU): Bis 2012 sollen die CO₂-Emissionen auf maximal 130 Gramm pro Kilometer reduziert werden, was einem Verbrauch von rund fünf Litern Benzin oder 4,5 Litern Diesel auf hundert Kilometern entspricht.

Auf der Automobil-Importsteuer will das UVEK ein Bonus-Malus-System einführen; damit soll der Kauf von so genannt sauberen Fahrzeugen gefördert werden. Ein sparsameres Auto erhielte auf diese Weise einen Rabatt von 3000 bis 4000 Franken.

Bei den biogenen Treibstoffen will das UVEK eine verpflichtende, bis auf zehn Prozent steigende Quote vorschreiben. Den fossilen Treibstoffen würde also ein bestimmter Anteil von Treibstoffen, die aus nachwachsenden Organismen ge-

wonnen werden, beigemischt. Allerdings soll nicht jeder «Bio»-Treibstoff in die Tanks der Fahrzeuge geschüttet werden dürfen. Öko- und Sozialbilanzen müssen berücksichtigt werden, um die Umweltverträglichkeit zu gewährleisten.

CO₂-Abgabe: Die eidgenössischen Räte haben in der Frühjahrssession die Beratungen zum CO₂-Abgabegesetz abgeschlossen. Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen kann eingeführt werden. Ab 2008 soll der Liter Heizöl um drei, ab 2009 um sechs und ab 2010 um neun Rappen verteuert werden, sofern der Ausstoss des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) nicht messbar abnimmt.

Im Bereich der Treibstoffe besteht zwischen dem Bundesrat und der Stiftung Klimarappen eine Vereinbarung, wonach bis zum Jahr 2012 anstelle der als Lenkungsmassnahme ausgestalteten CO₂-Abgabe ein Klimarappen auf freiwilliger Basis erhoben wird, mit dessen Erträgen Projekte zur Reduktion der CO₂-Emissionen im In- und Ausland finanziert werden sollen.

strasseschweiz hat die Pläne des UVEK zur Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen ab 2013 ablehnend kommentiert. Erfahrungsgemäss reagiert die Nachfrage im Strassenverkehr auf Preiserhöhungen nur geringfügig. Entsprechend fehlt die Wirksamkeit von Lenkungsabgaben auf Treibstoffen. Die erheblichen Preisschocks in den letzten Jahren haben sich bisher nicht wesentlich auf das Konsumverhalten ausgewirkt. Im Gegensatz zum Klimarappen, mit dem gezielt in klimarelevante Reduktionsmassnahmen investiert werden kann, besteht bei der CO₂-Abgabe keine Aussicht auf Erfolg. Diese Erkenntnis hat die internationale Staatengemeinschaft dazu bewogen, auf Energie- und CO₂-Abgaben zu verzichten. Selbst der 2007 veröffentlichte vierte IPCC-Report zum klimapolitischen Instrumentarium stuft Energie- und CO₂-Abgaben als ungeeignet ein, weil deren Wirkung und Kosteneffizienz als gering beurteilt werden.

Limitierung der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen: Gemäss einer neuen Studie der Bundesämter für Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) sind die Schweizer beim Heizen und Autofahren wenig klimafreundlich: Die Personewagenflotte in der Schweiz hat im Jahr 2005 durchschnittlich 200 Gramm CO₂ pro Kilometer emittiert. Bei den Neuwagen beträgt der entsprechende Wert in den Jahren 2005 und 2006 187 g/km. In den EU-Staaten betrug der durchschnittliche CO₂-Ausstoss bei den Neuwagen 161 g/km, allerdings differieren die einzelnen Werte der EU-Länder beträchtlich.

Die EU-Kommission beabsichtigt auf dem Gesetzesweg, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der in der Europäischen Union (EU) verkauften Neuwagen (einschliesslich Importen) bis ins Jahr 2012 auf 120 g/km zu senken. Die Autoindustrie soll durch Verbesserungen der Motorentechnologie die durchschnittlichen CO₂-Emissionen per 2012 auf 130 g/km (bei Personewagen) reduzieren. Den restlichen Abbau um weitere zehn Gramm CO₂/km bis zur definitiven Zielerreichung soll eine Reihe von zusätzlichen Massnahmen leisten. Dazu zählt die Kommission Mindeststandards für die Effizienz von Klimaanlageanlagen, den Einsatz von Reifendruck-Überwachungssystemen, Obergrenzen für den Reifenrollwiderstand, einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen sowie Anzeigen, die dem Fahrer signalisieren, wann er zu schalten hat.

strasseschweiz begegnet dem Vorschlag zur Limitierung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen analog der EU-Vorschriften mit Skepsis. Angesichts der spezifischen Marktbedürfnissen in der Schweiz, namentlich der Vorliebe der Konsumenten für komfortable und leistungsstarke Fahrzeugmodelle, kommt eine Begrenzung der durchschnittlichen Emissionen der neuimmatrikulierten Personenwagen einem massiven Eingriff in die Freiheit des Einzelnen sowie in die Wirtschaftsfreiheit der Branche gleich.

Bonus-Malus-System auf der Automobil-Importsteuer: **strasseschweiz** unterstützt Massnahmen, welche einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z. B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Entsprechende Fördermassnahmen sollen auf einfachen, praxistauglichen Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

Förderung biogener Treibstoffe: In der Frühjahrssession haben die Eidgenössischen Räte die Änderung des Mineralölsteuergesetzes zur Begünstigung «grüner» Treibstoffe zulasten unvermischten Benzins abschliessend gutgeheissen.

Treibstoffe mit geringerem CO₂-Ausstoss wie Biogas, Biodiesel und Bioethanol sollen von der Mineralölsteuer entlastet und normales Benzin im Gegenzug versteuert werden. Bei Flüssig- und Erdgas wird die Mineralölsteuer um jeweils 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent reduziert. Auf die Vorschrift zur minimalen Beimischung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen wurde verzichtet. Bei der Steuerbefreiung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen ist der Bundesrat verpflichtet, nicht nur auf eine positive ökologische Gesamtbilanz, sondern auch auf sozial annehmbare Produktionsbedingungen in den Herkunftsländern zu achten.

Der Bundesrat hat die Gesetzesänderung zur Förderung der Bio-Treibstoffe Ende Januar 2008 auf den 1. Juli 2008 in Kraft gesetzt. Eine neue, im Auftrag der Bundesämter für Umwelt (BAFU), Energie (BFE) und Landwirtschaft (BLW) erstellte Studie der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) hatte zuvor für Diskussionen gesorgt: Biotreibstoffe weisen sehr unterschiedliche Ökobilanzen auf. Sie sind nicht immer umweltfreundlich, was bei der Mineralölsteuerbefreiung zu berücksichtigen wäre.

Aus Biomasse hergestellte Biotreibstoffe sind laut Empa nicht zwingend umweltfreundlicher als fossile Treibstoffe. Bei den meisten zeigt sich ein Zielkonflikt zwischen der Minimierung der Treibhausgase und einer positiven ökologischen Gesamtbilanz. Zwar würden einige Biotreibstoffe die Treibhausgasemissionen um mehr als 30 Prozent gegenüber Benzin senken, deren Anbau und die Herstellung verursachten bei anderen Umweltindikatoren hingegen oft höhere Belastungen als Benzin und Diesel. Vor allem jene Biotreibstoffe würden gut abschneiden, die aus Abfall- und Reststoffen hergestellt werden, weil bei diesen die grösste Umweltbelastung, namentlich jene für den Anbau von Rohstoffen, entfällt.

Gemäss einer weiteren, neuen Studie der Empa produzieren Erdgasautos 21 Prozent weniger Kohlendioxid (CO₂) als Benzin- beziehungsweise 11 Prozent weniger CO₂ als Dieselfahrzeuge. Bei der Emission an den für die Ozonbildung verantwortlichen Stickoxiden (NO_x) sind die Werte für Benzin- und Erdgas-Motoren vergleichbar; jene von Dieselmotoren sind etwa zehnmal höher. Als Fazit wird in der Empa-Studie anerkannt, dass sämtliche markenrelevanten Antriebstechnologien dank dem technologischen Fortschritt in den vergangenen Jahren deutlich sauberer geworden sind.

Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef):

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat die 2006 im Aktionsplan gegen Feinstaub angekündigten Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef) im Entwurf vorgelegt. Gemäss BAFU soll eine auf Keef basierende Umwelтетiketete Ende 2008 definitiv vorliegen. Die Keef berücksichtigen den Ausstoss der verschiedenen Luftschadstoffe und von Kohlendioxid (CO₂), den Lärm, aber auch Kriterien wie etwa die Treibstoffherstellung.

Mit den neu entwickelten Kriterien geht der Bund weiter als bei der bestehenden Energieetikette, die rechtlich im Energiegesetz verankert ist. Diese Energieetikette für neue Personenwagen soll gemäss UVEK bis im Jahr 2010 durch eine um verschiedene Kriterien erweiterte Umwelтетiketete abgelöst werden. Dabei ist das Ziel laut BAFU, dass sich der Personenwagenpark der Schweiz künftig moderner und ressourcenorientierter präsentiert. Ausserdem sollen die neuen Instrumente dereinst den Kantonen bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuern dienen: Saubere Autos könnten steuerlich entlastet, jene mit schlechten Umweltwerten hingegen zusätzlich belastet werden.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Der Gesamtzustand der Umwelt hat sich seit dem Jahr 2002 nicht wesentlich verbessert. Zu diesem Ergebnis kommen die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Statistik (BFS) im Bericht «Umwelt Schweiz 2007». Zwar falle die Bilanz der Schweizer Umwelt- und Ressourcenpolitik in vielen Bereichen positiv aus wie zum Beispiel in Sachen Wasserqualität, Abfallentsorgung oder bei einzelnen Luftschadstoffen. Die Lebens- und Konsumgewohnheiten würden allerdings die Fortschritte beim Umweltschutz wieder zunichte machen. Aufgrund zahlreicher Massnahmen sei die Luftqualität in den vergangenen 20 Jahren deutlich besser geworden.

Bei neun von zwölf wichtigen Luftschadstoffen, für die die Luftreinhalte-Verordnung (LRV) Immissionsgrenzwerte festsetzt, liegt die Belastung heute in der ganzen Schweiz unter diesen Limiten. Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid, Ozon und Feinstaub werden aber noch immer und teilweise massiv überschritten. Überall eingehalten werden die Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt vor Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Staubbiederschlag und Schwermetallen.

Gemäss jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnissen des Labors für Atmosphärenchemie am Paul Scherrer Institut (PSI) ist die Ozonbelastung in der Deutsch-

schweiz nicht hausgemacht. Rund 80 Prozent des für die Atemwege und Augen schädlichen Reizgases stammten aus dem Ausland. Das Ozon werde grossräumig von starken Winden in höheren Lagen verfrachtet. Zudem falle aus der Ozonschicht mehr Ozon in tiefere Luftschichten, was die Belastung am Boden verstärkte.

Mit den neuesten Forschungsergebnissen würden die bisherigen Modellprognosen über den Haufen geworfen. Vor allem die interkontinentale Verfrachtung von Ozon und seinen Vorläuferschadstoffen sei viel höher als bislang angenommen. Dem Ozon sei deshalb mit temporären Temporeduktionen oder sogar Fahrverboten nicht beizukommen. Mit Tempo 80 könne die Ozonbelastung bloss um rund ein Prozent reduziert werden. Einzig im Tessin würden lokale Tempo einschränkungen allenfalls Sinn machen, da aufgrund der speziellen Topografie im Windschatten der Alpen der Anteil des hausgemachten Ozons in der «Sonnenstube» zum Teil bis 50 Prozent beträgt.

Der Kampf gegen die Ozonbelastung müsse weltweit geführt werden, weil Ozon oder dessen Vorläuferstoffe aus dem übrigen Europa und selbst aus Amerika sowie Asien innerhalb von 36 bis 72 Stunden in der Schweiz auftauchen könnten. Seit Ende der 1980er-Jahre habe die Schweiz die Emission von Ozon bildenden Stoffen halbiert. Trotzdem sei die Ozonkonzentration im Mittelland im Wesentlichen stabil geblieben.

Klimaveränderung

Vierter IPCC-Bericht: Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), das die Gremien der UNO-Klimakonvention wissenschaftlich berät, hat im Berichtsjahr den vierten Bericht zur Erderwärmung vorgelegt. Danach ist die Menschheit offenbar der Apokalypse ein gutes Stück näher gekommen: Laut den Wissenschaftlern droht mit zunehmender Klimaerwärmung nämlich der Verlust vieler Pflanzen- und Tierarten; es drohen aber auch Dürren und Überschwemmungen sowie mittelfristig global ein Rückgang der Nahrungsmittelproduktion. Laut dem Befund würde sich die Atmosphäre sogar bei einem sofortigen Stopp der Treibhausgasemissionen noch über Jahrhunderte weiter erwärmen.

Eine der zentralen Schlussfolgerungen des 21 Seiten umfassenden «Summary for Policymakers» ist, dass die seit Mitte des 20. Jahrhunderts beobachtete Erwärmung mit einer Sicherheit von über 90 Prozent durch die von Menschen emittierten Treibhausgase verursacht worden ist. Im dritten Bericht vor sechs Jahren hatten die Autoren diese Aussage erst mit einer Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit von über 66 Prozent machen können.

Die IPCC-Wissenschaftler erwarten einen weiteren Anstieg der Temperaturen und des Meeresspiegels sowie eine Zunahme schwerer Wetterereignisse. Am grössten ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Temperaturen im Jahr 2100 zwischen 1,8 und vier Grad über den heutigen Werten liegen. Laut den Autoren dürfte die in Zukunft zu erwartende Erwärmung von Region zu Region deutlich variieren und die natürlichen Differenzen zwischen den Gebieten verstärken.

Während im Norden auch positive Veränderungen erwartet werden – beispielsweise eine verbesserte Verfügbarkeit von Wasser und vor allem Vorteile für die

Landwirtschaft und die Fischerei –, wird im Süden in den Bereichen der Wasserversorgung, der Wälder, Feuchtgebiete und aquatischen Ökosysteme sowie der Landwirtschaft fast ausschliesslich mit negativen Auswirkungen gerechnet. Positiv könne überall zu Buche schlagen, dass bei einer Erwärmung im Winter weniger geheizt werden muss; negativ, dass im Sommer der Bedarf für Kühlung zunimmt.

Lageanalyse Schweiz: Eine Studie «Klimaänderung und die Schweiz 2050 – Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft» des beratenden Organs des Bundesrats für Fragen der Klimaänderung (OcCC) geht für unser Land bei den Niederschlägen von einer Zunahme im Winter und einer Abnahme im Sommer aus. Im Winter sei vor allem im Mittelland, im Jura und in den Voralpen mit Hochwasser und Erdbeben, im Sommer mit Trockenperioden und Wasserknappheit zu rechnen. Die Folgen einer moderaten Klimaerwärmung um zwei bis drei Grad seien für die Schweiz zwar zu bewältigen, es müsse aber eine Reihe von volkswirtschaftlichen Massnahmen ergriffen werden, damit die Schweiz dem Wandel adäquat begegnen könne.

In Zukunft werde im Winter weniger Heizenergie, im Sommer dafür mehr Kühlenergie benötigt. Damit komme es zu einer Verlagerung der Nachfrage von Brennstoffen zu Strom. Der geringere Wasserabfluss werde sich ferner nachteilig auf die Wasserkraft auswirken. Für die Landwirtschaft hingegen würde eine Klimaerwärmung um weniger als zwei bis drei Grad positive Folgen haben. Die prognostizierten heisseren Sommer könnten insbesondere die Seen in den Alpen für den Tourismus attraktiver machen. Die steigende Schneefallgrenze führe jedoch dazu, dass Skigebiete in den Voralpen kaum mehr rentabel betrieben werden könnten.

Laut Bericht «Umwelt Schweiz 2007» der beiden Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Statistik (BFS) bleiben der Ressourcenverbrauch und der Klimawandel die grössten Herausforderungen für die Zukunft. Immerhin hätten sich die Treibhausgasemissionen in der Wirtschaft seit 1990 und im Verkehr seit 2000 dank technologischer Fortschritte sowie der Weiterentwicklung der Schweizer Industrie stabilisiert. In der Schweiz sei die durchschnittliche Temperatur zwischen 1970 und 2005 um 1,5 Grad Celsius angestiegen, was rund eineinhalbfach schneller sei als die Temperatur der Landflächen der Nordhalbkugel. Der Gletscherschwund, der Rückgang der Schneedecke im Mittelgebirge und Veränderungen der Vegetation zeugten vom Klimawandel. Die Treibhausgasemissionen seien vor allem dank energiepolitischer Massnahmen zwischen 1990 und 2005 um einen halben Prozentpunkt zurückgegangen.

Der Nationalrat hat sich am 21. März ausgiebig mit der Energie- und Klimapolitik befasst. Ergebnis der mehrstündigen Debatte: gut zwanzig gutgeheissene Vorstösse. In einem Abstimmungsmarathon sondergleichen sind etwas mehr als die Hälfte der traktandierten Vorstösse verworfen worden. Genehmigt wurden gegen den Willen des Bundesrats unter anderem Motionen, die zum Teil ambitionöse Forderungen erheben. So soll die Landesregierung z.B. innerhalb von sechs Monaten einen Bericht über die CO₂-freie Schliessung der voraussehbaren Stromversorgungslücke vorlegen und eine ökologische Steuerreform anpacken. Weitere Motionen verlangen eine steuerliche Begünstigung umweltfreundlicher Autos, die beschleunigte Einführung alternativer Fahrzeugantriebe

be sowie eine Motivierung der Kantone zur Einführung verbrauchsabhängiger Motorfahrzeugsteuern.

Post-Kyoto: Am Wiener Vorbereitungstreffen der Vereinten Nationen (UNO) anfangs September für die Verhandlungen im Rahmen der Klimakonferenz von Ende 2007 auf Bali haben sich die Industriestaaten darauf geeinigt, dass ihr Ausstoss von CO₂ bis 2020 um 25 bis 40 Prozent unter das Emissionsvolumen von 1990 gesenkt werden muss, um eine gefährliche Veränderung des Klimasystems zu verhindern. Ferner wurde von den Verhandlungsdelegationen anerkannt, dass die globalen Emissionen in den nächsten 10 bis 15 Jahren ihren Höhepunkt erreichen und anschliessend sinken müssen. Im Visier haben sie dabei eine Halbierung des Emissionsvolumens bis 2050 gegenüber dem Jahr 2000. Konsens bestand auch darin, dass eine globale Aktion gegen den Klimawandel notwendig sei und dass der Anpassung an den Klimawandel sowie der Vermeidung der Emissionen künftig gleiches Gewicht beigemessen werden müsse.

Vom 3. bis 16. Dezember ist auf Bali (Indonesien) die 13. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention von Kyoto (Conference of the Parties, COP-13) durchgeführt worden. Erst nach langen Verhandlungen konnte ein Mandat für die Erarbeitung einer alle Länder umfassenden Klimapolitik verabschiedet werden. Diese so genannte «Road Map» soll ermöglichen, bis im Jahr 2009 ein Nachfolgeabkommen zur ersten Phase des Klimaprotokolls von Kyoto vorzulegen. Bis dann haben die Kyoto-Länder Zeit, sich auf neue Ziele zur Reduktion ihrer Treibhausgase zu einigen. Auf die Festschreibung von Zielvorgaben für die Emissionsenkung bis 2020 ist verzichtet worden.

Die Abschlusserklärung von Bali (Bali-Roadmap) regelt vier Hauptbereiche: Erstens sollen die Verhandlungen für das nächste Klima-Abkommen bis 2009 abgeschlossen sein; zweitens anerkennt die Bali-Roadmap, dass tiefe Einschnitte notwendig sind; drittens sollen die Entwicklungs- und Schwellenländer von den Industriestaaten technologische sowie materielle Hilfe erhalten und viertens sollen gegen die zunehmende Abholzung positive Anreize gesetzt werden. Letzteres bedeutet, dass der Schutz der Tropenwälder in die Klimarahmenkonvention aufgenommen worden ist. Deren Abholzung bewirkt nämlich fast 20 Prozent der jährlichen globalen anthropogenen Treibhausgasemissionen; das ist mehr als der Autoverkehr generiert.

Reduktion der CO₂-Emissionen

CO₂-Gesetz, Kyoto-Abkommen: Gemäss Vorgaben des CO₂-Gesetzes müssen die CO₂-Emissionen der Schweiz 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 aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990 gemäss bereinigten Zahlen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) 15,54 Millionen Tonnen; sie waren 2006 mit 16,96 Millionen Tonnen (+0,5% gegenüber dem Vorjahr) 18,6 Prozentpunkte oder 2,66 Millionen Tonnen über dem Zielwert des Jahres 2010. Der CO₂-Ausstoss aus dem Brennstoffbereich (24,23 Mio.t.) ist gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Prozent gestiegen; er liegt immer noch 12,3 Prozentpunkte über der Zielmenge für das Jahr 2010.

CO₂-Statistik

Jahr	Total (in Mio. t. CO ₂)		Brennstoffe (in Mio. t. CO ₂)		Treibstoffe (in Mio. t. CO ₂)	
		indexiert		indexiert		indexiert
1990	40,93	100,0	25,39	100,0	15,54	100,0
1995	39,43	96,3	24,24	95,5	15,19	97,7
2000	41,24	100,8	24,36	96,0	16,88	108,6
2005	40,67	99,4	23,80	93,7	16,87	108,5
2006	41,19	100,6	24,23	95,4	16,96	109,1
<i>Ziel 2010</i>	<i>36,84</i>	<i>90,0</i>	<i>21,58</i>	<i>85,0</i>	<i>14,30</i>	<i>92,0</i>

(Quelle: BAFU)

Der Bundesrat machte in der Herbstsession des Nationalrats die Prognose, dass unter Berücksichtigung der beschlossenen CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und der steuerlichen Begünstigung biogener Treibstoffe nach aktuellen Einschätzungen für die Gesamtzieleerreichung gemäss CO₂-Gesetz die Einsparung von rund einer halben Million Tonnen CO₂ fehlt. Sowohl bei den Brennstoffen als auch bei den Treibstoffen besteht laut UVEK eine Abweichung vom Zielpfad.

Nach Aussagen des BAFU wird die Schweiz die Kyoto-Ziele (-8%) erreichen. Zwischen der Zielerreichung des CO₂-Gesetzes (-10%) und denjenigen des Kyoto-Protokolls sei allerdings zu unterscheiden.

Gemäss einer erweiterten und aktualisierten Bilanz des BAFU schneidet die Eidgenossenschaft bei den CO₂-Emissionen pro Kopf verglichen mit anderen hoch industrialisierten Ländern relativ gut ab: Gut sechs Tonnen CO₂ pro Kopf und Jahr stünden rund elf Tonnen im Durchschnitt der in der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) zusammengefassten Länder gegenüber.

Diese Pro-Kopf-Emissionen gemäss nationalem Treibhausgas-Inventar würden allerdings darüber hinweg täuschen, dass die Schweiz in bedeutendem Umfang auf Importe angewiesen sei. Ein realitätsnäheres Bild der durch die Schweizer Bevölkerung verursachten Emissionen würde sich dann ergeben, wenn die grauen Emissionen ebenfalls erfasst würden und somit ein Treibhausgas-Inventar gemäss Inländerprinzip resultiere. Unter Berücksichtigung der grauen Emissionen des Waren- und Stromhandels stiegen die CO₂-Emissionen pro Kopf und Jahr nämlich von gut sechs auf fast elf Tonnen. Die in den vergangenen 14 Jahren gesunkenen direkten Pro-Kopf-Emissionen in der Schweiz würden somit durch steigende Importe von grauen Treibhausgasemissionen wieder ausgeglichen. Würden die grauen Emissionen mit eingerechnet, lägen die Pro-Kopf-Emissionen in der Grössenordnung des OECD-Durchschnitts.

Klimarappen: Seit 1. Oktober 2005 wird auf dem Treibstoff der so genannte Klimarappen erhoben. Dieser «Rappen» beträgt effektiv 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel, was jährlich rund hundert Millionen Franken – beziehungsweise bis Ende 2012 rund 735 Millionen Franken – für Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen ergibt. Die private Klimarappen-Stiftung, an wel-

cher **strasseschweiz** beteiligt ist, hat sich zu einer Senkung um neun Millionen Tonnen CO₂ im Zeitraum von 2008 bis 2012 verpflichtet. Dies entspricht rund zwei Drittel der vom Bundesrat im Jahr 2005 konstatierten Ziellücke in der Klimastrategie von 14,5 Millionen Tonnen CO₂ bis 2010. Gemäss definitivem Businessplan wird der Klimarappen – konservativ gerechnet – sogar eine Reduktion von mindestens 12,8 Millionen Tonnen CO₂ bewirken. Der Klimarappen ist somit ohne weiteres in der Lage, auch eine höhere Ziellücke zu den Vorgaben gemäss CO₂-Gesetz zu schliessen.

Ende September hat der Bundesrat den Businessplan der Stiftung Klimarappen genehmigt. Entsprechend wurde das Vorgehen der Stiftung zum Erlangen der vereinbarten Ziele bis 2012 als zweckmässig eingestuft.

Post-Kyoto: Gemäss dem vierten Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) sind die vom Menschen emittierten Treibhausgase von 1970 bis 2004 um 70 Prozent und von 1990 bis 2004 um 24 Prozent gestiegen. Das Kohlendioxid (CO₂) machte 77 Prozent dieser Emissionen aus. Wird die gegenwärtige Klimapolitik nicht geändert, rechnen die Experten mit einem weiteren Anstieg bis ins Jahr 2030 um 25 bis 90 Prozent.

Es gebe allerdings ein erhebliches wirtschaftlich nutzbares Potenzial zur Reduktion der Emissionen in den kommenden Jahrzehnten. Damit liessen sich die Emissionen auf dem Stand des Jahres 2000 halten oder sogar verringern.

Die Kosten für eine Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen in einem Bereich, der die Erwärmung auf zwei bis 2,4 Grad limitieren würde, werden für 2030 auf höchstens drei Prozent des Bruttosozialprodukts beziffert oder auf eine Reduktion der Wachstumsrate um 0,12 Prozentpunkte. Deutlich geringer bis sogar negativ fallen die Kosten in Szenarien aus, die mit einer Stabilisierung auf höherem Niveau und einem Emissionsmaximum in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts rechnen.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) haben sich im Grundsatz auf neue Ziele zum Klimaschutz verständigt. Die EU gibt die feste, unilaterale Zusage, ihren Ausstoss an Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen bis ins Jahr 2020 gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Darüber hinaus ist sie sogar zu einem Abbau um 30 Prozent bereit, falls auch andere Industrieländer eine vergleichbare Verminderung zusagen. Da das EU-weite Reduktionsziel auf die einzelnen Mitgliedstaaten im Sinne eines Lastenausgleichs aufgeteilt werden muss, müssen wirtschaftlich fortgeschrittene EU-Länder ihre Emissionen um mehr als acht Prozent verringern, einigen ärmeren hingegen ist sogar eine Erhöhung erlaubt worden. Der Anteil erneuerbarer Energien soll bis ins Jahr 2020 von derzeit rund 6,5 Prozent am gesamten Energieverbrauch auf 20 Prozent steigen. Biokraftstoffe sollen künftig einen verbindlichen Mindestanteil von zehn Prozent am verkehrsbedingten Bedarf ausmachen.

Im Hinblick auf die internationale Klimakonferenz auf Bali (Indonesien) hat der Bundesrat die Anlehnung der schweizerischen Politik an jene der EU beschlossen; dies bedeutete faktisch ein erstes Bekenntnis zu einem Reduktionsziel der Treibhausgase von 20 Prozent bis 2020 gegenüber 1990.

Forderungen einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen: Mit einer Volksinitiative haben linke und ökologisch orientierte Kreise Ende Mai eine klimapolitische Offensive zu starten versucht. Ihre Klima-Initiative verlangt in erster Linie das verfassungsrechtlich vorgeschriebene Ziel, bis ins Jahr 2020 die Treibhausgasemissionen der Schweiz im Vergleich zum Stand von 1990 um 30 Prozent zu senken. Mit dem Volksbegehren soll vor allem die Klimadebatte beeinflusst und der Druck auf die politischen Akteure erhöht werden.

Die Reduktion der Emissionen muss laut den Initianten schwergewichtig über eine bessere Energieeffizienz und über erneuerbare Energien erreicht werden. Die diesbezügliche Technologie sei vorhanden. Die Initianten sehen konkret eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffen, einen Mindestanteil erneuerbarer Energie und eine Erhöhung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vor.

Die Lenkungsabgabe auf Treibstoffen und klimawirksamen Gasen wie zum Beispiel Methan steht auch im Zentrum der Massnahmenvorschläge des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Gemäss dem im August präsentierten UVEK-Bericht über die zukünftige Klimapolitik der Schweiz (Klimabericht) soll ab 2012 eine entsprechende Klimaabgabe erhoben werden. Sie soll rund 200 Franken pro CO₂-Äquivalent betragen und entspräche damit der maximalen Höhe, die schon heute im CO₂-Gesetz verankert ist. Der Liter Benzin beziehungsweise Dieselöl würde damit um 50 Rappen verteuert. 90 bis 95 Prozent der Erträge sollen an die Bevölkerung und Wirtschaft zurückerstattet werden; den Rest will das UVEK zweckgebunden investieren, zum Beispiel in den Hochwasserschutz, in die Förderung innovativer Technologien oder in den öffentlichen Verkehr.

strasseschweiz hat den Vorschlag einer umfassenden Lenkungsabgabe mit Teilzweckbindung abgelehnt. Vielmehr sei in Zukunft das CO₂-Reduktionspotenzial in erster Linie mittels technischer Massnahmen sowie durch die Unterstützung von konkreten emissionsmindernden Projekten im Ausland auszuschöpfen. **strasseschweiz** unterstützt in diesem Sinne den internationalen Ansatz in der Klimapolitik, wie er von der Vorsteherin des Volkswirtschaftsdepartements (EVD), Bundesrätin Doris Leuthard, zur Diskussion gestellt worden ist:

Das EVD propagiert das Modell der klimaneutralen Schweiz, das einen Weg aufzeigt, um mit überraschend wenig Mitteln substanzielle ökologische Ziele zu erreichen. Es nütze nichts, Millionen in die Verbesserung der Schweizer Standards zu investieren – die im internationalen Vergleich ja bereits hoch seien –, wenn der Effekt dieser Investitionen im Ausland ein Mehrfaches wäre. Gemäss dem Konzept der Klimaneutralität würde die Schweiz sich verpflichten, den Kohlendioxid-Ausstoss vollständig zu kompensieren. Dies entspräche einem Reduktionsziel von hundert Prozent. Als Land mit geringer CO₂-Intensität, aber einem hohen Anteil an grauen Emissionen erreicht die Schweiz am meisten, wenn sie ihren Beitrag massgeblich im Ausland leistet. Die Kosten für die Einführung der Klimaneutralität zum gegenwärtigen Zeitpunkt lägen theoretisch bei einer Milliarde bis 1,5 Milliarden Franken.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Verbandsbeschwerderecht: Die Änderungen im Umweltschutzgesetz (USG) betreffend das Verbandsbeschwerderecht und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) traten am 1. Juli in Kraft. Die Revision geht auf eine Parlamentarische Initiative von Ständerat Hans Hofmann (SVP, Zürich) zurück. Konkret führen die Änderungen zu einer Vereinfachung im Bereich der UVP sowie zu einer Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts.

Der Bundersrat verabschiedete am 8. Juni die Botschaft zur Volksinitiative «Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!» zuhanden des Parlaments. Er empfiehlt deren Annahme und verzichtete auf einen Gegenvorschlag. Im September 2006 hatte der Bundesrat diese Initiative noch zur Ablehnung empfohlen. Die von der FDP des Kantons Zürich lancierte Volksinitiative will das Verbandsbeschwerderecht dann ausschliessen, wenn es um Entscheide des Volkes oder von Parlamenten geht.

Mit 23 zu 9 Stimmen lehnte der Ständerat in der Dezember-Session die Initiative gegen das Verbandsbeschwerderecht der Umweltorganisationen ab. Die Vorlage geht nun an den Nationalrat.

Reduktion der Schadstoffemissionen: Die landwirtschaftlichen Maschinen haben laut aufdatierten Modellrechnungen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) im Jahr 2005 neu nur noch rund 400 statt 1100 Tonnen Dieselluss pro Jahr ausgestossen. Damit bewegen sich die landwirtschaftlichen Maschinen in der gleichen Grössenordnung wie die Lastwagen (413 Tonnen pro Jahr).

Gemäss den Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Umweltprüfberichts der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) nimmt die Schweiz unter den Industrienationen im Kampf gegen Luft- und Gewässerverschmutzung sowie gegen Lärm eine führende Stellung ein. Gemessen am Volkseinkommen und an der Bevölkerungszahl emittiert kein anderer OECD-Mitgliedstaat so wenig Schwefel- und Stickoxide wie die Schweiz. Zudem weist die Schweiz unter allen OECD-Ländern die niedrigste Energieintensität auf. Trotz allem stösse die konkrete Umsetzung des Nachhaltigkeitsprinzips unter anderem im Verkehr nach wie vor auf grosse Schwierigkeiten.

Laut BAFU erklärt sich die Entkoppelung der Schadstoff-Emissionen vom Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum vor allem mit den Abgasvorschriften für Heizungen, Kehrlichtverbrennungsanlagen, Fabriken und Gewerbebetriebe in der seit März 1986 gültigen Luftreinhalteverordnung. Wichtig seien zudem die Qualitätsanforderungen an die Treibstoffe sowie die verschärften Abgasgrenzwerte für Motorfahrzeuge im Strassenverkehrsrecht gewesen.

Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge»: Mitte Februar haben die Jungen Grünen Schweiz bei der Bundeskanzlei den Text ihrer Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge» zur Vorprüfung eingereicht. Zum Unterstützungskomitee gehören die Grüne Partei der Schweiz (GPS), der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), die IG Velo Zürich, Fussverkehr Schweiz und die Greenpeace-Jugend. Das Volksbegehren verlangt, dass der Bund Vorschrif-

ten zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen erlässt, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Motorfahrzeuge mit übermässigem Ausstoss schädlicher Emissionen, primär von Kohlendioxid (CO₂) oder Feinstaub, sollen nicht mehr zugelassen werden.

Damit nimmt die Initiative in erster Linie so genannte Offroaders ins Visier, von denen etwa 70 Prozent betroffen wären. Auch 24 Prozent der Sportwagen, 19 Prozent der hubraumstarken Limousinen und 4 Prozent der Mittelklassewagen würden den Emissionsgrenzwert überschreiten.

Abgasvorschriften: Der Bundesrat will die zukünftige Euro-5-Norm für neu importierte Diesel-Personenwagen nun doch nicht vor der Europäischen Union (EU) einführen. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Norm soll ordentlich im September 2009 in Kraft gesetzt werden. Im Rahmen des Aktionsplans gegen Feinstaub hatte die Schweiz im Juni 2006 der EU und der Welthandelsorganisation (WTO) mittels eines Notifikationsverfahrens ihre Absicht angezeigt, die Euro-5-Norm für Personenwagen mit Dieselmotoren bereits ab 2007 einzuführen. Ziel war es, die krebserregenden und daher besonders gesundheitsschädlichen Dieseleruss-Emissionen so rasch als möglich zu reduzieren. Keine Freude an der vorzeitigen Einführung der Euro-5-Norm in der Schweiz bekundete insbesondere die EU. Sowohl die EU als auch die WTO-Mitglieder Japan und Korea hatten sich in ihren Stellungnahmen gegenüber der Schweiz ablehnend geäussert.

Die Interessengemeinschaft (IG) Motorrad will keine obligatorischen Abgas- und Lärmkontrolle. Sie hat deshalb eine Petition mit 2600 Unterschriften an den Nationalrat eingereicht. Die Eingabe fordert die Grosse Kammer auf, eine vom Ständerat überwiesene Motion abzulehnen.

Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung

Massnahmenpaket des Kantons Tessin: Mit insgesamt 54 Massnahmen will der Kanton Tessin in den kommenden zehn Jahren die Luftqualität erheblich verbessern. Bis im Jahr 2016 sollen die Tessinerinnen und Tessiner erheblich weniger Ozon, Feinstaub und Stickoxide einatmen müssen als bisher. Unter anderem sieht der kantonale Luftsanierungsplan vor, auf der Autobahn zwischen Lugano und Chiasso die Geschwindigkeit von 120 auf hundert Stundenkilometer zu senken. Davon verspricht sich die Tessiner Regierung eine Reduktion des vom Strassenverkehr verursachten Schadstoffausstosses um rund sechs Prozent. Ob allerdings Tempo 100 auf dem besagten Autobahnabschnitt tatsächlich in Kraft tritt, ist fraglich. Denn der Touring Club Schweiz (TCS) hat angekündigt, gegen die Tempobeschränkung eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einzureichen. Begründung: Die Temporeduktionsmassnahme verbessere die Luftqualität nicht.

Parkplatzgebühren: Der Interessenverband Espace Mobilité, dem unter anderen zahlreiche Grossverteiler angehören, hat die Ergebnisse einer Umfrage zur Wirksamkeit der Parkplatzgebührenpflicht bei Einkaufszentren präsentiert. An dieser Umfrage nahmen mehr als tausend Kunden der beiden in der Nähe von Biel gelegenen Einkaufszentren Brügg und Boujean teil. Ziel der dortigen Park-

gebühr, die zur Vermeidung eines Rechtsstreits mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eingeführt worden war, ist es, möglichst viele Kunden zu einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Gemäss den Umfrageergebnissen ist dieses Ziel allerdings verpasst worden: Von den gut tausend befragten Kunden sind lediglich drei aufgrund der Parkgebühren auf den öffentlichen Verkehr (öV) umgestiegen. Viele Kunden seien über die Parkgebühren erzürnt und würden nun vermehrt in Einkaufszentren in den angrenzenden Kantonen oder im Ausland einkaufen. Dies führe nicht nur zu Ausweichverkehr und wildem Parkieren in den Quartieren, sondern produziere auch weitere Emissionen. Laut den Ergebnissen der Umfrage, die offenbar die erste ihrer Art ist, tätigen Kunden, die mit dem Auto anreisen, meist einen Grosseinkauf und wollen deshalb nicht auf den öV umsteigen. Für Espace Mobilité sind kostenpflichtige Parkplätze bei Einkaufszentren schädlich fürs Geschäft sowie nutzlos für die Umwelt. Espace Mobilité fordert daher ein grundlegendes Umdenken in der Verkehrs- und Umweltpolitik: Behörden, Gesetzgeber, Justiz und Umweltverbände sollten sich auf Massnahmen mit nachweisbarem Nutzen beschränken; der Einkaufsverkehr gehöre nicht dazu.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Laut den Analysen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA; Deutschland) wurden im Berichtsjahr weltweit rund 72 Millionen Fahrzeuge produziert. Damit übertraf die Automobilfertigung das Vorjahresniveau um knapp sechs Prozent. Die Personenwagenherstellung (einschliesslich der Light Trucks in Amerika) wuchs um sechs Prozent auf über 60 Millionen Fahrzeuge, die Fertigung von Nutzfahrzeugen ebenfalls um sechs Prozent auf gut elf Millionen Einheiten.

In den USA wurden 10,8 Millionen Einheiten montiert, ein Rückgang um fünf Prozent. Der Anteil Nordamerikas an der weltweiten Automobilherstellung reduzierte sich auf 21,5 Prozent. Dagegen kletterte in Brasilien und Argentinien die Produktion um 16 Prozent auf 3,5 Millionen Fahrzeuge. In Westeuropa wurden mit 16,8 Millionen Einheiten drei Prozent mehr Fahrzeuge hergestellt; der Anteil an der weltweiten Produktion lag bei 23,4 Prozent. In den neuen EU-Ländern stieg die Fertigung um ein Viertel auf knapp drei Millionen Fahrzeuge. Die Produktion in Osteuropa legte um zwölf Prozent auf 3,1 Millionen Fahrzeuge zu. In Asien wurden über 29 Millionen Fahrzeuge hergestellt; dies entsprach einem Zuwachs von neun Prozent und einem Anteil an der weltweiten Automobilproduktion von 40,5 Prozent.

Die weltweite Automobilnachfrage entwickelte sich im Jahr 2007 weiter positiv. Das Absatzergebnis in den USA sowie in Japan fiel rückläufig aus, die Verkäufe in Westeuropa erreichten ein leichtes Plus. Die aufstrebenden Märkte Brasilien, Russland, China und Indien machten ihrem Namen als globale Wachstumsregionen alle Ehre und wiesen erneut eine hohe Absatzdynamik auf. Auch in den neuen EU-Ländern fiel die Neuzulassung von Kraftfahrzeugen überaus erfreulich aus. Insgesamt stieg der Automobilabsatz in den betrachteten Ländern um vier Prozent auf über 66 Millionen Fahrzeuge.

In Westeuropa erreichte der Personenwagenabsatz 2007 mit rund 14,8 Millionen Fahrzeugen ein stabiles Ergebnis. Unter den Volumenmärkten konnten Italien (+7%) sowie Frankreich und Grossbritannien (jeweils +3%) zulegen. Das Rekordergebnis in Italien wurde durch eine Verschrottungsprämie mit zweijähriger Steuerbefreiung ermöglicht. Insbesondere die italienischen Hersteller zogen Nutzen aus der staatlichen Subvention und steigerten ihren Marktanteil um einen Prozentpunkt auf über 31 Prozent. In Frankreich kam es im Vorfeld der seit Anfang 2008 geltenden Bonus-Malus-Regelung zu einer Jahresendralle, von der insbesondere grössere Fahrzeuge profitierten. In Grossbritannien legte sowohl die private als auch die gewerbliche Nachfrage nach Personenwagen zu. Dagegen fiel der Absatz auf dem spanischen Markt etwas schwächer aus (-1%). Wachstumsspitzenreiter in Westeuropa waren im Jahr 2007 die skandinavischen Länder Norwegen (+18%) und Schweden (+9%). Deutschland hingegen verzeichnete einen Rückgang der Neuzulassungen um neun Prozent.

Der Diesel bleibt in Westeuropa auf der Überholspur. Nachdem im Jahr zuvor erstmals mehr Diesel-Personenwagen als Benziner verkauft worden waren, legte der Dieselanteil an den in Westeuropa neu zugelassenen Personenwagen 2007 nochmals um gut zwei Prozentpunkte auf über 53 Prozent zu. Die anhaltend steigenden Treibstoffpreise sowie die CO₂-Diskussion und das vermehrte Interesse der Verbraucher an einer höheren Treibstoffeffizienz unterstützten diese Entwicklung. Gegenüber dem Vorjahr wurden mit knapp 7,9 Millionen Fahrzeugen fünf Prozent mehr Dieselpersonenwagen verkauft. Dagegen kam es bei den Benzinern zu einem Rückgang um fünf Prozent auf 6,9 Millionen Personenwagen. In der Rangfolge nach Ländern nimmt Luxemburg beim Dieselanteil mit etwas über 77 Prozent den Spitzenplatz ein, dicht gefolgt von Belgien. In Frankreich lag der Dieselanteil 2007 bei 74 Prozent, in Österreich bei 59 Prozent, in Italien bei 56 Prozent und in Deutschland bei 48 Prozent. Für die Schweiz wird ein Dieselanteil von 32 Prozent angegeben, zwei Prozentpunkte mehr als im Vorjahr, aber immer noch weit unter dem westeuropäischen Durchschnitt (53%).

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

In der Schweiz sind zum zweiten Mal in Folge mehr neue Autos als im Vorjahr verkauft worden. Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) wurden innert Jahresfrist per 30. September 283 972 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt. Dies sind 14 224 Fahrzeuge oder 5,3 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 BMW (D), Audi (D) und Peugeot (F) an sechster Stelle.

Bei den Sachtransportfahrzeugen ist im Berichtsjahr mit 6,9 Prozent Wachstum gegenüber dem Vorjahr erneut eine Zunahme der neu immatrikulierten Nutzfahrzeuge (28 055 Einheiten) zu vermelden.

Allein die Kategorie der Lastwagen hat gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme von 3,7 Prozent zu verzeichnen (3186 Fahrzeuge). Damit beträgt der Anteil der Lastwagen am Total der neuen Nutzfahrzeuge 11,4 Prozent.

Auch die Anzahl neuer Sattelschlepper hat markant abgenommen, und zwar von 1532 Fahrzeugen im Jahr 2006 auf 1255 Fahrzeuge (-18,1%) im Berichtsjahr.

Die Zahl der neuen Lieferwagen liegt mit 23 605 Einheiten um 10,3 Prozent über dem Vorjahr (21 410 Einheiten) und erreichte damit einen Höchststand.

Die Inverkehrsetzung von neuen Anhängern hat um 1,2 Prozent abgenommen (18 908 Einheiten). Bei den Industriefahrzeugen (3351 Einheiten) wurden 3,4 Prozent mehr Immatrikulationen registriert als im Vorjahr.

Die Motorradbranche hat in der Saison 2007 mit 47 938 neu immatrikulierten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr (45 665; +5,0%) – trotz Rückgang bei den Kleinmotorrädern von 3014 auf 2738 Einheiten (-9,2%) – ein Rekordergebnis zu verzeichnen. Die Ursachen für die hohe Dichte an motorisierten Zweirädern und die starke Nachfrage nach Neufahrzeugen sieht die Fachstelle für Zweiradfragen (SFZ) neben den für Töfffahrer attraktiven Land- und Passstrassen auch

im hohen Verkehrsaufkommen und dem kleinen Angebot an Parkraum in Städten und Agglomerationen, die den Einsatz von Rollern begünstigen, sowie in der guten Wirtschaftslage.

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

Mit 284 674 neuen Personenwagen im Berichtsjahr (Januar bis Dezember) liegt gemäss auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, der Automarkt in der Schweiz verglichen mit dem Jahr 2006 (269 421 Neuwagen) um 5,7 Prozent oder rund 15 300 Einheiten im Plus.

Erneut zugenommen hat in der Schweiz der Anteil der Dieselfahrzeuge. Von den 284 674 im letzten Jahr neu in Verkehr gesetzten Personenwagen hatten 92 566 oder 32,5 Prozent (2006 = 30,0%) einen sparsamen und effizienten Dieselmotor. Davon sind fast 85 Prozent mit einem Partikelfilter ausgerüstet.

Die Zahl der Erdgas-Fahrzeuge in der Schweiz ist um 2500 Einheiten auf gegen 5800 gestiegen.

Das Teilsegment der Allradfahrzeuge stieg wie schon in den Vorjahren weiter kräftig an; 26 Prozent aller neu in Verkehr gesetzten Autos (74 068 Einheiten; Vorjahr: 67 253 Einheiten) wird über alle vier Räder angetrieben.

Am 14. Februar öffnete die Swiss-Moto, die Schweizer Motorrad-Messe, in Zürich zum vierten Mal ihre Pforten. 180 Aussteller zeigten den über 61 000 Besuchern während vier Tagen in sechs Hallen einen Überblick über die neuesten Maschinen, die im Berichtsjahr auf den Markt kommen werden.

Vom 8. bis zum 18. März sind am 77. Internationalen Genfer Automobilsalon fast 731 000 Besucherinnen und Besucher – das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte des Salons – begrüsst worden. Nebst viel Hubraum und Motorkraft war auch der Trend zum ökologischeren Auto unübersehbar.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2007 in der Schweiz rund 10,4 Millionen Tonnen. Dies ist gemäss den Erhebungen der Erdöl-Vereinigung (EV) ein Rückgang von zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr. Vom Gesamtabsatz entfiel mit 6,76 Millionen Tonnen der grösste Teil auf Treibstoffe. Insgesamt wurden 2,8 Prozent mehr Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2006. Im Gegensatz dazu sank der Absatz von Heizöl Extra-Leicht, Mittel und Schwer um 26,9 Prozent auf 3,63 Millionen Tonnen.

Die rückläufige Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch 2007 fort (–1%). Zu dieser Entwicklung trugen verschiedene Faktoren bei: Dank immer treibstoffeffizienterer Motoren verringerte sich der mittlere Benzinverbrauch von neu zugelassenen Personenwagen (PW) zwischen 2000 und 2006 um 6,9 Prozent auf 7,99 l/100 km. Zudem nahm der Anteil neu immatrikulierter Benzin-PW weiter ab, zugunsten von Diesel-PW. In der Folge stieg der Dieselölabsatz gegenüber dem Vorjahr weiter um 7,3 Prozent. Zu diesem Resultat trug auch

die gute Konjunkturlage bei, denn das Bau- und Transportgewerbe sowie der öffentliche Verkehr sind wichtige Dieselölkonsumenten.

Die Zapfsäulenpreise hatten im Sommer und gegen Jahresende einen Anstieg von zeitweise über 25 Rappen pro Liter zu verzeichnen. Dennoch beeinflusste diese Entwicklung den Treibstoffkonsum kaum, was auch durch die Absatzzunahme beider Produkte zusammen von 1,9 Prozent bestätigt wird.

Am Ende des Berichtsjahres wurden in der Schweiz 3637 öffentliche Marken-tankstellen gezählt, gegenüber 3596 im Vorjahr. Damit scheint sich der Tankstellenmarkt zu konsolidieren. Über das grösste Tankstellennetz verfügt nach wie vor die Marke AVIA mit 724 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figuriert neu Agrola (423), vor Shell (413), BP (401) und Tamoil (323). Wie ein Jahresvergleich der Tankstellenzahlen der einzelnen Marken zeigt, war auch 2007 wiederum von einer starken Marktdynamik geprägt.

An 3505 Markentankstellen (Vorjahr: 3388) kann Dieselöl getankt werden. Insgesamt verfügten 96 Prozent der Tankstellen über Dieselzapfsäulen und trugen somit der weiterhin wachsenden Dieselfahrzeugflotte Rechnung, denn jeder dritte Neuwagen fährt heute mit diesem Treibstoff.

Der Trend hin zu mehr Tankstellenshops setzte sich auch 2007 fort: Insgesamt 1273 Tankstellen bieten dem Kunden die Möglichkeit, kleinere Einkäufe mit dem Tanken zu verbinden. Die Zunahme von zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr belegt, dass diese Dienstleistung vom Konsumenten geschätzt wird und sich auch für die Tankstellenbetreiber rechnet. Wie bereits in den Vorjahren nahm der Anteil von Shops mit einer Ladenfläche von mehr als 50 Quadratmetern weiter zu und erreichte 68,2 Prozent (Vorjahr: 65,9%).

Auch für den Treibstoffabsatz ist der Tankstellenshop ein wichtiger Wettbewerbsfaktor: Rund 69 Prozent des Gesamttreibstoffabsatzes wurde in Shop-tankstellen erzielt, welche 35 Prozent der Gesamttankstellenzahl entsprechen. Der durchschnittliche jährliche Treibstoffabsatz pro Tankstelle nahm gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozent zu und erreichte 1,42 Millionen Liter. Am meisten Benzin und Dieselöl wurde an Autobahntankstellen (4,54 Mio. Liter) verkauft, während der mittlere Absatz an unbemannten Tankstellen mit 0,67 Millionen Liter am geringsten ausfiel.

Den Erdgas-Autos stehen mittlerweile in der Schweiz rund 100 Erdgas- und Biogas-Tankstellen zur Verfügung.

Versicherungswesen

Für die Versicherer nahm das Motorfahrzeuggeschäft im Berichtsjahr eine fortgesetzt erfreuliche Entwicklung. So wird sowohl in der Haftpflicht- als auch in der Kaskoversicherung das Wachstum auf rund 1,5 Prozent geschätzt. Gegenüber 2006 bedeutet dies einen Wachstumsrückgang (2006 betrug das Wachstum gegenüber dem Vorjahr deutlich über 2%). Dass der Gesamtmarkt trotz der Prämienrabatte der Gesellschaften weiterhin wächst, führen die Versicherer auf den anhaltenden Trend zu grösseren und stärkeren Autos sowie auf die Zunahme der zugelassenen Fahrzeuge zurück.

Die ausbezahlte Schadenssumme in der Motorfahrzeugversicherung ging in den Jahren 2004 bis 2006 gesamthaft von 3,38 auf 3,17 Milliarden Franken zurück. Der Grund hierfür dürfte im allgemeinen Rückgang der Zahl der Unfälle zu finden sein.

Die Vaudoise hat als erste Schweizer Versicherung einen Öko-Rabatt für die Autohaftpflicht- und Vollkaskoversicherung angekündigt. Besitzer von verbrauchs- und emissionsarmen Motorfahrzeugen erhalten demnach einen Rabatt von 10 bis 32 Prozent. Auch die Mobiliar Versicherung gewährt für Neukunden ab sofort einen Öko-Rabatt von 20 Prozent. Bei bestehenden Kunden gelte dieser Rabatt ab der nächsten Vertragsänderung; er betreffe gas- und ethanolbetriebene Autos sowie solche mit Hybridantrieb. Für Elektroautos gäbe es schon länger einen Rabatt von 50 Prozent.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Der Tourismus zeigte sich weltweit auch 2007 als Wachstumsmarkt mit positiver Entwicklung, die mit rund sechs Prozent sogar leicht über den – hohen – Erwartungen lag. Dies ist umso bemerkenswerter, weil Unsicherheiten wie steigende Treibstoffpreise, Wechselkursänderungen und schwächelnde Konjunktoren negativ einwirken könnten. Die Rekordzahl von fast 900 Millionen Ankünften weltweit rundet eine Entwicklung ab, die deutlich über der langfristigen Zuwachsrate von 4,3 Prozent liegt.

Das anhaltende Wachstum der letzten fünf Jahre darf als Folge der guten Konjunktur weltweit interpretiert werden. Besonderer Antrieb geht von den Schwellen- und Entwicklungsländern aus. Die wichtigsten Destinationen liegen zwar in den Industriestaaten; die höheren Wachstumsraten ausserhalb dieser traditionell starken Märkte zeigen jedoch das Potenzial des Tourismus und dessen Entwicklungschancen auf.

Nach Regionen weist der Nahe Osten die deutlichste Zunahme an Ankünften aus dem Ausland auf (+15%). In Asien und Ozeanien hat der internationale Tourismus seit dem Jahr 2000 im Durchschnitt um sieben Prozent zugelegt; das Ergebnis des Berichtsjahres ist mit zehn Prozent Wachstum also ein besonders gutes Jahr für diese Region. In Afrika liegt das Jahreswachstum bei sieben Prozent, exakt dem Durchschnittswert der letzten Jahre. Amerika konnte die schlechte Zuwachsrate des Vorjahres von zwei Prozent dank dem starken Euro auf fünf Prozent verbessern. Europa behauptet vorläufig seinen Anteil von über 50 Prozent im internationalen Tourismus. Hohe Zuwachsraten verzeichneten hier 2007 vor allem die Türkei (18%), Griechenland (12%) und Portugal (10%), aber auch in klassischen Destinationen wie Italien und der Schweiz (je 7%) fielen sie positiv aus.

Tourismus in der Schweiz

Die Anzahl Logiernächte der Schweizer Hotelbetriebe hat im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr laut Bundesamts für Statistik (BFS) um 4,4 Prozent zugenommen und beläuft sich nun auf 36,4 Millionen. Dies ist das beste Ergebnis seit

15 Jahren. Der erfreuliche, auf die beträchtliche Steigerung 2005–2006 (+5,8%) folgende Anstieg ist hauptsächlich auf die ausländischen (+6,5%) und in geringerem Masse auf die inländischen Gäste (+1,6%) zurückzuführen. Der günstige Wechselkurs sowie das kräftige Wirtschaftswachstum haben zu dieser Dynamik beigetragen.

58 Prozent der Logiernächte gingen auf das Konto der ausländischen Gäste. Diese stammten hauptsächlich aus Deutschland (17% des Totals), dem Vereinigten Königreich (6,3%), den Vereinigten Staaten (4,6%), Frankreich (3,8%) und Italien (3,1%). Sämtliche genannten Länder steigerten ihre Logiernächtezahl gegenüber 2006, wenngleich auch in sehr unterschiedlichem Ausmass (Frankreich: +7,7%; Vereinigte Staaten: +0,4%). Hierin widerspiegelt sich klar die Bedeutung nicht nur des Wirtschaftswachstums – welches die Haushalte veranlasst, zu konsumieren und zu reisen –, sondern auch des Wechselkurses. Die relative Abschwächung der Landeswährung förderte die Attraktivität der Schweiz im internationalen Vergleich und hatte nicht zuletzt auch einen positiven Einfluss auf die Logiernächte der inländischen Besucherinnen und Besucher. Diese buchten denn auch 42 Prozent aller Logiernächte. Zusammen vereinen die Gäste aus dem Inland und jene aus den fünf genannten Ländern 77 Prozent des Logiernächtetotals.

Im Jahr 2007 wurden die Tourismusregionen Graubünden, Zürich, Wallis, Berner Oberland und Zentralschweiz mit je 3,7 Millionen oder mehr Logiernächten am besten besucht. Sie vereinen zusammen rund 62 Prozent aller erzielten Logiernächte auf sich. Prozentual gesehen, legten die Regionen Genf (+8,5%) und Zürich (+7,7%) am stärksten zu.

Was die Frequentierung der Destinationen angeht, so teilen sich urbane und alpine Gemeinden die Spitze des Klassements. Wie bereits 2006 lagen auch im Berichtsjahr wiederum die Städte Zürich (+8,2%) und Genf (+9,3%) mit 2,6 respektive zwei Millionen Logiernächten in Führung. Es folgen Zermatt mit 1,3 Millionen sowie Luzern mit rund eine Million Logiernächten. Dicht dahinter finden sich Basel, Davos und St. Moritz (zwischen 800 000 und 950 000 Logiernächte).

Gemäss Schätzungen des BFS gaben die im Ausland ansässigen Gäste (inklusive Kurzaufenthalter) 2006 in der Schweiz 13,3 Milliarden Franken aus, 785 Millionen mehr als ein Jahr zuvor (+6,3%). Die Ausgaben von Schweizer Reisenden im Ausland entwickelten sich mit einer Zunahme um 1,3 Milliarden Franken (+12%) auf 12,4 Milliarden Franken noch dynamischer. Daraus resultiert ein Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz von 951 Millionen Franken, was im Vergleich zum Vorjahressaldo einer Abnahme um 542 Millionen entspricht.

Mit einem Anteil von knapp zwei Drittel der Gesamteinnahmen stellte bei den im Ausland ansässigen Gästen der Reiseverkehr mit Übernachtungen 2006 erneut die grösste Einnahmenquelle dar. Dabei gaben sie in den Hotel- und Kurbetrieben und der Parahotellerie (Ferienwohnungen, Zeltplätze, Gruppenunterkünfte, Jugendherbergen sowie Übernachtungen bei Verwandten und Bekannten) insgesamt 6,9 Milliarden Franken aus (+519 Mio./+8,1%).

Die Einnahmen aus dem Tages- und Transitverkehr sowie dem übrigen Fremdenverkehr beliefen sich 2006 auf drei Milliarden Franken; dies sind 168 Millionen oder sechs Prozent mehr als noch vor einem Jahr.

Die ausländischen Grenzgänger tätigten mit insgesamt 1,5 Milliarden Franken leicht mehr Konsumausgaben in der Schweiz als im Vorjahr (+2,4%).

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Gemäss den Schätzungen des Bundesamts für Statistik (BFS) wurden 2006 für die Auslandsreisetätigkeit der schweizerischen Wohnbevölkerung insgesamt 12,4 Milliarden Franken aufgewendet (+1,3 Mrd./+12%). Dabei entfielen 9,7 Milliarden auf den Reiseverkehr mit Übernachtungen (+1,2 Mrd./+14%). Die Ausgaben der inländischen Wohnbevölkerung für Auslandsreisen ohne Übernachtung beliefen sich im Jahr 2006 auf 2,6 Milliarden Franken (+167 Mio./+6,7%).

Im Durchschnitt unternahm 2005 jeder Schweizer zehn Tagesreisen und 2,7 Reisen mit Übernachtungen. Nur gerade zwölf Prozent der Tagesreisen und elf Prozent der Reisen mit Übernachtungen dienten geschäftlichen Zwecken. Tagesreisen führten vorwiegend in die Schweiz, Reisen mit Übernachtungen zu 52 Prozent ins Ausland, am häufigsten nach Italien, Deutschland und Frankreich. Diese Ergebnisse beruhen auf Zahlen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005, durchgeführt vom Bundesamt für Statistik (BFS) und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).

Je länger die Reise dauert, desto entfernter ist das Ziel. Reisen mit vier und mehr Übernachtungen führen zu 70 Prozent ins Ausland, die Hälfte davon über Distanzen von mehr als 2000 km. Bei Reisen mit einer bis drei Übernachtungen liegt das Reiseziel hingegen zu 70 Prozent in der Schweiz. Tagesreisen finden oft (34%) im näheren Umkreis von maximal 50 km statt und dienen meist dem Besuch von Freunden und Verwandten.

Alter, Einkommen und Herkunftsregion prägen die Reiselust. Kinder bis 14 Jahre und Erwachsene zwischen 25 und 44 Jahren reisen weit häufiger als die übrigen Alterskategorien (+15% respektive +19% verglichen mit dem Durchschnitt). Am seltensten reisen Personen über 65 Jahre (-27%). Je höher das verfügbare Einkommen ist, desto häufiger und weiter wird verreist. Personen mit hohem Monatseinkommen (über 12 000 Fr.) unternehmen annähernd doppelt so viele Reisen wie Personen mit kleinem Einkommen (unter 4000 Fr.). Auch für die drei Sprachregionen lässt sich ein unterschiedliches Verhalten feststellen: In der deutschsprachigen Schweiz werden die Koffer öfter gepackt als in der französischen und italienischen Schweiz.

Erneut kann ein Rückgang der Reisehäufigkeit festgestellt werden, wie dies schon in der Periode von 1998 bis 2003 der Fall war. Im Schnitt unternahm 2005 jede Person 0,4 Reisen mit Übernachtungen weniger als zwei Jahre zuvor, wobei dies Reisen mit kurzer und langer Dauer gleichermaßen betraf. Hingegen wird wieder öfter mit dem Flugzeug verreist.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Statt mit einem budgetierten Einnahmenüberschuss von 0,9 Milliarden schliesst die Finanzrechnung 2007 des Bundes mit einem Einnahmenüberschuss von 4,1 Milliarden Franken ab. Dieser Saldo resultiert aus Gesamteinnahmen von rund 58,1 Milliarden – 2,1 Milliarden höher als budgetiert – und Ausgaben von 54 Milliarden Franken. Letztere fallen damit um 1,1 Milliarden Franken tiefer aus als veranschlagt.

Das gute Ergebnis ist primär auf Mehreinnahmen zurückzuführen: Die grössten positiven Abweichungen ergeben sich bei der Verrechnungssteuer sowie der direkten Bundessteuer. Aber auch auf der Ausgabenseite ist Positives zu vermerken, was gemäss dem zuständigen Bundesrat Hans-Rudolf Merz in erster Linie der gestiegenen Ausgabendisziplin beim Bund zu verdanken ist. Beim Verkehr waren die Ausgaben sogar rückläufig. Dank dem ausgezeichneten Rechnungsabschluss kann der Bund erneut einen substanzialen Beitrag zum Schuldenabbau leisten: Der vor allem in den 1990er-Jahren massiv angewachsene Schuldenberg wird um 4,2 Milliarden abgetragen und beläuft sich dann noch auf 121 Milliarden Franken.

Das Bundesbudget 2008 sieht einen Einnahmenüberschuss von gut 1,1 Milliarden Franken vor – dies bei Einnahmen von fast 58 Milliarden und Ausgaben von rund 56,9 Milliarden Franken. Einmalige Sonderausgaben von gut fünf Milliarden Franken für den Neuen Finanzausgleich, den Infrastrukturfonds und die Bundespensionskasse Publica sind darin allerdings nicht enthalten; deren Kompensation durch Einnahmenüberschüsse ist in der Finanzplanung aber bereits fest vorgesehen.

Neuer Finanzausgleich (NFA)

Nach rund 15 Jahren intensiver Arbeit wurde per 1. Januar 2008 die umfassende Reform des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) integral in Kraft gesetzt. Kernelemente der NFA sind der neue Ressourcen- sowie der Lastenausgleich, die die bisherigen Ausgleichssysteme ablösen und den «Finanzausgleich im engeren Sinn» bilden. Dafür stellen Bund und Kantone jährlich 3,74 Milliarden Franken bereit.

Die unbestritten wichtigste und anspruchvollste Aufgabe, die der Bund ab Anfang 2008 in integraler Verantwortung übernehmen wird, sind die Nationalstrassen. Der Bund wird Eigentümer der Nationalstrassen. Er ist neu der Bauherr und wird entsprechend alle strategischen und operativen Bauherrenaufgaben wahrnehmen. Konsequenterweise trägt er künftig auch sämtliche Kosten. Die Übertragung der Nationalstrassen in das Eigentum des Bundes erfordert eine örtliche Dezentralisierung wesentlicher Funktionen. Beim betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt werden die Kantone mit Leistungsvereinbarungen beauftragt. Faktisch werden es somit weiterhin die über die ganze Schweiz verteilten Werkhöfe sein, die den Unterhalt der Autobahnen

besorgen. In der Nordwestschweiz ist dafür neu eine privatrechtliche Aktiengesellschaft zuständig, die von den Kantonen Aargau, Solothurn und Basel-Landschaft getragen wird.

Die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes wird als Verbundaufgabe von Bund und Kantonen zu Ende geführt.

Neue Zweckbestimmung für Kerosinsteuern

Die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen in der Höhe von rund 60 Millionen Franken sollen künftig der Luftfahrt zugute kommen. Mit einer Verfassungsänderung schlägt der Bundesrat die gleiche Lösung vor, wie sie analog für den Strassenverkehr gilt. Nach Abzug des Bundesanteils verblieben demnach rund 44 Millionen Franken für Luftfahrtzwecke. Die Hälfte davon soll gemäss Botschaft des Bundesrats an die eidgenössischen Räte für die technische Sicherheit (Safety) eingesetzt werden. Von der anderen Hälfte sollen wiederum je 50 Prozent für den Umweltschutz sowie für den Schutz vor kriminellen Übergriffen (Security) verwendet werden.

Entgegen der Empfehlung seiner Verkehrskommission ist der Nationalrat in der Dezember-Session mit 106 zu 76 Stimmen auf die Vorlage eingetreten. Die grosse Kammer erteilte der vorberatenden Kommission den Auftrag zur Detailberatung der Vorlage.

Strassenbenützungsgaben

Nationalstrassenabgabe: In der Oberzolldirektion der Eidgenössischen Finanzverwaltung stand die Auswertung der Vernehmlassung zum Projekt eines neuen Nationalstrassenabgabegesetzes zur Bearbeitung an. Bis zum Ende des Berichtsjahres lag die Botschaft des Bundesrates nicht vor. Das neue Gesetz soll die Übergangsbestimmungen in der Bundesverfassung sowie die Nationalstrassenabgabe-Verordnung vom 26. Oktober 1994 ersetzen.

Road Pricing: Mitte März verabschiedete der Bundesrat einen Bericht zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz. Dieser Bericht wurde in Erfüllung eines Postulats der nationalrätlichen Verkehrskommission erstellt. Danach steht die Einführung von Road Pricing vor allem in Städten und Agglomerationen, in denen sich 85 bis 90 Prozent der Staus bilden, als Verkehrs- und Finanzierungsmassnahme im Vordergrund. Heute profitierten die Gemeinden kaum von den Erträgen aus den Verkehrsabgaben. Deshalb könnten zusätzliche Mittel aus Road Pricing eine wichtige Rolle bei der Finanzierung der dortigen Verkehrsinfrastruktur übernehmen.

Ein aufkommensneutraler Übergang zu einem landesweiten Road Pricing stellt gemäss Bericht des Bundes eine interessante Option für eine gesicherte Verkehrsfinanzierung dar. Im Gegenzug sei eine Reduktion oder gar Abschaffung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern und/oder der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) denkbar. Nebst der Verkehrsfinanzierung könne Road Pricing auch einen namhaften Beitrag zur Verkehrslenkung leisten.

Für die Einführung von Road Pricing müsste die Bundesverfassung (BV) geändert werden, denn diese verlangt heute die gebührenfreie Benützung öffentli-

cher Strassen. Hingegen ist laut Bericht die einschlägige und geltende BV-Bestimmung – zumindest nach ihrem Wortlaut – für die Umwandlung von der pauschalen in eine leistungsabhängige Nationalstrassenabgabe ausreichend. Für Schritte in diese Richtung müsste allerdings die entsprechende Ausführungsgesetzgebung angepasst werden.

Im Dezember hat der Bundesrat dem UVEK den Auftrag zur Ausarbeitung einer Rechtsgrundlage für Road-Pricing-Pilotprojekte in ausgewählten Städten und Agglomerationen gegeben. Konkret soll ein auf zehn Jahre befristetes Bundesgesetz vorbereitet werden. Zürich, Basel, Bern und Genf haben bereits ihr Interesse an Versuchen mit modernen Strassenzöllen angemeldet.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA belaufen sich für das Jahr 2007 netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1336 Millionen Franken (2006: 1306 Mio. Fr; +2,3%). 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 sind 20 Prozent des Bundesanteils an den LSVA-Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse geleitet worden (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 und bis Ende 2007 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 292 Franken.

Trotz breiten und massiven Widerstands der Wirtschaft hat der Bundesrat im September beschlossen, die LSVA zu Beginn des Jahres 2008 zu erhöhen. Es handelt sich dabei um die letzte im Landverkehrsabkommen vorgesehene Erhöhung der LSVA.

Damit verteuert sich eine Transitfahrt von Basel nach Chiasso auf durchschnittlich 325 Franken. Für Euro-3-Lastwagen, die im Schweizer Binnenverkehr weit verbreitet sind und erst allmählich durch neuere und sauberere Fahrzeuge (Euro 4 bis 6) abgelöst werden, garantiert der Bundesrat einen Aufschub um ein Jahr: Sie werden ab 2009 von der günstigsten in die mittlere, teurere Kategorie umgeteilt. Die LSVA-Einnahmen werden durch die Erhöhung um jährlich 50 bis 150 Millionen Franken steigen.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) kritisierte den Entscheid des Bundesrats heftig und kündigte an, er werde seine Mitglieder ermuntern, die erhöhten Abgaben auf dem Rechtsweg anzufechten. Während den Vorbereitungen zum Beschluss über die LSVA-Erhöhung hat die ASTAG zusammen mit 150 000 Petitionären und gemeinsam mit Gewerbe, Landwirtschaft sowie Wirtschaft den Bundesrat aufgefordert, auf die Erhöhung zu verzichten. Die Er-

höhung verstosse gegen Artikel 7 des Schwerverkehrsabgabegesetzes, da der Schwerverkehr inzwischen seine externen Kosten zu mehr als hundert Prozent decke.

Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2007
(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1 491
Kosten für die Erhebung der Abgabe (7% der Bruttoeinnahmen)	120	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr 18, Holztransporte 6, Diverse 1)	25	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	10	155
Nettoertrag		1 336
Aufwandentschädigung Kantone (Budget)		8
Polizeiliche Kontrollen (Budget)		19
Kantonsanteil ($\frac{1}{3}$)		436
Bundesanteil ($\frac{2}{3}$)		873
davon an Schwerverkehrsmanagement	11	
davon an Eisenbahngrossprojekte	712	
davon für ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs	150	

Die Eidgenössischen Räte hiessen in der Herbstsession die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes gut. Mit der Gesetzesänderung sollen gewisse administrative Abläufe im Bereich der LSVA effizienter gestaltet werden. Namentlich soll rasch und unkompliziert gegen zahlungsunwillige LSVA-Schuldner vorgegangen werden können und der Vollzug vereinheitlicht werden.

Gemäss dem Schlussbericht «Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), veröffentlicht im November, hat die per Anfang 2001 eingeführte LSVA die Effizienz im Strassentransport deutlich gesteigert. Ohne die LSVA und die übrigen ergriffenen Massnahmen – Erhöhung der Gewichtslimite, Förderung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene – würden heute jährlich rund 400 000 mehr schwere Strassenfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren, als dies tatsächlich der Fall ist. Im beobachteten Zeitraum von 2001 bis 2005 sei ein Rückgang der Fahrleistung des Schwerverkehrs von 6,4 Prozent bei gleichzeitiger Zunahme der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung um 16,4 Prozent berechnet worden. Vereinfacht ausgedrückt bedeute dies, dass weniger Lastwagen mehr Güter transportieren. Ferner bleibe der Einfluss der LSVA auf die Teuerung aus verschiedenen Gründen gering, und Befürchtungen, Randregionen würden deutlich stärker belastet, hätten sich kaum bewahrheitet.

Strassenrechnung

Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs

Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2005 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 116 Prozent (2004: 117%).

Die Kapitalrechnung 2005 schliesst mit 7992 Millionen Franken Einnahmen und mit Kosten von 6947 Millionen Franken ab. Der Überschuss beträgt 1045 Millionen Franken (2004: 1020 Mio. Fr.). Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs werden somit von den Benützern zu 115 Prozent (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 2004: 115%) gedeckt. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

Unbefriedigend ist, dass wesentliche Teile der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Deckung externer Kosten des Strassenverkehrs – 2005 waren es 851 Millionen Franken, in den Vorjahren jeweils über 300 Millionen Franken – in der Strassenrechnung ausgeklammert bleiben.

In der Ausgabenrechnung 2005 betragen die anrechenbaren Ausgaben 6881 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 116 Prozent (2004: 117%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 1111 Millionen Franken (2004: 1124 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 auf der Basis der Kapitalrechnung) konnten alle Kategorien die Eigenwirtschaftlichkeit halten beziehungsweise verbessern. Der Personenverkehr erreichte einen Deckungsüberschuss von 483 Millionen Franken (109%; 2004: 109%), während der Güterverkehr mit einem Überschuss von 562 Millionen Franken (142%; 140%) abschliesst. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger, private Cars) weist einen Überschuss von 473 Millionen Franken (154%, 148%) aus.

Die Eigenwirtschaftlichkeit der Personenwagen beträgt 111 Prozent, diejenige der Motorzweiräder 97 Prozent. Private Reise cars decken ihre Kosten zu 107 Prozent, Cars und Busse des öffentlichen Verkehrs hingegen lediglich mit bescheidenen 13 Prozent.

Umsätze der Automobilwirtschaft

Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten im Jahr 2006 nach Angaben von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer-Automobilimporteure, 82,8 Milliarden Franken oder drei Prozent mehr als im Vorjahr um. Für neue Personenwagen gab die Schweizer Bevölkerung die Summe von 10,3 Milliarden Franken aus (+3,9%). Im Durchschnitt wurden rund 38 170 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 7,8 Milliarden Franken.

20 Milliarden Franken nahm das Transportgewerbe ein. 11,9 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 2006 mit 292 200 Angestellten praktisch gleich viele Menschen beschäftigt wie im Vorjahr (+0,2%). Die Anzahl Betriebe verringerte sich leicht auf 20 670 (-0,2%).

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11 287,5 Millionen Franken betragen. Davon gingen 8971,7 Millionen an den Bund (= 15,4% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 2989 Millionen Franken Mineralölsteuern (+57 Mio.) und 2033 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (+37 Mio.), 1842,8 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 391,5 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+39,6 Mio.) sowie 77 Millionen Franken für Gebühren aller Art. Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 321,7 Millionen Franken (+9,2 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Höhe von 1336,4 Millionen Franken (+30,4 Mio.), total also 1658 Millionen Franken für die Strassenbenützung.

Nach Verfassung und Gesetz sind von den hievor genannten 8971,7 Millionen Franken (= rund 1730 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3829 Millionen Franken oder 42,7 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 3806 Millionen Franken, davon stammen 1495 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 – 712 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 4486 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 317 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 2601 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	Total	Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
			Strassen	verwendet für: Bundeskasse	NEAT ²
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1 353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2007	59 201	69 514	33 828 (49%) ¹	33 086 (48%)	2 601 (4%)
1925–2007	59 201	71 859	34 714 (48%)	34 545 (48%)	2 601 (4%)

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.

Wer Treibstoff für den Abbau von Naturwerkstein verbraucht, erhält seit 1. Juli 2007 die Mineralölsteuer teilweise zurückerstattet. Die steuerliche Begünstigung des Treibstoffverbrauchs für den Abbau von Naturwerkstein geht auf eine Parlamentarische Initiative von Nationalrat Meinrado Robbiani (CVP, Tes-sin) zurück.

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2008 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	1,43
Mehrwertsteuer	12,71	13,84
Belastung pro Liter	86,16	91,14
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	115,80	105,15

Motorfahrzeugsteuern

Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD) will bei der Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern in Zukunft ökologische Kriterien berücksichtigen. Ziel dabei ist die Senkung des Treibstoffverbrauchs über Rabatte oder ein Bonus-Malus-System. Als Bemessungsgrundlage soll vorerst die Energieetikette der Fahrzeuge dienen – jedenfalls so lange, bis der Bund seine laufenden Arbeiten an einer Umweltetikette abgeschlossen hat. Diese soll nicht nur den Energieverbrauch, sondern alle ökologischen Aspekte der Motorfahrzeuge erfassen.

Immer mehr Kantone setzen auf steuerliche Anreize für verbrauchsarme oder energieeffiziente Fahrzeuge. Im Kanton Solothurn lag im Berichtsjahr bereits ein entsprechender Entwurf einer Verordnung der Motorfahrzeugsteuer auf der Grundlage eines Bonus-Malus-Systems zur Vernehmlassung vor. Auch der Kanton Tessin will das Bonus-Malus-System einführen, das auf die Energieetikette des Bundes abstellt. Die traditionell über Leistung und Gewicht ermittelte Steuer wird somit um einen ökologischen Faktor erweitert. In den Kantonen Genf, Waadt, Graubünden und Basel-Stadt existieren bereits ökologisch motivierte Steuerreduktionen beziehungsweise -befreiungen für besonders umweltfreundliche Neuwagen. In den kommenden Jahren wollen zudem die Kantone Thurgau, St. Gallen, Bern, Zürich und Zug Bonus-Malus-Systeme einführen.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Im Jahr 2008 werden verschiedene Teilstücke des Nationalstrassennetzes neu in Betrieb genommen. Der Verbindungstunnel von der A8 zur A2 im Bereich der Verzweigung Lopper verlängert das Netz um rund zwei Kilometer; drei neue Abschnitte wirken sich nicht auf die Länge des Netzes aus:

- Aargau A1c (Westumfahrung Zürich): Flankierende Massnahmen
- Basel-Stadt A2: Landesgrenze F – Wiese Tunnel Luzernerring
- Nidwalden A2: Obkirchen – Acheregg Kirchenwaldtunnel Nordröhre; 0,8 km vierspurig
- Obwalden A8: Loppertunnel Verbindungstunnel; 1,1 km zweispurig

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

2009:

- Bern A1: Zubringer Neufeld Bern
- Zürich A1: Bergermoos-Fildern; 2,7 km vierspurig
- Zürich A4: Fildern – Knonau; 13,4 km vierspurig
- Zürich A4: Uetliberg Ost-Fildern; 4,6 km vierspurig

2010:

- Zürich A4: Knonau – Kantonsgrenze Zug; 2,8 km vierspurig

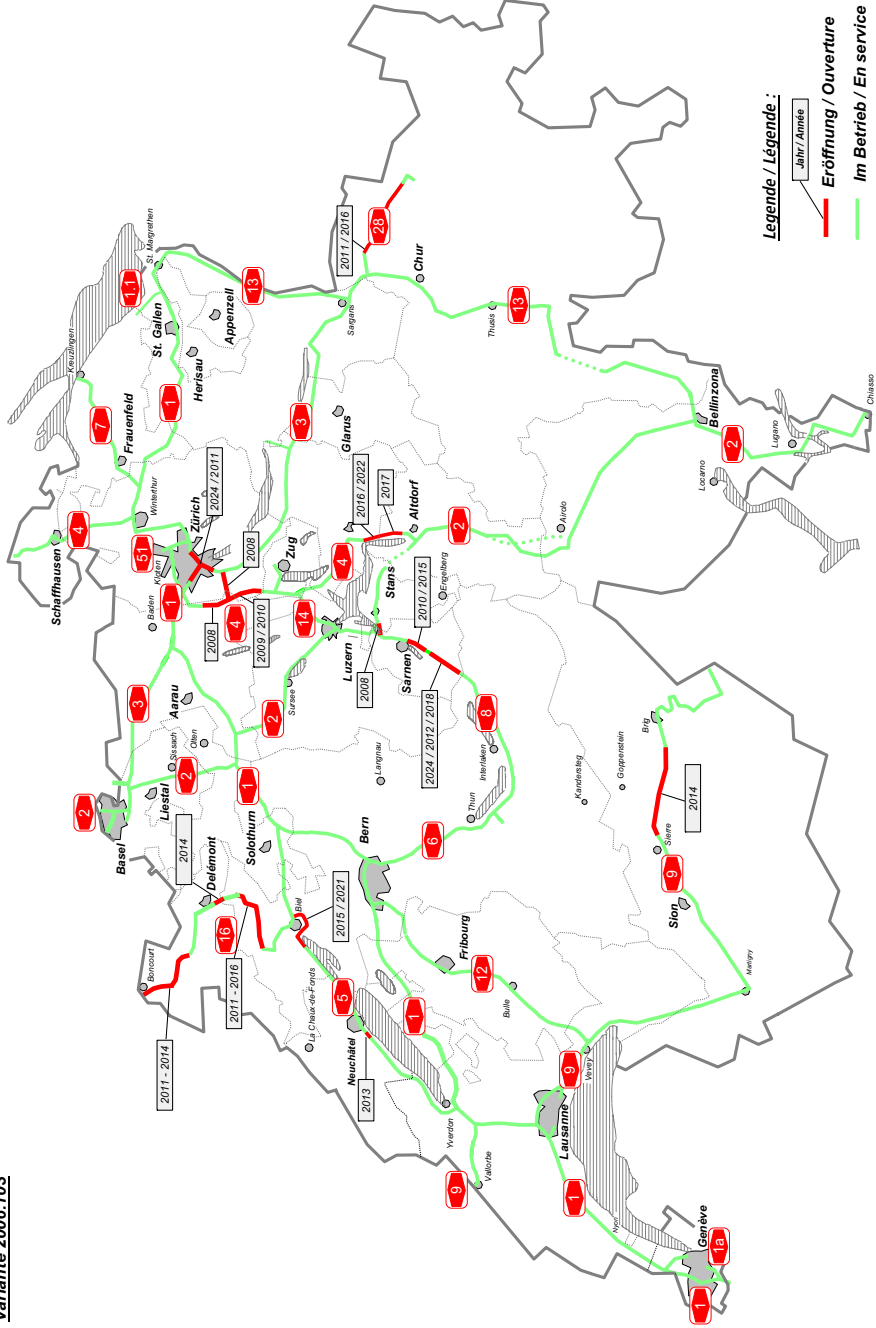
Der Bund hat im Januar das Ausführungsprojekt der Teilstrecke Steg/Gampel Ost-Visp West auf der Autobahn A9 im Oberwallis genehmigt. Damit sind mit Ausnahme des Anschlusses Visp West alle Teilstrecken der Rhonetalautobahn im Oberwallis gutgeheissen worden.

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.

Voraussichtliche Eröffnungen / Ouvertures probables

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

Variante 2006.103



Vollendete Abschnitte

Der Kanton Basel-Stadt hat am 9. Juni die grösstenteils unterirdisch verlaufende Nordtangente eingeweiht. Das knapp 3,2 Kilometer lange Autobahnteilstück verbindet die Autobahn A2 mit Frankreich und Deutschland und führt zu einer grossen Entlastung der Quartiere in Klein- sowie in Grossbasel. Mit Kosten von 1,5 Milliarden Franken wurde die Nordtangente am Schluss fast doppelt so teuer wie in den 1980er Jahren vorgesehen. Sie ist damit pro Kilometer gerechnet das teuerste Stück Strasse, das in der Schweiz je gebaut worden ist.

Am 30. November ist das 4,3 Kilometer lange Teilstück Choindez–Moutier Nord der A16 (Transjurane) eröffnet worden. Die Arbeiten an diesem Abschnitt begannen 1995; die gesamten Baukosten belaufen sich auf 317 Millionen Franken.

Damit waren Ende 2007 insgesamt 1765,3 km Nationalstrassen oder rund 93 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb.

Nationalstrassenfinanzierung

Gestützt auf das Mineralölsteuergesetz wurden 2007 den Kantonen folgende – durch Mineralölsteuererträge gedeckte – Bundesanteile ausgerichtet:

	Mio. Fr.
Bau	1 263
Baulicher Unterhalt/Erneuerung	549
Betrieb	165

Seit Beginn der Nationalstrassenrechnung im Jahre 1959 hat der Bund bis 2007 rund 50,6 Milliarden Franken für den Bau und 13,5 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb, Verwaltung und Passivzinsen, also 64,1 Milliarden Franken für die Nationalstrassen ausgegeben.

Im Jahr 2008 wird der Bund rund 2,15 Milliarden Franken in die Autobahnen investieren. Für Ausbau und Unterhalt des bestehenden Netzes sind 1,18 Milliarden reserviert; 965 Millionen Franken sollen in den Bau von neuen Teilstücken investiert werden.

Der Bund ist seit 1. Januar 2008 Eigentümer der Nationalstrassen und finanziert diese zu hundert Prozent. Er übernimmt die volle Verantwortung für Bau und Ausbau, für Unterhalt und Betrieb der Autobahnen. Beauftragt mit der neuen Rolle des Bauherrn ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Der Wechsel von Eigentumsrechten und Verantwortlichkeiten an den schweizerischen Nationalstrassen ist eine Folge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA). Bisher waren die Kantone die Eigentümer und Bauherren der Autobahnen. Finanziert wurden sie hingegen zu durchschnittlich 87 Prozent durch den Bund. Die NFA

hat zum Ziel, solch komplizierte Mechanismen, die erst noch die Kosten in die Höhe treiben, zu entflechten und die Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen klar zu regeln.

Die Kantone bleiben allerdings bis auf weiteres involviert. Die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes wird wie bisher als Verbundaufgabe zu Ende geführt; für den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt werden Kantone mit Leistungsvereinbarungen beauftragt. Ihnen obliegt auch wie bisher die Aufgabe der Schadenwehren beziehungsweise der Blaulichtdienste.

Infrastrukturfonds Strasse

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen tritt am 1. Januar 2008 in Kraft. Es 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.

Die Eidgenössischen Räte haben für das Jahr 2008 die folgenden Voranschlagskredite bewilligt und dem Infrastrukturfonds entnommen:

- 950 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes
- 430 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 40 Millionen Franken für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen
- 33,3 Millionen Franken zum Ausgleich von fehlenden Kantonsanteilen aus der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Bis Ende 2007 sind beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 30 Agglomerationsprogramme mit einem Gesamtvolumen von elf Milliarden Franken – wovon der Bund 6,5 Milliarden Franken übernehmen sollte – zur Prüfung eingereicht worden. Gestützt auf diese Prüfung wird der Bundesrat dem Parlament bis spätestens Ende 2009 eine Botschaft vorlegen. Es handelt sich um jene Programme, die ab 2011 den Fluss von Bundesmitteln auslösen sollen.

Für Vorhaben innerhalb von Ballungsräumen stehen bereits 2,56 Milliarden Franken zur Verfügung. Damit unterstützt der Bund zur Hälfte dringliche Projekte, die baureif sind – so etwa das Tram Zürich-West und drei zentrale Ausbauten für die S-Bahnen in Zürich, Genf und im Tessin. Für die Jahre zwischen 2011 und 2018 werden weitere 3,44 Milliarden Franken bereit gestellt; diese Summe setzt der Bund ein, um zwischen 30 und 50 Prozent an weitere regionale Verkehrsbauten zu leisten.

Voraussetzung für eine Bundesbeteiligung ist, dass die geplanten Projekte auf Agglomerationsprogrammen basieren, die Aufschluss über die gewählten Stra-

tegien zur Entwicklung von Siedlung und Verkehr geben. Dabei wertet das ARE insbesondere, ob Entwicklungsschwerpunkte mit guter Erschliessung vorgesehen sind, die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und den Aspekten der Verkehrssicherheit sowie einer möglichst geringen Umweltbelastung ausreichend Rechnung getragen wird.

Hauptstrassen

Ende Oktober ist in Flims (GR) die gut 4,5 Kilometer lange Umfahrungsstrasse, die weitgehend in Tunnels verläuft, offiziell eröffnet worden. Damit wurde ein Bauwerk vollendet, das vor zehn Jahren begonnen worden ist. Herzstück der Umfahrung ist der 2,9 Kilometer lange Flimsersteintunnel. Die Gesamtkosten blieben im budgetierten Rahmen: Sie wurden – nach einer Aufstockung zur Verbesserung der Tunnelsicherheit – mit 300 Millionen Franken berechnet. In der Endabrechnung werden es voraussichtlich «nur» 295 Millionen Franken sein. 85 Prozent der Kosten trägt der Bund. Für Flims, die drittgrösste Tourismusdestination des Kantons Graubünden, bricht mit der Eröffnung der Umfahrung quasi ein neues Zeitalter an. Zuvor fuhren an Spitzentagen nämlich bis zu 20 000 Autos und Lastwagen mitten durchs Dorf.

Im Jahr 2007 hat der Bund Beiträge von insgesamt 189 Millionen Franken an Ausbauten und Neuanlagen auf dem schweizerischen Hauptstrassennetz ausgerichtet.

Übrige werkgebundene und nicht-werkgebundene Beiträge

Aufwendungen des Bundes 2007

Mio Fr.

Niveauübergangssanierungen und andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs:

– Aufhebung und Sicherung von Niveauübergängen, Verkehrstrennung	10
– Huckepack und Autoverlad	553
Strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen	94
Schutzbauten gegen Naturgewalten entlang übriger Strassen	37
Nicht werkgebundene Beiträge an das Strassenwesen der Kantone	520
Globalbudget (Leistungsauftrag)	64

Internationale Beziehungen

Das Generalsekretariat **strasseschweiz** war bestrebt, zum Austausch von Informationen und Erfahrungen auf europäischer und internationaler Ebene im Verkehrswesen mit Unterlagen und Berichten beizutragen. Insbesondere als Mitglied der International Road Federation (IRF) stand **strasseschweiz** in 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 2007 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 des Dachverbandes sicherstellen. Der Dank richtet sich aber auch an alle Politiker/innen, die Vertreter/innen der Behörden sowie die Medien für ihr Vertrauen und Wohlwollen gegenüber den Anliegen von **strasseschweiz** und seinen Mitgliedern.

Bern, Mitte März 2008

Der Berichtersteller:
Hans Koller

	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 2007)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2007)**

	2006	2007
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	3 900 014	3 955 787
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	28 007	29 411
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 162	6 324
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	9 421	9 225
Übrige / <i>Autres</i>	2 855	3 066
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	260 658	268 750
Lastwagen / <i>Camions</i>	42 990	44 185
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 272	11 098
Übrige / <i>Autres</i>	120	120
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	185 466	184 062
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	53 439	55 149
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	4 499 404	4 567 177
Motorräder / <i>Motocycles</i>	520 949	536 334
Übrige / <i>Autres</i>	14 195	15 626
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	73 516	67 206
Total Motorräder / Total des motocycles	608 660	619 166
Total Motorfahrzeuge		
Total des véhicules à moteur	5 108 064	5 186 343
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	* 170 000	* 170 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	* 4 000 000	* 4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	5 827	5 963
Sachentransportanhänger / <i>Remorques transport de choses</i>	189 897	198 534
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	35 781	35 586
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 791	23 686
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	57 513	57 233
Sattelsachentransportanhänger / <i>Semi-remorques transport de choses</i>	13 936	14 708
Übrige / <i>Autres</i>	7 869	8 977
Anhänger total / Remorques total	334 614	344 687

* Schätzungen / *Estimations*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2007 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2007

Jahr Année	Personen- wagen 1	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Voitures de tourisme	Autocars, de livraison	Voitures de tourisme	Autocars, de livraison	Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à sellerie	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 3	Motor- wagen Total	Motor- räder 4	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	26 844	1 524 036	142 107	–	–	1 666 143	–	–	–	–
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	3 868	42 456	2 564 926	137 340	1 449	95 229 ⁵	2 702 266	1 666 143	521 505	671 473	521 505
1990	2 993 529	5 909	6 034	206 743	5 947	88 439	3 506 925	302 158	121 249	88 439	3 809 083	3 809 083	464 609	464 609	464 609
1997 ⁶	3 323 421	7 669	5 982	212 150	44 805	123 880	3 849 560	410 749	123 880	99 552	4 260 309	4 260 309	298 895	298 895	298 895
1998	3 383 273	8 042	5 874	215 501	44 370	7 355	3 914 131	435 042	124 192	100 274	4 349 173	4 349 173	283 722	283 722	283 722
1999	3 467 275	8 471	5 848	221 510	44 564	7 728	4 006 334	464 357	124 512	100 901	4 470 691	4 470 691	264 597	264 597	264 597
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	4 090 937	493 781	125 467	101 445	4 584 718	4 584 718	238 770	238 770	238 770
2001	3 629 713	9 139	5 771	233 920	42 653	8 527	4 185 171	521 390	126 559	102 311	4 706 561	4 706 561	219 624	219 624	219 624
2002	3 700 951	9 398	5 746	239 064	42 031	8 906	4 263 784	545 132	127 518	102 772	4 808 916	4 808 916	208 240	208 240	208 240
2003	3 753 890	9 645	5 735	241 956	41 122	9 121	4 320 938	567 358	128 253	102 837	4 888 296	4 888 296	189 520	189 520	189 520
2004	3 811 351	9 643	5 833	247 393	41 221	9 451	4 386 186	583 010	129 103	102 753	4 969 196	4 969 196	187 629	187 629	187 629
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	4 448 247	591 865	129 899	103 980	5 040 112	5 040 112	178 399	178 399	178 399
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272	4 499 404	608 660	132 155	106 750	5 108 064	5 108 064	*170 000	*170 000	*170 000
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098	4 567 177	619 166	132 158	107 053	5 186 343	5 186 343	*170 000	*170 000	*170 000

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

¹ Ab 1955 inklusive Kombiwagen (bis 1970 Kleinbusse inbegriffen) / Dès 1955 y compris les combis (ainsi que les minibus jusqu'en 1970)

² Bis 1950 einschließlich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis

³ Bis 1970 Spezialfahrzeugen / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

⁴ Bis 1960 Mofas 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

* Schätzungen/Estimation

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

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

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	293 034	269 711	267 476	260 682	269 748	283 972
Leichte Motorenwagen zum Personentransport / <i>Automobiles légères pour le transport</i> <i>des personnes</i>	1 155	1 210	1 251	1 427	1 469	1 568
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	798	775	815	747	521	405
Autocars	648	706	704	611	689	664
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ¹	20 100	17 790	18 927	19 668	21 410	23 605
Lastwagen / <i>Camions</i> ²	2 745	2 367	2 653	2 844	3 307	3 186
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 133	830	915	1 023	1 535	1 264
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 866	2 723	2 771	2 951	2 662	2 595
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 072	993	1 115	1 156	1 249	1 214
Arbeitsmotorwagen / <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 241	2 306	2 178	2 276	2 404	2 576
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	325 792	299 411	298 803	293 385	304 994	321 049
Motorräder / <i>Motocycles</i>	27 491	40 627	42 522	40 238	40 666	43 141
Andere / <i>Autres</i>	1 490	1 587	1 915	1 906	1 985	2 059
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	18 425	6 642	3 434	3 086	3 014	2 738
Total Motorräder / Total des motocycles	47 406	48 856	47 871	45 230	45 665	47 938
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	373 198	348 267	346 676	338 615	350 659	368 987

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 45 meistverkauften Automarken
Les 45 marques des voitures de tourisme les plus vendues

Rang 2007	Rang 2006	Marke/Marque	2007	2006	in/en %
1	1	VW	30 937	30 001	3,1
2	2	OPEL	20 500	19 462	5,3
3	3	TOYOTA	17 153	17 023	0,8
4	6	BMW	16 852	14 039	20,0
5	5	AUDI	15 988	14 545	9,9
6	8	PEUGEOT	14 562	13 330	9,2
7	4	RENAULT	14 276	15 054	-5,2
8	7	MERCEDES	13 441	13 650	-1,5
9	9	FORD	12 169	12 335	-1,3
10	12	FIAT	11 165	9 317	19,8
11	10	CITROËN	10 604	10 357	2,4
12	13	HONDA	9 054	8 338	8,6
13	14	SKODA	8 990	7 389	21,7
14	11	SUBARU	8 985	9 449	-4,9
15	17	VOLVO	7 583	6 526	16,2
16	16	MAZDA	6 929	6 650	4,2
17	15	NISSAN	6 625	7 198	-8,0
18	20	SUZUKI	6 303	5 212	20,9
19	19	SEAT	6 128	5 532	10,8
20	18	HYUNDAI	4 681	6 179	-24,2
21	21	ALFA ROMEO	4 487	4 518	-0,7
22	23	MITSUBISHI	4 462	3 922	13,8
23	22	KIA	4 083	4 038	1,1
24	24	CHEVROLET	3 775	3 028	24,7
25	25	MINI	3 520	2 761	27,5
26	27	DAIHATSU	2 972	2 231	33,2
27	26	SMART	2 537	2 379	6,6
28	28	SAAB	2 202	2 181	1,0
29	29	PORSCHE	2 159	1 773	21,8
30	31	LAND ROVER	2 122	1 456	45,7
31	33	JEEP	1 359	1 143	18,9
32	32	LEXUS	1 221	1 381	-11,6
33	30	CHRYSLER	1 139	1 753	-35,0
34	38	DODGE	951	346	174,9
35	37	DACIA	910	404	125,2
36	36	JAGUAR/DAIMLER	800	796	0,5
37	34	SSANGYONG	710	951	-25,3
38	35	LANCIA	661	857	-22,9
39	42	MASERATI	316	210	50,5
40	40	CADILLAC	311	259	20,1
41	39	FERRARI	266	276	-3,6
42	41	ASTON MARTIN	248	213	16,4
43	43	BENTLEY	211	174	21,3
44	44	HUMMER	67	106	-36,8
45	46	LAMBORGHINI	67	53	26,4

**Einreise aller Fahrzeuge 2005/2006 (Geschätzter durchschnittlicher Tagesverkehr)
Entrées de toutes les voitures 2005/2006 (Trafic journalier moyen estimé)**

2005/2006	Total 2005		Total 2006	
	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		Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout		Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout
Immatrikulation/ Immatriculations				
Deutschland	70 609	30,9 %	67 455	30,3 %
Allemagne				20,0 %
Frankreich	93 048	40,7 %	91 174	40,9 %
France				27,0 %
Italien	45 319	19,8 %	44 296	19,9 %
Italie				13,1 %
Österreich	12 548	5,5 %	12 659	5,7 %
Autriche				3,8 %
Übrige	7 167	3,1 %	7 216	3,2 %
Autres				2,1 %
Total	228 691	100,0 %	222 800	100,0 %
Schweiz/Suisse	117 468	33,9 %	114 927	34,0 %
Gesamttotal/Grand Total	346 160	100,0 %	337 728	100,0 %

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im
Jahre 2007**
*Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées
par la circulation routière en 2007*

Position	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>	
– Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	3 027 569 364
– Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 038 583 973
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants*</i>	5 066 153 337
2710.1993/1994/ Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>	0
9100/9900	
4011.1000–9900	
4013.1000–9000 Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	1 835 421
8407. Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408. <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	328 817
8511. Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512. <i>Équipement électrique pour véhicules</i>	921 815
8701.1000 Traktoren / <i>Tracteurs</i>	1 218
8701.2000 Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	2 173
8703.2100–9030 Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	13 509 048
8702./8704. Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	3 269 821
8705.1010–4000 Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	2 933
8706. Chassis / <i>Châssis</i>	3 166
8707. Karosserien / <i>Carrosseries</i>	54 724
8708. Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	10 670 977
8711.1000–9000 Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 317 272
8714.1100–1990 Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	291 088
8716. Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	278 832
9029.1010–9010	
9104.0000 Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	55 035
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	357 991 792
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	33 542 340
Total	5 457 687 469

* 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	2005	2006	2007
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	2 922,1	2 932,2	2 989,4
+ Bezugsprovisionen / Frais de perception	24,5	27,8	33,9	62,8	74,3	75,7	75,9	77,4
+ 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	1 973,0	1 976,4	2 012,5
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218,9	297,8	406,4	450,0	671,6	745,6	802,3	830,4
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör								
Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits de douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227,6	197,4	284,3	244,8	354,5	340,7	351,9	391,5
+ 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	871,0	918,9	1 012,4
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	–	150,5	190,5	256,4	291,3	306,4	312,5	321,7
Schwerverkehrsabgabe /								
Redevances sur le trafic des poids lourds	–	111,7	137,3	179,4	351,9	1 230,5	1 305,7	1 336,4
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040,5	3 656,9	4 732,8	6 043,1	7 512,9	8 465,0	8 675,8	8 971,7
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752,0	956,0	1 150,7	1 419,6	1 669,9	1 884,4	1 916,8	*1 940,0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50,0	73,0	165,0	244,1	262,1	308,3	*310,0	*315,0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburagebühr	53,7	68,3	89,9	109,0	96,9	22,7	33,9	42,2
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	23,6	17,8	18,6
Total	3 906,8	4 765,9	6 159,1	7 831,9	9 556,7	10 704,0	10 954,3	11 287,5

* 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)

	1958–2004	2005	2006	2007
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb		1 310	1 184	1 263
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains	46 779,1			
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	1 666,5	–	–	–
Erneuerungen 1958–1984 / Renouvellements 1958–1984	*3 850,0	580	612	549
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretiens 1958–1984	1 978,3	–	–	–
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren)				
Entretien courant (incl. service de protection)	2 467,8	129	130	165
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841,1	–	–	–
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales	6 428,0	191	188	189
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge / Verkehrstrennung				
Passage à niveau / Séparation des courants de trafic	1 316,8	25	17	10
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	4 547,4	701	602	553
Bahnhofanlagen / 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)	2 283,3	102	108	94
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)				
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten	672,8	22	33	37
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	6 745,2	423	423	434
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire	2 097,1	55	57	58
Internationale Alpenstrassen / Kantone ohne Nationalstrassen	496,8	27	27	28
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales				
Forschung / Recherche	159,0	11	10	–
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	265,1	26	26	(64)
Total Ausgaben / Dépenses totales	82 701,7	3 602	3 417	3 444
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerverzuschlag, Autobahnvignette	87 356,9	3 756	3 770	3 486
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»	–	+ 154	+353	+402
Dépôt (+) ou prélèvement (–) du financement spécial «Circulation routière»				
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	–	3 855	4 208	4 610

* 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)		(2710.1912)		(2709.0090)	
	Wert <i>Valeur</i>		Wert <i>Valeur</i>		Wert <i>Valeur</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>	Tonnen <i>Tonnes</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
2007	2 141 915	1 911,5	*2 397 562	1 975,5	4 595 181	2 974,6

9A

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

Quelle: Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2007
 Source: Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2007

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

	Benzin Essence Mio.t. %(*)	Diesel Mio.t. %(*)	Treibstoffe o.Fluggp. Carburants s.kéro. Mio.t. %(*)	Flugpetrol Kérosène Mio.t. %(*)	Treibstoffe total Carburants Mio.t. %(*)	Heizöl Huile chauff. Mio.t. %(*)	Mineralölbprod total Prod. pétroliers Mio.t. %(*)
1990	3,702	1,119	4,821	1,113	5,934	5,958	11,892
1991	3,856	1,135	4,991	1,078	6,069	6,001	12,070
1992	3,994	1,100	5,094	1,137	6,231	6,073	12,304
1993	3,705	1,060	4,765	1,177	5,942	5,533	11,475
1994	3,703	1,123	4,826	1,208	6,034	5,815	11,849
1995	3,590	1,143	4,733	1,273	6,006	4,914	10,920
1996	3,681	1,073	4,754	1,314	6,068	5,267	11,335
1997	3,824	1,121	4,945	1,361	6,306	5,602	11,908
1998	3,850	1,159	5,009	1,419	6,428	5,667	12,095
1999	3,979	1,229	5,208	1,512	6,720	4,953	11,673
2000	3,983	1,309	5,292	1,576	6,868	4,445	11,313
Ø 91-00	0.8	1.7	1.0	3.6	1.5	-2.6	-0.4
2001	3,873	1,332	5,205	1,515	6,720	5,469	12,189
2002	3,795	1,379	5,174	1,346	6,520	4,976	11,496
2003	3,776	1,461	5,237	1,236	6,473	4,733	11,206
2004	3,708	1,571	5,279	1,165	6,444	4,616	11,060
2005	3,595	1,714	5,309	1,182	6,491	4,813	11,304
2006	3,484	1,854	5,338	1,239	6,577	4,963	11,540
2007	3,450	1,990	5,440	1,321	6,761	3,628	10,389
Ø 01-07	-2.0	6.2	0.4	-2.3	-0.2	-1.8	-1.1

(*) = 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

Absolute Zahlen / Nombres absolus		In 1000 / En milliers										Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)			
Jahr Année	Unfälle Accidents	Verunfälle / Victimes		Motorfahrzeuge Véhicules à moteur		Wohnbevölkerung Population résidente		Unfälle Accidents		Verunfälle / Victimes		Motorfahrzeuge Véhicules à moteur		Wohnbevölkerung Population résidente	
		Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger
1970	74 709	35 981	1 694	1 666	40 488	6 193	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	6 321	87	83	73	127	112	127	112	102	102
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	6 335	90	90	74	162	124	162	124	102	102
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	6 485	96	83	54	193	137	193	137	105	105
1990	79 436	29 243	954	3 809	79 199	6 751	106	81	56	229	196	229	196	109	109
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	7 060	119	80	41	247	175	247	175	114	114
1996	81 914	26 539	616	4 173	77 731	7 075	120	74	36	250	192	250	192	114	114
1997	79 178	27 286	587	4 260	76 846	7 090	106	76	35	256	190	256	190	114	114
1998	77 945	27 790	597	4 349	79 812	7 100	104	77	35	261	197	261	197	115	115
1999	79 787	29 527	583	4 471	80 156	7 150	107	82	34	268	198	268	198	115	115
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	7 190	101	84	35	275	206	275	206	116	116
2001	*23 896	30 160	544	4 707	84 301	7 250	-	84	32	283	208	283	208	117	117
2002	*23 647	29 774	513	4 809	84 000	7 300	-	83	30	289	207	289	207	118	118
2003	*23 840	30 098	546	4 888	84 200	7 350	-	84	32	293	208	293	208	119	119
2004	*22 891	28 746	510	4 969	83 000	7 400	-	79	30	298	205	298	205	119	119
2005	*21 706	26 754	409	5 045	83 000	7 450	-	74	24	303	205	303	205	120	120
2006	*21 491	26 718	371	5 108	83 472	7 500	-	74	22	307	206	307	206	121	121
2007	-	27 132	384	5 186	81 322	7 550	-	75	23	311	201	311	201	122	122

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	2005	2006	2007
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	43 598	51 421	50 083
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	8 674	10 773	11 025
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus de 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	1 949	2 398	2 829
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 132	1 343	1 594
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	8 537	9 469	9 949
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	34	34	30
Total	48 104	57 719	63 924	75 438	75 510

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2007
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften / <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	31 678
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	19 133
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	7 907
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	3 689
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation de signaux</i>	1 603
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 869
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	5 324
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 059
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 049
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	1 804
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	2 552
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	15 046

