

2010

Jahresbericht

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

2010

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

Vorwort

Gemäss dem Bericht des Bundesrats «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» beträgt der Mittelbedarf des Bundes für den Ausbau und Unterhalt des Nationalstrassennetzes bis ins Jahr 2030 rund 65 Mrd. Franken. Dieser Bedarf ist mit zweckgebundenen strassenseitigen Abgaben zu finanzieren.

Der Bund rechnet damit, dass aufgrund der steigenden Aufwendungen und wegen sinkender Erträge aus den Mineralölsteuern bis ins Jahr 2016 die Strassenfinanzierung nicht mehr sichergestellt sein wird. Insgesamt wird die Finanzierungslücke für den Ausbau sowie für den Substanzerhalt, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in den nächsten 20 Jahren auf zirka 1,5 Mrd. Franken pro Jahr anwachsen.

Da kommt die VCS-Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV), welche die Hälfte der zweckgebundenen Erträge aus der Mineralölbesteuerung dem öV zuwenden will, ungelegen. Dies hätte zur Folge, dass dem öV aus der SFSV jährlich 1,8 Mrd. Franken zusätzlich zugewiesen und die Mittel zur Finanzierung der Strassenaufgaben entsprechend gekürzt würden (2,1 Mrd. anstatt 3,9 Mrd. Fr. wie bisher). Der öV würde neu 2,7 Mrd. oder 70 Prozent der Strassengelder, die Strasse hingegen nur noch 1,2 Mrd. Franken oder 30 Prozent der Strassengelder erhalten. Damit liesse sich gerade noch der laufende Unterhalt und Betrieb des Autobahnnetzes finanzieren, keinesfalls jedoch die Beseitigung von Engpässen bewerkstelligen oder die bisherigen Anteile der Kantone an den Mineralölsteuererträgen leisten.

Im Hinblick auf den strassenseitigen Mittelbedarf der kommenden Jahre und der sich daraus abzeichnenden Unterdeckung der SFSV ist dieses VCS-Volksbegehren ruinös. Das intakte Finanzierungssystem für den Verkehrsträger Strasse würde zerstört.

Für **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 65. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten von **strasseschweiz** im Jahr 2010 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	14
Ziel und Mitglieder	14
Organe von strasseschweiz	17
Mitgliederversammlung	17
Zentralvorstand	18
Direktionsausschuss	20
Kontrollstelle	23
Generalsekretariat	23
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN IM JAHR 2010	32
Der schweizerische Strassenverkehr	32
Struktur und Entwicklung	32
Personenverkehr	33
Transportnachfrage im Personenverkehr	33
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	34
Güterverkehr	34
Transportnachfrage im Güterverkehr	34
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	36
Entwicklung des Fahrzeugbestands	38
Verkehrssicherheit	39
Unfallstatistik	39
Studien	40
Verkehrssicherheitsmassnahmen	40
Strassenverkehrsrecht	41
Neue Rechtsbestimmungen	41
Gesetzesvollzug	43
Administrativmassnahmen	43
Verkehrspolitik	46
Europäische Union (EU)	46
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU	46
Strassenbau	46
Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund	46
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	48
Öffentlicher Verkehr	50
Schwierigkeiten und Restrukturierungen	

des Schienenverkehrs	50
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)	53
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV).	54
Bahn 2030	55
Agglomerationsverkehr	56
Energie- und Umweltpolitik	57
Energie	57
Energieverbrauch	57
Energiesparmassnahmen	58
Umwelt	60
Luftschadstoff-Immissionen	60
Klimaveränderung	61
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	62
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	65
Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung	68
Handel und Industrie	70
Fahrzeuge	70
Weltproduktion und -absatz	70
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)	71
Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche	73
Treibstoffe	74
Schweizerischer Mineralölabsatz	74
Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien	75
Strassentransport	76
Versicherungswesen	76
Tourismus	77
Internationaler Tourismus	77
Tourismus in der Schweiz	77
Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung	79
Finanzen	80
Finanzpolitik	80
Bundeshaushalt	80
Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen	81
Zweckbestimmung der Abgaben des motorisierten Strassenverkehrs	82
Strassenbenützungsabgaben	83
Strassenrechnung	86
Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs	86
Externe Kosten	87
Umsätze der Automobilwirtschaft	87
Fiskalleistungen	87
Fiskalbelastung der Treibstoffe	89

Strassenbau und -finanzierung	90
Nationalstrassen	90
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	90
Vollendete Abschnitte	93
Nationalstrassenfinanzierung	94
Infrastrukturfonds Strasse	94
Hauptstrassen	95
Internationale Beziehungen	96
Schlusswort	96
Statistische Angaben	98

Abkürzungsverzeichnis

A1	Nationalstrasse 1
ACS	Automobil Club der Schweiz
ADMAS	Administrativmassnahmen-Register des Bundesamts für Strassen
ADR	Europäisches Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (mit Unterzeichnungsprotokoll und Anlagen) (SR 0.741.621)
AG	Kanton Aargau
AGK	Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARV	Association routiére vaudoise
ARV 1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung) (SR 822.221)
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATG	AlpTransit Gotthard AG
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BL	Kanton Basel-Landschaft
BWL	Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung
cm ³	Kubikzentimeter
CO / CO ₂	Kohlenmonoxid / Kohlendioxid
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
D	Deutschland
DML	Durchmesserlinie (Kernelement der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon)
EAV	Eidgenössische Alkoholverwaltung

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EG	Europäische Gemeinschaft
EnV	Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (AS 730.01)
ESA	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes
EU	Europäische Union
EV	Erdöl-Vereinigung
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
EZV	Eidgenössischen Zollverwaltung
FABER	Fahrberechtigungsregister des Bundesamts für Strassen
F	Frankreich
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei (FDP.Die Liberalen)
FIBI	Finanzierung Bahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Geschäfts-Nr. 96.059)
FKRV	Verordnung vom 29. März 2006 über das Fahrschreiberkartenregister (SR 822.223)
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (Fédération motocycliste suisse)
FRS	Fédération Routière Suisse (Schweizerischer Strassenverkehrsverband); heute: strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
GPF	Gleitpreisformel
GR	Kanton Graubünden
GVO	Gruppenfreistellungsverordnung im Sinne von Artikel 249 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG-Vertrag)
GVVG	Bundesgesetz vom 19. Dezember 2008 über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz; SR 710.1)
HGV	Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr
IRF	International Road Federation
KFZ-Bekanntmachung:	Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeughandel
KOP 11/13	Konsolidierungsprogramm 2011-2013 für den Bundeshaushalt
KVF	Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen

LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MISTRA	Infrastrukturverzeichnis des Bundesamts für Strassen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOFIS	Fahrzeug- und Halterregister des Bundesamts für Strassen
Mrd.	Milliarden
NAFTA	Nordamerikanisches Freihandelsabkommen (North American Free Trade)
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NGF	Nationaler Garantiefonds gemäss Artikel 76 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01)
NHG	Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (SR 451)
NO ₂	Stickstoffdioxid
NSAG	Bundesgesetz vom 19. März 2010 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Geschäfts-Nr. 08.012)
NW	Kanton Nidwalden
öv	öffentlicher Verkehr
PK SBB	Pensionskasse der Schweizerischen Bundesbahnen
Pa.lv.	Parlamentarische Initiative
PrSG	Bundesgesetz vom 12. Juni 2009 über die Produktesicherheit (SR 930.11); vormals: Bundesgesetz über die Sicherheit von technischen Einrichtungen und Geräten (STEG)
PrSV	Verordnung vom 19. Mai 2010 über die Produktesicherheit (SR 930.111)
PW	Personenwagen
SAA	Swiss Automotive Aftermarket
SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SCGV	Schweizerischer Caravangewerbe-Verband, Caravanning-Suisse
SDR	Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621)
SG	Kanton St. Gallen
SP	Sozialdemokratische Partei
Std.	Stunden
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband

SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SIS	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (UVEK 2009)
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
SMI	Schweizerische Mischgutindustrie
SP	Sozialdemokratische Partei
STEG	siehe PrSG
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SURV	Verordnung vom 14. April 2010 über das Strassenverkehrsunfall-Register (SR 741.57)
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (Forum des Schweizer Verkehrs)
SVZ	Schwerverkehrskontrollzentrum zur Überwachung des Strassengüterverkehrs
TCS	Touring Club Schweiz
THG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse (SR 946.51)
TI	Kanton Tessin
Tkm	Tonnenkilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UR	Kanton Uri
UREK	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (der Eidgenössischen Räte)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VEE-PW	Verordnung des UVEK vom 8. September 2004 über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (SR 730.011.1)
VFGI	Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (vormals), motosuisse (heute)
VIVS	Verordnung vom 14. April 2010 über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (SR 451.13)

VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
VSCI	Schweizerischer Carrosserie-Verband
VSG	Verband der Schweizerischen Gasindustrie
VSIG	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels (vormals), Handel Schweiz (heute)
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WEKO	Wettbewerbskommission, Bundesbehörde zum Schutz des Wettbewerbs
ZEB	Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2)
ZH	Kanton Zürich

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

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

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

Im Besonderen (Artikel 2 Statuten):

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

Per Ende des Berichtsjahrs waren **strasseschweiz** insgesamt 31 Mitglieder angeschlossen, nämlich 28 nationale Verbände, 2 kantonale Dachverbände (Ligen) 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 Auto- und Motorradfahrer- Verband SAM	Bern
Touring Club Schweiz TCS	Vernier/Genf

Nutzfahrzeuge

fenaco, Unternehmensgruppe der schweiz. Agrarwirtschaft, Region Winterthur	Winterthur
Les Routiers Suisses	Echandens
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Bern
Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT	Riniken AG
VSIG Handel Schweiz	Basel

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

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

Strassenwirtschaft

Fachverband Infra
Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Schweizerische Mischgutindustrie SMI

Zürich
Zürich
Zürich

Kantonale Strassenwirtschaft

Association routière vaudoise
Verkehrsliga beider Basel

Paudex
Basel

Verschiedene

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

Bern
Vallamand
St. Gallen
Bern
Burgdorf

Bern

Organe von strasseschweiz

Mitgliederversammlung

Die 65. Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** fand am 9. Juni 2010 in Bern statt. Sie wurde von 28 Delegierten besucht, die 969 von insgesamt 1131 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache forderte der Präsident Rudolf Zumbühl eine klare Konzeption zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Strasse und Schiene stünden vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Es bedürfe heute mehr denn je einer Auslegeordnung für beide Landverkehrsträger, auf deren Basis verantwortungsvoll gehandelt werden kann.

Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen bedingen laut Rudolf Zumbühl auch eine nachhaltige Finanzierung. Angesichts der immensen Investitionen, die auf den Verkehrsbereich zukommen, stehe die Frage im Raum, welchen Beitrag die heutige Generation und welchen künftige Generationen an die Errichtung sowie den Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen leisten sollen. Oder anders gefragt: Wie viele Schulden könnten den Nachfahren überlassen werden? Um eine Antwort auf diese Fragen geben zu können, sei anstelle eines finanziellen Durchwurstelns jetzt strategisches Handeln erforderlich.

Ansätze zu strategischem und weitsichtigem Handeln seien durchaus vorhanden – so etwa in der Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln. Darin werden Projekte, um Engpässe im Nationalstrassennetz zu beseitigen, programmatisch aufgelistet und zugleich priorisiert. Ausserdem wird aufgezeigt, wo zur Beseitigung von Engpässen der Bau neuer Netzelemente erforderlich ist. Schliesslich werden verschiedene Szenarien für die künftige Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) beschrieben.

«Es gibt keinen Grund bei der Schienenentwicklung ein anderes Vorgehen – Bedarfsanalyse, Netzwirkung und Businessplan – zu wählen», sagte Rudolf Zumbühl. Es sei an der Zeit, Transparenz zu schaffen. Die Aufteilung in eine günstigere und eine teurere Variante für Bahn 2030 genüge den Ansprüchen an eine nachhaltige Verkehrspolitik bei weitem nicht mehr. Das BAV sei aufgefordert, seine Führungsrolle endlich wahrzunehmen und – sich am Vorbild der vorgenannten Botschaft orientierend – die künftigen Schienenprojekte in einem Programm nach objektiven und nachvollziehbaren Kriterien aufzulisten und zu priorisieren.

In diesem Sinne ist gemäss dem Präsidenten von **strasseschweiz** ein umfassender Businessplan für die Bedarfsanalyse und die Netzwirkung zu erstellen; uneingeschränkte Transparenz müsse zentrale Voraussetzung sein. In diesem Businessplan sei genau festzuhalten, welche Erträge ein konkretes Projekt beziehungsweise eine bestimmte Strecke einbringen muss, um damit quasi eine minimale Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu gewährleisten, und welche finanziellen Mittel das Gemeinwesen als A-fonds-perdu-Beiträge einzuschies- sen hat. Bezüglich Letzteren sei der Finanzkraft der einzelnen Kantone Rech-

nung zu tragen. «Ist absehbar, dass bei einem Projekt beziehungsweise einer Strecke sogar der Betrieb defizitär sein wird», konstatierte Rudolf Zumbühl, «kann mit Sicherheit nicht von einer nachhaltigen Finanzierung gesprochen werden, da die sich anhäufenden Schulden einfach nachkommenden Generationen übertragen werden.»

Eine neue Gesamtsicht, wie die Infrastrukturen der Landverkehrsträger künftig finanziert werden sollen, könne und dürfe sich aber keinesfalls im Motto «Die Strasse bezahlt alles und noch mehr» erschöpfen. «Wer die Strassenverkehrsfinanzierung als Steinbruch betrachtet, in dem jeder ungestraft seinen Bedarf herausbrechen kann, lädt eine sehr grosse Verantwortung auf sich», warnte der Präsident von **strasseschweiz**.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2009, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnung 2009 und das Budget 2011. Die Rechnung schliesst dank der Entnahme von Mitteln aus dem Reservefonds ausgeglichen ab. Das Budget sieht einen Ausgabenüberschuss von 76'425 Franken vor.

Aufgrund der eingegangenen Mutationsmeldungen im Zentralvorstand wurden von der Mitgliederversammlung die nachfolgenden Ersatzwahlen für die Amtsdauer 2009 bis 2012 vorgenommen:

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

- motosuisse: Roland Müntener (anstelle von Rolf Wildberger, Mitglied des Zentralvorstands von Juni 1985 bis Juni 2009)
- Schweizerischer Carrosserieverband VSCI: Hans-Peter Schneider (anstelle von Bruno Claus, Mitglied des Zentralvorstands von Juni 2000 bis Juni 2010)
- Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG: Walter Lange (anstelle von Jean-Marc Hensch, Mitglied des Zentralvorstands von Juni 2005 bis Juni 2010)

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

Urs Näf, Klimaexperte bei economiesuisse, referierte im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum Thema «Schweizer Klimapolitik im Alleingang».

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 20. April und am 4. November 2010. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit der Revisionsvorlage zum CO₂-Gesetz, den politischen Vorstössen im Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsexzessen, der VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» sowie der künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.

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:

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz
Niklaus Zürcher (Vizepräsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Hans U. Büschi	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV
Bruno W. Claus (bis Juni 2010) Hans-Peter Schneider (ab Juni 2010)	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Kaspar Engeli	VSIG Handel Schweiz
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Martin Fehle	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung EV
Jean-Marc Hensch (bis Juni 2010) Walter Lange (ab Juni 2010)	Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS
Dr. Benedikt Koch	Fachverband Infra
Bernadette Langenick	Swiss Automotive Aftermarket SAA
Roland Müntener	motosuisse
David Piras	Les Routiers Suisses
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM
Rolf Studer	Internationaler Automobil-Salon
Mila Trombitas	Schweizer Tourismus-Verband STV
Willi von Atzigen	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT

Direktionsausschuss

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

- *Revision des CO₂-Gesetzes*: Die Arbeiten in der vorbereitenden Kommission und im Nationalrat zur Anpassung des CO₂-Gesetzes sind von **strasseschweiz** eng begleitet worden. Der Bundesrat hatte eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 um minus 20 Prozent gegenüber 1990 beantragt, wobei mindestens die Hälfte im Inland zu erfolgen hätte. Im Bereich des Verkehrs wurde das Reduktionsziel sogar auf minus 25 Prozent festgelegt. Der Klimarappen soll mit einer Kompensationsverpflichtung der Treibstoffimporteure abgelöst werden. Ausserdem wurde eine subsidiäre Lenkungsabgabe auf Treibstoffen vorgeschlagen.

Für die Personenwagen sind Emissionsvorschriften in Anlehnung an die EU-Richtlinie für neue Personenwagen vorgesehen; danach dürfen ab 2015 die neuen Personenwagen durchschnittlich maximal 130 g CO₂/km ausstossen. Wird dieser Wert überschritten, so droht der betroffenen Automarke eine drastische Strafsteuer.

Die Interessen von Wirtschaft, Handel und Verkehr sind in dieser Sache weitgehend bei *economiesuisse* und deren Arbeitsgruppe Klima zusammengefasst und koordiniert worden. Betreffend die Bestimmungen über die CO₂-Emissionen von Personenwagen lag die Themenführerschaft bei *auto-schweiz*. Der Nationalrat hat in der Sommersession die CO₂-Vorlage beraten und einige, zum Teil einschneidende Änderungen an der Fassung des Bundesrats angebracht (siehe die Ausführungen im Kapitel «Reduktion der CO₂-Emissionen»; *hienach*). Die Arbeitsgruppe Klima hat zuhanden des Zweitrats einen umfassenden Forderungskatalog zur Bereinigung der CO₂-Gesetzesvorlage zusammengestellt.

- *VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr»*: **strasseschweiz** hat die Vorarbeiten zur Bekämpfung der strassenfeindlichen VCS-Initiative vorangetrieben. Es wurden die Partnerschaften gebildet, die Argumentationsgrundlagen für die weitere Bearbeitung des Volksbegehrens in Bundesrat und Parlament bereitgestellt und in der Öffentlichkeitsarbeit konsequent auf die Schädlichkeit der VCS-Forderung hingewiesen. Ab dem Dezember des Berichtsjahres konnte auf die Mitwirkung der Beratungsagentur Burson-Marsteller gezählt werden.

Mit Schreiben vom 26. Januar hat **strasseschweiz** den Mitgliedern der bürgerlichen Fraktionen der Eidgenössischen Räte das Ende des Finanzierungs-kompromisses im Verkehrswesen angekündigt für den Fall, dass die VCS-Initiative ein Erfolg beschieden sein müsste.

- *Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen von Schiene und Strasse*: Das Verkehrsdepartement des Bundes (UVEK) hat über die aufdatierten Perspektiven der Strassenfinanzierung orientiert und mehrmals in Gesprächen die Möglichkeiten und Standpunkte zu den Optionen erörtert, wie mittel- und längerfristig Ausgaben und Einnahmen im Gleichgewicht zu halten wären. Der Direktionsausschuss hat aus Anlass der neuen Diskussionen um die Verkehrsfinanzierung die Grundsätze für die Erschliessung zusätzlicher Mittel

formuliert und gestützt darauf die dezidierte Ablehnung der Begehrlichkeiten zur Mitfinanzierung von weiteren öV-Infrastrukturen aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs begründet.

Grundsätze der Verkehrsfinanzierung

1. Es gilt das Verursacherprinzip.

Jeder Verkehrsträger finanziert seine Kosten nach Massgabe einer Wegekostenrechnung selber. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern werden vermieden. Betriebskosten werden vollumfänglich vom Verkehrsbenutzer beziehungsweise -Besteller bezahlt. Infrastrukturkosten können sowohl durch die öffentliche Hand – nach Massgabe des von der Verkehrerschliessung erwarteten Nutzens – oder zusammen mit der Beteiligung der Verkehrsteilnehmer finanziert werden.

2. Keine Abgabe ohne Zweckbindung

Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden. Zweckgebundene Strassengelder sind für Strassenzwecke einzusetzen. Lenkungsabgaben (z.B. auf nichterneuerbaren Energieträgern) untergraben die Fiskalabgaben und zielen systemimmanent auf ein Versiegen der Geldquelle.

Eine «Internalisierung externer Kosten» ohne die Berücksichtigung der Verkehrsnutzen ist nicht zielführend. Die theoretische Diskussion über die Kostenwahrheit ist müssig, solange die Eigenfinanzierung des öV kaum die 50-Prozent-Marke erreicht.

3. Keine Abgaben auf Vorrat

Die Steuern sind entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen. Grundlage dazu muss eine realistische Investitions- und Finanzplanung aufgrund verbindlicher Bauprogramme sein.

Solange sich in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr über 0,5 Mrd. Franken Reserven (also mehr als eine Schwankungsreserve; anfangs 2010 waren es 2,7 Mrd. Fr.) befinden, ist eine Steuererhöhung nicht dringlich. (Der Finanzplan rechnet mit einem sukzessiven Abbau der vorhandenen Reserven bis ins Jahr 2015.)

4. Ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen

Mit der Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden, beispielsweise ein funktionierendes Strassennetz sicherstellen, insbesondere einen reibungslosen Betrieb der Hochleistungsstrassen (wo die Betroffenheit am höchsten ist) aber auch den Betrieb der Hauptstrassen und wichtigen Durchgangsstrassen gewährleisten oder Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt ermöglichen.

- *Städteinitiativen gegen den Autoverkehr:* In den Städten Basel, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich stehen derzeit Initiativen gegen den Autoverkehr zur Abstimmung an. Inhaltlich haben die Volksbegehren zum Ziel, den Verkehr im städtischen Raum mehrheitlich über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen und den Bau neuer Hochleistungsstrassen zu verhindern. – Der Direktionsausschuss hat insbesondere die betroffenen Sektionen der Verbände angehalten, ihre Anstrengungen zur Bekämpfung der Städteinitiativen zu verstärken.
- *Via sicura, Massnahmenpaket des Bundesrats zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:* Der Bundesrat hat im September die Botschaft zum Programm «Via sicura» publiziert und darin verschiedene Regeländerungen im Strassenverkehr vorgeschlagen. **strasseschweiz** hat während den jahrelangen Vorarbeiten an der Optimierung dieses Pakets mitgewirkt. Es enthält in seiner aktuellen Fassung mehrheitlich unterstützungswürdige Massnahmen und soll deshalb nach Auffassung des Direktionsausschusses in der Gesetzgebungsphase wohlwollend begleitet werden.
- *Überarbeitung des Arbeitskonzepts des Politischen Beirats:* Seit der Frühjahrssession 2006 findet immer am ersten Sessionstag vor Eröffnung der Nachmittagssitzung ein Arbeitslunch mit ausgewählten Mitgliedern von National- und Ständerat aus den Fraktionen CVP, FDP, Die Liberalen, SVP sowie den Verbandsspitzen der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** statt. An jeder Sitzung wird ein Schwerpunktthema präsentiert und diskutiert sowie ein Überblick über die verkehrsrelevanten Vorlagen in der bevorstehenden Session gegeben. Mit dem überarbeiteten Konzept sollen künftig die vorberatenden Kommissionen der Räte vermehrt mit Stellungnahmen zu einzelnen Geschäften bedient werden. Fallweise werden vertiefende Veranstaltungen durchgeführt. Ausserdem wurde die Leitung der Arbeitssitzungen dem Generalsekretär von **strasseschweiz** übertragen.
- *Verkehrsbehinderungen durch Baustellen:* Im Verlauf der Sommermonate waren die Autobahnen A9, A12 und A1 in die Romandie sowie die Kantonsstrasse nach Lucens/Lausanne gleichzeitig mit Baustellen versehen. Die fehlende Koordination und der schleppende Arbeitsfortgang veranlassten den Direktionsausschuss, den politischen Druck auf die zuständigen Stellen bei Bund und Kantonen zur Korrektur dieser Misere zu erhöhen.

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:

Rudolf Zumbühl (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Dr. Michael Gehrken (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Max Nötzli (Vizepräsident)	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz
Niklaus Zürcher (Vizepräsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Patrick Eperon	Association routière vaudoise ARV
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung EV
Hans Koller	Generalsekretär strasseschweiz
Andreas Iff	Fédération motocycliste suisse FMS

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnung und die Bilanz des Verbands **strasseschweiz** für das Jahr 2010 sind am 5. April 2011 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 und Leitung 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 und Infos von **strasseschweiz** publiziert worden:

- 95 Mrd. Franken Umsatz – Vademecum 2010: Kennzahlen zu Automobilwirtschaft und Strassenverkehr (Medienmitteilung 01. Februar)
- Begriff «Raser» bestimmen – Zur Lancierung der Eidgenössischen Volksinitiative «Schutz vor Rasern» (Medienmitteilung 27. April)
- 1,9 Mrd. Franken für die Schiene – Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2009: Fast neun Milliarden Franken (Medienmitteilung 05. Mai)
- Klare Konzeption verlangt – 65. ordentliche Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** (Info 09. Juni)
- Von wegen Sündenbock – CO₂-Reduktion des privaten Strassenverkehrs: Höchst erfreuliche Zwischenbilanz (Medienmitteilung 25. Juni)
- Wie sieht die Zukunft des Nationalstrassennetzes aus? – Weiträumige Umfahrung zur Entflechtung der Verkehrsströme erforderlich (Info 13. August)
- Grosser Etikettenschwindel – VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» schafft neue, enorme Verkehrsprobleme (Medienmitteilung 6. September)
- 1,84 Mrd. Franken für Schiene – Budgetierte und geschätzte Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2011 (Medienmitteilung 24. September)
- Ausgezeichnetes Attest – Schweizerische Strassenrechnung 2008: Hervorragende Ergebnisse (Info 29. November)
- Es braucht zweite Röhre! – Grundlagenbericht des Bundesrats zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (Medienmitteilung 17. Dezember)

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

- *SIA Norm 122: Preisänderungen nach dem Verfahren mit Gleitpreisformel (Januar)*: **strasseschweiz** hat die Stellungnahme in Absprache mit der Transport- und Baubranche formuliert und sich dabei auf den Bereich «Transportanteil in der Gleitpreisformel (GPF)» beschränkt. Es sind Präzisierungen bei den einzelnen Normen vorgeschlagen worden.
- *Inkraftsetzung der Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1) (Januar)*: **strasseschweiz** erachtete das vorgeschlagene Datum des Inkrafttretens (1. Januar 2011) der ARV-1-Änderung als vertretbar, sofern der Bundesrat noch im ersten Quartal 2010 einen entsprechenden Beschluss fassen wird. Sollte es allerdings aus irgendeinem Grund zu Verzögerungen kommen, plädierte **strasseschweiz** dafür, dass die Inkraftsetzung auf den 1. Juli 2011 oder gegebenenfalls sogar auf den 1. Januar 2012 verschoben wird. Begründung: Nebst Schulung und Instruktion der Anwender müssen auch Lehrmittel und Ausbildungsunterlagen überarbeitet bzw. erneuert sowie in den Transportbetrieben Touren bzw. Tourenpläne angepasst, umgestellt oder womöglich sogar gänzlich neu zusammengestellt werden.

Aus Anlass dieser Eingabe hat **strasseschweiz** in Absprache mit der Nutzfahrzeug- und Chauffeurbranche sowie der Fahrlehrerschaft all jene Revisionspunkte erneut aufgegriffen, die seinerzeit in der Anhörung Ende Januar 2007 angebracht, jedoch von der Bundesverwaltung nicht aufgenommen worden sind.

- *Strategiebericht des UVEK «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» (12.02.10):* **strasseschweiz** begrüsst und befürwortete das erstmalige Erstellen eines Infrastrukturberichts. Dies vor allem deshalb, weil der Infrastrukturbericht erstens das Augenmerk ganz besonders auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturen richtet und zweitens ein Element des bundesrätlichen Massnahmenpakets zur Wachstumspolitik 2008–2011 darstellt.

Trotz positiver Grundhaltung hat **strasseschweiz** beim Infrastrukturbericht Verbesserungspotenzial geortet:

- o Die Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz sind – wie es der Infrastrukturbericht zu suggerieren scheint – nicht gebaut. Die Engpässe auf der Strasse sind für den überregionalen Verkehr zu beseitigen, und zwar indem das Schwergewicht auf leistungsfähige Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen gelegt wird. Mittelfristig müssen weiträumige Umfahrungen von Agglomerationen bereit gestellt werden. Das Bevölkerungsszenario «Hoch» mit dem entsprechenden Wirtschaftswachstum bedingt diese Anpassung der Strasseninfrastrukturen; ausserdem darf in diesem Zusammenhang auch der Einflussfaktor «Europa» nicht unterschätzt werden.
- o Angesichts der beschränkten Finanzmittel drängen sich Grenzkostenüberlegungen beim weiteren Ausbau des Strassen- und Bahnangebots auf. Ausserdem müssen die Opportunitätskosten – volkswirtschaftliche Kosten, die entstehen, wenn ein Projekt nicht realisiert wird – in die Überlegungen mit einbezogen werden: Grenz- und Opportunitätskosten sprechen für den konsequenten Ausbau der Strassenkapazitäten.
- o Mobility Pricing für die Strasse wird abgelehnt. Am heutigen Finanzierungssystem ist festzuhalten. Ein allfälliger Systemwechsel bei der Strassenfinanzierung drängt sich erst dann auf, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen nicht mehr gedeckt wären und ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligte.
- *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) (März):* Der Sachplan Verkehr aus dem Jahr 2006 stellt grundsätzlich die Koordination des gesamten Verkehrssystems (Strasse, Schiene, Luft und Wasser) untereinander und mit der Raumentwicklung sicher. Im Vordergrund stehen dabei die räumlichen Belange. Der vorgelegte Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene zeigt für Probleme im Bereich der Schieneninfrastrukturen den prinzipiellen Lösungsweg, die vorgesehenen Massnahmen des Bundes, die Koordination dieser Massnahmen untereinander und mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten sowie den zeitlichen Ablauf.

strasseschweiz hat den vorgelegten SIS-Entwurf grundsätzlich gutgeheissen, verlangte allerdings, dass der Sachplan Verkehr so rasch als möglich auch mit einem Teil Infrastruktur Strasse ergänzt wird – dies nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr, der in Städten und Agglomerationen als ausgesprochenes Massentransportmittel einen unverzichtbaren Bestandteil des Mobilitätsangebots ausmacht, vom SIS nicht erfasst wird.

- *Abschaffung der Fahrradnummern (Pa.Iv. Stähelin) (März)*: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) hat an ihrer Sitzung vom 4. Februar 2010 einen Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes angenommen, den sie in Erfüllung der Parlamentarischen Initiative (Pa.Iv.) Stähelin ausgearbeitet hatte. Das Obligatorium, mit der so genannten Fahrradnummer (Velovignette) eine Haftpflichtversicherung für jedes Fahrrad abzuschliessen, soll aufgehoben werden. Die Zwischenkategorie der leicht motorisierten Fahrzeuge (nicht Motorfahrräder) soll grundsätzlich ebenfalls von der Versicherungspflicht befreit werden, allerdings soll der Bundesrat hier berechnete Ausnahmen vorsehen können. Mit einer Anpassung des Garantiefonds wird sichergestellt, dass Geschädigte bei Unfällen, welche durch unversicherte Fahrradfahrer verursacht werden, nicht schlechter gestellt werden als heute.

strasseschweiz hat die Abschaffung der Fahrradnummer abgelehnt. Am heutigen bewährten System der (mit der obligatorischen Velovignette verbundenen) Haftpflichtversicherung sei auch in Zukunft festzuhalten. Dies umso mehr, als sich Pro Velo Schweiz, der nationale Dachverband von über 30 lokalen und regionalen Veloverbänden in allen Landesteilen der Schweiz, klar gegen das zur Diskussion stehende Vorhaben ausspricht. Vielmehr sei die Fahrradnummer im Sinne einer verursachungsgerechten Finanzierung der benützten Strassen und Velowege allenfalls sogar auszubauen. Gemäss der Stiftung SchweizMobil könnte zu diesem Zweck die bestehende reine Versicherungsvignette mit einer Benützungsabgabe ergänzt werden.

- *Konsolidierungsprogramm 2011–2013 für den Bundeshaushalt und Umsetzungsplanung der Aufgabenüberprüfung (Mai)*: Der Bundesrat hat im Februar 2010 die Massnahmen des Konsolidierungsprogramms 2011–13 (KOP 11/13) festgelegt und gleichzeitig bestimmt, welche Vorhaben der Aufgabenüberprüfung von den Departementen in separaten Vorlagen vorangetrieben werden sollen. Das KOP 11/13 umfasst ein Entlastungsvolumen von jährlich rund 1,5 bis 1,6 Milliarden Franken. Es setzt im Wesentlichen auf der Ausgabenseite an.

Im April 2010 hat der Bundesrat sodann einen Bericht zum KOP 11/13 sowie eine Umsetzungsplanung für die längerfristigen Aufgabenüberprüfungsmassnahmen verabschiedet. Der Bericht über die Umsetzungsplanung befand sich bis Ende Mai 2010 in der Vernehmlassung.

strasseschweiz hat insbesondere die Sparvorhaben im Verkehrsbereich abgelehnt sowie die viel zu tiefen Wachstumsvorgaben für den Verkehr moniert. (Für den Bereich «Verkehr» hat der Bundesrat eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von bloss zwei Prozent definiert.) Zusammen mit den Kantonen und dem Dachverband des öffentlichen Verkehrs (VöV) ver-

langten die Verbände des privaten Strassenverkehrs die Verankerung einer Vorgabe von nominal mindestens vier Prozent; dies mit Blick auf die effektiven Wachstumszahlen und -erwartungen im Verkehrsbereich.

- *Revision der Vertikalbekanntmachung (Mai)*: Die Wettbewerbskommission (WEKO) will eine Anpassung ihrer Vertikalbekanntmachung von 2007 durchführen und hat ihre Vorstellungen zur Stellungnahme unterbreitet. Betreffend die vertikalen Abreden unter dem neuen EU-Regime der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO; in Kraft ab 1. Juni 2010) sollen weiterhin möglichst dieselben Regeln zur Anwendung kommen wie in der EU. Deshalb sind gewisse Anpassungen an der Vertikalbekanntmachung der WEKO vorgesehen.

In seiner Stellungnahme beantragte **strasseschweiz** in enger Abstimmung mit dem AGVS, dass die Vertikalbekanntmachung erneut einer Revision zu unterziehen sei, sollte die WEKO die KFZ-Bekanntmachung aufheben wollen. Diesfalls würde nämlich das Autogewerbe unter die kartellrechtlichen Bestimmungen der Vertikalbekanntmachung fallen, welche bisher keine branchenspezifischen Regelungen für den Primär- wie Anschlussmarkt des Autogewerbes vorsieht.

- *Änderungen im Gefahrgutrecht (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse [ADR], Anhang 1 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse [SDR] und Multilaterale Vereinbarungen M 208 und M 216) (Juni)*: Per 1. Januar 2011 treten gestützt auf das europäische Übereinkommen ADR Änderungen im Gefahrgutrecht in Kraft und müssen spätestens bis 1. Juli 2011 zwingend angewandt werden. Die ADR in der Version 2011 weist verschiedene Neuerungen auf: Hervorzuheben sind nebst der Festlegung neuer Höchstmengen und eines neuen Kennzeichens für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter, die Modifikationen im Bereiche der schriftlichen Weisungen und die Ausbildung der Fahrzeugbesatzungen. Diese Änderungen bedingen auch eine Anpassung der nationalen Vorschriften.

strasseschweiz erklärte sich mit den vorgelegten Änderungen im Gefahrgutrecht grundsätzlich einverstanden.

- *VSS-Norm SN 641 704 Strassenverkehrsunfälle; Unfallzahlen und Unfallstatistiken (Juli)*: Der Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) hatte die Norm zu den statistischen Grundlagen über Strassenverkehrsunfälle in die Vernehmlassung gegeben.

strasseschweiz erachtet diese Norm grundsätzlich als zweckmässig und plausibel, um eine einheitlich aufgebaute sowie vergleichbare Auswertung von Strassenverkehrsunfällen zu ermöglichen und damit insbesondere den Kantonen im Zusammenhang mit der per 1. Juni 2010 in Kraft getretenen neuen Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register (SURV) ein identisches Grundangebot beziehungsweise Arbeitsinstrument zur Verfügung zu stellen. Zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten wurden Bemerkungen abgegeben.

- *Änderung der Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (August)*: Ganz im Gegensatz zum UVEK äusserte **strasseschweiz** die Auffassung, dass sich die wirtschaftliche Tätigkeit des VCS nicht im gesetzlichen Rahmen betreffend die Beschwerdeberechtigung im Bereich des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes bewegt. Der VCS finanziert sich primär durch den Vertrieb kommerzieller Dienstleistungen – insbesondere Versicherungen –, die allenfalls nur indirekt bzw. im weitesten Sinn und somit nicht notwendigerweise mit seinem Vereinszweck im Zusammenhang stehen. Diese Mittelbeschaffung dient nicht zur Unterstützung genuin (d.h. ursprünglicher, naturgemässer) ökologischer Anliegen, sondern erscheint in der VCS-Jahresrechnung 2009 klarerweise als eigentliche profitorientierte Tätigkeit. Für **strasseschweiz** stand damit fest, dass der VCS die Bedingungen für die Beibehaltung der Beschwerdebefugnis keineswegs erfüllt. Dem VCS sei die Beschwerdeberechtigung deshalb abzuerkennen.

Zudem verlangte **strasseschweiz** auch die Streichung des Vereins Alpen-Initiative aus der Liste der beschwerdeberechtigten Organisationen. Dieser Verein ist keine gesamtschweizerisch tätige Organisation, sondern beschränkt seine Tätigkeit gemäss statutarischem Auftrag auf das Alpengebiet.

Am 27. Oktober 2010 hat der Bundesrat die bereinigte Liste der beschwerdeberechtigten Organisationen verabschiedet. Er sah davon ab, den VCS von der Liste zu streichen. Grund: Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) war zum Schluss gelangt, dass der VCS das betreffende Kriterium sehr wohl erfülle. Eine eingehende Prüfung habe nämlich gezeigt, dass über die Hälfte der Einnahmen aus Beiträgen und Spenden stammt.

- *VSS-Norm SN 640 065a Leichter Zweiradverkehr; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Parkierungsanlagen (Oktober)*: Zweck der Norm ist, Bauherrschaften zu befähigen, ein nachfragegerechtes Angebot an Parkplätzen für leichte Zweiräder (insb. Fahrräder, Motorfahrräder) an geeigneten Standorten zu erstellen. – **strasseschweiz** hat keine Einwände zur Neufassung der Normen für Parkierungsanlagen des leichten Zweiradverkehrs angebracht.
- *Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen (November)*: Eine Verordnung über die Umweltzonenvignette soll den Kantonen und Städten das rechtliche Instrumentarium zur Einrichtung von Zonen zur Verfügung stellen, in denen die Belastung der Umwelt durch Emissionen aus dem Strassenverkehr reduziert werden soll. Dabei geht es um Fahrbeschränkungen oder -verbote für gewisse Motorfahrzeuge in bestimmten Zonen. Die neue Verordnung bedingt Anpassungen der Signalisationsverordnung sowie der Ordnungsbussenverordnung. Kernstück der vorgesehenen Neuregelung ist die Einführung eines Vignettensystems, das die Motorfahrzeuge in verschiedene Emissionskategorien einteilt. Mit ihm können die Behörden festlegen, welche Fahrzeuge die Umweltzone befahren dürfen und welche nicht. Leitschadstoffe sind insbesondere Stickoxide und Feinstaub.

strasseschweiz hat in seiner Eingabe die vorgeschlagene neue Umweltzonenverordnung sowie die damit verbundenen Änderungen der Signalisations- und der Ordnungsbussenverordnung entschieden abgelehnt. Der

bürokratische Aufwand und die Kosten für die Benutzer stünden in keinem Verhältnis zum wissenschaftlich nicht erhärteten Nutzen der vorgeschlagenen Massnahmen. Spitzenbelastungen durch Feinstaub oder Ozon in Städten hängen jeweils primär mit der besonderen meteorologischen Situation bzw. mit den klimatischen Bedingungen (Inversionslagen, Luftschadstoff-Verfrachtungen) und nicht mit der Verkehrsdichte zusammen. Zudem wären das Einrichten von Umweltzonen sowie das Einführen von Umweltzonenvignetten auf Verordnungsstufe rechtlich ungenügend abgestützt; sie bedingten eine gesetzliche Regelung.

- *Allgemeine Verfassungsbestimmung über die Grundversorgung (November)*: Das EJPD legte den Entwurf zu einer neuen Verfassungsbestimmung vor, in welcher die zentralen und weitgehend anerkannten Grundsätze der Grundversorgung ausdrücklich aufgezählt sind. Die Bestimmung hätte kaum unmittelbare rechtliche Folgen. Sie würde jedoch in genereller Form die Vorgaben sowie Handlungsaufträge für Bund und Kantone formulieren und hätte somit eine gewisse politische sowie symbolische Bedeutung. Der Bundesrat ist skeptisch bezüglich der Einführung dieser allgemeinen Verfassungsbestimmung über die Grundversorgung. Er hat sich seinerzeit gegen die Motion (05.3232 der KVF-S) ausgesprochen, mit welcher das Parlament die Vorlage eines entsprechenden Verfassungsartikels verlangt.

strasseschweiz hat die Schaffung eines neuen Verfassungsartikels über die allgemeine Grundversorgung prinzipiell abgelehnt und sich für eine sektoriell verankerte sowie effiziente Grundversorgung ausgesprochen. Für die volkswirtschaftliche Entwicklung wäre es kein Gewinn, wenn unter dem Deckmantel der Grundversorgung die staatlichen Leistungen ungeachtet der Nachfrage eine Ausdehnung erfahren müssten. Dann nämlich wäre mit einer (massiven) Verteuerung der Grundversorgung zu rechnen, und zwar ohne spürbare Leistungssteigerung bei sinkender Effizienz und höheren Kosten.

- *Revision der Fahrtschreiberkarten-Verordnung FKRv (Dezember)*: Die Teilrevision der FKRv hat zum Ziel, das heutige Verfahren für die Bestellung von Fahrer- und Unternehmenskarten beim digitalen Fahrtschreiber zur Überwachung der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer zu vereinfachen und zu beschleunigen. Diese Zielsetzung soll erreicht werden, indem einerseits die Online-Bestellung dieser Karten eingeführt und andererseits die Bestellung zentralisiert wird. Die Zentralisierung auf Bundesebene ist nötig um zu vermeiden, dass eine Person in verschiedenen Staaten Fahrer- oder Unternehmenskarten bezieht und dadurch eine zuverlässige Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit vereiteln kann. Schliesslich wird die Vereinfachung des Bestellverfahrens eine erhebliche Gebührenreduktion ermöglichen.

strasseschweiz ist mit der vorgeschlagenen Teilrevision der FKRv und den damit verbundenen Änderungen der Arbeits- und Ruhezeitverordnung sowie der entsprechenden Gebührenverordnung einverstanden und hat sich in der Vernehmlassung entsprechend geäussert.

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 Personalbestand beim Generalsekretariat **strasseschweiz** betrug im Berichtsjahr vier Angestellte (z.T. mit Teilzeitbeschäftigung), dies bei insgesamt 360 Stellenprozent.

Hans Koller	Generalsekretär
Peter Kneubühler	stellvertretender Generalsekretär Informationsbeauftragter
Hans-Jörg Bardola	Leiter der Dokumentationsstelle
Margrit Hostettler-Bosshard	Sekretärin

Der Generalsekretär und sein Stellvertreter waren in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglieder der folgenden Kommissionen und Organisationen:

Kommission für Forschung im Strassenwesen

(Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK)

Expertengruppe TRASY und Lagekonferenz Erdöl im Stab des Bereichs Energie
(Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

Vorstand des Vereins Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Vorstand des Internationalen Automobilsalons in Genf

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

Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit FVS

Beirat Energieforum Schweiz

Kommission Technik des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG

Kommission Mobilität / Raumentwicklung des Schweizerischen Gewerbeverbandes (SGV)

Infrastrukturkommission und Gruppe Strassen- und Schienenverkehr von economiesuisse

Arbeitsgruppe Klima von economiesuisse

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

Der vormalige Präsident **strasseschweiz**, Niklaus Zürcher, ist Mitglied der Verwaltungskommission des Fonds für Verkehrssicherheit FVS.

Der Zentralpräsident TCS, Niklaus Lundsgaard-Hansen, ist in Vertretung von **strasseschweiz** Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Klimarappen.

Automobilwirtschaft und Strassenwesen im Jahr 2010

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Verkehrszählung

Der Verkehr auf den Nationalstrassen ist 2009 im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren überdurchschnittlich stark gewachsen. Gegenüber 2008 betrug die Zunahme 4,5 Prozent, die mittlere jährliche Wachstumsrate der letzten zehn Jahre liegt bei rund 3,1 Prozent. Bei dieser Zunahme ist die Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich sowie der A4 durch das Knonauer Amt berücksichtigt. Durch diese beiden neuen Abschnitte ist das Nationalstrassennetz um rund 26 auf 1789 Kilometer gewachsen.

Im Jahr 2009 wurden knapp 40 Prozent des gesamten Motorfahrzeugverkehrs in der Schweiz auf den Nationalstrassen abgewickelt. Noch dominanter sind die Nationalstrassen beim schweren Güterverkehr. In diesem Segment wurden im Jahre 2009 gar 65 Prozent der gesamten Fahrleistungen auf den Nationalstrassen abgewickelt. Diese Zahlen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verdeutlichen die Bedeutung des Nationalstrassennetzes für die Schweiz, obwohl es nur 2,5 Prozent der Länge des gesamten schweizerischen Strassennetzes ausmacht.

Die grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen wurden 2009 auf der A1 bei Wallisellen mit 138'937 Fahrzeugen pro Tag gemessen (neue Messstelle). Der bisherige «Spitzenreiter» auf den meistbelasteten Autobahnstrecken, die A2 bei Muttenz, verzeichnete durchschnittlich 124'577 Fahrzeuge pro Tag; das entspricht einer Zunahme um 5,1 Prozent oder 6000 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr. Beim Baregggtunnel bei Baden wurden 118'339 Fahrzeuge pro Tag gezählt (+3,0% Zunahme gegenüber dem Vorjahr), bei Birrhard auf der A1 113'442 Fahrzeuge (neue Messstelle), auf der Nordumfahrung von Zürich bei Seebach waren es 105'549 Fahrzeuge pro Tag (+1,1%); auf jener von Schönbühl/Grauholz 100'732 Fahrzeuge (-0,1%).

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personen- kilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2008 in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	431,2	18 028,0
Städtischer Nahverkehr		
- Trambahnen	439,4	1 669,7
- Trolleybusse	261,8	785,3
- Busverkehr	627,7	3 027,3
Total öffentlicher Verkehr	1 760,1	23 510,3

(Quelle: BFS T 11.3.2.2)

<i>Privater Verkehr (Zahlen 2009 in Millionen):</i>		
Personenwagen	5 877	84 906
Motorräder	203	2 440
Motorfahrräder	35	134
Cars	29	2 450
Total Privater Verkehr	6 144	89 930

(Quelle: BFS T 11.3.2.2)

Bis zur Jahrtausendwende ist der Personenverkehr auf den Strassen während Jahrzehnten stärker gewachsen als jener auf der Schiene (vgl. Tabelle 1 A im Anhang: Nachfrage im Personenverkehr).

Gemessen an den Verkehrsleistungen in Personenkilometer konnte mit der Eröffnung der Bahn 2000 der Trend hin zur Schiene eingeleitet werden. Seit-her wächst der Schienenverkehr jährlich um durchschnittlich 4,6 Prozent, wäh- rend der Strassenverkehr jedes Jahr durchschnittlich um 0,9 Prozent ansteigt. Der Modalsplit Strasse/Schiene liegt im Personenverkehr derzeit bei 85/15; das heisst: 15 Prozent der Fahrleistungen im Personenverkehr werden auf der Schiene zurückgelegt, während der Strassenverkehr – umfassend den MiV (75%), den Langsamverkehr (6%) und den öV auf der Strasse (4%) – einen Anteil von rund 85 Prozent an den gefahrenen Personenkilometern hat.

Im Vergleich der Zahlen der beförderten Personen beträgt der Anteil des Schienenverkehrs bescheidene fünf Prozent, während 94 Prozent der Ver- kehrsteilnehmer sich auf der Strasse fortbewegen (ohne Einbezug des Lang- samverkehrs). Der Anteil des öffentlichen Strassenverkehrs beträgt gemessen an der Anzahl beförderter Personen 17 Prozent.

*Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr
(Strassenverkehr)*

(Zahlen in Millionen)	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Beförderte						
Personen (MiV)	5 461	5 372	6 247	5 855	6 042	6 144
Personenwagen	5 083	5 109	5 971	5 605	5 777	5 877
Motorräder	111	131	181	185	200	203
Motorfahrräder	240	104	70	38	36	35
Cars	27	27	25	26	28	29
Personenkilometer						
Total MiV	77 759	77 789	83 152	86 023	88 525	89 930
Personenwagen	73 271	73 492	78 625	81 422	83 573	84 906
Motorräder	1 337	1 576	2 174	2 220	2 405	2 440
Motorfahrräder	862	394	266	146	137	134
Cars	2 289	2 327	2 087	2 235	2 410	2 450
Total Langsamverkehr						
Fahrräder		2 217	2 314	1 957	1 991	2 014
zu Fuss		3 719	4 188	5 254	5 394	5 471

(Quelle: BFS T 11.3.2.2)

Güterverkehr

Transportnachfrage im Güterverkehr

Auf Schweizer Strassen wird mit rund 348 Mio. Tonnen fünfeinhalb Mal mehr Tonnage befördert als auf der Schiene (rund 62 Mio. t). Gegenüber dem Vorjahr sind die transportierten Gütermengen bei den Bahnen im Jahr 2009 um 11,6 Prozent gesunken. Bei den Strassennutzfahrzeugen wurde ein Rückgang um 2,5 Prozent verzeichnet. Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind die Transportleistungen im Güterverkehr auf Strasse und Schiene im Jahr 2009 gegenüber 2008 um insgesamt sieben Prozent zurückgegangen.

Der Güterverkehr der Bahnen erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken vermehrt in der Fläche eingesetzt wird. Fast zwei Drittel der im strassenseitigen Binnenverkehr beförderten Tonnen werden über sehr kurze Distanzen von höchstens 25 Kilometer transportiert. Auf der Schiene betrug im Jahr 2009 die mittlere Transportdistanz für eine beförderte Tonne 166 Kilometer, auf der Strasse 49 Kilometer (inkl. internationale Transporte bis zur Grenze).

Seit dem Jahr 2000 – dem letzten Jahr vor der Erhöhung des zulässigen Maximalgewichts für Nutzfahrzeuge von 28 auf 40 Tonnen – stagniert die beförderte Tonnage auf der Schiene und nimmt sie auf der Strasse um jährlich 1,1 Prozent zu (Zahlen bis 2009; vgl. Tabelle 2 A im Anhang: Nachfrage im Güterverkehr). Innerhalb von neun Jahren ist die Transportmenge auf der Schiene unverändert geblieben, jene auf der Strasse jedoch um zehn Prozent gewachsen.

Im internationalen Verkehr (Import, Export und Transit) hat die Transportmenge zwischen 2000 und 2009 um 30 Prozent zugenommen, die Fahrleistung jedoch um sieben Prozent abgenommen. Im Binnenverkehr beträgt die Zunahme in der gleichen Zeitspanne 6,4 Prozent, dies bei gleichzeitiger Abnahme der Fahrleistung um vier Prozent.

Seit 2001 können in der Schweiz Nutzfahrzeuge mit 40 t Gesamtgewicht verkehren. Mit dem Landverkehrsabkommen Schweiz–EU aus dem Jahr 1999 verpflichtete sich die Schweiz, die höchstzulässige Gewichtslimite von 28 t schrittweise auf 40 t zu erhöhen. In den Jahren 2001 bis 2004 war die Anzahl der Fahrten mit 40 t noch kontingentiert; ausserhalb des Kontingents war das höchstzulässige Gesamtgewicht bei 34 t festgelegt. Seit dem 1. Januar 2005 dürfen in der Schweiz die Nutzfahrzeuge mit 40 t Gesamtgewicht in unbeschränkter Zahl zirkulieren.

Unter Berücksichtigung der Wegstrecke der beförderten Güter hat sich der Anteil des Strassentransports am Güterverkehr gegenüber jenem des Schienentransports bis 1990 kontinuierlich gesteigert. Seither hat er sich die Quote bei rund 60 Prozent der Gesamttransportleistungen eingependelt; dies bei leicht steigender Tendenz. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 1. Januar 1995) und deren schrittweise, massive Erhöhung (in den Jahren 2000, 2001, 2005 und 2008) sowie die übrigen Massnahmen der Verlagerungspolitik vermochten sich nicht nachhaltig auf die Verkehrsleistungen des Strassengüterverkehrs und dessen Anteil am Modalsplit Schiene/Strasse auszuwirken.

Gemessen in Tonnenkilometer (Tkm) nimmt der Güterverkehr seit dem Jahr 2000 im Durchschnitt pro Jahr um 1,3 Prozent zu. Dieses Wachstum geht ausschliesslich auf das Konto der Strasse, welche ein jährliches Wachstum der Transportleistung um durchschnittlich 2,3 Prozent verzeichnet. Die Schiene hingegen registriert einen durchschnittlichen Rückgang von -0,3 Prozent pro Jahr. (Zahlen bis 2009 vgl. Tabelle 2 A im Anhang: Nachfrage im Güterverkehr) Innerhalb von neun Jahren sind die Verkehrsleistungen im Güterverkehr auf der Schiene um vier Prozent gesunken, jene auf der Strasse hingegen um 23 Prozent gestiegen.

Auf der Strasse wurden 2009 16,7 Mrd. Tkm erbracht (2008: 17,3 Tkm). Auf der Schiene waren es 9,5 Mrd. Tkm (2008: 11 Tkm). Die Konjunkturschwäche hat sich somit auf den Schienengüterverkehr (-13%) stärker ausgewirkt als auf den Strassengüterverkehr (-3%).

Das Wachstum des Strassentransports geht zur Hauptsache auf das Konto der Sattelmotorfahrzeuge. Diese Kategorie hat ihre Transportleistung (in Tkm) gegenüber dem Jahr 2000 um 83 Prozent (Zahlen bis 2009) gesteigert und den grössten Produktionsgewinn aus der Erhöhung der Gewichtslimite gezogen, während die Lastwagen ihre Transportleistung seit der Einführung der 40-t-Limite um rund zehn Prozent vermindert haben. Das Wachstum der Transportleistungen der leichten Nutzfahrzeuge beträgt hingegen ebenfalls beachtliche 22 Prozent. Die Sattelmotorfahrzeuge bewältigen heute 51 Prozent der Transportleistungen auf Schweizer Strassen (2000: 34%), die Lastwagen 43 Prozent (2000: 60%) und die leichten Nutzfahrzeuge sechs Prozent (2000: 6%).

Der Anteil des internationalen Schwerverkehrs (Import-, Export- und Transitverkehr in Tkm) am Güterverkehr der Schweiz beträgt derzeit 38 Prozent. Im Jahr 2000 hat dieser Anteil noch 30 Prozent betragen. Die Transportleistung der ausländischen Nutzfahrzeuge hat zwischen 2000 und 2009 um 56 Prozent zugelegt.

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Der Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner hat im Jahr 2009 auf Schiene und Strasse gegenüber dem Vorjahr um 19,4 Millionen Tonnen oder 17 Prozent abgenommen. Es sind 94,6 Millionen Tonnen Güter transportiert worden.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2009 38,4 Prozent (Vorjahr 38,6%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag in der Schweiz bei 61,1 Prozent (Vorjahr: 63,9%), 32,1 Prozent (28,5%) in Österreich und 12,0 Prozent (11,9%) in Frankreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Güterverkehr belief sich auf 68,3 Prozent (Vorjahr: 69,7%). Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 22,9 Prozent (21,7%), in der Schweiz waren es 72,6 Prozent (74,5%) und in Österreich 87,4 Prozent (90,6%). Der Modalsplit im Transitverkehr 2009 weist einen Bahnanteil für die Schweiz von 66,9 Prozent (72,7%) auf, für Österreich von 34,3 Prozent (29,2%) und für Frankreich von 0,5 Prozent (1,9%).

Im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz werden auf der Schiene mit rund 24 Millionen Tonnen (2009: 21 Mio.t; 2008: 25 Mio. t) rund eineinhalb Mal mehr Güter transportiert als auf der Strasse (14 Mio. t; 2009: 13 Mio.t.; 2008: 14 Mio. t). Der Modalsplit beziffert sich aktuell auf 63 zu 37 Prozent zugunsten des Schienentransports mit wachsender Tendenz des Strassenanteils. Seit dem Jahr 2000 nimmt die beförderte Tonnage auf der Schiene durchschnittlich um jährlich zwei Prozent und auf der Strasse sogar um fünf Prozent pro Jahr zu (vgl. Tabelle 3 A im Anhang: Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr).

Im reinen Transitverkehr durch die Schweiz (Transport von Grenze zu Grenze) werden auf der Schiene mit rund 17 Millionen Tonnen (Zahlen per 2009) über zweimal mehr Güter transportiert als auf der Strasse (8 Mio. t). Der Modalsplit beziffert sich hier auf 67 zu 33 Prozent zugunsten des Schienentransports, ebenfalls mit wachsender Tendenz des Strassenanteils. Seit dem Jahr 2000 nimmt die beförderte Tonnage des Transitverkehrs auf der Schiene im Durchschnitt pro Jahr um 0,3 Prozent und auf der Strasse sogar um 6,8 Prozent zu (Zahlen bis 2009; vgl. Tabelle 3 A im Anhang: Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr).

Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen mit der EU hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen (bis zum Jahr 2010) um 61 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 17 Prozent verzeichnen kann. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güter-

verkehr seit 2000 um sieben Prozentpunkte auf 63 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse hingegen ist um sieben Prozentpunkte auf 37 Prozent gestiegen. Innert zwölf Jahren hat sich der Gütertransport auf der Strasse mehr als verdoppelt, während jener auf der Schiene um nur 33 Prozent zunahm.

Das Tropfenzähler- beziehungsweise Dosierungssystem für den Schwerverkehr am Gotthard- und San-Bernardino-Strassentunnel, das seit Anfang 2002 praktiziert wird, hat der Entwicklung im Strassentransit 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

	Alpenquerender Verkehr Schweiz (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) (Fzge in Tausend)	Transitverkehr Schweiz (Fzge in Tausend)
2000:	1404	736
2005:	1204	755
2006:	1182 (-2%)	694 (-8%)
2007:	1263 (+7%)	707 (+2%)
2008:	1275 (+1%)	671 (-5%)
2009:	1180 (-7%)	638 (-5%)
2010:	1257 (+7%)	

(Quelle: UVEK, Alpinfo)

Im Jahr 2010 haben rund 1,26 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert. Das sind 77'000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr und entspricht ungefähr dem Niveau von 2007 und 2008 – und damit der Situation wie vor der Wirtschaftskrise. Insgesamt lag die Fahrtenzahl um 10,5 Prozent unter jener des Referenzjahres 2000 und 607'000 Fahrten über dem im Güterverkehrsverlagerungsgesetz angestrebten Zielwert. Hauptgrund für die Zunahme der Verkehrsnachfrage 2010 ist die konjunkturelle Erholung in Europa.

Die mehrjährige Entwicklung der Lastwagenfahrten über die Schweizer Alpen zeigt, dass sich der alpenquerende Lastwagenverkehr auf der Nord-Süd-Achse nicht in jenem Mass reduzieren lässt, wie dies im revidierten Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen ist (650'000 Lastwagen spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, das heisst voraussichtlich 2019). Damit bestätigt sich weiterhin, dass die Zielvorgabe für die alpenquerenden Fahrten schwerer Güterverkehrfahrzeuge nicht realistisch ist.

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 (ab 2001) wurde ein starker Anreiz für

den Transitverkehr auf der Strasse geschaffen. Die Schweiz betreibt somit eine Verkehrspolitik, die zum einen die Transitstrecken auf der Strasse dem europäischen Güterverkehr weit öffnet und zum andern, aus innenpolitischen Gründen, nicht bereit ist, die Strassenkapazitäten zu erhöhen. Leidtragende sind in erster Linie die einheimischen Transporteure und mit ihnen die gesamte Schweizer Wirtschaft.

Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Schweizer Motorfahrzeugbestand hat im Berichtsjahr gemäss den Daten des Bundesamts für Statistik (BFS) gesamthaft um 1,6 Prozent zugenommen. Seit 2003 ist nur noch ein geringes Wachstum von unter zwei Prozent festzustellen.

Am 30. September wurden 5'359'955 Motorfahrzeuge gezählt, das sind 86'658 mehr als ein Jahr zuvor. Gezählt wurden 4'075'825 Personenwagen (+1,7%; +66'223), 651'202 Motorräder (+1,3%; +6 237), 335'200 Sachtransportfahrzeuge (+2,3%), 186'485 Landwirtschaftsfahrzeuge (+0,3%; +583), 58'492 Industriefahrzeuge (+3,5%; +1959) und 52'751 Personentransportfahrzeuge (+4,1%; +2076).

Während die Zahl der Personenwagen (PW) zwischen 1990 und 2010 um 37 Prozent zunahm, waren es bei Personentransportfahrzeugen 69 Prozent und bei Sachtransportfahrzeugen 33 Prozent. Die Anzahl der Motorräder hat sich in dieser Zeitspanne mehr als verdoppelt (118%), was vor allem auf die Beliebtheit der Roller zurückzuführen ist. Bei diesen gab es laut BFS eine Verzwanzigfachung, während die Standard-Motorräder um 45 Prozent zugenommen haben. Inzwischen beträgt der Anteil der Roller am Motorradbestand bereits 37 Prozent.

Die Anzahl der PW mit reinen Benzinmotoren sinkt seit 2003. Der Anteil der PW, die nicht ausschliesslich mit Benzin angetrieben werden, nahm in den letzten Jahren stark zu: 2010 wurden 739'000 Fahrzeuge (18% des Bestands) mit Dieselmotoren und 17'100 Fahrzeuge mit Hybridmotoren (Benzin/Elektrisch) betrieben. Elektrisch betriebene PW machen lediglich 665 Einheiten aus; Fahrzeuge mit einem Motor für Erd- oder Biogas rund 9600 Einheiten.

Eine zweite Entwicklung ist die Tendenz zu Stationswagen. Bis 2010 ist deren Anzahl laut BFS auf über 914'000 Einheiten angestiegen, was über 22 Prozent des PW-Bestands entspricht (1990: 14%). 76 Prozent aller PW waren mit einem manuellen Getriebe ausgerüstet.

Das mittlere Alter der PW liegt bei 8,2 Jahren mit leicht steigender Tendenz. Der durchschnittliche Hubraum erreicht 1970 cm³.

Pro tausend Einwohner zählt die Schweiz 518 Personenwagen (2009: 514). Von den angrenzenden Ländern sind Italien (2007: 600) und Deutschland (2007: 566) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (2007: 490) und Österreich (2007: 512) geringer ist.

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Gemäss Erhebungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist im Berichtsjahr die Zahl der Verkehrsoffer wiederum gesunken: 2010 starben auf Schweizer Strassen 328 Menschen (Vorjahr 349; -6%), 4508 wurden schwer verletzt (2009: 4708; -4%). Besonders bei den Insassen von Personenwagen hat die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten weiter abgenommen, womit sich der Trend der vergangenen Jahre bestätigt. Zu den Gründen, die zu einem immer besseren Schutz der PW-Insassen führen, zählen die technologischen Fortschritte (insbesondere Fahrer-Assistenz-Systeme), verbesserte Infrastrukturen sowie koordinierte präventive und repressive Massnahmen der Verkehrspolizei.

Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) verloren im Jahr 2009 349 (2008: 357; -2%) Personen ihr Leben im Strassenverkehr. Seit dem Zweiten Weltkrieg wurde nie mehr ein so tiefer Wert registriert. Die Zahl der Schwerverletzten sank auf 4708 (2008: 4780; -1,5%) und jene der Leichtverletzten auf 20'422 (2008: 20'776; -2%). Bei den Velofahrenden hingegen war eine Verdoppelung der Getöteten von 27 im Jahr 2008 auf 54 (2009) zu verzeichnen. Darüber, ob dies im Zusammenhang mit der vermehrten Nutzung von Elektro-Fahrrädern, die relativ hohe Geschwindigkeiten erreichen können, steht, kann derzeit nur spekuliert werden, da keine einschlägigen Daten erhoben wurden. Zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerorts, 26 Prozent ausserorts und neun Prozent auf Autobahnen. Der Anteil der Unfälle mit getöteten und schwer verletzten Personen beträgt innerorts 61 Prozent, ausserorts 34 Prozent und auf den Autobahnen fünf Prozent

(Tabelle 13 A enthält Angaben zu den Strassenverkehrsunfällen; Anhang)

Der Bundesrat hat im April 2010 die Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register (SURV) verabschiedet und damit die rechtliche Grundlage geschaffen, dass ab 2011 das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Statistik zuständig ist. Dank dem neuen Strassenverkehrsunfall-Register können polizeiliche Unfalldaten mit anderen ASTRA-Registern verknüpft werden, insbesondere mit dem Register der Administrativmassnahmen (ADMAS), dem Fahrberechtigungsregister (FABER), mit dem Fahrzeug- und Halterregister (MOFIS) sowie mit dem Infrastrukturverzeichnis (MISTRA). Dadurch lässt sich quantifizieren, welchen Einfluss menschliches Verhalten auf das Unfallgeschehen hat, wie sich die Fahrzeugart auswirkt und welche Rolle die Strasseninfrastruktur spielt.

Studien

Die erste nationale Drogenstatistik am Steuer, publiziert im Berichtsjahr, zeigt erschreckende Resultate: Cannabis, Alkohol und Kokain waren im Jahr 2005 die häufigsten Drogen, die Verkehrssünder intus hatten, und zwar oft gleich mehrere aufs Mal. Cannabis ist die am weitesten verbreitete Droge im Strassenverkehr. Immer mehr Auto-, Motorrad- und Radfahrende scheinen mit Kokain aufgeputscht zu sein. Die schweizweite Studie über Drogen und illegale Substanzen im Strassenverkehr hat in fast 90 Prozent aller Verdachtsfälle mindestens eine Substanz (Cannabis, Alkohol, Kokain, Opiate, Amphetamine wie Speed, Crack oder Cystal, als Beruhigungs- und Schlafmittel verwendete Benzodiazepine sowie Methadon) im Blut vorgefunden.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) legte im Frühjahr mit dem Sicherheitsdossier «Geschwindigkeit» eine wissenschaftliche Analyse vor, die Risikofaktoren beschreibt und konkrete Massnahmen herleitet, wie das auf überhöhter Geschwindigkeit basierende Unfallgeschehen reduziert werden könnte. Dabei würden Massnahmen gegen Raser nur die Spitze des Eisbergs abdecken. Ebenso unerlässlich seien Anstrengungen, die den Durchschnittsfahrer dazu brächten, Höchstgeschwindigkeiten (signalisiert oder generell) nicht zu überschreiten beziehungsweise den Verhältnissen angepasst zu fahren.

Verkehrssicherheitsmassnahmen

Am 20. Oktober hat der Bundesrat die Botschaft zum Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Mit den in diesem Programm enthaltenen Massnahmen werden unter anderem Fahrer ins Visier genommen, die Geschwindigkeitslimiten massiv überschreiten oder sich nach dem Konsum von Suchtmitteln ans Steuer setzen. Ferner sollen vor allem die bestehenden Vorschriften besser durchgesetzt, die grössten Unfallschwerpunkte beseitigt und die Prävention verstärkt werden.

Mit den im Verkehrssicherheitspaket «Via sicura» vorgeschlagenen Massnahmen soll die Zahl der Verkehrsoffer um rund ein Viertel gesenkt werden. Neue Abgaben, um das Programm zu finanzieren, stiessen in der Vernehmlassung auf heftige Ablehnung und sind daher nicht geplant. In der Vernehmlassung verworfen wurden ebenso die Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie sowie die Zweckbindung der Bussengelder.

Unabhängig von «Via sicura», jedoch verpackt in der gleichen Revisionsvorlage, will der Bundesrat präventiv so genannte Gigaliner – also rund 28 Meter lange und bis zu 60 Tonnen schwere Lastwagen – per Gesetz verbieten.

Strassenverkehrsrecht

Neue Rechtsbestimmungen

Bundesrat und Parlament haben im Berichtsjahr die folgenden Rechtsbestimmungen erlassen und teilweise bereits in Kraft gesetzt:

- 14. April: Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS). Inkrafttreten per 1. Juli 2010.

Die Verordnung stützt sich auf Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG). Die Schutz- und Erhaltungsmassnahmen des Bundes konzentrieren sich auf Abschnitte von insgesamt rund 3700 Kilometer Länge, auf denen die alte Bausubstanz der historischen Verkehrswege noch gut sichtbar ist.

- 19. Mai: Revision des Bundesgesetzes über technische Handelshemmnisse (THG) und dazu gehörige Vollzugsverordnung. Inkrafttreten per 1. Juli 2010.

Mit dem revidierten THG wurde das so genannte «Cassis-de-Dijon-Prinzip» autonom eingeführt. Demnach können Produkte, die in der Europäischen Union (EU) beziehungsweise im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) rechtmässig in Verkehr sind, grundsätzlich auch in der Schweiz ohne vorgängige zusätzliche Kontrolle frei zirkulieren. Ausnahmen sind dabei nur zum Schutz überwiegender öffentlicher Interessen möglich.

- 19. Mai: Bundesgesetz über die Produktesicherheit (PrSG) und Verordnung über die Produktesicherheit (PrSV). Inkrafttreten per 1. Juli 2010.

Das PrSG bringt nicht nur eine Angleichung an die EG-Richtlinie über die allgemeine Produktesicherheit, sondern stellt auch eine Totalrevision des Bundesgesetzes über die Sicherheit von technischen Einrichtungen und Geräten (STEG) dar.

- 30. Juni: Revision der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1). Inkrafttreten per 1. Januar 2011.

Der Bundesrat hat die Vorschriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten von Berufschauffeuren den Regelungen in der Europäischen Union (EU) angepasst. Auf diese Weise sollen die Wettbewerbsbedingungen des inländischen Transportgewerbes und der ausländischen Konkurrenz im internationalen Verkehr angeglichen werden.

Konkret enthält die modifizierte Chauffeurverordnung unter anderem wichtige Neuerungen bei den Maximalarbeitszeiten: Zum einen beträgt die maximal erlaubte Höchstarbeitszeit pro Woche 60 Stunden (bisher 56 Stunden). Über einen Zeitraum von sechs Monaten darf durchschnittlich höchstens während 48 Stunden wöchentlich gearbeitet werden. Damit können Transporteure und Chauffeure flexibler auf Spitzenbelastungen reagieren. Zum ändern muss sich die tägliche Ruhezeit auf mindestens ununterbrochen neun Stunden belaufen.

- 4. August: Übernahme der EU-Norm zur Tagfahrlichtautomatik.

Für neue Fahrzeugtypen der Klassen M1 und N1 (Personenwagen) sind ab 7. Februar 2011 und für neue Fahrzeugtypen der übrigen Klassen (Lastwagen, Reisecars) ab dem 7. August 2012 Tagfahrlichter (gemäss ECE-R 48 und 87) zur Erteilung der EG-Typengenehmigung erforderlich.

- 1. Oktober: Änderung des Strassenverkehrsgesetzes betreffend die Abschaffung der Velonummern. Am Ende des Berichtsjahres ist das Datum der Inkraftsetzung noch nicht bekannt.

Mit der Abschaffung der Velonummern ist der Verzicht auf die spezielle Haftpflichtversicherung für Fahrräder verbunden. Bei jenen zehn Prozent der Fahrradhalter, die über keine Privathaftpflichtversicherung verfügen, sollen die Opfer von Schäden, die Velofahrer verursachen, aus dem Nationalen Garantiefonds (NGF) entschädigt werden. Dieser NGF springt bereits heute bei Fahrradfahrenden aus dem Ausland und anderen Personen, die keine Vignette haben, sowie bei nicht ermittelbaren Verursachern ein.

- 1. Oktober: Verkehrsregelverordnung (VRV) betreffend Bewilligungsverfahren für Sonntags- und Nachtfahrten. Inkrafttreten per 1. Januar 2011.

Künftig kann ein Teil der bisher bewilligungspflichtigen Transporte ohne Bewilligung durchgeführt werden; dabei handelt es sich um dringliche und unvermeidbare Fahrten. Dadurch dürften rund ein Drittel aller Sonntags- und Nachtfahrtbewilligungen dahinfallen; dies entspricht rund 6000 Bewilligungsverfahren. Insgesamt wird die Anzahl der Nacht- und Sonntagsfahrten nicht erhöht, hingegen nimmt der Aufwand für die Unternehmen und die Verwaltung ab.

- 17. Dezember: Strassenverkehrsgesetz (SGV) betreffend höhere Strafen für Lenken ohne Ausweis. Am Ende des Berichtsjahres ist das Datum der Inkraftsetzung noch nicht bekannt.

Wer keinen Führerausweis besitzt und trotzdem fährt, soll künftig härter bestraft werden – und zwar gleich hart wie jene, die trotz Führerausweisentzugs mit dem Motorfahrzeug unterwegs sind: nämlich mit einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder einer Geldstrafe. Nationalrat und Ständerat haben eine entsprechende SVG-Änderung gutgeheissen.

Mit der Eidgenössischen Volksinitiative «Schutz vor Rasern» will ein von der Strassenopfer-Stiftung «Roadcross» getragenes überparteiliches Komitee das Fahren mit massiv übersetzten Geschwindigkeiten zu einem Tatbestand machen, der in jedem Fall strafrechtlich rigoros zu ahnden ist. Vorgesehen ist dafür eine Ergänzung des Strafrechtsartikels der Bundesverfassung. Punkto Definition des Begriffs «Raser» ist dabei entscheidend, dass krass überschrittene Geschwindigkeit als vorsätzliches Delikt gewertet wird. Ebenfalls ist klar festgehalten, wo die fahrlässige Geschwindigkeitsübertretung endet und wo die vorsätzliche Raserei beginnt.

Hochgerechnet auf die ganze Schweiz ist von rund tausend ertappten Rasern auszugehen – dies bei über vier Millionen Motorfahrzeugen sowie rund fünf Millionen Führerausweisbesitzerinnen und -besitzern. Ausserdem ist feststellbar, dass viele so genannte Raser ausgesprochene Wiederholungstäter sind.

strasseschweiz bezeichnete das Volksbegehren zur Ergänzung der Bundesverfassung als nicht stufengerecht. Handlungsbedarf bestehe allenfalls auf Gesetzesstufe. Dabei biete nur ein äusserst ziel- und wirkungsorientiertes Vorgehen Gewähr, dass die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmenden nicht zusätzlich und unverhältnismässig «kriminalisiert» wird. Bei einer Verschärfung der gesetzlichen Grundlagen zur Verfolgung schwerer Geschwindigkeitsexzesse sei es vordringlich, zuerst eine breit abgestützte sowie akzeptierte rechtliche Definition des Begriffs «Raser» vorzunehmen.

Gesetzesvollzug

Die Genfer Polizei hat im September einen neuen Super-Radar in Betrieb genommen. Das in der Schweiz bislang einzigartige Gerät kann gleichzeitig 22 Fahrzeuge überwachen sowie zehn Verkehrsregelnverletzungen registrieren. Der Radar erkennt sogar zu nahes Auffahren oder das Überfahren der Sicherheitslinie.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) testet seit Mitte September ein neues Tempo-Messsystem gegen Geschwindigkeitsübertretungen auf der Nationalstrasse A2 im Arisdorftunnel (BL). Eine weitere Anlage ist Ende des Berichtsjahres auf der A9 zwischen Aigle und Bex (VD) in Betrieb genommen worden.

Die so genannten Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) messen das Durchschnittstempo über mehrere Kilometer. Die AGK sind Teil der Umsetzung des Projekts Enfon (Enforcement Nationalstrassen), das seit Herbst 2007 am Laufen ist. Das ASTRA rechnet mit positiven Ergebnissen. In Deutschland, Österreich, Holland und Italien habe sich das System bereits bewährt. Dort seien der Verkehr flüssiger und die Geschwindigkeitsüberschreitungen seltener geworden. Erkennt das ASTRA hierzulande einen vergleichbaren Effekt, soll die AGK ab 2012 auf dem gesamten Nationalstrassennetz eingesetzt werden.

Administrativmassnahmen

Im Berichtsjahr mussten in der Schweiz gemäss den Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) 78'986 Personen ihren Führerausweis abgeben. Das sind 4105 mehr als im Vorjahr.

Hauptgründe für den Ausweisentzug sind wie in den Jahren zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahrens nahmen vergangenes Jahr um 1,2 Prozent auf 35'427 Fälle zu – so viele wurden noch nie registriert. Entgegen dem Trend der letzten Jahre haben auch Massnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker zugenommen. Die Entzüge wegen Angetrunkenheit (0,8 Promille und mehr) nahmen um 5,4 Prozent zu (18'371 Fälle), die Verwarnungen (0,5 bis 0,79 Promille) sogar um 12,2 Prozent (6746 Fälle).

Im Berichtsjahr mussten wiederum mehr Ausweise wegen Unaufmerksamkeit und Ablenkung entzogen werden. Hier dürfte die Bedienung von Kommunikations- und Multimediaelektronik wie Telefon und Navigationsgeräte während der Fahrt eine Ursache sein. 2010 wurde eine kumulierte Zunahme dieser Fälle um 8,2 Prozent auf 9775 Fälle registriert.

Die meisten Ausweisentzüge waren auf ein bis drei Monate befristet (63,8%). Führerausweisentzüge von sieben bis zwölf Monaten nahmen um 9,4 Prozent auf 3427 Fälle zu. Ausweisentzüge, die länger als zwölf Monate dauern, haben von 1699 auf 1601 (-6,1%) erneut abgenommen. 17,8 Prozent der Ausweise mussten hingegen auf unbestimmte Zeit entzogen werden (+20,7%). Hier wirkt sich das im Jahre 2005 eingeführte, verschärfte Recht (Kaskadensystem: stufenweise Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter) weiterhin messbar auf die Statistik aus. Wiederholungstätern wird der Führerausweis unbefristet entzogen, das heisst sie müssen sich mit ihren charakterlichen oder Suchtmängeln auseinandersetzen, wenn sie nach einer erfolgreichen Therapie den Führerausweis wieder einmal zurückerhalten wollen.

Der 2005 eingeführte Führerausweis auf Probe schlägt sich in der Statistik ebenfalls nieder. So musste 2010 bereits 1388 Personen (+80,9%) der Ausweis annulliert werden. Dies geschieht nach zwei Widerhandlungen in der Probezeit. Bei 7030 (+27,2%) wurde die Probezeit um ein Jahr verlängert (eine Widerhandlung in der Probezeit). Dieser Anstieg ist primär darauf zurück zu führen, dass die Übergangsperiode der «altrechtlichen Neulenkern», die noch keinen Führerausweis auf Probe erwerben mussten, zu Ende ging und im letzten Jahr alle Neulenkenden mit dem Führerausweis auf Probe beginnen mussten.

Im Berichtsjahr wurden schweizweit 3037 verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutet eine Zunahme von 26,5 Prozent oder ein Plus von 638 Untersuchungen gegenüber 2009. Als wichtigste Ursachen dafür gelten:

- Nach der Annullierung des Führerausweises auf Probe – dies geschieht nach dem zweiten Entzug während der dreijährigen Probezeit – kann nur dann ein neuer Lernfahrausweis beantragt werden, wenn eine verkehrspsychologische Untersuchung bestanden worden ist. 2010 wurden 1388 Fälle gezählt.
- 2005 wurde das Kaskadensystem für Wiederholungstäter eingeführt – nach drei schweren Widerhandlungen muss ein Täter seither zur verkehrspsychologischen Untersuchung.

Die Zunahme dieser Untersuchungen schlägt sich auch in der Anzahl Führerausweise nieder, die wegen charakterlicher Nichteignung entzogen werden (Zunahme um 161 auf 973 Fälle; +19,8%).

In absoluten Zahlen sind die Ausweisentzüge in der Altersgruppe der 20- bis 29-Jährigen am höchsten (kumuliert 25'810 Fälle; Zunahme 3,8%), gefolgt von den 30- bis 39-Jährigen (kumuliert 17'352; +5,4%) und den 40- bis 49-Jährigen (kumuliert 16'632; +4,5%). In der Altersgruppe der 50- bis 59-Jährigen mussten 10'675 Ausweise entzogen werden (+8%), bei den 60- bis 69-Jährigen 5422 (+10,9%). In der Altersgruppe ab 70 Jahren waren es 4904 (+22,6%). Zudem mussten 3426 Lenker unter 20 Jahren den Ausweis abgeben, dies entspricht einer Zunahme von einem Prozent.

Verkehrssündern aus dem Ausland kann – bedingt durch internationales Recht – in der Schweiz der Führerausweis nicht entzogen werden; ihnen wird aber der ausländische Führerausweis aberkannt, sie dürfen dann in der Schweiz kein Fahrzeug mehr lenken. Diese Zahl hat sich im letzten Jahr praktisch nicht verändert (minimaler Anstieg von 18'323 auf 18'369 Fälle).

(Die Tabelle 14 A im Anhang orientiert über die Führerausweisentzüge 2010.)

Verkehrspolitik

Europäische Union (EU)

Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU

Im Berichtsjahr sind die flankierenden Massnahmen im Rahmen des Landverkehrsabkommens Schweiz–EU aus dem Jahr 2001 zur Regelung des Strassgüterverkehrs fortgesetzt worden. Am Gotthard gilt das «Tropfenzähler-Regime», bei dem die Lastwagen einzeln unter Einhaltung eines Abstands von 150 Meter in den Tunnel geschickt werden. Sobald die Kapazität des Gotthard-Tunnels überschritten wird, kann die «Phase Rot» ausgerufen werden. In diesem Fall werden die Camions vorgelagert der Tunnelrampen in Warteräumen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren dürfen und direkt ins «Tropfenzählersystem» eingewiesen werden.

Im Berichtsjahr wurde die «Phase Rot» für den alpenquerenden Strassengüterverkehr an keinem Tag angeordnet. Einzig Anfang Dezember erfolgte an einem Tag aufgrund des Wintereinbruchs eine kurzzeitige Sperrung der A13 für Lastwagen sowie auf der A2 ein Lastwagenverbot zwischen Erstfeld und Bellinzona.

Die mit dem Umweltmonitoring seit 2003 erhobene Luftschadstoffbelastung entlang der Strassentransitachsen (A2 und A13) zeigt für Stickoxide und Feinstaub eine abnehmende Tendenz. Die Grenzwerte werden entlang der A2 zwar noch überschritten, an der weniger verkehrintensiven A13 inzwischen aber eingehalten.

Schwerverkehrskontrollzentren: Im Berichtsjahr standen zur Überwachung des Strassengüterverkehrs fünf Schwerverkehrskontrollzentren (SVZ) zur Verfügung: in Schaffhausen, in Unterrealta (GR), in Bern-Möslin, in Rips- hausen bei Erstfeld (UR) und in Stans (NW). Bis 2012 sollen rund zwölf Schwerverkehrskontrollzentren auf dem Nationalstrassennetz in Betrieb sein.

Strassenbau

Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen durch den Bund

Mit Botschaft vom 11. November 2009 beantragte der Bundesrat den Eidgenössischen Räten knapp drei Milliarden Franken für den Ausbau der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Die eine Hälfte dieser Gelder (1,36 Mrd. Franken) soll der Beseitigung von vier Engpässen auf dem Nationalstrassennetz – davon der Grossteil für den Ausbau der Nordumfahrung Zürichs auf sechs Spuren – dienen; die andere Hälfte (1,5 Mrd. Franken) soll in 26 Agglomerationsprogrammen für Strasse und Schiene – darunter die Durchmesserlinie in Zürich – fliessen.

Die Eidgenössischen Räte haben in der Herbstsession den Bundesbeschluss «zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln» genehmigt und die beantragten Kredite des Infrastrukturfonds freigegeben.

Die Infrastrukturinvestitionen in Strasse und Schiene sind seit Jahren nicht ausgewogen, wenn sie in Relation zu den Verkehrsleistungen der beiden Verkehrsträger gesetzt werden. Während sich die Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonsstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) seit 1970 fast nicht veränderten beziehungsweise sogar leicht rückläufig waren, haben die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Schiene, in der gleichen Periode massiv zugelegt. Konkret gaben Bund, Kantone und Gemeinden pro hundert Leistungskilometer für den öV rund 13,30 Franken und für Strassen gut 3,80 Franken aus (Zahlen 2008).

Gemäss Bericht des Bundesrats zur «Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz» vom 17. September 2010 werden im Jahre 2020 rund 400 Kilometer Nationalstrassen überlastet sein, davon rund 81 Kilometer sehr stark und rund 181 Kilometer stark. Es ist höchste Zeit, dass die Beseitigung der bereits heute bestehenden, teilweise seit langem bekannten sowie in Zukunft absehbaren Engpässe auf dem Nationalstrassennetz endlich in Angriff genommen wird. Auf dem gesamten Nationalstrassennetz ist ein flüssiger und berechenbarer Verkehrsablauf anzustreben. Vorhandene und künftige Engpässe sind innert nützlicher Frist zu beseitigen, sei dies mittels Fahrstreifenergänzungen oder durch Netzanpassungen.

Die Strassenverkehrsverbände haben stets darauf hingewiesen, dass die Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz mehr finanzielle Mittel erfordern wird, als im Infrastrukturfonds dafür vorgesehen worden sind. Das Parlament hat zur baulichen Beseitigung der systemkritischen Engpässe auf dem Schweizer Nationalstrassennetz im Rahmen des Infrastrukturfonds gerade einmal 5,5 Mrd. Franken bereit gestellt. Diese Mittel reichen allerdings nur für die Sanierung einiger besonders dringlicher Engpässe aus. Um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes langfristig zu sichern, sind zusätzliche Mittel nötig, damit weitere dringende, aber derzeit weniger prioritär eingestufte Engpässe behoben werden können.

Gemäss Bericht des Bundesrats beziffern sich die gesamten Kosten des Ausbaus des Nationalstrassennetzes in den Jahren 2010 bis 2030 auf bis zu 47 Mrd. Franken (Preisstand 2005, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung). Darin enthalten sind sowohl der ordentliche Ausbau, die Netzfertigstellung und die Engpassbeseitigung (Mittelbedarf 27,6 Mrd. Fr.) als auch die dringenden Netzergänzungen und die Anpassung des Netzbeschlusses (Mittelbedarf bis 19,4 Mrd. Fr.). Hinzu kommen die Kosten für den Unterhalt im Betrag von bis zu 21,3 Milliarden Franken.

47

Somit bleibt mit dem bislang beschlossenen Investitionsvolumen für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 8,5 Milliarden Franken und für die Engpassbeseitigung im Umfang von 5,5 Mrd. Franken der grösste Teil der Engpässe weiterhin bestehen. Dies ist für **strasseschweiz** nicht akzeptabel: Eine Kreditanpassung, um die noch nicht finanzierte Engpassbeseitigung bewerkstelligen zu können, ist unumgänglich. Zu diesem Zweck ist so

rasch als möglich eine Nachfolgevorlage mit einer Liste der für die langfristige Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes notwendigen Abschnitte beziehungsweise neuer Netzelemente samt deren Finanzierung auszuarbeiten und den interessierten Kreisen zu unterbreiten.

Gemäss eines neuen Grundlagenberichts des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zur Erschliessung und Erreichbarkeit in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MiV) trägt eine gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene zu einer erhöhten Standortgunst bei. Nach wie vor sind Unterschiede bei der Erschliessung mit dem MiV und dem öV vorhanden. Während die Kernstädte Zürich, Basel, Bern, Genf und Lugano sowie die angrenzenden, dicht besiedelten Agglomerationen von Strasse und Schiene ähnlich gut erschlossen sind und Letztere sich konkurrieren können, zeigt sich der Vorteil des MiV in peripheren, weniger dicht besiedelten Regionen insofern, als dieser auch abseits der Hauptverkehrsachsen die Räume flächig erschliessen kann.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahr die Liste der beschwerdeberechtigten Organisationen überprüft: Keine dieser Vereinigungen, die mit den ihnen zugestandenen Rechtsmitteln immer wieder für Verzögerungen und Verhinderungen bei der Verwirklichung dringlicher Verkehrsprojekte sorgen, weist laut Bundesrat eine wirtschaftliche Tätigkeit auf, die nicht der Erreichung des idealen Zwecks der Organisation dient. Obwohl die Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbände moniert hatten, dass dies beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) nicht der Fall sei, sah der Bundesrat davon ab, den VCS von der besagten Liste zu streichen. Grund: Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) war zum Schluss gelangt, dass der VCS das betreffende Kriterium sehr wohl erfülle. Eine eingehende Prüfung habe nämlich ergeben, dass über die Hälfte der Einnahmen aus Beiträgen und Spenden stammt.

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Markant zugenommen hat laut Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Anzahl der Stautunden. 2009 wurden insgesamt 11'829 Stautunden gezählt, was einer Zunahme um 18 Prozent gegenüber 2008 entspricht.

Klare Hauptursache für Staus bleibt mit total 8029 Stunden die Verkehrsüberlastung (Vorjahr: 7509 Stunden).

Einen bedeutend geringeren Einfluss auf die Staus im Vergleich zur Verkehrsüberlastung hatten Unfälle und Baustellen. Wegen Unfällen staute sich der Verkehr auf den Autobahnen während 1817 Stunden (Vorjahr: 1722 Stunden), wegen Baustellen 1881 Stunden (724 Std.). Diese Zunahme der Baustellenstaus ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass 2009 vor allem auf stark befahrenen Agglomerationsautobahnen gebaut worden ist, etwa auf der A1 zwischen Morges und Ecublens, der Stadttangente Bern sowie der Nordumfahrung Zürich. Allein aus den Baustellen auf der A1 resultierte laut ASTRA eine Zunahme von mehr als 800 Stautunden.

Rund 150 Stautunden hatten andere Ursachen. 2009 verursachten zum Beispiel Unwetter während 90 Stunden Stau auf dem Nationalstrassennetz.

Das ASTRA muss als zuständiges Bundesamt künftig dafür besorgt sein, dass auf Autobahnen auch bei Baustellen – sofern möglich und zumutbar – immer eine vierspurige Verkehrsführung gewährleistet ist. Die eidgenössischen Räte haben in der Herbstsession des Berichtsjahres eine entsprechende Motion von Ständerat This Jenny (SVP, Glarus) überwiesen.

Der Grossraum Zürich ist nach wie vor der Stauschwerpunkt der Schweiz. Die Anzahl der Staustunden auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur (3512 Std.) hat sich seit dem Jahr 2003 ziemlich genau verdoppelt. Damit machen die Staustunden auf diesem Abschnitt fast ein Drittel der Staustunden auf dem gesamten schweizerischen Nationalstrassennetz aus. An 319 Tagen staute sich im Jahr 2009 in Zürich der Verkehr. Erst der Sechsspur-Ausbau der Nordumfahrung und der Bau der dritten Röhre des Gubristtunnels werden die Situation entspannen – dies frühestens 2018.

Auch in anderen grossen Agglomerationen der Schweiz sind regelmässige Pendlerstaus infolge Verkehrsüberlastung zu beobachten. Dies betrifft in der Deutschschweiz die Städte Basel und Bern und in der Romandie Lausanne und Genf. Die Staus in diesen Städten sind aber bei weitem nicht so häufig und umfangreich wie in Zürich. Ausbauprojekte im Raum Morges (Umfahrung) und bei Crissier sowie zwischen Le Vengeron und Coppet werden die Situation in der Westschweiz entschärfen. Zwischenzeitlich dürfen auf dem notorisch überlasteten Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Morges und Ecublens (VD) die Benutzer seit Mitte Januar 2010 auf dem Pannestreifen fahren, wenn viel Verkehr herrscht. Dieser Pilotversuch des ASTRA mit dem Pannestreifen als zusätzlicher Fahrspur stellt eine Premiere auf dem Nationalstrassennetz dar.

Im Vergleich zu den städtischen Agglomerationen weist die Gotthardautobahn A2 zwischen Erstfeld und Biasca ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen auf. Trotzdem verursachte dieser Abschnitt rund 13 Prozent der gesamten Staustunden auf den Nationalstrassen. Diese entstehen vor allem an Wochenenden im Sommerhalbjahr zwischen Ostern und den Herbstferien.

Zu den langjährigen Stauschwerpunkten gehören nebst Gotthard-Strassentunnel und Nordumfahrung Zürich der Grossraum Baregg, die Strecke Bern–Kriegstetten, die Umfahrung Lausanne sowie die Umfahrung Genf.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die Eisenbahnrechnung des Bundesamts für Statistik (BFS) weist für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008 einen betriebswirtschaftlichen Überschuss von 558,9 Millionen Franken aus. Der Ertrag betrug (inklusive Subventionen) 9,73 Milliarden; der Aufwand 9,18 Milliarden Franken. Der Kostendeckungsgrad beziffert sich auf 106,1 Prozent (Vorjahr 101,7%).

Vom gesamten Verkehrsertrag von 4,24 Milliarden Franken entfielen 73 Prozent auf den Personen- und 27 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 2,87 Milliarden Franken, rund 131 Millionen mehr als 2007. Werden diese Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgeklammert, beträgt der betriebswirtschaftliche Kostendeckungsgrad noch rund 74,8 Prozent (Vorjahr 72,3%).

Aus volkswirtschaftlicher Sicht hingegen erscheinen die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebe in einem anderen Licht. Die volkswirtschaftliche Rechnung, das heisst unter Ausklammerung der Unterstützung der öffentlichen Hand (Subventionen gelten nicht als Ertrag), weist einen Ertrag von 6,86 Milliarden Franken und einen Aufwand von 15,81 Milliarden Franken aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von lediglich 43,4 Prozent ergibt (Vorjahr: 43,0%).

Die externen Kosten des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr), die bei rund 455 Millionen Franken liegen, sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt (Berechnungsgrundlage: Jahr 2005).

Bahnreform: Auf den 1. Januar 2010 sind die Gesetzesänderungen im Rahmen der Bahnreform 2 in Kraft getreten. Einzig beim Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane im öffentlichen Verkehr (öV) konnte erst in der Juni-Session des Berichtsjahres die Bereinigung in der Frage über die Abgrenzung der Kompetenzen zwischen der Bahnpolizei und der regulären Kantonspolizei formuliert werden.

Im Wesentlichen regelt die Bahnreform 2 die Gleichstellung der Transportunternehmen sowie eine Vielzahl von Detailbestimmungen wie die Kompetenz zur Festsetzung von tieferen Werten der Blutalkoholkonzentration für Lenker des öV auf der Strasse, die Delegation von Gefahrgutsprüfungen an Private, Videoüberwachung, Abgeltung von Leistungen des öV, Trennung von Verkehr und Infrastruktur, freie Verfügbarkeit des Gewinns von konzessionierten Transportunternehmen, Gleichbehandlung der Privatbahnen mit der SBB bei Beschaffung und Unterhalt von Rollmaterial, usw.

Die Vorlage zur Bahnreform 2 wurde seinerzeit im Jahr 2005 vom Parlament an den Bundesrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Vorlage in einzelne Tranchen aufzuteilen und erneut vorzulegen. Die erste Tranche beinhaltete die Revision der Erlasse über den öV und die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öV. Mit Botschaft vom 20. Oktober 2010 legte der Bundesrat eine zweite Tranche zur Bahnreform 2 vor. Sie hat die Interoperabilität, die Stärkung der Rolle der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr und die Fi-

nanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste zum Gegenstand. Sie folgt zudem einem Auftrag der Verkehrskommission des Nationalrats, indem sie die Ausschreibung im regionalen Personenverkehr auf der Strasse behandelt. Noch ausstehende Tranchen der Bahnreform 2 betreffen die Finanzierung des schweizerischen Schienennetzes und die Regelung der Trassenvergabe.

Pensionskasse SBB: Der Bundesrat sieht in seiner Botschaft vom 5. März 2010 vor, dass der Bund einen Beitrag von rund 1,15 Milliarden Franken an die Sanierung der Pensionskasse (PK) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) leistet. Den Hauptteil dieser Sanierung tragen allerdings das Unternehmen SBB und sein Personal selber. Zudem wird die Bundeshilfe nur dann gewährt, wenn sowohl die SBB als auch die PK SBB auf sämtliche Forderungen gegenüber dem Bund als Träger und Leistungsgarant der ehemaligen Pensions- und Hilfskasse der SBB definitiv verzichten. Die beiden bestehenden Ausfinanzierungsbegehren im Umfang von rund 3,3 bzw. 2,7 Milliarden Franken würden damit gegenstandslos. Ende 2009 belief sich die Unterdeckung der PK SBB auf rund 2,2 Milliarden Franken, was einem Deckungsgrad von gut 84 Prozent entsprach.

Als Erstrat hat der Ständerat die Sanierungsvorlage in der Wintersession gemäss Antrag des Bundesrats genehmigt.

Diese Unterdeckung ist im Wesentlichen auf drei Gründe zurückzuführen: Zum einen war die im Zug der Ausgliederung der SBB aus der Bundesverwaltung 1999 geschaffene PK nicht mit einer Schwankungsreserve ausgestattet worden, mit der sich normale Anlageverluste hätten auffangen lassen. Zum andern leidet die PK SBB bis heute darunter, dass SBB-Angestellte bis 2006 – aufgrund eines 1988 vom Bund etablierten Modus – zu Bedingungen frühpensioniert wurden, die ungedeckte Kosten verursachen. Und zum dritten setzten sowohl die PK SBB als auch jene der anderen Verkehrsbetriebe, die Ascoop, Anfang des laufenden Jahrzehnts grosse Summen mit Börsenspekulationen in den Sand.

Unterhalt des Schienennetzes: Ein von den SBB in Auftrag gegebenes so genanntes Netzaudit gelangt zum Schluss, dass nur drei Viertel der SBB-Anlagen in gutem oder mittlerem Zustand sind, und macht deutlich, dass die SBB in den vergangenen 15 Jahren über weite Strecken von der Substanz gelebt haben. Der grösste Teil der Mehrkosten geht offenbar auf die heute um 50 Prozent stärkere Belastung der Schienen zurück. Deshalb müssen diese früher ausgewechselt werden. Dasselbe gilt für Stromleitungen und viele andere Bereiche der Infrastruktur. Absehbar ist, dass der Unterhaltsaufwand mit der fortschreitenden Inbetriebnahme neuer Strecken wie etwa des Gotthardbasiestunnels noch einmal massiv ansteigen wird. Im Weiteren nimmt der Netzunterhalt nicht linear mit der Mehrbelastung zu, sondern wächst exponentiell.

Sollen die SBB-Infrastrukturnetze intakt bleiben, sind in der Periode 2010 bis 2016 zusätzlich zu den mittelfristig bereits geplanten 1,48 Milliarden Franken im Durchschnitt weitere 850 Millionen Franken pro Jahr aufzuwenden. Dies ist knapp 60 Prozent mehr, als die SBB in ihrer Finanzplanung für die Substanzerhaltung bislang vorher gesagt haben. In den 850 Millionen Franken sind jährlich 130 Millionen Franken enthalten, mit denen die SBB den aufgelaufenen Nachholbedarf von 1,35 Milliarden Franken abbauen wollen.

Mit Botschaft vom 23. Juni 2010 unterbreitete der Bundesrat seine Vorschläge zur Finanzierung der (vernachlässigten) schweizerischen Eisenbahninfrastruktur von SBB und Privatbahnen: Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen – mit oberster Priorität für den Substanzerhalt – will der Bund für die Jahre 2011/12 insgesamt 4542 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Davon entfallen 3322 Millionen Franken auf die SBB-Infrastruktur und 1220 Millionen Franken auf die Infrastruktur der Privatbahnen. Das sind total pro Jahr 210 Millionen Franken mehr für den Unterhalt und Betrieb des Schienennetzes als bisher. Diese Aufstockung der Substanzerhaltungsmittel soll durch eine temporäre Abzweigung von Einlagen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) kompensiert werden.

Beide Kammern des Eidgenössischen Parlaments haben in der Dezembersession einer substanziellen Finanzhilfe zum Unterhalt der Schienennetze durch den Bund zugestimmt. Dabei ist es den SBB und den Privatbahnen gelungen, ihren Kredit für den Infrastrukturunterhalt gegenüber dem Vorschlag des Bundesrats zusätzlich um 140 Millionen beziehungsweise 59 Millionen Franken zusätzlich aufzustocken, womit die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen im Umfang von insgesamt 4,741 Milliarden Franken auf Basis einer so genannten Leistungsvereinbarung für die Jahre 2011 und 2012 festgelegt worden ist.

Die Vorsteherin des Verkehrsdepartements, Bundespräsidentin Doris Leuthard, hatte sich in der Debatte vergeblich gegen eine weitere Aufstockung ausgesprochen. Die zusätzlichen Mittel seien nicht finanziert und müssten vorzeitig dem hauptsächlich durch Strassengelder gespeisten FinöV-Fonds entnommen werden. Dadurch stehen temporär weniger Mittel für die grossen Vorhaben – z.B. Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) oder die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) – zur Verfügung. Es wurde also ein Finanzloch gestopft, indem ein neues geöffnet worden ist.

Tarifaufschläge beim öffentlichen Verkehr: Erstmals seit drei Jahren sind auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 für die Benützung von Bahn, Bus und Schiff in der Schweiz Preisaufschläge vorgenommen worden. Die Mehrkosten belaufen sich im Durchschnitt auf fast sechs Prozent. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Schweizerischen Bundesbahnen begründen diesen Schritt mit Kostenfaktoren. Besonders wurden die Preise der Halbtax- und Generalabonnemente sowie der Tageskarten angehoben. Auf eine Abstufung der Billettpreise nach Tageszeiten verzichteten die öV-Unternehmen vorderhand; in drei bis fünf Jahren möchten sie konzeptionell allerdings soweit sein, um differenzierte Tarife einführen zu können.

SBB Cargo: Die notorisch defizitäre Gütertochter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird neu aufgestellt. Das Auslandsgeschäft wurde per Anfang 2011 in eine Tochtergesellschaft ausgelagert. Zu diesem Zweck gründeten SBB Cargo und der Kombi-Operateur Hupac gemeinsam eine eigenständige und neutrale Gesellschaft namens SBB-Cargo International für den alpenquerenden Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien. Aktionäre der Gesellschaft sind SBB Cargo (75%) und Hupac (25%).

Bis im Jahr 2015 soll SBB Cargo International nachhaltig schwarze Zahlen schreiben. Ein vertaktetes Produktionssystem und schlanke Strukturen sollen das neue Unternehmen zum Kostenführer auf der Nord-Süd-Achse machen. Die SBB beschränken sich künftig auf die Tätigkeit als «Fuhrhalter»; das Beladen und Entladen der Waggons übernehmen die so genannten Operateure. Nach dem Verkauf des nationalen Stückgutdienstes Cargo Domizil im Jahr 1996 an Strassentransporteurere werden nun über die Hupac auch im internationalen Geschäft private Branchenspezialisten die Geschicke des Güterverkehrs auf der Schiene wesentlich mitbestimmen. Im Inland wird SBB Cargo, was den Wagenladungsverkehr anbelangt, allerdings weiterhin allein tätig sein.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, NEAT)

Der Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) ist am 15. Oktober 2010 mit dem finalen Durchschlag in der Oströhre zwischen Faido (TI) und Sedrun (GR) seiner Vollendung ein grosses Stück näher gerückt. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2500 Meter ist der Gotthard-Basistunnel derzeit nicht nur der längste, sondern auch der tiefste bislang gebaute Eisenbahntunnel der Welt. In Bodio konnte mit dem Einbau der bahntechnischen Ausrüstung begonnen werden.

Insgesamt misst das Tunnelsystem des Gotthard-Basistunnels mit allen Tunnels, Schächten und Stollen rund 152 Kilometer. Ende des Berichtsjahres waren gut 99 Prozent des Gotthard-Basistunnels ausgebrochen. Der zweite Hauptdurchschlag in der Weströhre erfolgt voraussichtlich im April 2011.

Aufgrund des guten Baufortschritts hat der Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG (ATG) die Terminprognose für die Übergabe des Gotthard-Basistunnels an die SBB auf das Jahr 2016 vorgezogen. Sie SBB klären bis Ende Mai 2011 zuhanden des Bundesamts für Verkehr (BAV) im Detail ab, welche Auswirkungen eine frühere Übergabe auf die Kosten, das Betriebskonzept, den Fahrplan und anderes mehr auf die Betreiberin hat und unter welchen Bedingungen eine vorgezogene kommerzielle Inbetriebnahme erfolgen kann.

Beim **Ceneri-Basistunnel** wurden 2010 die Vortriebsarbeiten beim Zwischenangriff in Sigirino (TI) und von Süden her bei Vezia (TI) in Angriff genommen. Beim Nordportal in Camorino (TI) konnte die Autobahn A2 erfolgreich unterquert werden. Vom insgesamt 40,19 Kilometer langen Ceneri-Basistunnels waren Ende des Berichtsjahres rund 28 Prozent ausgebrochen.

NEAT-Zufahrten: Sowohl nördlich als auch südlich des Gotthard-Basistunnels ist die Linienführung auf einigen Abschnitten der NEAT noch unklar.

In der Deutschschweiz wurden seinerzeit die NEAT-Zufahrten aus finanziellen Gründen gewaltig abgespeckt. Der Axentunnel (mit Urner Bergvariante), der Zimmerbergtunnel II und der neue Juradurchstich zwischen Basel und Olten (Wisenberg) sind zurückgestellt. In Deutschland zieht sich das Bewilligungsverfahren für Teile der Rheintalachse dahin. Die Bevölkerung fürchtet grosse Lärmimmissionen und probt den Widerstand. Das Bundesamt für Verkehr

(BAV) geht – nach verschiedenen Kontakten und Gesprächen mit der Deutschen Regierung und der Deutschen Bahn – davon aus, dass die Bauarbeiten an der Rheintal-Bahn im Norden von Basel erst nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels abgeschlossen werden können.

Im Süden betrifft es zwei Strecken: Die Umfahrung Bellinzonas zwischen dem Gotthard- und dem Ceneri-Basistunnel, die auf unbestimmte Zeit vertagt ist, sowie die Strecke Lugano–Chiasso, die derzeit erst in vier Varianten-Studien konkretisiert ist. Der Anschluss in Italien ist weiterhin in der Schwebe: In Italien geniessen die Projekte für den NEAT-Südanschluss offensichtlich eine geringe Priorität.

Kosten: Das BAV rechnet für die NEAT weiterhin mit Endkosten von 18,7 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Der NEAT-Gesamtkredit von 19,1 Milliarden Franken (ebenfalls Preisstand 1998), der seit 16. September 2008 in Kraft ist, wird somit nach Einschätzung des BAV nicht ausgeschöpft werden. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den NEAT-Gesamtkredit um 2,44 Milliarden Franken für die aufgelaufenen Finanzierungskosten erweitert. Damit haben Parlament und Bundesrat zusammen 21,54 Milliarden Franken (Preisstand April 2010) gesprochen.

Unter Berücksichtigung von Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen sind die Endkosten für die gesamte NEAT auf 24 Milliarden Franken veranschlagt. 1998 wurden die NEAT-Kosten noch auf 12,8 Milliarden Franken prognostiziert. Seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) belaufen sich die Kostensteigerungen somit nach aktuellem Kenntnisstand auf 87 Prozent.

Bereits heute ist allerdings klar, dass sich selbst bei einer optimistischen Verkehrs- und Preisentwicklung nur ein kleiner Teil der NEAT-Investitionen amortisieren lässt.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV)

Der Bundesrat hat der generellen Fristverlängerung für die Projekte «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz» (HGV-Anschluss) zugestimmt. Neu wird das Jahr 2015 massgebend für den Baubeginn sein. Der Bauabschluss muss neu spätestens 2020 erfolgen. Bisher galten dafür die Fristen 2010 für Baubeginn und 2015 für Bauabschluss. Mit den HGV-Anschluss-Projekten werden die Reisezeiten zu den ausländischen Metropolen Lyon/Paris und Stuttgart/Ulm/München verkürzt. Die Finanzierung dieser Eisenbahnprojekte erfolgt aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) und somit mehrheitlich aus Strassengeldern.

Bereits wurden verschiedene Projekte abgeschlossen, etwa der Bahnhofausbau in Altstätten (SG) oder die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnlinie Haut-Bugey zwischen Genf und Paris, deren Neueröffnung am 30. November 2010 gefeiert werden konnte und an welcher sich die Schweiz mit rund 165 Millionen Franken beteiligte. Weitere zwölf Projekte sind im Bau weit fortgeschritten.

Der Bundesrat genehmigte im Berichtsjahr weitere HGV-Projekte, unter anderem drei Finanzierungsvereinbarungen mit den SBB für Anpassungen der Publikums- beziehungsweise Gleisanlagen in Sargans (SG) und für Anlagenanpassungen in St. Gallen sowie in Rorschach-Staad. Von den Gesamtkosten in der Höhe von rund 62 Millionen Franken werden insgesamt gut 37 Millionen Franken aus dem FinöV-Fonds bezahlt.

Ausserdem hat der Bundesrat Ende Juni eine Finanzierungsvereinbarung mit den SBB für den Doppelspurausbau zwischen Jetstetten-Süd (D) und Fischerhölzlitunnel (Strecke Schaffhausen–Stuttgart) genehmigt. Dieser Ausbau wird auf total rund 94 Millionen Franken veranschlagt. Davon werden gut 88 Millionen Franken via den FinöV-Fonds finanziert.

Bahn 2030

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zwei Varianten für das von den Eidgenössischen Räten in Auftrag gegebene Projekt «Bahn 2030» erarbeitet. Bahn 2030 hat zum Ziel, einen bedeutenden Teil der stetig wachsenden Mobilität der Schweizer Bevölkerung zu übernehmen.

Die Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Milliarden Franken vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre. Die Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Milliarden Franken umfassen. Der Hauptunterschied der beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist.

Das Eidgenössische Parlament hatte bereits im Jahr 2009 beschlossen, die Investitionen von Bahn 2030 aus dem FinöV-Fonds zu finanzieren. Dies setzt voraus, dass dieser Fonds über die bisher vorgesehene Laufzeit hinaus verlängert wird. Zudem sollen zusätzliche, zeitlich befristete Finanzquellen bestimmt werden. Geprüft werden unter anderem ein Zuschlag auf die Fahrausweise des öffentlichen Verkehrs von rund zehn Prozent sowie eine Umwidmung des Anteils der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der den Kantonen zugute kommt.

Bei Variante 2 steht ein Beitrag der Bahnbenutzer im Vordergrund, bei Variante 1 zusätzlich zu dieser Bahnabgabe die Umwidmung des LSVA-Kantonsanteils. Der Bundesrat hat im Übrigen entschieden, dass die bisherigen Einnahmequellen des FinöV-Fonds weiterhin zur Verfügung stehen sollen. Namentlich sind dies der Bundesanteil an der LSVA, ein Mehrwertsteuer-Promille sowie ein Anteil aus der Mineralölsteuer, der bislang nur für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) verwendet wird (so genanntes NEAT-Viertel). Für die Weiterführung des FinöV-Fonds und die neuen Einnahmen ist eine Verfassungsänderung notwendig. Somit werden Volk und Stände in jedem Fall über Bahn 2030 abstimmen können. Das konkrete Vorgehensszenarium für die Fortsetzung der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und deren Finanzierung will der Bundesrat im Frühjahr 2011 vorlegen.

Agglomerationsverkehr

Gemäss Infrastrukturfondsgesetz (Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) beteiligt sich der Bund mit sechs Milliarden Franken an der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen.

In der Herbstsession des Berichtsjahres haben die Eidgenössischen Räte aus dem gesperrten Kredit für den Agglomerationsverkehr weitere 1510,62 Millionen Franken freigegeben. Damit werden in der Finanzierungsetappe 2011 bis 2014 insgesamt 26 Agglomerationsprogramme für Strasse und Schiene – darunter die Durchmesserlinie in Zürich – alimentiert.

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

Die Stimmberechtigten des Kantons St. Gallen haben am 26. September mit einem Ja-Stimmenanteil von fast 81 Prozent die Vorlage zu S-Bahn 2013 genehmigt. Damit kann der Kanton St. Gallen sein Zugsangebot mit verhältnismässig geringen Investitionen um 30 Prozent ausbauen. Künftig soll ein Ringzug vom Kantonshauptort über Sargans und Uznach verkehren. Die S-Bahn 2013 bringt zudem auf allen Strecken klimatisiertes und behindertengerechtes Rollmaterial. Der Kanton beteiligt sich mit rund 50 Millionen Franken am Ausbau seines S-Bahnnetzes, das auf total gut 200 Millionen Franken zu stehen kommt. Der Bund übernimmt die restlichen drei Viertel.

Am 11. Dezember sind in Bern und in Zürich zwei neue, lange Tramlinien eingeweiht worden. In Bern feierte die Bevölkerung eine Strecke in den Westen der Stadt. Die neue Tramlinie Bern-West mit einer Länge von rund sieben Kilometer bedeutet für Berns Verkehrsbetriebe einen Quantensprung. Im Norden Zürichs wurde der dritte und vorerst letzte Ast der Glattalbahn eröffnet. Die neue Zürcher Tramlinie 12 verbindet Dübendorf mit dem Flughafen Zürich und erschliesst eines der wichtigsten Zürcher Entwicklungsgebiete mit rund 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Beide Projekte des öffentlichen Verkehrs sind mit Geldern aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert worden.

Am 22. November ist in Zürich der Weinbergtunnel durchbrochen worden. Der rund fünf Kilometer lange doppelspurige Eisenbahntunnel ist eines der Kernelemente der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon. Der Tunnel unterquert vom neuen Tiefbahnhof Löwenstrasse aus den Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich sowie die Limmat. Der Weinbergtunnel ist das Herzstück der insgesamt rund zehn Kilometer langen Durchmesserlinie (DML), die künftig einen zentralen Teil der West-Ost-Achse des nationalen Schienenverkehrs bildet. Die Kosten des DML-Gesamtprojekts sind auf rund zwei Milliarden Franken veranschlagt.

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energieverbrauch

Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist im Jahr 2009 mit 877'560 Terajoule (TJ) um 2,5 Prozent unter dem Wert von 2008 geblieben. Damals wurde als Folge der positiven Wirtschaftsentwicklung sowie der kälteren Witterung mit fast 900'000 TJ der höchste nationale Energieverbrauch aller Zeiten registriert. Umgekehrt waren 2009 der wirtschaftliche Abschwung und die wärmere Witterung im Wesentlichen für den Rückgang des Gesamtenergieverbrauchs verantwortlich.

In den vergangenen zehn Jahren konnte viermal ein rückläufiger Endenergieverbrauch verzeichnet werden: 2007 (-2,7%), 2006 (-0,4%), 2002 (-2,2%) und 2000 (-0,9%).

Während der Benzinverbrauch 2009 rückläufig war (- 2,7%), stieg der Absatz von Dieselöl um 1,6 Prozent. Damit setzte sich der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff fort. Nicht zuletzt wurden 2009 auch deutlich weniger Biotreibstoffe verbraucht (-28,6%).

Im Jahr 2010 hat gemäss Angaben der Erdöl-Vereinigung der gesamte Absatz der Treibstoffe um 0,5 Prozent zugenommen (Vorjahr: Abnahme um 1,6%). Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch im Berichtsjahr fort (-3,6% im Vergleich zu 2009). Beim Dieselöl betrug der Absatzzuwachs 3,9 Prozent (Vorjahr: +1,6%). (vgl. dazu Kapitel Schweizerischer Mineralölabsatz; hienach)

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 12 A; Anhang)

Beim Benzin ist der Absatz seit 2000 rückläufig, und zwar um durchschnittlich 2,3 Prozent pro Jahr. Ein markantes Wachstum ist hingegen beim Dieselöl mit durchschnittlich 5,9 Prozent pro Jahr zu verzeichnen. In den 1990er-Jahren hatte der Benzinabsatz durchschnittlich 0,8 Prozent pro Jahr zugenommen, der Dieselabsatz um 1,7 Prozent pro Jahr.

Der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der im Jahr 2009 in der Schweiz verkauften neuen Personenwagen (PW) ist gegenüber 2008 um 3,9 Prozent auf 6,86 Liter pro hundert Kilometer (l/km) zurückgegangen. Dies entspricht einer Abnahme des Verbrauchs um 0,28 l/100 km. Der Anteil der Dieselfahrzeuge in der Schweiz ist erstmals seit 1996 gesunken. Er liegt neu bei 29,3 Prozent (2008: 33,0%). Die neuen Dieselfahrzeuge verbrauchten 2009 im Durchschnitt 6,48 l/100 km. Das sind 0,54 l/100 km oder 7,7 Prozent weniger als der Durchschnittsverbrauch der neuen Benzinfahrzeuge.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen sind um 4,6 Prozent gesunken und lagen 2009 bei 167 Gramm CO₂ pro Kilometer (g/km; 2008: 175 g/km). In der EU lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen im Jahr 2008 bei 154 g/km.

Bei den Benzin-Fahrzeugen sank dieser Wert um 5,7 Prozent auf 165 g/km (2008: 175 g/km), bei den Dieselfahrzeugen auf 171 g/km (2008: 176 g/km). Der CO₂-Ausstoss der Diesel-Fahrzeuge liegt damit zum zweiten Mal nach 2008 höher als derjenige der Benziner, und zwar um 3,5 Prozent.

Der Treibstoffverbrauch eines Fahrzeugs hängt wesentlich von seinem Gewicht ab: Pro 100 Kilogramm (kg) Zusatzgewicht nimmt er um rund einen halben Liter zu. Erfreulich daher, dass das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagen erneut gesunken ist. Es lag 2009 bei 1448 kg (2008: 1473 kg), was einer Reduktion um 25 kg oder 1,7 Prozent entspricht.

Die Effizienz der Neuwagen hat sich in den letzten Jahren stark verbessert. So betrug der Verbrauch pro 1000 kg Fahrzeuggewicht im Jahr 2009 4,74 l/100 km (2008: 4,85 l/100 km) oder mehr als zwei Liter weniger als 1996 (6,84 l/100 km). Dieser Effizienzgewinn wurde bis 2007 durch die Vorliebe der Schweizer für immer schwerere Fahrzeuge teilweise vernichtet. Das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagen hat 2009 erst zum zweiten Mal (erstmal 2008) seit 20 Jahren abgenommen.

Der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen ging 2009 deutlich zurück und liegt neu bei 1836 cm³ (-72 cm³ gegenüber dem Vorjahr), was einerseits auf den zunehmenden Marktanteil von Kleinwagen und andererseits auf das Downsizing der Motoren (kleinere Motoren mit Aufladung) zurückzuführen sein dürfte. Zum Vergleich: Zwischen 1996 und 2007 lag der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen immer zwischen 1944 und 1989 cm³.

Energiesparmassnahmen

Gemäss dem neunten Jahresbericht von EnergieSchweiz, dem Energiesparprogramm des Bundes, für die Jahre 2009 und 2010 sind die vor zehn Jahren gesteckten Ziele nicht erreicht worden. Der Verbrauch fossiler Treibstoffe beispielsweise hätte um zehn Prozent sinken sollen; bis 2009 war allerdings nur ein Rückgang von 1,3 Prozent zu verzeichnen.

Auf seiner zweiten Etappe, die von 2011 bis 2020 dauert, soll EnergieSchweiz gemäss dem vom Bundesrat verabschiedeten Detailkonzept durch Information und Sensibilisierung das energiebewusste Verhalten fördern sowie die Bevölkerung dazu bringen, von Benzin- und Stromfressern auf sparsame Haushaltgeräte oder verbrauchsarme Fahrzeuge umzusatteln, und zwar freiwillig.

Ein Schwerpunkt der künftigen Anstrengungen liegt also im Mobilitätsbereich. So sollen zum Beispiel Automobilisten vor der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs (noch) besser über die Energieeffizienz aufgeklärt werden, etwa durch die Publikation von Autolisten. Auch bei der Fahrweise soll Nachhilfe erteilt werden. Dazu sind unter anderem ein Angebot von Eco-Drive-Kursen geplant sowie Massnahmen, die beispielsweise für das Motorabstellen in dafür geeigneten Situationen werben.

Förderung biogener Treibstoffe: Der Bundesrat will den Absatz von Biotreibstoffen fördern. Im Jahr 2009 waren in der Schweiz – trotz bereits erfolgter Steuerbefreiung und Importliberalisierung – an gut 180 Tankstellen nur gerade knapp zwei Millionen Liter Bioethanol abgesetzt worden, was einem halben Promille aller Benzinverkäufe entsprach. Das UVEK wurde deshalb beauftragt, die Luftreinhalteverordnung so zu ändern, dass auch in der Schweiz so genanntes Tiefdruckbenzin erhältlich ist. Damit wird der Einsatz von Benzin mit einem Anteil von fünf Prozent Bioethanol ganzjährig möglich statt wie bisher nur im Winterhalbjahr. Ferner sollen die administrativen Hürden in der Treibstoffökbilanzverordnung zur Gewährung einer Steuerbefreiung verringert werden.

Das langfristige Jahrespotenzial von Bioethanol wird in der Schweiz auf 200 Millionen Liter geschätzt, was einem CO₂-Reduktionspotenzial von jährlich 0,47 Millionen Tonnen CO₂ brutto entspricht. Dies würde einen beachtlichen Beitrag im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich bedeuten.

Eine wirtschaftliche Nutzung von Bioethanol in der Schweiz wird derzeit immer noch durch technische Handelshemmnisse erschwert: Einerseits kann nur mit grossem administrativem Aufwand nachgewiesen werden, dass die ökologischen und sozialen Mindestanforderungen eingehalten wurden, vor allem beim Import. Andererseits wird der Einsatz von Benzin mit fünf Prozent Bioethanol (E5) aufgrund der geltenden Dampfdruckvorschriften auf das Winterhalbjahr beschränkt. Solange die Luftreinhalteverordnung nicht angepasst ist, kann bei E5 an einzelnen Hochsommertagen die Dampfdrucklimite überschritten werden.

Gegen Ende des Berichtsjahres eröffnete die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates die Vernehmlassung zu einer Änderung des Mineralölsteuer- und Umweltschutzgesetzes, welche sie im Rahmen einer Parlamentarischen Initiative ausgearbeitet hatte. Der Gesetzesentwurf sieht strengere Kriterien für die Steuererleichterung von Biotreibstoffen in der Schweiz vor. Zudem soll der Bundesrat verpflichtet werden, bei Bedarf Zulassungsbeschränkungen für biogene Treib- und Brennstoffe einzuführen.

Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge: Seit dem 1. Juli 2010 gelten neue Grenzen der Effizienz-Kategorien gemäss der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personewagen (VEE-PW). Die entsprechende Anpassung basiert auf dem aktuellen Datenstand der Typengenehmigungen und stellt sicher, dass erneut nur ein Siebtel aller Neuwagenmodelle unter die beste Energieeffizienz-Kategorie A fällt. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss für neue Fahrzeugmodelle liegt in der Schweiz neu bei 188 und nicht mehr wie bis anhin bei 204 Gramm pro Kilometer.

Die schweizerische Energieverordnung (EnV) verlangt die jährliche Erfassung und Auswertung des Energieverbrauchs von Neuwagen in der Schweiz. Die Berichterstattung erfolgte bisher im Rahmen der Zielvereinbarung zwischen UVEK und auto-schweiz. Nachdem diese Zielvereinbarung 2008 ausgelaufen ist, hat das Bundesamt für Energie (BFE) zur Sicherstellung der Kontinuität bei der Datenauswertung auto-schweiz mit der Berichterstattung für die Jahre 2009 und 2010 beauftragt.

Rund 52 Prozent der verkauften Neuwagen des Jahres 2009 können den Energieeffizienzkategorien A und B zugeordnet werden. Diese Personewagen verbrauchen im Durchschnitt lediglich 5,14 Liter beziehungsweise 6,26 Liter auf 100 Kilometer. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist erstmals seit 1996 gesunken und betrug 2009 29 Prozent der neu verkauften Autos (2008: 33%).

Im Juni gab der Bundesrat bekannt, dass er auch in Zukunft an der bestehenden Energieetikette für Neufahrzeuge festhalten werde und – wie von den Strassenverkehrsverbänden stets gefordert – keine neue Umwelteetikette für Personewagen einführen wird. Die bestehende Energieetikette soll jedoch verbessert werden. Künftig sollen CO₂-Ausstoss und Energieverbrauch klarer dargestellt werden. Die modifizierte Energieetikette, die im Februar 2011 in die Vernehmlassung ging, soll auch als Grundlage für die Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern dienen.

Die Sozialdemokratische Partei (SP) der Schweiz hat im März ihre Volksinitiative «Neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien (Cleantech-Initiative)» lanciert. Mit dieser soll der Anteil erneuerbarer Energien bis ins Jahr 2030 auf 50 Prozent erhöht werden. Dies würde unter anderem auch bedeuten, dass treibstoffarme Fahrzeuge verwendet werden müssten. Die Sammelfrist für Unterschriften zu dieser Initiative läuft bis 16. September 2011.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Die Luftbelastung zeigt seit einigen Jahren ein ähnliches Bild. Die Belastung durch Feinstaub (PM₁₀) und Schwefeldioxid (SO₂) hat seit dem Jahr 2000 abgenommen, während die Belastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) und Ozon im Streubereich der Jahre 2000 bis 2008 liegt. Trotz der Verbesserungen der letzten zwanzig Jahre sind die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid, Ozon und PM₁₀ laut Berichterstattung für das Jahr 2009 weiterhin und zum Teil deutlich überschritten; dies infolge der immer noch zu hohen Emissionen von Luftschadstoffen in der Schweiz und den Nachbarländern.

Die Belastung der Luft durch NO₂ hat seit dem Jahr 1990 deutlich abgenommen. Die von Jahr zu Jahr zu beobachtenden Schwankungen in der Belastung sind im Wesentlichen auf die Witterungsbedingungen zurückzuführen. Die Immissionsgrenzwerte werden vor allem in den grossen Städten und entlang stark befahrener Hauptverkehrsstrassen zum Teil deutlich überschritten. In den vorstädtischen Gebieten liegt die Belastung im Bereich des Grenzwerts oder darunter. Im ländlichen Raum abseits der Strassen liegen die Werte deutlich unter dem Grenzwert.

Die Ozonbelastung war 2009 an allen Stationen wegen des wechselhaften Sommerwetters tiefer als in den letzten zehn Jahren, aber immer noch deutlich über den Immissionsgrenzwerten. Auf der Alpennordseite lagen die Spitzenwerte 2009 deutlich unter denen der Vorjahre.

Die PM10-Belastung hat seit 1990 deutlich abgenommen. In den Städten und Vorstädten wurden im 2009 Jahresmittelwerte zwischen 18 und 28 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) gemessen (Immissionsgrenzwert: $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Auf dem Land, entlang den Autobahnen, wurden Werte von 21 bis $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ registriert. Abseits von Strassen lagen die ländlichen Werte mit 17 bis $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Bereich des Grenzwertes. An den Stationen oberhalb von tausend Meter über Meer sind die Messwerte deutlich niedriger als der Grenzwert.

Klimaveränderung

Die Emissionsreduktionen, zu denen sich 85 Staaten im Anschluss an die Klimakonferenz in Kopenhagen (COP 15) freiwillig verpflichtet haben, reichen nicht aus, um die globale Erwärmung im 21. Jahrhundert auf zwei Grad Celsius zu begrenzen. Das ist das Ergebnis einer Studie, die das Umweltprogramm der Vereinten Nationen vorgestellt hat. Um das Zwei-Grad-Ziel mindestens mit 66-prozentiger Wahrscheinlichkeit zu erreichen, wäre es nötig, dass die globalen CO_2 -Emissionen in den nächsten zehn Jahren ihren Höhepunkt erreichen, heisst es im Bericht. Im Jahr 2020 dürften weltweit noch 44 Gigatonnen CO_2 ausgestossen werden, bis zum Jahr 2050 müssten die Emissionen um 50 bis 60 Prozent unter den Stand von 1990 sinken.

Die Realität sieht allerdings anders aus. Rechnet man die Selbstverpflichtungen der Staaten zusammen, so kommt man bei einer strikten Auslegung der Berechnungsgrundlagen auf CO_2 -Emissionen von 49 Gigatonnen im Jahr 2020. Selbst im besten Fall klafft also zwischen Anspruch und Wirklichkeit eine Lücke von fünf Gigatonnen. Das entspricht den jährlichen Emissionen aller Autos, Busse und Lastwagen auf der Welt.

Am 11. Dezember 2010 ist im mexikanischen Cancún die 16. UNO-Klimakonferenz (COP 16) mit einer Einigung zu Ende gegangen. Die Konferenz will die Anstrengungen zur Vermeidung des Treibhausgasausstosses verstärken und verhindern, dass es nach Ablauf der ersten Periode des Kyoto-Protokolls zu einer Lücke kommt. Zudem beschloss die COP 16 die Schaffung eines Klimafonds und Mechanismen gegen die Klima schädigende Nutzung von Wäldern in Entwicklungsländern. Die Klärung entscheidender Fragen wie verbindliche Verpflichtungen für Länder, die dem Kyoto-Protokoll nicht angehören, wurde auf das Jahr 2011 vertagt.

In den «Cancúner Vereinbarungen» wird unter anderem das Zwei-Grad-Ziel verankert. Das bedeutet, dass die globale Durchschnittstemperatur im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter nicht über zwei Grad Celsius steigen soll. Obwohl die Vereinbarungen in einigen Bereichen Verbesserungen brachten, blieben viele Aspekte ungelöst: Weiterhin sind die Emissionsreduktionen, um die Wahrscheinlichkeit einer gefährlichen Klimaerwärmung zu verringern, ungenügend. Ungeklärt ist die Zukunft des Kyoto-Protokolls. Die Industriestaaten versprochen zwar, den Entwicklungsländern beim Klimaschutz finanziell

unter die Arme zu greifen, doch aus welchen Quellen das dafür benötigte Geld kommen soll, wurde nicht entschieden. Die Kyoto-Staaten werden gemäss dem Beschluss von Cancún angehalten, ihre Anstrengungen zu verstärken. Zudem soll so rasch als möglich über eine zweite Verpflichtungsperiode befunden werden, um eine Lücke im Kyoto-Protokoll zu verhindern. Auch wenn die zweite Kyoto-Periode nicht direkt an die erste anschliessen sollte, wollen die Industrieländer auf der Basis des Übereinkommens von Kopenhagen (COP 15) ihren Ausstoss reduzieren.

Die Frage der Schweizer Verpflichtung für die Jahre 2013 bis 2020 liegt zurzeit beim Parlament. Der Bundesrat schlägt vor, den Treibhausgasausstoss in diesem Zeitraum um mindestens 20 Prozent im Vergleich zu 1990 zu vermindern. Falls sich andere Industrieländer wie die USA oder Japan zu einer vergleichbaren Verminderung verpflichten, ist der Bundesrat bereit, sein Ziel auf 30 Prozent anzuheben.

Reduktion der CO₂-Emissionen

CO₂-Gesetz; Kyoto-Abkommen: Gemäss Vorgaben des CO₂-Gesetzes vom 8. Oktober 1999 müssen die CO₂-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) im Mittel der Jahre 2008–2012 (Mittelwert) gegenüber dem Niveau von 1990 um acht Prozent auf den Zielwert von 14,24 Millionen Tonnen sinken. Im Brennstoffbereich beträgt die entsprechende Zielvorgabe 21,59 Millionen Tonnen (-15% gegenüber 1990). Im Kyoto-Protokoll hat sich die Schweiz verpflichtet, den gesamten Treibhausgasausstoss (inklusive Methan und andere Stoffe) im Zeitraum 2008–2012 um acht Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu vermindern. Wie sich bereits seit längerem abzeichnet, können diese Ziele nur dann erreicht werden, wenn die Stiftung Klimarappen zusätzliche Leistungen erbringt.

Die CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990 gemäss den Zahlen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) 15,48 Millionen Tonnen; sie waren 2009 mit 17,46 Millionen Tonnen (-1.0% gegenüber dem Vorjahr) 20,8 Prozentpunkte oder 3,22 Millionen Tonnen über dem Zielwert der Jahre 2008–12. Unter Anrechnung der CO₂-Reduktion aus dem Erwerb von ausländischen CO₂-Zertifikaten durch die Stiftung Klimarappen beträgt das angestrebte Plansoll für den Bereich der Treibstoffe 1,26 Millionen Tonnen (Stand 2009).

Der CO₂-Ausstoss aus dem Brennstoffbereich (22,32 Mio. t.) ist 2009 gegenüber dem Vorjahr um ein Prozent gesunken; er liegt noch 2,9 Prozentpunkte über der Zielmenge für die Jahre 2008–2012.

CO₂-Statistik

Jahr	Total		Brennstoffe		Treibstoffe	
	(in Mio. t. CO ₂)	index.	(in Mio. t. CO ₂)	index.	(in Mio. t. CO ₂)	index.
1990	40,88	100,0	25,40	100,0	15,48	100,0
1995	39,39	96,3	24,24	95,4	15,15	97,9
2000	41,21	100,8	24,35	95,9	16,86	108,9
2005	40,73	99,6	23,87	94,0	16,86	108,9
2009	39,79	97,3	22,32	87,9	17,46	112,8
Ziel 2008–12	36,80	90,0	21,59	85,0	14,24	92,0
Ziel 2008–12 (mit Zertifikaten)	38,8		21,6		16,2	

(Quelle: BAFU)

Gemäss korrigierten Schätzungen des BAFU könnten die Treibhausgasemissionen höher ausfallen als bisher angenommen und als vom Kyoto-Protokoll sowie vom CO₂-Gesetz vorgeschrieben. Hauptgrund für die allfällige Abweichung von bisherigen Prognosen ist laut BAFU das kräftige Wirtschaftswachstum. Besonders im Treibstoffbereich tut sich eine Lücke auf. Die Emissionen bei den Treibstoffen lagen 2009 um 13 Prozent über den Werten von 1990. Selbst unter Anrechnung der durch den Klimarappen im Ausland erworbenen Emissionszertifikate (2 Mio. t pro Jahr) und der inländischen Reduktionsleistung des Klimarappens (ca. 0,4 Mio. t pro Jahr) resultieren im überarbeiteten Szenarium des BAFU für die Zielperiode 2008–2012 noch immer prognostizierte 15 Millionen Tonnen, die 0,8 Millionen Tonnen über dem Reduktionszielwert von 14,24 Millionen Tonnen liegen. Wird insbesondere die im Kyoto-Protokoll eingegangene Reduktionsverpflichtung bis 2012 nicht erfüllt, besteht quasi als Notmassnahme die Möglichkeit, zusätzliche Emissionszertifikate einzukaufen, um die Lücke zu schliessen.

Stiftung Klimarappen: Die private Stiftung Klimarappen, an welcher **strasseschweiz** beteiligt ist, hat sich gegenüber dem Bund dazu verpflichtet, im Zeitraum 2008 bis 2012 zwölf Millionen Tonnen CO₂ zu reduzieren, davon mindestens zwei Millionen Tonnen im Inland. Dies ergibt jährliche Reduktionsmengen von 2,4 Millionen Tonnen CO₂, wovon mindestens 0,4 Millionen Tonnen im Inland zu erfolgen haben.

Finanziert wird die Stiftung Klimarappen seit 1. Oktober 2005 durch eine Abgabe von 1,5 Rappen pro Liter auf Benzin- und Dieselimporten. Mit den Erträgen von jährlich rund 100 Millionen Franken können sowohl Massnahmen im Verkehrsbereich und im Gebäude- oder Industriebereich (Inlandmassnahmen) oder im Rahmen der projektbasierten Mechanismen des Kyoto-Protokolls (Auslandmassnahmen) finanziert werden.

Die Stiftung Klimarappen wird ihre Zielvorgabe zur Senkung des CO₂-Ausstosses erreichen und darüber hinaus auch im Jahr 2013 Abgeltungen für CO₂-Emissions-Reduktionen bezahlen. Per Ende 2009 hat sie den Kauf von Kyoto-Zertifikaten sowie sämtliche Inlandprogramme eingestellt. Die Stiftung hat demnach alle vereinbarten Emissionsreduktionen unter Vertrag.

Künftige Klimapolitik der Schweiz: In der Schweiz bildet die Revision des CO₂-Gesetzes aus dem Jahr 1999 den klimapolitischen Schwerpunkt für die Zukunft. Die Gesetzesrevision ist der indirekte Gegenvorschlag zur Volksinitiative «für ein gesundes Klima» und gelangte im Berichtsjahr in die Beratungen der Eidgenössischen Räte. Die Klimainitiative verlangt, dass die Treibhausgasemissionen im Inland gemessen am Stand von 1990 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren seien, und zwar bis 2020. Dies soll durch die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen, durch einen sorgfältigen Umgang mit Energiereserven sowie durch den Einsatz erneuerbarer Energien erreicht werden.

Ein wichtiger Teilbereich der Schweizer Klimapolitik ist das Gebäudeprogramm, mit welchem der Bund seit 2010 während zehn Jahren insgesamt zwei Milliarden Franken aus der CO₂-Lenkungsabgabe auf Brennstoffen für Gebäudesanierungen und die Förderung alternativer Energieträger einsetzt. Dadurch soll im Schweizer Gebäudepark massiv klimaschädigendes CO₂ eingespart werden.

Gemäss Botschaft des Bundesrats vom 26. August 2009 zur Revision des CO₂-Gesetzes soll die Schweiz ihren Ausstoss an Treibhausgasen bis 2020 gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 20 Prozent reduzieren. Falls sich andere wichtige Industrieländer und namentlich die Europäische Union (EU) auf ein weitergehendes Ziel (minus 30 Prozent) verpflichten, will der Bundesrat diesbezüglich nachziehen.

Zur Zielerreichung sollen die Sektoren Gebäude, Industrie und Verkehr in einem vergleichbaren Ausmass beitragen und ihre Emissionen um rund 25 Prozent reduzieren. Die drei Sektoren müssen mehr als minus 20 Prozent leisten, da für die restlichen Treibhausgase (z.B. Methan aus der Landwirtschaft) vorläufig keine verbindlichen emissionsreduzierenden staatlichen Instrumente vorgesehen sind.

Das neue Reduktionsziel muss – wie schon das alte (minus zehn Prozent) im noch geltenden Gesetz – mindestens zur Hälfte durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Die Hochrechnungen des Bundesrats zur Wirkung der vorgeschlagenen Massnahmen ergeben eine Emissionsreduktion im Jahr 2020 von 14,1 Prozent im Inland und von 7,9 Prozent im Ausland; total minus 22,0 Prozent.

Eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen bleibt laut dem neuen Gesetzesvorschlag zwar weiterhin möglich und dient insofern als Druckmittel. Der Bundesrat rechnet aber nicht mit einer Einführung.

Ein Drittel der Gesamtreduktion soll die Nachfolgeregelung für den so genannten Klimarappen (heute 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel) erbringen. Statt einer unveränderten Weiterführung des Klimarappens sollen die Hersteller und Importeure von Treibstoffen dazu verpflichtet werden, mindestens ein Viertel der verursachten CO₂-Emissionen zu kompensieren. Praktisch dürfte

dies durch den Kauf von Emissionszertifikaten im Ausland geschehen. Wie die Kosten auf die Treibstoffpreise überwältigt werden und ob die Abwicklung auch fortan der Stiftung Klimarappen obliegt, ist Sache der Branche. Die Kosten beziffert das BAFU bei den heutigen Preisen im Emissionshandel auf zwei bis drei Rappen pro Liter.

Anfang 2010 legte sich der Bundesrat in der Botschaft zur Offroader-Initiative auf den verbindlichen Zielwert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer (g/km) für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenwagen fest (vgl. dazu die Ausführungen zu den Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen; hienach).

Bei der Beratung zur Totalrevision des CO₂-Reduktionsgesetzes hat der Nationalrat in der Juni-Session beschlossen, den Ausstoss an Treibhausgasen – insbesondere CO₂ – bis 2020 gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 um 20 Prozent zu verringern, und zwar vollumfänglich durch Massnahmen im Inland. Die Grosse Kammer wollte dem Bundesrat zudem die Kompetenz erteilen, das Reduktionsziel auf 40 Prozent zu erhöhen, sofern dafür doch noch eine internationale Vereinbarung zustande kommt. Diese zusätzliche Verminderung dürfte bis zu drei Viertel durch Massnahmen im Ausland erreicht werden. Gleichzeitig lockerte der Nationalrat die Reduktionsvorgabe für die CO₂-Emissionen neu immatrikulierter Personenwagen: Mit 85 zu 81 wurde der Zielwert von 130 g/km auf 150 g/km angehoben. Ebenso wurde mit 108 zu 82 Stimmen die Möglichkeit zur Einführung einer CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel ersatzlos gestrichen. Klar angenommen wurde hingegen eine Teilkompensation für CO₂-Emissionen aus Treibstoffen. Hersteller und Importeure müssen Emissionszertifikate erwerben und dem Bund abgeben. Der Bundesrat kann die Kompensation je nach Erreichung des Reduktionsziels auf fünf bis 40 Prozent festlegen. Insgesamt gesehen blieben die Beschlüsse des Nationalrats aber inkohärent, um nicht zu sagen widersprüchlich.

Der Ständerat hat seine Beratungen zur Klimainitiative beziehungsweise zum CO₂-Reduktionsgesetz auf die Frühjahressession 2011 festgelegt.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Alpenkonvention: Der Nationalrat ist in der Herbstsession zum zweiten Mal nicht auf die Vorlage betreffend die Ratifikation von Durchführungsprotokollen zur Alpenkonvention eingetreten. Die Mehrheit der Grossen Kammer hielt an der Auffassung fest, dass die Durchführungsprotokolle einseitig auf den Schutz ausgerichtet und die Auswirkungen nicht absehbar seien. Damit sind diese Protokolle definitiv vom Tisch.

Zuvor hatte der Ständerat in der Juni-Session Eintreten auf die Detailberatung der neun Ausführungsprotokolle zum seit längerem ratifizierten Rahmenabkommen der Alpenkonvention beschlossen.

Volksinitiative «für menschenfreundlichere Fahrzeuge»: Die so genannte Offroader-Initiative der Jungen Grünen Schweiz verlangt vom Bund Vorschriften zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Die Initiative nimmt primär die grossen und starken Geländefahrzeuge, die so genannten Offroader ins Visier. Verboten werden sollen auch Motorfahrzeuge, die Velofahrer, Fussgänger oder andere Verkehrsteilnehmende übermässig gefährden. Bereits zugelassene Fahrzeuge der vom Verbot betroffenen Kategorien dürften weiterhin verkehren, allerdings nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von hundert Stundenkilometern.

Der Bundesrat lehnt die Offroader-Initiative der Jungen Grünen ab und stellte ihr mit Botschaft vom 20. Januar 2010 einen indirekten Gegenvorschlag gegenüber. Gemäss diesem soll der Import von Offroader weiterhin zugelassen bleiben; im Gegenzug will der Bundesrat jedoch Anreize schaffen, damit in der Schweiz vermehrt kleinere Autos gekauft werden.

Betreffend die CO₂-Einsparungen übertrifft der indirekte Gegenvorschlag die Forderungen des Volksbegehrens. Es soll nämlich ein Durchschnittswert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer (g/km) für neue Personenfahrzeuge eingeführt werden. Das entspricht pro hundert Kilometer einem Verbrauch von 5,6 Liter Benzin oder fünf Liter Diesel. Ab 2012 sollen die umweltfreundlichsten 65 Prozent der neu zugelassenen Autos diesem Wert entsprechen; bis 2015 muss der Durchschnitt aller Neuwagen einer importierten Flotte diese Vorgabe erfüllen. Für jedes zusätzliche Gramm CO₂ ist eine Strafsteuer zu entrichten. Deren Höhe sowie der Zeitplan und der Durchschnittswert korrespondiert mit dem Vorgehen der Europäischen Union (EU). Diese Strafabgabe kann bis zu 140 Franken pro Gramm und Fahrzeug betragen. Je nach Autotyp kann das einige tausend Franken Aufpreis bedeuten. Der Bund erhofft sich von der Steuer Einnahmen im Umfang von 125 Millionen Franken pro Jahr, die an die Bevölkerung ausgeschüttet werden sollen.

Nichts wissen will die Landesregierung von einer Tempolimite von hundert Kilometer pro Stunde auf der Autobahn für bereits immatrikulierte Fahrzeuge, welche die neuen CO₂-Werte nicht einhalten. Diese Forderung würde heute zwar vier von fünf Autos betreffen, der Nutzen der Massnahme für die Umwelt ist aber relativ gering und der Aufwand für die Umsetzung, zum Beispiel für Kontrollen, sehr hoch. Ferner lehnt der Bundesrat die Beschränkung des Leergewichts auf 2,2 Tonnen ab, da damit nichts über das tatsächliche Gewicht des Autos im Strassenverkehr ausgesagt wird.

Die Automobil-Importeure und die Verbände des Strassenverkehrs haben gegen die exakte Übernahme der EU-Zielwerte für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von Neuwagen opponiert. Der Vorschlag sei für die Schweiz nicht zuletzt aufgrund eines eklatant tieferen Dieselanteils bei den Neuwagen unrealistisch. Zudem könne die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied nicht von einer Mischrechnung mit anderen Ländern profitieren.

Der Nationalrat hat die Offroader-Initiative im September mit 116 zu 58 Stimmen klar zur Ablehnung empfohlen. Dank SP, Grünen und CVP sowie einzelnen FDP-Stimmen wurde allerdings ein Antrag aus den Reihen der BDP angenommen, der die nationalrätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-N) mit der Ausarbeitung eines indirekten Gegenvorschlags beauftragte. Entgegen dem Beschluss im Rahmen der Juni-Debatte zur Klimainitiative, in welcher ein Durchschnittswert von 150 g/km für Neuwagen beschlossen worden ist (vgl. Ausführungen zur Klimapolitik; hier vor), sollen die CO₂-Emissionen aller neu verkaufter Autos analog der EU-Regelung ab 2015 durchschnittlich auf 130 g/km gesenkt werden.

Den entsprechend formulierten indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative hat der Nationalrat in der Wintersession gutgeheissen. Falls die Autoimporteure das ambitionöse Reduktionsziel von 130 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen bis 2015 nicht erreichen, müssen sie Bussen bezahlen. Diese sind nach dem Ausmass der Zielverfehlung abgestuft (von Fr. 7,50 bis Fr. 142,50 pro Gramm). Über den zu erwartenden Ertrag aus den Bussen existieren gegenwärtig lediglich vage Schätzungen: Sie reichen von null bis 300 Millionen Franken ab dem Jahr 2015. Die Vorlage ging zur weiteren Beratung an den Ständerat

Reduktion der Schadstoffemissionen: Obwohl der Strassenverkehr zugenommen hat, ist die Luft heute sauberer als früher. Gemäss einem aktualisierten Bericht des Bundesamts für Umwelt (BAFU) hat der Luftschadstoffausstoss des Strassenverkehrs in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Der Stickoxid-Ausstoss des Strassenverkehrs konnte seit 1990 um über 50 Prozent auf rund 39'000 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Bis 2035 wird er voraussichtlich nochmals auf weniger als einen Drittel (ca. 12'000 t) sinken. Die Kohlenwasserstoff-Emissionen nahmen seit 1990 um über 80 Prozent auf 17'000 Tonnen ab. Bis 2035 werden sie gemäss den Prognosen nochmals um mehr als die Hälfte auf 8100 Tonnen reduziert.

Zugenommen hat hingegen der Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂). Hier konnte das Verkehrswachstum bisher nicht durch technischen Fortschritt kompensiert werden. Rund 85 Prozent aller Treibhausgase entweichen in Form von CO₂, welches hauptsächlich durch die Verbrennung fossiler Energieträger wie zum Beispiel Benzin und Diesel im Strassenverkehr entsteht. Die BAFU-Prognosen für den Ausstoss von CO₂ gehen davon aus, dass die Emissionen aus dem Strassenverkehr nach einem Höchststand von rund 14,4 Millionen Tonnen im Jahre 2010 auf rund 12,8 Millionen Tonnen im Jahr 2030 sinken werden. Dies würde dem Stand von 1990 entsprechen.

Neue Ergebnisse zeigt der BAFU-Fachbericht über die Emissionen des Strassenverkehrs bei den Kaltstart-Emissionen. Kalte Motoren stossen bis zu 80 Prozent der schädlichen Kohlenwasserstoffe auf den ersten Fahrkilometern aus, da der Katalysator Schadstoffe bei niedriger Abgastemperaturen nicht optimal reduzieren kann. Dieses Problem ist bedeutend, weil der Anteil an kurzen Autofahrten vergleichsweise hoch ist.

Tempobeschränkung der Kantone bei Smoglagen: Das Umweltdepartement des Kantons Tessin hat im Januar wegen Wintersmog einmal mehr eine Temporeduktion auf der Autobahn A2 veranlasst: Zwischen Melide und Chiasso durfte nur noch mit 80 Stundenkilometer (km/h) gefahren werden. Und für Lastwagen galt ein generelles Überholverbot.

Auf diesem Autobahnteilstück der A2 gilt ordentlicherweise Tempo 120. Dies auch in Zukunft, nachdem das Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde des Touring Club Schweiz (TCS) und des Automobil Club der Schweiz (ACS) sowie weiterer Organisationen gegen einen Beschluss der Tessiner Regierung gutgeheissen hat, die auf besagter Strecke von 18 Kilometer eine Tempolimite von 100 km/h einführen wollte, um die Luftqualität zu verbessern. Das Bundesverwaltungsgericht bezweifelt, dass Tempo 100 die richtige Massnahme ist, um die Luftverschmutzung zu verringern. Zudem sei eine solche permanente Temporeduktion unverhältnismässig, da die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in keinem Verhältnis zum Nutzen stehe. Ferner habe sich die Luftqualität im Südteessin in den vergangenen Jahren verbessert; laut dem Tessiner Umweltamt sei die Tessiner Luft trotz Verkehrszunahme genau so sauber wie vor 20 Jahren.

Hätte die Tessiner Kantonsregierung Recht bekommen, wäre erstmals in der Schweiz auf einem so langen Autobahnabschnitt eine dauerhafte Temporeduktion aus Umweltschutzgründen eingeführt worden.

Tempo-30-Zonen sind auch auf Haupt- und Durchgangsstrassen zulässig. Das Bundesgericht hat die im Ortszentrum von Münsingen (BE) geplante Verkehrsmassnahme in einem Grundsatzurteil abgesegnet und eine Beschwerde des TCS abgewiesen. Durch das Ortszentrum von Münsingen rollen täglich bis zu 20'000 Fahrzeuge. Um den Verkehrsfluss vor allem auf der Achse Bern–Münsingen–Thun zu verbessern, soll die Bernstrasse teilweise in die Tempo-30-Zone miteinbezogen werden. Gegen den entsprechenden Bauentscheid des Kantons rekurrierte der TCS. Entgegen der Ansicht des TCS werde, so die Richter in Lausanne, mit dieser Massnahme der Volkswille nicht umgangen, wie er sich mit der Ablehnung der «Tempo-30-Initiative» manifestiert habe.

Die 2001 verworfene Initiative hatte innerorts Tempo-30 als Regel und höhere Geschwindigkeiten als die Ausnahme vorgesehen. Laut Bundesgericht geht die geltende Ordnung vom gegenteiligen Konzept aus. Im vorliegenden Fall werde das Tempo nicht flächendeckend auf dem ganzen Innerortsgebiet auf 30 herabgesetzt. Der Einbezug von Haupt- beziehungsweise Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen führe auch nicht dazu, dass dort zwingend Rechtsvortritt eingeführt werden müsste. Wenn die Verkehrssicherheit es erfordere, könne auch in Tempo-30-Zonen die für Hauptstrassen geltende Vortrittsregelung beibehalten werden.

Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs in Städten: Im Jahr 2008 hatte die Umweltorganisation Umverkehr in den Städten Zürich, Genf, St. Gallen, Luzern, Basel und Winterthur je eine regionale Volksinitiative zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Fuss- und Veloverkehrs lanciert.

Die Stimmberechtigten in St. Gallen haben bei einer Volksabstimmung am 7. März die Stadt darauf verpflichtet, das Verkehrswachstum in Zukunft mit öV und Langsamverkehr aufzufangen. Mit 59 Prozent der abgegebenen Stimmen sagten sie ja zur so genannten Städte-Initiative des Vereins «Umverkehr».

In Luzern ist die Städteinitiative zur Förderung des öV und des Langsamverkehrs am 26. September mit einem Nein-Stimmenanteil von gut 54 Prozent abgelehnt worden. Mit einem Ja-Stimmenanteil von rund 63 Prozent ist jedoch der Gegenvorschlag gutgeheissen worden, der die Anliegen der Initiative aufnimmt, ohne allerdings eine konkrete Zielvorgabe zu machen. Umstritten am Volksbegehren war insbesondere die Forderung, wonach der öV- und Langsamverkehr-Anteil binnen zehn Jahren um zehn Prozent hätte erhöht werden sollen.

Auch im Kanton Basel-Stadt ist die Städteinitiative an der Volksabstimmung vom 28. November mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 62 Prozent klar gescheitert. Hingegen wurde der Gegenvorschlag mit einem Ja-Stimmen-Anteil von rund 54,7 Prozent angenommen. Dieser will den Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Kanton Basel-Stadt innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozent reduzieren; davon ausgenommen bleiben Hochleistungsstrassen (HLS), für die der Bund zuständig ist. Allerdings muss eine Verkehrszunahme durch Aus- und Neubauten von HLS auf dem untergeordneten übrigen Streckennetz kompensiert werden.

Ebenfalls im Kanton Basel-Stadt wurde am 13. Juni mit einem hauchdünnen Nein-Stimmen-Anteil von gut 50,4 Prozent das neue Konzept zur Parkraumbewirtschaftung zu Fall gebracht. Die Annahme dieses Konzepts hätte die Bewirtschaftung von rund 100'000 Gratisparkplätzen sowie ein mit Bern und Zürich vergleichbares Parkplatzregime zur Folge gehabt. Dort sind sämtliche Parkplätze auf öffentlichem Grund kostenpflichtig oder dann als blaue Zone markiert, wo Anwohner und Gewerbetreibende gegen Gebühr eine Parkkarte für unbefristetes Parkieren ausgehändigt wird.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion und -absatz

Die Automobilkonjunktur im Jahr 2010 hat sich deutlich besser als erwartet entwickelt. Noch zu Beginn des Jahres lagen die Prognosen für den globalen PW-Absatz in einer Spannweite von plus 1,5 bis plus 3,5 Prozent. Dabei wurde unterstellt, dass die USA mit einem Plus von elf Prozent, China mit einem Zuwachs von zehn Prozent zum Weltmarkt beitragen werden.

Nach Ablauf des Jahres 2010 wird laut Analysen des Verbands der Automobilindustrie (VDA; Deutschland) klar, wie unerwartet sich die Märkte verhalten haben. Im Jahresverlauf mussten die Prognosen vor allem für China beinahe auf Monatsbasis nach oben korrigiert werden. Der chinesische Fahrzeugmarkt ist um 32 Prozent auf 18 Millionen Einheiten gewachsen – eine Dynamik, mit der kaum ein Beobachter gerechnet hatte.

Die weltweiten Neuzulassungen steigerten sich 2010 gegenüber dem Vorjahr um 13 Prozent auf 74,6 Millionen Motorfahrzeuge. Spitzenreiter punkto Wachstum waren die asiatischen Staaten mit einer Zunahme um 26,1 Prozent auf 30 Millionen abgesetzte Fahrzeuge. In Amerika (NAFTA und Mercosur-Staaten) sind 18,4 Millionen Fahrzeuge (+11,7% gegenüber 2009) neu in Verkehr gesetzt worden. In Europa waren es 18,8 Millionen Neuzulassungen, 0,4 Prozent mehr als im Vorjahr.

Auch die Nutzfahrzeugkonjunktur stellte sich besser als gedacht dar. In der Klasse über sechs Tonnen wuchs der globale Markt um 35 Prozent – getragen ebenfalls von der starken China-Konjunktur. Ohne China betrug der Zuwachs aber noch immer mehr als ein Viertel.

In Westeuropa lagen die Neuzulassungen von Personenwagen 2010 durch das Ende vieler nationaler Konjunkturprogramme mit knapp 13 Millionen Einheiten erwartungsgemäss unter dem prämienbedingten hohen Ergebnis des Vorjahres. Der Nachfragerückgang war jedoch mit einem Minus von fünf Prozent weniger stark, als dies noch zu Jahresanfang prognostiziert wurde. Zwar legten gerade zu Beginn des Jahres die Verkäufe in den «Big-4»-Ländern noch zu, jedoch entwickelte sich das PW-Geschäft auf den grossen westeuropäischen Märkten insgesamt eher verhalten. So wurden in Spanien (+3%) und Grossbritannien (+2%) der Vorjahreswert leicht übertroffen, Frankreich (-2%) und Italien (-9%) verzeichneten für das Gesamtjahr hingegen ein Absatzminus. Die etwas kleineren Absatzmärkte in Westeuropa verbuchten 2010 allerdings einen kräftigen Anstieg der Neuzulassungen. Lediglich in Griechenland waren die PW-Verkäufe in Folge der angeschlagenen Gesamtwirtschaft um mehr als ein Drittel rückläufig.

Die Neuzulassungen von Personenwagen mit Dieselantrieb sind 2010 in Westeuropa wieder angestiegen, nachdem im Vorjahr der relativ hohe Preis für Diesel sowie die tendenziell höheren Anschaffungskosten im Zusammenwirken mit den Verschrottungsprämien in vielen Ländern zu einem deutlichen Rückgang beim Dieselaabsatz geführt hatten. Mit einem Anteil von 51,7 Prozent war 2010 gut jeder zweite Neuwagen in Westeuropa mit einem Selbst-

zünder ausgestattet. In Belgien und Luxemburg hatten sogar drei Viertel aller neu zugelassenen PW einen Dieselantrieb. In der Schweiz lag der Dieseleanteil im Berichtsjahr bei 30,2 Prozent (2009: 29,3%) und damit nach wie vor weit unter dem Durchschnitt der europäischen Länder.

Die Verkäufe von Nutzfahrzeugen verzeichneten 2010 in Westeuropa einen Zuwachs von zehn Prozent auf gut 1,7 Millionen Einheiten. Das Ergebnis von 2008 wurde damit zwar noch um fast eine halbe Million Fahrzeuge unterschritten, die westeuropäischen Nutzfahrzeugmärkte sind jedoch weiterhin auf Stabilisierungskurs. Die Neuzulassungen von Transportern (Lastwagen unter 6 t) lagen um rund elf Prozent über dem Vorjahr, die Nachfrage nach schweren Nutzfahrzeugen stieg um drei Prozent. Die Verkäufe von Bussen waren 2010 in Westeuropa hingegen um neun Prozent rückläufig.

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge (Schweiz)

Die Erholung der Wirtschaft von der Krise im Jahr 2010 hat sich deutlich auf die Zahl der in Verkehr gesetzten neuen Strassenmotorfahrzeuge ausgewirkt. Mit 377'317 neuen Fahrzeugen (2009: 346'800) war gesamthaft ein deutlicher Zuwachs an Neuzulassungen zu verzeichnen.

Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) sind innert Jahresfrist per 30. September 296'597 neue Personenwagen (PW) in Verkehr gesetzt worden. Dies sind 30'119 Fahrzeuge oder 11,3 Prozent mehr als im Vorjahr.

Nachdem der Bestand der erstimmatrikulierten Strassenmotorfahrzeuge 2009 gegenüber 2008 um 7,9 Prozent abgenommen hatte, war zwischen 2009 und 2010 wieder eine Zunahme von 8,8 Prozent zu verzeichnen. 2010 wurden rund 377'300 Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt, davon 296'600 PW.

Betrachtet man die neuen PW nach Marken, so nimmt VW (D) weiterhin die Leaderposition ein, nunmehr vor Renault (F). An dritter Stelle liegt die Marke Audi (D) gefolgt von Opel (D) und BMW (D) sowie Ford (D) an sechster Stelle.

Bei den neuen PW hatte gegenüber dem Vorjahr erneut die Anzahl von kleinen PW bis 1399 Kubikzentimeter zugenommen; deren Anteil beträgt 31 Prozent (Vorjahr: 29%). Über zwei Drittel der PW (68%) wurden mit Benzin betrieben. Leicht höher gegenüber dem Vorjahr war der Anteil der Dieselfahrzeuge (31%). 94 Prozent dieser Fahrzeuge waren mit Partikelfilter ausgerüstet. PW mit kombiniertem Antrieb aus Verbrennungs- und Elektromotor (4250 Einheiten), mit blossen Elektroantrieb (201 Einheiten) oder mit anderen Treibstoffen als Benzin/Diesel (1023 Einheiten) nahmen zwar zahlenmässig zu, machten aber lediglich knapp zwei Prozent der Neuzulassungen aus. Deutlich zunehmend (+20%) ist der Anteil der PW mit Allrad-Antrieb; ihr Anteil beträgt bei neuen PW bereits 28 Prozent.

71

Bei den Sachtransportfahrzeugen ist im Berichtsjahr mit einem Plus von sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme der neu immatrikulierten Nutzfahrzeuge auf 27'727 Einheiten zu vermelden.

Die Kategorie der Lastwagen hat gegenüber dem Vorjahr eine weitere Abnahme von 19 Prozent zu verzeichnen (2690 Fahrzeuge). Damit beträgt der Anteil der Lastwagen am Total der neuen Nutzfahrzeuge nur 9,7 Prozent.

Auch die Anzahl neuer Sattelschlepper hat markant abgenommen, und zwar von 1113 Fahrzeugen im Jahr 2009 auf 883 Fahrzeuge (-20,7%) im Berichtsjahr.

Das Wachstum bei den neuen Sachtransportfahrzeugen geht eindeutig auf das Konto der neuen Lieferwagen. Es wurden 24'154 Einheiten in Betrieb genommen, was einer Zunahme von 12,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet.

Die Inverkehrsetzung von neuen Anhängern hat um 6,7 Prozent zugenommen (19'485 Einheiten). Bei den Industriefahrzeugen (3577 Einheiten) wurden 0,7 Prozent weniger Immatrikulationen registriert als im Vorjahr.

Die Motorradbranche hat in der Saison 2010 mit 43'031 neu immatrikulierten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr (44'917; -4,2%) nochmals deutlich abgenommen,

(Weitere detaillierte Angaben über die in Verkehr gesetzten neuen Motorfahrzeuge befinden sich in den Tabellen 6 A und 7 A des Anhangs.)

Die Schweizer Autoimporteure und ihre Markenhändler können auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Mit einem satten kumulierten Plus von 10,6 Prozent beziehungsweise 294'239 Neufahrzeugverkäufen gegenüber dem Vorjahr (266'018 Personenwagen) wurde laut auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, im Berichtsjahr (Januar bis Dezember) das beste Ergebnis seit 2002 (295'109 Einheiten) erzielt.

Im Gegensatz zu den PW wurden im Berichtsjahr weder bei den Ablieferungen von leichten Nutzfahrzeugen noch bei den Bestelleingängen für schwere Nutzfahrzeuge die guten Ergebnisse von 2008 erreicht. Verglichen mit dem Vorjahr gab es 2010 aber doch eine Zunahme von 12 Prozent bei den leichten und 27 Prozent bei den schweren Nutzfahrzeugen zu verzeichnen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 24'591 leichte Nutzfahrzeuge (Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen) an Kunden abgeliefert. Ausserdem bestellten die Kunden bei den Schweizer Importeuren 3701 schwere Nutzfahrzeuge.

Der Gebrauchtwagenmarkt vermeldet für das Geschäftsjahr 2010 ebenfalls markant gewachsene Umsätze. Wie die durch EurotaxGlass's ausgewerteten Handänderungen ergeben, wechselten insgesamt 775'409 Personenwagen (+12% gegenüber 2009) den Besitzer. Besonders in der Mikroklasse (39'401 PW; +18,8%) und bei den Kleinwagen (147'293 PW; +13,2%) war eine anhaltend hohe Nachfrage zu verzeichnen. Letztere zählen auch volumenmässig zu den Gewinnern, genauso wie Occasionsfahrzeuge der unteren Mittelklasse (162'545 PW, +8,4%) und der Mittelklasse (137'686 PW; +8,8%). In grossen Stückzahlen verkauft wurden erneut auch die Vans (76'915 PW; +11,1%), SUVs und Geländewagen (66'664 PW; +12,2%) sowie Fahrzeuge der oberen Mittelklasse (43'739 PW; +7,2%). Die positive Grundstimmung der Konsumenten widerspiegelt sich allerdings auch darin, dass der Fahrzeugumschlag selbst in den «Special Interest»-Segmenten Cabrios und Roadster (31'095 PW; +9,3%), Coupés (27'378 PW; +7,5%) und Luxusklasse (6098 PW; +7,1%) deutlich zulegen konnte.

Die hohe Nachfrage nach Occasionsfahrzeugen widerspiegelt sich auch im Rückgang der durchschnittlichen Standzeit eines «Gebrauchten» auf 97 Tage (-2%). Vom Nachfragedruck nicht profitieren konnten dagegen Fahrzeuge der Luxusklasse (127 Tage; 0%), welche mittlerweile ganze 38 Tage länger auf einen Käufer warten müssen als ein SUV oder Geländewagen (89 Tage; -16%). Auffällig sind auch die regionalen Unterschiede: Während in der Nordwest- und Westschweiz die durchschnittliche Standzeit einer Auto-Occasion um ein Prozent auf 100 respektive 98 Tage sank, reduzierte sich diese im Tessin um 16,7 Prozent auf 95 Tage.

Rund 62'500 Personen haben die Schweizer Motorradmesse Swiss-Moto 2010 besucht, die am 18. Februar in Zürich für vier Tage ihre Tore öffnete.

Vom 4. bis zum 14. März hat in Genf der 80. Internationale Automobilsalon mit 250 Ausstellern aus 30 Ländern stattgefunden. Präsentiert wurden rund hundert Welt- und Europapremieren. Es dominierten die wirtschaftlichen und umweltpolitischen Kräfte. Der «grüne» Trend hin zu Hybrid- und Elektroantrieben war unübersehbar. Der Salon 2010 zählte rund 692'000 Besucher; sieben Prozent mehr als im Vorjahr.

Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche

Autoreparaturen sollen in der Europäischen Union (EU) dank schärferen Wettbewerbsregeln günstiger werden, bestehende Sonderregeln für den Vertrieb von Neuwagen laufen im Jahr 2013 aus: Dies ist die Quintessenz von überarbeiteten Wettbewerbsvorschriften für Vereinbarungen zwischen Autoherstellern und Vertragshändlern, Werkstätten und Ersatzteilanbietern, welche die EU-Kommission im Mai definitiv verabschiedet hat.

Die neuen, bis 2023 geltenden Vorschriften lösen eine seit 2002 bestehende Regelung ab. Das neue Regime für Wartung und Reparatur trat am 1. Juni 2010 in Kraft, während die bisherigen Vorgaben für den Vertrieb im Sinne einer Übergangsfrist noch bis Ende Mai 2013 beibehalten werden. Im Jargon der Wettbewerbsexperten geht es um eine neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Automobilsektor sowie ergänzende Leitlinien.

Der AGVS, Autogewerbeverband Schweiz, hat den Wegfall der kartellrechtlichen Bestimmung betreffend den Vertrieb entschieden abgelehnt. Der Branchen- und Berufsverband von 4000 Garagen kämpft weiter dafür, dass die in der Schweiz als Pendant zur GVO geltende KFZ-Bekanntmachung über das Jahr 2013 hinaus in Kraft bleibt. Der Verband beruft sich dabei insbesondere auf ein Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) aus dem Jahr 2009, wonach der Wettbewerb in der Schweiz durch die von der Wettbewerbskommission WEKO angeordnete Öffnung der Märkte zugunsten der Konsumenten intensiviert worden ist und die KFZ-Bekanntmachung ihr Ziel, diese Intensivierung im Autogewerbe zu bewirken, im Wesentlichen erreicht.

Treibstoffe

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2010 in der Schweiz rund 10,5 Millionen Tonnen, 8,1 Prozent weniger als 2009. Der Rückgang ist in erster Linie auf die um 21,2 Prozent gesunkenen Heizölverkäufe zurückzuführen.

Vom Gesamtabsatz entfiel mit rund 6,9 Millionen Tonnen (66%) der grösste Teil der Verkäufe auf die Treibstoffe. Insgesamt wurden 0,6 Prozent mehr Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als 2009. (Über die Entwicklung des Mineralölabsatzes in der Schweiz orientiert Tabelle 12 A im Anhang.)

Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Autobenzin setzte sich auch 2010 fort; es wurden 3,2 Millionen Tonnen abgesetzt (-3,6% im Vergleich zu 2009). Die kontinuierliche Verbesserung der Motoreffizienz ist der Hauptgrund für diesen Negativtrend. Ferner hat der deutlich erstarkte Schweizer Franken die Preisunterschiede dies- und jenseits der Grenze verkleinert, was zu einem Rückgang der Betankung durch ausländische Kunden geführt haben dürfte.

Der Absatz von Dieselöl, das vor allem im Bau- und Transportgewerbe verwendet wird, hat wieder an Dynamik gewonnen (2,3 Mio. t; +3,9%). Die gestiegenen Verkäufe spiegeln die verbesserte Binnen-Konjunktur. Zu einem kleineren Teil sind sie auf den wachsenden Anteil von dieselbetriebenen Personenzügen zurückzuführen.

Am Ende des Berichtsjahres wurden in der Schweiz 3626 öffentlich zugänglichen Markentankstellen gezählt. Das sind drei Stationen mehr als vor Jahresfrist (+0,08%). Über das grösste Tankstellennetz verfügen nach wie vor die AVIA-Unternehmen mit 690 Einheiten. Auf dem zweiten Rang figuriert Agrola (427), vor BP (400), Shell (324) und Tamoil (318).

Die Anzahl der Tankstellen mit Shop nahm leicht auf 1331 Einheiten zu (+14). Damit können Kundinnen und Kunden an mehr als jeder dritten Tankstelle kleinere Einkäufe tätigen. Rund 70 Prozent des gesamten Treibstoffabsatzes wurden an Tankstellen mit Shop generiert, was deren grosse Bedeutung als Wettbewerbsfaktor illustriert. Auch der generelle Trend hin zu grösseren Ladenflächen setzte sich fort (+34 Einheiten), während der Bestand der kleineren Shops abnahm (-20). Nach wie vor bestätigt sich, dass der Treibstoffabsatz an Standorten mit grösseren Shops signifikant höher ist als an solchen mit kleineren Läden.

Pro Tankstelle wurden 2010 im Mittel rund 1,43 Millionen Liter Benzin und Dieselöl verkauft. Die durchschnittlichen Absatzmengen variierten je nach Bedienungsart, Ausstattung und Lage der Tankstelle. Am meisten Treibstoffe wurden mit 4,06 Millionen Liter pro Jahr an Autobahn-Stationen verkauft und am wenigsten mit rund 0,69 Millionen Liter an unbemannten Tankstellen.

Eine neue Studie des Bundesamts für Energie (BFE) und der Erdöl-Vereinigung (EV) zeigt, dass im Jahr 2008 rund 390 Millionen Liter Benzin oder zehn Prozent des Absatzvolumens im Inland sowie 70 Millionen Liter Diesel in der Schweiz von Tanktouristen aus den angrenzenden Staaten konsumiert wurden. Dies entspricht insgesamt einer Menge von mehr als einer Million Tonnen CO₂.

Tanktourismus findet praktisch nur in einer Entfernung bis 30 Kilometer ab der Grenze statt, rund drei Viertel sogar innerhalb von lediglich zehn Kilometer.

Der Bund profitierte vom Tanktourismus durch Mehreinnahmen bei der Mineralöl- und Mehrwertsteuer im Umfang von über 340 Millionen Franken. Würde die Mineralölsteuer beim Benzin um rund 20 Rappen pro Liter erhöht, führte dies zu einer Abnahme des Tanktourismus um 45 Prozent, was 174 Millionen Liter Benzin oder 400'000 Tonnen CO₂ entspricht. Der Anteil des Tanktourismus am inländischen Benzinabsatz würde dadurch von zehn auf 5,5 Prozent einbrechen.

Bei einer Anhebung der Dieselpreise um fünf Rappen pro Liter würde sich der Tanktourismus um 62 Prozent verringern, was 43 Millionen Liter Dieselöl oder 115'000 Tonnen CO₂ entspricht. Der Anteil am inländischen Dieselabsatz würde von heute 4,2 auf 1,6 Prozent sinken.

Der Tanktourismus in der Schweiz hat während der vergangenen Jahren bis 2008 stark zugelegt: beim Benzin von 260 Millionen Liter im Jahr 2001 auf fast 390 Millionen Liter, beim Diesel von minus 70 Millionen Liter 2001 auf plus 70 Millionen Liter.

Alternative Treibstoffe und Antriebsenergien

Aktuell sind in der Schweiz rund 9600 Erdgas-Fahrzeuge in Betrieb. Erdgas-Fahrzeuge gehören grösstenteils der Energieklasse A an und nehmen in den Umweltlisten Spitzenpositionen ein. Die Zahl der Erdgas/Biogas-Tankstellen umfasst 126 Stationen, davon vier Stationen direkt auf Autobahnraststätten. Der Absatz von Erdgas und Biogas als Treibstoff ist 2010 um 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Er entspricht umgerechnet der Menge von über 22 Millionen Litern Benzin. Der Biogas-Anteil liegt bei 20 Prozent. Im Schweizer Durchschnitt ist Erdgas/Biogas an der Tankstelle rund 30 Prozent günstiger als Benzin.

2010 hat sich der Bioethanolabsatz mit 2,5 Millionen Kilogramm (entspricht rund 3,2 Millionen Litern) gegenüber dem Vorjahr erheblich erhöht (knapp +50%), bleibt aber im Vergleich zum benachbarten Ausland nach wie vor bescheiden.

Das Potenzial dieses nachhaltigen Biotreibstoffs ist beträchtlich, jedoch existieren weiterhin zahlreiche Markthürden. Diese bestehen vor allem im schwerfälligen Nachweisverfahren zur Einhaltung der ökologischen und sozialen Mindestanforderungen, in der Nichtunterstellung von Bioethanol unter die Pflichtlagerhaltung und in der Schwierigkeit, die Nachfrage mit nachhaltigem Bioethanol zu decken. Um den Absatz in der Schweiz anzukurbeln, will der Bundesrat nun die administrativen Hürden senken. Die Mindestanforderungen sollen jedoch unangetastet bleiben.

Im Jahr 2010 hat sich Alcosuisse, das Profitcenter der Eidgenössischen Alkoholverwaltung (EAV), aus dem Markt für Bioethanol-Treibstoffe zurückgezogen. Ab 1. Oktober übernahmen die privaten Unternehmen North Sea Group und Landor Fenaco die Versorgung der Schweiz mit Bioethanol. In der Schweiz sind rund 50 Bioethanol-E85-Tankstellen in Betrieb, die einen Fahrzeugpark von rund 5000 Einheiten versorgen.

Strassentransport

Die Preise im schweizerischen Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) insgesamt um 1,4 Prozent gesunken. Beim Güterverkehr auf der Strasse ist das Preisniveau um 0,2, auf der Schiene um 4,7 Prozent tiefer als im Vorjahr.

Unternehmen, die auf der Strasse gewerbliche Güter- und/oder Personentransporte durchführen, werden künftig zu günstigeren Preisen die obligatorische Zulassungsbewilligung erhalten sowie erneuern können. Dies hat der Bundesrat mit einer entsprechenden Änderung der Gebührenverordnung des Bundesamts für Verkehr per 1. Januar 2011 beschlossen. Dem Bund entstehen dadurch Mindereinnahmen von jährlich 300'000 Franken. Konkret wird die Erteilung der Zulassungsbewilligung von 800 auf 500 Franken und deren Änderung oder Erneuerung von 500 auf 300 Franken gesenkt.

Versicherungswesen

Der Bundesrat beantragt den Eidgenössischen Räten im Rahmen des Gesetzgebungsprogramms für mehr Sicherheit im Strassenverkehr «Via sicura» eine Änderung bei der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Botschaft vom 20. Oktober 2010): Bei Schäden, die durch mindestens grobfahrlässig begangene Verkehrsregelverletzungen verursacht wurden, sollen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen verpflichtet werden, Rückgriff auf die Person zu nehmen, die den Unfall verursacht hat. Der Umfang des Rückgriffs richtet sich nach dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Person.

Mit dieser Massnahme ist **strasseschweiz** nicht einverstanden. Unter Privaten soll weiterhin die Vertragsfreiheit gelten. Mit anderen Worten: Die Rückgriffsproblematik soll nicht von der vertraglichen auf die normativ zwingende Rechtsstufe verschoben werden, wodurch im Fall einer mindestens grobfahrlässigen begangenen Verkehrsverletzung die Versicherung Rückgriff nehmen muss.

Am 1. Oktober haben Nationalrat und Ständerat mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes die Abschaffung der Velonummern beschlossen, die auf eine Parlamentarische Initiative von Philipp Stähelin (CVP, Thurgau) zurückgeht. Damit ist der Verzicht auf die spezielle Haftpflichtversicherung für Fahrräder verbunden. Bei jenen zehn Prozent der Fahrradhalter, die über keine Privathaftpflichtversicherung verfügen, sollen die Opfer von Schäden, die Velofahrer verursachen, aus dem Nationalen Garantiefonds (NGF) entschädigt werden. Dieser NGF springt bereits heute bei Fahrradfahrenden aus dem

Ausland und anderen Personen, die keine Vignette haben, sowie bei nicht ermittelbaren Verursachern ein. Am Ende des Berichtsjahres ist das Datum der Inkraftsetzung noch nicht bekannt.

Tourismus

Internationaler Tourismus

Der Tourismus 2010 erholte sich sehr rasch von den weltwirtschaftlich bedingten Rückgängen des Vorjahres. Der «World Tourism Barometer» der internationalen Organisation für Tourismus weist weltweite Steigerungen von total beinahe plus sieben Prozent auf neu 935 Millionen internationale Ankünfte aus. Damit wird das Ergebnis 2009 um 58 Millionen Ankünfte übertroffen, und es reisten gar 22 Millionen Gäste mehr als noch im Rekordjahr 2008. Der internationale Tourismus fand trotz konjunkturellen Schwankungen, Naturkatastrophen und ungünstigen Wetterbedingungen im Dezember 2010 in Europa und den USA auf den Wachstumspfad zurück. Bemerkenswert war 2010 die Bedeutung von Grossanlässen im internationalen Tourismus.

Während Zuwächse in allen Regionen der Welt verzeichnet werden konnten, setzten sich erneut die Wachstumsmärkte Asiens beeindruckend in Szene (+13%). Rund 204 Millionen Ankünfte in Asien bedeuten einen neuen Rekord für diese boomende Region. Auch die afrikanischen Staaten setzten – befruchtet von der Fussballweltmeisterschaft in Südafrika – mit plus sechs Prozent die positive Entwicklung fort. Ebenso legte der Mittlere Osten um rund +14 Prozent zu.

Die europäischen Märkte wuchsen mit drei Prozent langsamer. Dies ist unter anderem auf die Sperrung des europäischen Luftraums durch den Ausbruch des isländischen Vulkans «Eyjafjallajökull» und die Schwankungen in der Eurozone zurückzuführen. Gesamthaft konnte das Rekordjahr 2008 mit seinen knapp 481 Millionen Ankünften noch nicht ganz kompensiert werden.

Der amerikanische Kontinent wuchs mit acht Prozent und erholte sich damit spürbar von den Folgen der pandemischen Grippe H1N1. Den stärksten Wachstumsschub auf dem amerikanischen Kontinent erfuhren die südamerikanischen Staaten mit zehn Prozent.

Tourismus in der Schweiz

Gemäss den definitiven Ergebnissen des Bundesamtes für Statistik (BFS) registrierte die Hotellerie in der Schweiz im Jahr 2010 insgesamt 36,2 Millionen Logiernächte. Dies entspricht einer Zunahme von 1,7 Prozent (+619'000 Einheiten) gegenüber 2009. Die inländische Nachfrage erreichte 15,8 Millionen Logiernächte, was einem Wachstum von 2,2 Prozent (+341'000) entspricht. Die ausländischen Gäste verbuchten 20,4 Millionen Logiernächte, das sind 1,4 Prozent mehr (+278'000) als noch im Vorjahr. Bei den Besucherinnen und Besuchern aus Europa (ohne Schweiz) ging die Logiernächtezahle jedoch um zwei Prozent (-307'000) zurück.

Bei der ausländischen Nachfrage verzeichneten die Gäste vom asiatischen Kontinent gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 374'000 Logiernächten (+17%). China (ohne Hongkong) generierte ein Wachstum von 133'000 Einheiten

(+49%), was der stärksten absoluten Zunahme dieses Kontinents sowie aller ausländischen Herkunftsländer entspricht. Es folgen Indien und die Golfstaaten mit Zunahmen von 69'000 (+21%) beziehungsweise 49'000 (+13%) Logiernächten sowie Japan mit 32'000 zusätzlichen Einheiten (+6,8%). Der amerikanische Kontinent erzielte ein Logiernächteplus von 179'000 Einheiten (+9,4%), wobei die Vereinigten Staaten 124'000 zusätzliche Logiernächte (+8,9%) registrierten.

Der relativ tiefe Wechselkurs der europäischen Einheitswährung gegenüber dem Schweizer Franken könnte den Logiernächterückgang bei den Gästen aus einigen Ländern der Eurozone teilweise erklären. Deutschland verzeichnete mit einem Minus von 215'000 Logiernächten (-3,6%) den deutlichsten absoluten Rückgang des europäischen Kontinents und aller Herkunftsländer. Es folgen Italien (-63'000 Logiernächte; -5,6%), die Niederlande (-37'000; -3,6%) und Belgien (-33'000; -4,2%). Das Vereinigte Königreich registrierte ein stabiles Resultat (-2700 Logiernächte; -0,1%). Frankreich und Norwegen verbuchten hingegen eine Zunahme von je 16'000 Logiernächten (+1,1% bzw. +17%), gefolgt von Russland mit 13'000 Einheiten mehr (+2,9%).

Die Logiernächtezahl der Gäste aus Ozeanien stieg um 36'000 Einheiten (+16%), während jene der Besucherinnen und Besucher aus Afrika um 3000 Einheiten zurückging (-1,1%).

2010 verzeichnete die Region Zürich gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von 384'000 Einheiten (+8,1%) das stärkste absolute Logiernächtewachstum unter allen Tourismusregionen. Es folgen die Zentralschweiz mit einem Plus von 141'000 Logiernächten (+4,3%), Genf mit 14'000 (+5,3%) und das Genferseengebiet (Waadtland) mit 117'000 zusätzlichen Logiernächten (+4,7%). Auf das Konto des Berner Oberlands gingen 18'000 zusätzliche Logiernächte (+0,5%). Das Wallis und das Tessin verbuchten hingegen einen Rückgang von 128'000 (-2,9%) beziehungsweise 120'000 Logiernächten (-4,6%). In Graubünden gingen die Logiernächte um 78'000 Einheiten (-1,3%) zurück.

Gemäss Schätzungen des BFS gaben die ausländischen Reisenden (inklusive Kurzaufenthalter) 2009 in der Schweiz 15 Milliarden Franken aus, rund 600 Millionen weniger als ein Jahr zuvor (-3,8%). Die Ausgaben von Schweizer Reisenden im Ausland gingen im gleichen Zeitraum um 277 Millionen Franken (-2,4%) auf 11,5 Milliarden Franken zurück. Daraus resultiert ein Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz von 3,5 Milliarden Franken (-316 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr).

Etwas mehr als zwei Drittel der Einnahmen von im Ausland ansässigen Reisenden in der Schweiz entfielen im Jahr 2009 auf den Reiseverkehr mit Übernachtungen. Nach den beiden sehr guten Jahren 2007 und 2008 kam es bei den ausländischen Gästen im Ferien- und Geschäftstourismus aufgrund der globalen Wirtschaftskrise zu einem deutlichen Rückgang der Einnahmen auf insgesamt 7,6 Milliarden Franken (-655 Mio.; -7,9%). Die Einnahmen aus den Spital- und Ausbildungsaufenthalten stiegen hingegen auch 2009 um 6,5 Prozent auf 2,4 Milliarden Franken, was insbesondere auf die weiterhin steigende Zahl von ausländischen Studierenden an schweizerischen Hochschulen zurückgeführt werden kann.

Die Einnahmen aus dem Tages- und Transitverkehr verringerten sich im Jahr 2009 um 1,5 Prozent auf 3,2 Milliarden Franken, und die Konsumausgaben der ausländischen Grenzgänger und Kurzaufenthalter nahmen um 2,2 Prozent auf 1,7 Milliarden Franken ab.

Bei den Ausgaben Schweizer Reisender im Ausland kam es 2009 im zweiten Jahr in Folge zu einem Rückgang der Ausgaben. Verantwortlich für diesen Rückgang zeichnete wie schon im Vorjahr der Reiseverkehr mit Übernachtungen, der gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 4,1 Prozent auf neun Milliarden Franken hinnehmen musste.

Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung

Im Jahr 2009, das geprägt war von einer schwierigen Wirtschaftslage, hat sich das Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung verglichen mit dem Vorjahr stark verändert. Die Gesamtsumme aller Reisen mit Übernachtungen nahm im Vergleich zum Vorjahr von 20 auf 17 Millionen ab, was einem Rückgang von 14 Prozent entspricht. Reisen im Inland sind stärker zurückgegangen (-25%) als Reisen ins Ausland (-6%). Verzichtet wurde auf Reisen von kurzer Dauer, nicht aber auf die klassischen Ferienreisen ins Ausland.

Tagesreisen wurden im Jahr 2009 insgesamt rund 75 Millionen durchgeführt. Die leichte Abnahme gegenüber dem Vorjahresergebnis ist nicht signifikant.

Reisen haben für die Schweizer Wohnbevölkerung einen hohen Stellenwert. 84,9 Prozent der Bevölkerung waren im Jahr 2009 mindestens einmal auf Privatreise mit Übernachtungen. Dennoch ging die Zahl der Reisen pro Person von 3,2 im Jahr 2008 auf 2,7 im Jahr 2009 zurück.

Der Rückgang der Anzahl Reisen im Jahr 2009 ist insbesondere auf kurze Reisen mit einer bis drei Übernachtungen zurückzuführen. Diese haben um 32 Prozent abgenommen, wobei Inlandreisen stärker betroffen waren als Auslandsreisen. Reisen mit vier bis sieben Übernachtungen haben indessen um 17 Prozent zugenommen und Reisen ab acht Übernachtungen sind stabil geblieben.

Im Jahr 2009 hatten 6,7 Millionen Reisen ein inländisches Reiseziel. Das sind 25 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Mehrheit der Reisen, nämlich 10,5 Millionen, führte ins Ausland, zumeist nach Deutschland, Frankreich und Italien. Aussereuropäische Destinationen wurden bei 1,2 Millionen Reisen aufgesucht.

Reisen in der Schweiz wurden zu 66 Prozent mit motorisierten Individualverkehrsmitteln – meist dem Auto – unternommen, und bei 31 Prozent der Reisen wurden öffentliche Verkehrsmittel verwendet. Bei Reisen ins Ausland betrug der Anteil der motorisierten Individualverkehrsmittel 43 Prozent, jener des öffentlichen Verkehrs 16 Prozent und jener des Flugverkehrs 35 Prozent. Bei den Tagesreisen benutzte die Schweizer Wohnbevölkerung in zwei von drei Fällen ein motorisiertes Verkehrsmittel. Öffentliche Verkehrsmittel wurden zu rund 27 Prozent verwendet und beinahe vier Prozent der Tagesreisen wurden zu Fuss oder mit dem Fahrrad unternommen.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Der Bundeshaushalt schloss im Jahr 2010 mit einem ordentlichen Finanzierungsergebnis von 3,6 Milliarden Franken ab. Budgetiert war ein Defizit von zwei Milliarden. Zum Zeitpunkt der Budgetierung im Juni 2009 rechneten die Konjunkturprognosen noch mit einer tiefen Rezession und einer nur zaghaften Erholung im Jahr 2010.

Die unerwartet gute Konjunktorentwicklung führte zu Mehreinnahmen von 4,6 Milliarden Franken. Gleichzeitig haben die Ausgaben den Budgetwert um eine Milliarde unterschritten. Unter Einschluss der ausserordentlichen Ausgaben von 0,4 Milliarden Franken resultierte ein Finanzierungsergebnis von 3,1 Milliarden.

Das Bundesbudget 2011 sieht ein ordentliches Defizit von rund 650 Millionen Franken vor, was 150 Millionen Franken unter der Vorgabe der Schuldenbremse liegt. Die Einnahmen steigen um 2,4 Prozent und werden auf knapp 62 Milliarden Franken budgetiert. Die Ausgaben liegen bei etwa 62,5 Milliarden Franken. Sie wachsen inflationsbereinigt um 0,7 Prozent. Berücksichtigt man die ausserordentlichen Ausgaben von zwei Milliarden Franken aus den Einlagen in die SBB-Pensionskasse (1,15 Mrd. Franken) und in den Infrastrukturfonds (850 Mio. Franken), beträgt das Gesamtdefizit 2,6 Milliarden Franken. Um dieses Defizit zu finanzieren, muss sich der Bund um knapp drei Milliarden Franken neu verschulden.

Der Bundesrat hat am 1. September 2010 die Botschaft zum Konsolidierungsprogramm für die Jahre 2012 und 2013 (KOP 12/13) zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Das KOP 12/13 besteht aus sechs Massnahmenpaketen und führt zu einer Entlastungswirkung von 1,7 Milliarden Franken (2012) beziehungsweise 1,6 Milliarden Franken (2013). Trotzdem bleibt auch nach Umsetzung des KOP 12/13 ein strukturelles Defizit von bis zu 400 Millionen Franken pro Jahr bestehen.

Gleichzeitig hat der Bundesrat die Massnahmen und Meilensteine für die Umsetzungsplanung der Aufgabenüberprüfung festgelegt. Grössere Reformen werden von den zuständigen Departementen in separaten Vorlagen nach individuellem Zeitplan vorangetrieben. Im Verkehrsbereich betrifft dies unter anderem eine stärkere Verursacherfinanzierung, die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (vollständige Kompensation des Mehraufwands) oder die Reform des regionalen Personenverkehrs (Umstellung von Bahn auf Bus).

Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Strasse und Schiene stehen vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Gemäss dem Bericht des Bundesrats «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» vom 17. September 2010 beträgt der Mittelbedarf des Bundes für den Ausbau und Unterhalt des Nationalstrassennetzes bis ins Jahr 2030 rund 65 Mrd. Franken. Davon sind bloss knapp 28 Milliarden Franken oder rund 40 Prozent mit genehmigten Finanzierungsbeschlüssen gedeckt. Beim Schienennetz des öffentlichen Verkehrs wird der Finanzbedarf bis ins Jahr 2030 für Ausbau und Unterhalt auf 86 bis 95 Mrd. Franken geschätzt; ebenfalls mit einem hohen Anteil nichtbewilligter Mittel.

Bei dieser Ausgangslage bedarf es mehr denn je einer Auslegeordnung für die Finanzierung beider Landverkehrsträger, auf deren Basis verantwortungsvoll gehandelt werden kann. Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen bedingen eine nachhaltige Finanzierung. Angesichts der immensen Investitionen, die auf den Verkehrsbereich zukommen, steht die Frage im Raum, welchen Beitrag die heutige Generation und welchen künftige Generationen an die Errichtung sowie den Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen leisten sollen. Oder anders gefragt: Wie viele Schulden könnten den Nachfahren überlassen werden? Um eine Antwort auf diese Fragen geben zu können, ist anstelle eines finanziellen Durchwurstelns jetzt strategisches Handeln erforderlich.

Bundesrat und Verwaltung haben im Berichtsjahr die Herausforderung angenommen und in zahlreichen Berichten und Studien erste Vorarbeiten für eine Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich geleistet. Es überrascht nicht, dass dabei die bestehenden Finanzierungslücken insbesondere mit Zusatzeinnahmen geschlossen werden sollen und dass in Fortsetzung der bisherigen Praxis der Strassenverkehr als Finanzquelle sowohl für den Strassen- wie für den Schienenverkehr in den Fokus gerückt wird.

Gemäss den Vorstellungen einer Arbeitsgruppe «Finanzierung Bahninfrastruktur (FIBI)», bestehend aus Vertretern der Departemente UVEK und EFD, soll mit den bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV-Fonds mit Anteilen von LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer – insgesamt rund 1,8 Mrd. Franken pro Jahr – ein neuer, unbefristeter Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastrukturen geschaffen werden. Es besteht die Absicht, diesen Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) im Rahmen eines direkten Gegenentwurfs zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) umzusetzen. Die entsprechende Botschaft des Bundesrats wird auf Anfang des Jahres 2012 erwartet.

Für **strasseschweiz** gelten als Richtschnur für die Weiterbearbeitung der FIBI-Vorschläge und als Bedingung für neue Belastungen des Strassenverkehrs die folgenden Grundsätze:

- o Es gilt das Verursacherprinzip. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten grundsätzlich selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden. Daraus folgt als Stellungnahme zum FIBI-Vorschlag: Nein zur Überführung des NEAT-Viertels aus Mitteln der Mineralölbesteuerung sowie der LSVA-Erträge in den neuen BIF-Fonds; Nein zur Begrenzung des Pendlerabzugs im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs (MiV).

- o Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung. Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden.
- o Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Steuern und Abgaben sind entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen, und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr muss auf das Niveau einer Schwankungsreserve (max. 500 Mio. Fr.) zurückgeführt werden.

Die Transferzahlungen des privaten Strassenverkehrs an den öffentlichen Verkehr sind derzeit beträchtlich (rund 2 Mrd. Fr. pro Jahr). **strasseschweiz** spricht sich dafür aus, dass die demokratisch und rechtmässig beschlossenen Leistungen zwischen den beiden Verkehrsträgern nicht in Frage gestellt werden. Die befristete Regelung für den Finöv-Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen der Bahnen und Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken des benachbarten Auslands werden hingegen grundsätzlich nach deren Auslaufen nicht erneuert.

Zweckbestimmung der Abgaben des motorisierten Strassenverkehrs

Am 6. September hat der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) seine Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» mit 140'759 gültigen Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Laut den Urhebern des Volksbegehrens sollen die Einnahmen der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags künftig zur Hälfte vorweg dem Bahnausbau zugute kommen.

In ihren Medienverlautbarungen geisselten die Strassenverkehrsverbände die VCS-Initiative als Mogelpackung und Etikettenschwindel sowie als Raubzug aufs Portemonnaie von Auto- und Motorradfahrenden sowie Transporteuren. Dies deshalb, weil bei einer Annahme der VCS-Initiative 70 Prozent der Mittel aus der Strassenkasse in den Bau neuer Schieneninfrastrukturen geleitet und für die Bedürfnisse des Strassenverkehrs nur noch 30 Prozent übrig bleiben würden.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** ist die VCS-Initiative schädlich; sie führt zu massiv höheren Abgaben auf Benzin und Diesel, zu verlotterten Strassen und weniger Verkehrssicherheit und zu mehr Staus und zusätzlichem Verkehrschaos. Die VCS-Initiative muss nach Auffassung von **strasseschweiz** ohne Gegenvorschlag rasch zur Abstimmung vorgelegt werden. Denn die Lösung der künftigen Finanzierungslücken bei Schiene und Strasse ist eine aktuelle Herausforderung, welche sorgfältig und bedacht an die Hand genommen werden sollte. Der Handlungsdruck einer Volksinitiative aus dem links-grünen Lager ist dazu nicht notwendig. Im Gegenteil: Die VCS-Initiative verhärtet die politischen Fronten und verunmöglicht die Suche nach einer sachlichen Lösung für die Finanzierungslücken bei Schiene und Strasse, weil sie einseitig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet ist und dem Strassenverkehr durch den Mittelentzug jede weitere Entwicklung verunmöglicht.

Strassenbenützungsabgaben

In der Frühjahrssession 2010 haben die Eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen – kurz: Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) verabschiedet. Auf Antrag der Einigungskonferenz hat sich der Nationalrat zur Lösung durchgerungen, wonach private Sicherheitsangestellte künftig an der Grenze die Autobahnvignetten kontrollieren dürfen. Bundesrat und Ständerat hatten vorgesehen, dem Finanzdepartement zu erlauben, die Vignettenkontrolle und die Strafverfolgung an Dritte auszulagern.

Mobility Pricing: Der Bundesrat hat im September den Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze verabschiedet. Dieser Bericht enthält erstmals eine Gesamtschau über alle schweizweiten Infrastrukturnetze in den Bereichen Verkehr, Energieversorgung sowie Telekommunikation. Er streicht die volkswirtschaftliche Bedeutung gut funktionierender Infrastrukturnetze heraus und zeigt strategische Stossrichtungen auf. Im Strategiebericht hält der Bundesrat unter anderem fest, dass, wer stark genutzte Verkehrswege befährt, dafür auch mehr bezahlen soll – seien dies Strassen oder Bahnstrecken. Der Bundesrat zieht in Betracht, alle bisherigen Infrastrukturabgaben langfristig durch eine flächendeckende, verkehrsträgerübergreifende sowie leistungsabhängige Mobilitätsabgabe («Mobility Pricing») zu ersetzen. Laut Landesregierung ist denkbar, für gewisse Strassenabschnitte, die Automobilisten wesentlich schneller ans Ziel bringen, mehr zu verlangen als für andere.

Für **strasseschweiz** drängt sich bei der Strassenfinanzierung ein Systemwechsel zu einer leistungsabhängigen Abgabe erst dann auf, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen nicht mehr gedeckt wären und ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligte. Es ist nämlich zu befürchten, dass in der politischen Realität bei einem Wechsel des Strassenfinanzierungssystems die bisherigen Abgaben nicht gekürzt, sondern zu einer Lenkungsabgabe (z.B. CO₂-Abgabe) umfunktioniert würden.

Nationalstrassenabgabe: Nach den Vorstellungen des Bundesrates soll der Preis für die Autobahnvignette von heute 40 auf etwa 80 bis 100 Franken pro Jahr heraufgesetzt werden. Gleichzeitig soll eine Kurzzeitvignette für ein bis zwei Monate zu rund 40 Franken eingeführt werden. Mit den dadurch generierten Mehreinnahmen will der Bundesrat die mit der Anpassung des Netzbeschlusses neu aufgenommenen Strassenabschnitte von knapp 400 Kilometer finanzieren, die ab Anfang 2014 vom Bund unterhalten werden sollen. Die neue Vignetten-Regelung soll greifen, sobald die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) unter eine Milliarde Franken gefallen sind.

Gemäss den Finanzierungsgrundsätzen von **strasseschweiz** dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Die Steuern sind entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen. Grundlage dazu muss eine realistische Investitions- und Finanzplanung aufgrund verbindlicher Bauprogramme sein. Solange in der SFSV über 0,5 Milliarden Franken Reserven (also mehr als eine Schwankungsreserve. Anfang 2010 waren es 2,7 Mrd. Fr.) liegen, ist eine Steuererhöhung nicht dringlich.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Die Erträge aus der LSVA belaufen sich für das Jahr 2010 netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 1489 Millionen Franken (2009: 1451 Mio. Fr; +2,6%). Ein Drittel davon geht an die Kantone, zwei Drittel an den Bund zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV).

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.

Die LSVA beträgt seit ihrer letztmaligen Erhöhung auf das Jahr 2008 pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht für Fahrzeuge mit «Euro 0 und 1» 3,07 Rappen, mit «Euro 2» 3,07 Rappen, mit «Euro 3» 2,66 Rappen (seit 2009) sowie mit «Euro 4 und 5» 2,26 Rappen. Eine Fahrt durch die Schweiz von Basel nach Chiasso oder umgekehrt kostet für einen 40-Tonnen-Lastwagen im Durchschnitt gegen 325 Franken.

Die LSVA soll im Jahr 2012 um rund 1,6 Prozent erhöht werden. Der Bundesrat hat sich dafür ausgesprochen, dannzumal die Teuerung auszugleichen. Zudem hat er beschlossen, Lastwagen mit Partikelfilter zu diesem Zeitpunkt einen Rabatt von zehn Prozent zu gewähren.

Die LSVA-Erhöhung im Jahr 2008 um bis zu 24 Prozent gegenüber den früheren Ansätzen hat bei den Mitgliedern der ASTAG eine regelrechte Einsparchenflut ausgelöst. Die ASTAG erachtete die Steuererhöhung als rechtswidrig, weil der Strassentransport sowohl seine Wegekosten als auch die sogenannten externen Kosten vollständig deckt. Gemäss Artikel 85 der Bundesverfassung und Artikel 7 des Schwerverkehrsabgabegesetzes darf die LSVA nicht höher sein als der Schwerverkehr noch Kosten zulasten der Allgemeinheit verursacht.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte der ASTAG Recht gegeben und im Herbst 2009 bestätigt, dass aus der Besteuerung des Schwerverkehrs eine Kostenüberschreitung in der Höhe von 134 Millionen Franken für das Jahr 2008 beziehungsweise 185 Millionen Franken für 2009 besteht. Ausschlaggebend für den Gerichtsentscheid war der Umstand, dass der Bundesrat bei der Berechnung der LSVA die so genannten Stauzeit-Kosten im Umfang von über 200 Millionen Franken mit berücksichtigt hat.

Mit Urteil vom 20. April 2010 hat nun das Bundesgericht auf Beschwerde der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) hin das erstinstanzliche Urteil aufgehoben. Die Erhöhung der LSVA verletze das Kostendeckungsprinzip nicht, wenn die Stauzeitkosten als externe Kosten mitberücksichtigt werden. Gemäss der gesetzlichen Konzeption der LSVA gelten sämtliche vom Schwerverkehr verursachten und nicht gedeckten Kosten als extern. Das gilt aus Optik des Bundesgerichts auch für die vom Schwerverkehr den übrigen Verkehrsteilnehmenden «bescherten» Stauzeitkosten: Einzig im – beschränkten – Umfang der vom Transportgewerbe sich selbst gegenüber zugefügten (und damit auch bereits von im selber getragenen) Zeitkosten lägen interne Kosten vor. Dürfe nun der Grossteil der Stauzeitkosten berücksichtigt werden, verletze die LSVA-Erhöhung das im Schwerverkehrsabgabegesetz verankerte Kostendeckungsprinzip

nicht. Ferner beurteilte das Bundesgericht die Frage nach dem Einbezug der Klimakosten als externe Kosten des Schwerverkehrs: Ein solcher Einbezug sei grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn mit der überwiegenden Mehrheit der Wissenschaft von einer Relevanz der anthropogenen CO₂-Emissionen auf die Klimaerwärmung ausgegangen werde.

Die Einführung der LSVa im Jahr 2001 hat nicht dazu geführt, dass der Schwerverkehr von den Autobahnen auf das untergeordnete Strassennetz ausweicht. Zudem war bei elf untersuchten Einzelabschnitten – von zwei Ausnahmen abgesehen – keine Verlagerung auf das Staatsstrassennetz zu beobachten. Dies sind die Ergebnisse einer vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Auftrag gegebenen Studie.

Verwendung der Einnahmen aus der LSVa im Jahr 2010

(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		1639
Kosten für die Erhebung der Abgabe (7% der Bruttoeinnahmen)	115	
Rückerstattungen (kombinierter Verkehr UKV 17, Holztransporte 5, Diverse 2)	24	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils	11	150
Nettoertrag		1489
Aufwandentschädigung Kantone		8
Polizeiliche Kontrollen		21
Abschreibungen Debitoren		8
Kantonsanteil (1/3)		484
Bundesanteil (2/3); ausschliesslich zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten		968

Strassenrechnung

Wegekostenrechnung des Strassenverkehrs

Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2008 deckt der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes vollumfänglich: in der Kapitalrechnung zu 117 Prozent, in der Ausgabenrechnung zu 120 Prozent. Damit weist der Personen- und Güterverkehr auf der Strasse in ununterbrochener Reihenfolge seit 1995 ein kostendeckendes Ergebnis aus.

Die Kapitalrechnung 2008 schliesst mit 8435 Millionen Franken Einnahmen und mit Kosten von 7191 Millionen Franken ab. Der Überschuss beträgt 1245 Millionen Franken (2007: 1324 Mio. Fr.). Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs werden somit von den Benützern zu 117 Prozent (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 2007: 119%) gedeckt. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

In der Ausgabenrechnung 2008 betragen die anrechenbaren Ausgaben 8435 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 120 Prozent (2007: 122%) beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 1431 Millionen Franken (2007: 1510 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) hat sich die Eigenwirtschaftlichkeit beim Schwerverkehr (Personen und Güterverkehr) verbessert, beim Leichtverkehr hingegen verschlechtert. Der Personenverkehr erreichte gesamthaft einen Deckungsüberschuss von 584 Millionen Franken (110%; 2007: 112%), während der Güterverkehr mit einem Überschuss von 661 Millionen Franken (147%; 146%) abschliesst. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger, private Cars) weist einen Überschuss von 550 Millionen Franken (160%; 158%) aus.

Die Eigenwirtschaftlichkeit der Personenwagen beträgt 113 Prozent, diejenige der Motorweiräder 96 Prozent. Private Reiscars decken ihre Kosten zu 114 Prozent, Cars und Busse des öffentlichen Verkehrs hingegen lediglich mit bescheidenen 12 Prozent.

Externe Kosten

Die Strassenrechnung ist eine sogenannte Wegekostenrechnung; die externen Kosten, die Unfallkosten oder die Aufwendungen für die Fahrzeuge werden darin nicht berücksichtigt. Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs im Jahr 2005 – das letzte Erhebungsjahr – auf 8,5 Milliarden Franken, wovon den Löwenanteil mit rund 8,1 Milliarden Franken oder fast 95 Prozent der Strassenverkehr verursachte. Darin nicht enthalten sind die Staukosten; sie werden fürs gleiche Jahr auf rund 1,2 Milliarden Franken beziffert. Völlig ausgeklammert in den vorliegenden Untersuchungen des ARE sind die externen Nutzen des Verkehrs.

Gemäss den vom ARE in Auftrag gegebenen Prognose-Studien zu den externen Kosten des Schwerverkehrs sowie zu den zu erwartenden Erträgen für die Jahre 2010 bis 2015 resultieren insgesamt höhere externe Kosten als bislang berechnet. Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist mit Bruttoerträgen zwischen 1,5 und 1,6 Milliarden Franken zu rechnen. Die externen Kosten belaufen sich auf 1,7 bis 1,8 Milliarden Franken und liegen damit um 300 bis 400 Millionen Franken über den bisherigen Prognosen. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse und Ergebnisse ist laut ARE für die kommenden Jahre davon auszugehen, dass der Schwerverkehr die von ihm verursachten externen Kosten nicht vollständig decken wird.

Umsätze der Automobilwirtschaft

Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten im Jahr 2009 nach Angaben von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, 90 Milliarden Franken um. Für neue Personenwagen gab die Schweizer Bevölkerung die Summe von 11,4 Milliarden Franken aus (-7,6%). Im Durchschnitt wurden rund 43'000 Franken für den Kauf eines neuen Autos aufgewendet. Noch Mitte der 1990er-Jahre lag dieser Betrag bei knapp 30'000 Franken. Beim Handel mit Occasionen erreichte der Umsatz insgesamt 7,6 Milliarden Franken (-5,2%).

18,5 Milliarden Franken nahm das Transportgewerbe ein. 11 Milliarden Franken fielen auf den Treibstoffverkauf. Der restliche Umsatz wurde im Garagen-, Karosserie- und Caravangewerbe sowie mit Versicherungen und diversen Dienstleistungen erzielt. In der Autobranche waren im Jahr 2009 226'711 Angestellte beschäftigt. Die Anzahl Betriebe umfasste 20'877 Einheiten.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 11'592,9 Millionen Franken betragen. Davon gingen 9186,9 Millionen an den Bund (= 14,7% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 3020 Millionen Franken Mineralölsteuern (-19 Mio.) und 2021 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (-25 Mio.), 1827,2 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 403,4 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+60,7 Mio.) sowie 78 Millionen Franken für Gebühren aller Art.

Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 347,5 Millionen Franken (-3,0 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Höhe von 1489,7 Millionen Franken (+38,2 Mio.), total also 1837 Millionen Franken für die Strassenbenützung. (Tabelle 9 A im Anhang enthält eine Übersicht über die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs.)

Zweckbindung für das Strassenwesen: Nach Verfassung und Gesetz sind von den hievor genannten 9186,9 Millionen Franken (= rund 1700 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3879 Millionen Franken oder 42,2 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 3818,2 Millionen Franken, davon stammen 1510 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 6,1% der gesamten Bundeseinnahmen). Der motorisierte Individualverkehr leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV): Rund zwei Drittel der LSVA-Einnahmen – 968 Millionen Franken – sind in den FinöV-Fonds umgeleitet worden. Seit dem Jahr 1998 fliessen Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe in die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen, womit sich die Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene unter diesem Titel nunmehr auf den Betrag von 7338 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der NEAT-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 320 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 3561 Millionen Franken.

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

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag		Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
	Total		verwendet für:		
			Strassen	Bundeskasse	NEAT ²
1925–1949	—	992	205 (21%)	787 (79%)	
1950–1958	—	1'353	681 (50%) ¹	672 (50%)	
1959–2010	65'328	78'651	37'757 (48%) ¹	37'655 (48%)	3'561 (4%)
1925–2010	65'328	80'996	38'323 (47%)	39'114 (48%)	3'561 (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 10 A) enthalten. Daraus ist ersichtlich, wie sich diese Einnahmen auf die verschiedenen Bereiche verteilen.

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Seit 2008 werden umweltschonende Treibstoffe steuerlich begünstigt. Im Gegenzug wurde damals die Mineralölsteuer auf Benzin um 1,35 Rappen angehoben.

Diese Erhöhung machte der Bundesrat im Berichtsjahr wieder rückgängig. Der Grund dafür ist, dass weniger umweltschonende Treibstoffe abgesetzt wurden als erwartet. Die Steuerausfälle beliefen sich bloss auf 17 Millionen Franken, die Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Benzinsteuern betragen hingegen knapp 90 Millionen Franken. Der Bundesrat hat sich deshalb dafür entschieden, ab Oktober 2010 wieder den alten Steuersatz von 73,12 Rappen pro Liter einzuführen. In den nächsten sechs bis sieben Jahren sollte der zuviel angehäuften Kompensationsbetrag von 110 Millionen Franken für die Verbilligung der umweltschonenden Treibstoffe ausreichen.

Per 1. Januar 2010 ergab 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	12,44	13,19
Belastung pro Liter	85,89	90,49
Klimarappen	1,50	1,50
Belastung pro Liter	87,39	91,99
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	117,46	110,17

Nach den Vorstellungen des Bundesrats soll zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke beim Strassenverkehr der Mineralölsteuerzuschlag angehoben werden; dies in einem zweiten Schritt nach der Verteuerung der Autobahnvignette. Mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags soll der stetig wachsende ordentliche Bedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen gedeckt sowie die Finanzierung absehbarer, zusätzlicher Aufgaben sichergestellt werden. Ein entsprechender Vorschlag dürfte dem Parlament etwa 2015 unterbreitet werden. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde letztmals 1974 angepasst. Er wurde durch die aufgelaufene Teuerung laut Bundesrat inzwischen um die Hälfte entwertet.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Der Bund investiert 2011 rund 1,9 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz. In der Wintersession 2010 hat das eidgenössische Parlament die notwendigen Kredite beschlossen.

Für **Neubauten** im Rahmen der Netzvollendung stehen 2011 insgesamt 740 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung. Die Netzvollendung bleibt auch nach der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen.

Im Berichtsjahr hat der Bund den zur Verfügung stehenden Gesamtkredit von 945 Millionen Franken zur Fertigstellung der Nationalstrassen nicht vollständig ausgeschöpft worden. Als Gründe dafür anzuführen sind die fehlende Projektreife von Strecken der Netzfertigstellung unter anderem infolge langwieriger Einspracheverfahren und Vergaberekursen oder auch generelle Kostensenkungen als Folge der Wirtschaftskrise beziehungsweise des Konkurrenzdrucks im Bauhauptgewerbe.

Die Schwerpunkte der Neubautätigkeit liegen im Jahr 2011 in der Weiterführung begonnener Projekte, unter anderem:

- A1 in der Stadt Zürich zwischen Hardturm und Letten (Pfungstweidstrasse) – Inbetriebnahme 2011
- A4 Im Kanton Zug (Kantonsstrasse 382 bis zur Kantonsgrenze Zürich)
- A5 im Kanton Neuenburg zwischen Serrières und Areuse – Inbetriebnahme: 2013
- A5 Ost-Ast der Umfahrung von Biel
- A8 Brünigstrasse im Kanton Obwalden (Tunnel Lungern und Abschnitt Giswil–Ewil)
- A9 im Oberwallis
- A16 Transjurane in den Kantonen Bern und Jura – Inbetriebnahme: 2011/12
- A28 Prättigaustrasse im Kanton Graubünden (Hauptarbeiten Tunnel Saas und Tunnel Küblis sowie offener Abschnitt Pagrüeg–Mezzaselva) – Inbetriebnahme: 2011/12

Für die **Erhaltung** (Ausbau und Unterhalt) der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stand dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2010 die Gesamtsumme von 1,212 Milliarden Franken zur Verfügung. Für das Jahr 2011 hat das Parlament zu diesem Zweck den Kredit von 1,134 Milliarden Franken bereitgestellt. Diese Gelder stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Investiert wird in total 600 Projekte; 460 sind in der Projektierungsphase, 140 in der Realisierung.

Bei drei Erhaltungsprojekten starten 2011 die Hauptarbeiten:

- A1 Zürich: Sicherheitsstollen Milchbuck-Tunnel
- A2 Tessin: Melide – Gentilino
- A9 Waadt: Chexbres – Montreux

Die **Engpassbeseitigung** auf dem Nationalstrassennetz wird aus Mitteln des Infrastrukturfonds finanziert. Im Berichtsjahr konnten die bereitgestellten Mittel in der Höhe von 41 Millionen Franken nicht vollständig investiert werden. Grund dafür ist der Stillstand beim Projekt zum sechsspurigen Ausbau der A1/A2 Härkingen-Wiggertal als Folge einer Beschwerde der anliegenden Gemeinden.

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung haben die Eidgenössischen Räte für das Jahr 2011 total 79 Millionen Franken bereitgestellt. Diese Gelder werden hauptsächlich in die Weiterführung des 2010 begonnenen Sechsspur-Ausbau der A4 im Kanton Zug (Blegi–Rütihof) und neu in die 2011 startenden Arbeiten des Ausbaus des Abschnitts Härkingen–Wiggertal (A1/A2; Ausbau auf sechs Spuren) investiert.

Weitere Projekte der ersten Etappe im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz mit voraussichtlichem Baubeginn bis 2013 sind:

- A1 Waadt: Goulet d'étranglement de Crissier
- A1 Zürich: Nordumfahrung Stadt Zürich, Ausbau auf sechs Spuren

Eine von National- sowie Ständerat überwiesene Motion von Ulrich Giezendanner (SVP, Aargau) verlangt vom Bundesrat die Anpassung der Richtlinien und Gesetzesvorschriften betreffend Strassenbauprojekte, damit die Bauzeiten von Bavorhaben (Neubau, Unterhalt, usw.) massiv verkürzt werden können.

Auf der Bäumlihofbrücke der Autobahn A2 in Basel wird der Verkehr während den Bauarbeiten zum ersten Mal in der Schweiz über eine Hilfsbrücke (so genannte Fly-Over-Rampe) geführt, die rund 1,6 Meter über der gesperrten Fahrbahn liegt. Diese Hilfsbrücke hat eine Gesamtlänge von gut hundert Meter und wiegt rund 300 Tonnen. Der Bund hat drei Fly-Over-Rampen, die künftig bei Sanierungen eingesetzt werden sollen, für insgesamt 1,7 Millionen Franken aus Österreich erworben.

Nationalstrassentunnels: Nach dem Gotthard-Unfall vom 24. Oktober 2001 sind sämtliche Nationalstrassentunnels mit einer Länge von mehr als 600 Meter überprüft, und, wo notwendig, Sofortmassnahmen umgesetzt worden (Signalisation, Leiteinrichtungen, Beleuchtung). Zusätzlich zum ordentlichen Tunnelunterhalt hat das ASTRA seither mehr als 300 Millionen Franken in die Tunnelsicherheit investiert.

Das ASTRA ist bestrebt, die älteren Tunnel im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sicherheitstechnisch nachzurüsten. Bis 2018 investiert das ASTRA deshalb rund 1,2 Milliarden Franken in die Sicherheit der Nationalstrassen-

tunnel. Erste Priorität haben Anpassungen der Signalisation und Leiteinrichtungen, in zweiter Priorität folgen Anpassungen der Lüftungsanlagen, dritte Priorität geniessen bauliche Massnahmen wie Sicherheitsstollen.

Der Bundesrat hat am 17. Dezember 2010 einen Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels verabschiedet. Darin stellt er fest, dass sich die zwischen 2020 und 2025 anstehende vollständige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne ergänzenden Bau einer zweiten Tunnelröhre realisieren liesse. Während einer Vollsperrung von zweieinhalb Jahren Dauer oder einer Teilspernung von 280 Tagen pro Jahr über dreieinhalb Jahre hinweg müssten allerdings viele Personen- und Lastwagen auf die Bahn verladen werden.

strasseschweiz hält fest, dass eine Voll- beziehungsweise Teilspernung des Gotthard-Strassentunnels über eine dermassen lange Zeit für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft nicht zumutbar ist. Der geplante Bahnverlad ist zudem kompliziert und ungenügend. Die Planung, Projektierung und letztlich der Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard muss aus Gründen der Verkehrssicherheit so rasch als möglich in Angriff genommen werden.

Vollendete Abschnitte

Im Jahr 2010 ist die Streckenlänge des Nationalstrassennetzes um einen Kilometer Autostrassen gewachsen. Es konnte auf der A8 in Obwalden die Teilstrecke Giswil-Ewil mit dem zweispurigen Tunnel «Zollhaus» in Betrieb genommen werden.

Damit waren Ende 2010 insgesamt 1790,1 km Nationalstrassen oder rund 94,6 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb, nämlich:

7-spurige Autobahnen:	1,2 km
6-spurige Autobahnen:	80,7 km
4-spurige Autobahnen:	1324,3 km
3-spurige Autostrassen:	1,9 km
2-spurige Autostrassen:	270,5 km
Gemischtverkehrsstrassen:	111,5 km

Miniautobahn im Weinland: Am 22. Oktober ist im Zürcher Weinland die rund elf Kilometer lange Miniautobahn A4 zwischen Flurlingen und Andelfingen offiziell eröffnet worden. Die Bezeichnung «Miniautobahn» rührt daher, dass ihr der Pannestreifen fehlt und sie rund acht Meter schmaler als eine «normale» Autobahn ist. Für Pannen und Notfälle wurden spezielle Nothaltebuchten eingerichtet. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 200 Millionen Franken.

Nationalstrassenfinanzierung

Seit dem 1. Januar 2008 ist der Bund 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). 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.

Dem Bund stehen für die Finanzierung des Strassenwesens einerseits die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), geäuft aus zweckgebundenen Erträgen aus der Besteuerung der Treibstoffe (Mineralölsteuer) sowie aus der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette), zur Verfügung. Die Freigabe der Mittel aus der SFSV erfolgt jeweils durch Parlamentsbeschluss anlässlich der Genehmigung des Budgets der Eidgenossenschaft. Andererseits besteht seit 2008 für bestimmte Infrastrukturaufgaben der Infrastrukturfonds Strasse (vgl. Ausführungen hienach), der mit einer ausserordentlichen Ersteinlage von 2,6 Milliarden Franken aus der SFSV alimentiert und seither durch jährliche, vom Parlament bestimmte Einlagen aus der SFSV gespeist wird.

Wegen der steigenden Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau wird sich bei den Nationalstrassen nach Prognosen des Bundesrats die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben öffnen. Um die drohende Lücke bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu verhindern, sieht der Bundesrat ein zweistufiges Vorgehen vor: In einem ersten Schritt soll aufgrund von Netzerweiterungen der Preis für die Autobahnvignette angehoben werden, später zusätzlich der Mineralölsteuerzuschlag. Der Bundesrat hat dem UVEK den Auftrag gegeben, dieses Vorgehen gemeinsam mit dem EFD zu vertiefen.

Infrastrukturfonds Strasse

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Es sieht Investitionen von rund 20,8 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) während 20 Jahren vor, davon

- 14 Milliarden Franken für das Autobahnnetz (8,5 Mrd. für die Fertigstellung und 5,5 Mrd. für den Ausbau bzw. die Beseitigung von Engpässen) – In der Herbstsession 2010 haben die Eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln (Kredit von total 5,5 Mrd. Fr.) verabschiedet und 1235 Millionen Franken für die Beseitigung der Engpässe auf der N1 (Goulet d'étranglement de Crissier, Waadt, Phase 1; 120 Mio. Fr.) und der N1c (ZH/6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich; 940 Mio. Fr.) sowie für die planerische Bearbeitung von weiteren Projekten (175 Mio. Fr.) freigegeben. Der gesperrte Restkredit des Infrastrukturfonds für Engpassbeseitigungen beträgt noch 3965 Millionen Franken.

- 6 Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen – Freigegeben sind 2,56 Milliarden Franken für dringliche Projekte, soweit diese vor dem Jahr 2008 in Angriff genommen werden konnten. In der Herbstsession des Berichtsjahres haben die eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (Kredit von total rund 1,5 Mrd. Fr.) verabschiedet und ausserdem eine Aufstockung der finanziellen Mittel aus den Rückstellungen der SFSV in der Höhe von 850 Millionen Franken auf Anfang 2012 genehmigt. Dieser Zustupf soll den sich auf 2014 abzeichnenden Liquiditätsengpass bei der Umsetzung von dringlichen Projekten im Agglomerationsverkehr verhindern. Weiterhin gesperrt verbleibt eine Reserve für das Programm Agglomerationsverkehr in der Höhe von 1930 Millionen Franken.
- 800 Millionen Franken für den Unterhalt von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

Für das Jahr 2011 haben die Eidgenössischen Räte zulasten des Infrastrukturfonds die folgenden Verpflichtungskredite bewilligt:

- 915 Millionen Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes
- 79 Millionen Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz
- 486 Millionen Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen
- 43,7 Millionen Franken für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

Hauptstrassen

Betreffend die Werterhaltung steht es mit Blick auf die gut 18'000 Kilometer Kantonsstrassen nicht zum Besten. Über die Hälfte aller Kantone investierten zu wenig, um ihre Strasseninfrastruktur langfristig sowie kosteneffizient zu erhalten. Bei fast zehn Prozent der Kantonsstrassen oder rund 1700 Kilometer besteht sogar akuter Sanierungsbedarf. Diesen Befund erbrachte eine von der Organisation «Infrastruktur Strasse» publizierte Studie. Gemäss einer Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sollten jährlich zwischen 1,8 und 2,6 Prozent des Wiederbeschaffungswerts der Strassen in Unterhalt und Ausbau investiert werden, was 63'000 bis 91'000 Franken pro Kilometer beziehungsweise grossen Sanierungen alle 35 bis 40 Jahre entsprechen würde.

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 Mitgliedverbänden der IRF. Konkret wurden der IRF die schweizerischen Unterlagen für die Welt-Strassen-Statistik übermittelt. Diese Statistik enthält die neuesten Angaben von über hundert 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 Berichterstatter über die Tätigkeit von **strasseschweiz** im Jahr 2010 dankt allen Mitgliedverbänden, 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 Dachverbands 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 2011

Der Berichterstatter:
Hans Koller

Statistische Angaben

Statistiques

Seite / Page

Verkehrsleistungen		<i>Prestations de transport</i>
Personenverkehr	1 A	<i>Trafic de personnes</i>
Güterverkehr	2 A	<i>Trafic de marchandises</i>
alpenquerender Güterverkehr	3 A	<i>Trafic de marchandises par les Alpes suisses</i>
Motorfahrzeuge		<i>Véhicules à moteur</i>
Bestand	4 A	<i>Effectif</i>
Entwicklung	5 A	<i>Evolution</i>
Neuzulassungen	6 A	<i>Mises en circulation</i>
Meist verkaufte Automarken	7 A	<i>Marques des voitures de tourisme les plus vendues</i>
Mineralöl- und Automobilsteuern	8 A	<i>Impôts sur les huiles minérales et sur les automobiles</i>
Fiskalleistungen	9 A	<i>Prestations fiscales</i>
Strassenausgaben	10 A	<i>Dépenses routières</i>
Treibstoffimporte	11 A	<i>Importations des carburants</i>
Mineralölabsatz	12 A	<i>Ventes d'huiles minérales</i>
Strassenverkehrsunfälle	13 A	<i>Accidents de circulation</i>
Führerausweisentzüge	14 A	<i>Retraits de permis</i>

Nachfrage im Personenverkehr Demande dans le trafic de personnes

Jahr Année	Personenkilometer / personnes-kilomètres													
	Beförderte Personen / personnes transportées					Strassenkilometer / personnes-kilomètres								
	Schiene Rail	Schiene Rail	Strasse / Route Miv TMI	Strasse / Route %	öV TP	%	Schiene Rail	%	Strasse / Route total	Miv TMI	%	Langsamverkehr Mobilité douce	öV TP	%
1970	294	6.9	3 224	75.3	763	17.8	9 339	16.0	48 887	84.0	45 882	78.8	3 005	5.2
1980	256	4.4	4 699	81.1	836	14.4	9 964	12.4	70 592	87.6	67 041	83.2	3 551	4.4
1990	324	4.7	5 461	79.0	1 129	16.3	12 678	13.3	82 456	86.7	77 759	81.7	4 697	4.9
1995	279	4.1	5 372	79.1	1 142	16.8	11 713	11.7	88 427	88.3	77 789	77.7	4 702	4.7
1996	279	4.0	5 509	79.4	1 146	16.5	11 890	11.7	89 533	88.3	78 814	77.7	4 667	4.6
1997	279	4.0	5 648	80.1	1 126	16.0	12 051	11.8	90 043	88.2	79 285	77.7	6 052	6.0
1998	295	4.1	5 809	80.7	1 096	15.2	12 148	11.8	90 897	88.2	80 162	77.8	6 150	6.0
1999	297	4.0	6 017	81.1	1 104	14.9	12 501	11.9	92 294	88.1	81 409	77.7	6 252	6.1
2000	304	4.0	6 247	81.5	1 113	14.5	12 620	11.8	94 226	88.2	83 152	77.8	6 372	6.1
2001	301	4.0	6 144	81.2	1 123	14.8	13 301	12.3	94 663	87.7	83 328	77.2	6 502	6.1
2002	319	4.2	6 079	80.7	1 139	15.1	14 147	12.9	95 562	87.1	84 006	76.6	6 628	6.1
2003	327	4.4	6 006	80.3	1 148	15.3	14 509	13.1	96 410	86.9	84 641	76.3	6 780	6.2
2004	336	4.5	5 931	79.8	1 163	15.7	14 914	13.3	97 261	86.7	85 335	76.1	6 930	6.2
2005	364	4.9	5 855	79.2	1 175	15.9	16 144	14.1	98 151	85.9	86 023	75.3	7 071	6.3
2006	380	5.1	5 914	78.9	1 206	16.1	16 578	14.3	99 063	85.7	86 816	75.1	7 258	6.3
2007	403	5.3	5 956	78.3	1 250	16.4	17 434	14.9	99 935	85.1	87 492	74.5	7 305	6.2
2008	431	5.5	6 042	77.4	1 329	17.0	18 028	15.1	101 392	84.9	88 525	74.1	7 385	6.2
2009	437		6 144				18 585				89 990		7 486	

(Quelle: BFS T 11.3.2.2 / Source: ofs T 11.3.2.2)

Nachfrage im Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises

Jahr Année	Beförderte Tonnage / tonnage transporté				Tonnenkilometer / tonnes-kilomètres										
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene ¹ Rail ¹	%	Strasse / Route MIV TMI	%	Total	Veränderung Variation	%	
(in Mio.) (en Mio.)															
1974	46.7	13.3	305.3	86.7	352.0			7 412	54.6	6 175	45.4	13 587			
1984	43.8	12.4	309.9	87.6	353.7	0.5		7 276	49.1	7 548	50.9	14 824	9.1		
1990	53.2	12.1	387.2	87.9	440.4	24.5		8 345	42.0	11 524	58.0	19 869	34.0		
1993*	45.8	12.1	332.0	87.9	377.8	-14.2		7 326	39.1	11 429	60.9	18 755	-5.6		
1995	48.7	13.0	325.3	87.0	374.0	-1.0		7 979	39.7	12 117	60.3	20 096	7.2		
1998*	50.9	14.7	294.2	85.3	345.1	-7.7		8 351	39.4	12 858	60.6	21 209	5.5		
2000	62.6	16.5	315.8	83.5	378.4	9.6		9 937	42.2	13 618	57.8	23 555	11.1		
2001	62.9	16.5	318.6	83.5	381.5	0.8		10 091	41.5	14 219	58.5	24 310	3.2		
2002	60.9	16.3	312.6	83.7	373.5	-2.1		9 639	39.9	14 511	60.1	24 150	-0.7		
2003*	62.4	16.7	311.1	83.3	373.5	0.0		9 534	38.8	15 012	61.2	24 546	1.6		
2004	69.3	17.7	321.6	82.3	390.9	4.7		10 245	40.0	15 379	60.0	25 624	4.4		
2005	67.9	16.8	335.5	83.2	403.4	3.2		10 149	39.2	15 754	60.8	25 903	1.1		
2006	70.2	16.9	345.4	83.1	415.6	3.0		10 880	40.0	16 330	60.0	27 210	5.0		
2007	71.1	16.7	354.6	83.3	425.7	2.4		10 631	38.5	16 993	61.5	27 624	1.5		
2008*	69.9	16.4	357.4	83.6	427.3	0.4		10 980	38.9	17 262	61.1	28 242	2.2		
2009	61.8	15.1	348.4	84.9	410.2	-4.0		9 532	36.3	16 734	63.7	26 266	-7.0		

* = offizielle Gütertransport-Erhebungsjahre / années officielles du recensement du trafic de marchandises

¹ = ab 1985 in Millionen Netto-Tonnenkilometer (ohne Gewicht der Sachtransportfahrzeuge, Container und Wechselbehälter im kombinierten Verkehr) / depuis 1985 en millions de tonnes-kilomètres nets (sans le poids des véhicules de transport de biens, des conteneurs et des bennes interchangeables dans le trafic combiné)

(Quelle: BFS T8 / source: ofs 8)

Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr Demande dans le trafic de marchandises par les Alpes suisses

Jahr Année	Alpenquerender Verkehr Schweiz Transport traversant les Alpes suisses				Transitverkehr Schweiz Trafic de transit en Suisse								
	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation	%	Schiene Rail	%	Strasse Route	%	Total	Veränderung Variation
1980	15.6	92.3	1.3	7.7	16.9			11.2	97.4	0.3	2.6	11.5	
1990	17.9	80.6	4.3	19.4	22.2	31.4		14.4	89.4	1.7	10.6	16.1	40.0
1995	18.0	73.5	6.5	26.5	24.5	10.4		14.9	81.9	3.3	18.1	18.2	13.0
1999	18.4	68.7	8.4	31.3	26.8	9.4		15.7	78.5	4.3	21.5	20.0	9.9
2000	20.6	69.8	8.9	30.2	29.5	10.1		17.1	78.4	4.7	21.6	21.8	9.0
2001	20.6	66.5	10.4	33.5	31.0	5.1		16.3	74.4	5.6	25.6	21.9	0.5
2002	19.1	64.3	10.6	35.7	29.7	-4.2		15.8	72.1	6.1	27.9	21.9	0.0
2003	19.9	63.2	11.6	36.8	31.5	6.1		16.9	69.0	7.6	31.0	24.5	11.9
2004	22.9	64.7	12.5	35.3	35.4	12.4		19.7	72.4	7.5	27.6	27.2	11.0
2005	23.7	64.8	12.9	35.2	36.6	3.4		20.5	71.4	8.2	28.6	28.7	5.5
2006	25.2	66.1	12.9	33.9	38.1	4.1		21.6	73.7	7.7	26.3	29.3	2.1
2007	25.3	64.1	14.2	35.9	39.5	3.7		21.6	73.2	7.9	26.8	29.5	0.7
2008	25.4	64.3	14.1	35.7	39.5	0.0		21.6	72.0	8.4	28.0	30.0	1.7
2009	20.8	61.0	13.3	39.0	34.1	-13.7		16.7	67.1	8.2	32.9	24.9	-17.0
2010	24.0	62.7	14.3	37.3	38.3	12.3							

(Quelle: Bundesamt für Verkehr BAV / Source: Office fédéral des transports OFT)

**Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2010)**
*Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2010)*

	2009	2010
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	4 009 602	4 075 825
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	32 208	33 939
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	6 172	6 263
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	8 878	8 839
Übrige / <i>Autres</i>	3 417	3 710
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	276 236	283 458
Lastwagen / <i>Camions</i>	40 811	40 819
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	10 657	10 817
Übrige / <i>Autres</i>	104	106
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	185 902	186 485
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	56 533	58 492
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 630 520	4 708 753
Motorräder / <i>Motocycles</i>	567 831	580 657
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	57 308	52 102
Übrige / <i>Autres</i>	17 638	18 443
Total Motorräder / <i>Total des Motocycles</i>	642 777	651 202
Total Motorfahrzeuge / <i>Total des véhicules à moteur</i>	5 273 297	5 359 955
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*165 000	*160 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	6 363	6 460
Sachentransportanhänger		
<i>Remorques transport de choses</i>	213 658	221 858
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	34 567	34 500
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 469	22 828
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	55 601	54 743
Sattelsachentransportanhänger		
<i>Semi-remorqueques transport de choses</i>	15 172	15 513
Übrige / <i>Autres</i>	11 932	13 594
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	360 762	369 496

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2010 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2010

Jahr Année	Personen- wagen	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires	Gesell- schafts- wagen	Liefer- wagen	Last- wagen	Sattel- schlepper	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren	Motor- karren und Arbeits- wagen	Motor- wagen	Motor- räder	Motor- fahrzeuge	Motor- fahrräder
	1 Voitures de tourisme	Klein- busse Mini- bus	Autocars, Voitures de livraison	2 Camions	Tracteurs à selle	3 Tracteurs industriels et agricoles	4 Motocy- clettes	Total des auto- mobiles	Total des véhi- cules à moteur	Cyclo- moteurs		
	Anzahl / Nombre											
1950	146 998	-	2 028	36 472	965	2 049	188 512	75 975	264 487	-	-	-
1960	509 279	-	3 127	55 150	1 102	5 122	573 780	291 326	865 106	-	-	-
1970	1 383 204	-	5 542	105 725	1 272	1 449	1 524 036	142 107	1 666 143	-	-	-
1980	2 246 752	5 938	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229 ⁽⁵⁾	42 456	2 564 926	137 340	2 702 266	671 473
1990 ⁽⁶⁾	2 985 397	5 908	6 026	196 845	49 349	5 872	121 229	87 623	3 255 649	299 264	3 776 829	464 609
2000	3 545 247	8 733	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 090 937	493 791	4 584 719	238 770
2001	3 629 713	9 139	5 771	233 920	42 653	8 527	126 559	102 311	4 185 171	521 390	4 706 561	219 624
2002	3 700 951	9 398	5 746	239 064	42 031	8 906	127 518	102 772	4 263 794	545 132	4 808 916	208 240
2003	3 753 890	9 645	5 735	241 956	41 122	9 121	128 253	102 837	4 320 938	567 358	4 888 296	189 520
2004	3 811 351	9 643	5 833	247 393	41 221	9 451	129 103	102 753	4 386 186	583 010	4 969 196	187 629
2005	3 861 442	9 574	6 032	254 359	42 631	10 043	129 899	103 980	4 448 247	591 865	5 040 112	178 399
2006	3 900 014	9 421	6 162	260 658	42 990	10 272	132 155	106 750	4 499 404	608 660	5 108 064	*170 000
2007	3 955 787	9 225	6 324	268 750	44 185	11 098	132 158	107 053	4 567 177	619 166	5 186 343	*170 000
2008	3 989 811	8 850	6 129	273 193	42 051	10 894	134 522	109 504	4 608 605	636 540	5 245 145	*170 000
2009	4 009 602	8 878	6 172	276 236	40 811	10 657	134 081	108 354	4 630 520	642 777	5 273 297	*165 000
2010	4 075 825	8 839	6 263	283 458	40 819	10 817	134 619	110 358	4 708 753	651 202	5 359 955	*160 000

inkl. Fürstentum Liechtenstein / y compris la Principauté de Liechtenstein

* Schätzungen / Estimation

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

(2) Bis 1950 einschliesslich Kombiwagen / Jusqu'en 1950 y compris les combis

(3) Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux

(4) Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs

(5) Ab 1980 einschliesslich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris des tracteurs agricoles

(6) Ab 1990 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1990 sans véhicules militaires

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

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	260 682	269 748	283 972	287 971	266 478	296 597
Leichte Motorwagen zum Personen- transport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	1 427	1 469	1 568	1 687	1 571	1 936
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	747	521	405	472	509	469
Autocars	611	689	664	1 065	763	718
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> (¹)	19 668	21 410	23 605	24 491	21 415	24 154
Lastwagen / <i>Camions</i> (²)	2 844	3 307	3 186	3 598	3 325	2 690
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	1 023	1 535	1 264	1 617	1 113	883
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 951	2 662	2 595	2 745	2 686	2 804
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 156	1 249	1 214	1 393	1 463	1 505
Arbeitsmotorwagen <i>Voitures automobiles de travail</i>	2 276	2 404	2 576	2 783	2 589	2 530
Total Motorwagen <i>Total des voitures automobiles</i>	293 385	304 994	321 049	327 822	301 912	334 286
Motorräder / <i>Motocycles</i>	40 238	40 666	43 141	43 779	40 403	38 236
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	3 086	3 014	2 738	3 127	2 863	3 099
Andere / <i>Autres</i>	1 906	1 985	2 059	1 868	1 651	1 696
Total Motorräder / Total des motocycles	45 230	45 665	47 938	48 774	44 917	43 031
Total Motorfahrzeuge <i>Total des véhicules à moteur</i>	338 615	350 659	368 987	376 596	346 829	377 317

(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*

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

Marke / Marque	2010	2009	in % / en %
VW	33 839	29 487	14.8
RENAULT	17 046	15 052	13.2
AUDI	16 910	16 793	0.7
OPEL	16 305	14 091	15.7
BMW	16 061	14 288	12.4
FORD	15 967	14 535	9.9
PEUGEOT	15 019	11 806	27.2
SKODA	14 388	11 611	23.9
TOYOTA	13 735	13 955	-1.6
CITROEN	13 232	11 458	15.5
MERCEDES	12 198	11 706	4.2
FIAT	11 108	11 424	-2.8
SUBARU	8 376	8 408	-0.4
NISSAN	7 902	5 921	33.5
MAZDA	7 882	8 207	-4.0
SEAT	7 788	6 378	22.1
SUZUKI	7 391	6 777	9.1
HONDA	7 068	8 289	-14.7
VOLVO	6 973	7 128	-2.2
HUNDAY	6 249	5 761	8.5
DACIA	4 966	2 177	128.1
MITSUBISHI	4 660	3 785	23.1
ALFA ROMEO	3 901	3 136	24.4
MINI	3 791	3 647	3.9
KIA	3 322	2 890	14.9
CHEVROLET	2 957	2 158	37.0
SMART	2 264	2 342	-3.3
DAIHATSU	2 031	2 291	-11.3
PORSCHE	1 843	1 320	39.6
LAND-ROVER	1 488	1 233	20.7
JEEP	975	826	18.0
DODGE	900	1 114	-19.2
LEXUS	898	971	-7.5
LANCIA	836	1 102	-24.1
SAAB	628	714	-12.0
JAGUAR/DAIMLER	612	734	-16.6
CHRYSLER	572	412	38.8
ASTON MARTIN	211	191	10.5
MASERATI	204	239	-14.6
BMW ALPINA	18	36	-50.0
Übrige / autres	1 725	1 625	6.2

Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im Jahre 2010
Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées par la circulation routière en 2010

Position		Fr.	Fr.
	Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>		
	Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	3 062 890 400	
	Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	2 050 428 001	
	Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants (1)</i>		5 113 318 401
2710.1993/1994/			
9100/9900	Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>		-
4011.1000–9900			
4013.1000–9000	Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	2 398 086	
8407	Motoren für Automobile und Motorräder /		
8408	<i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	504 475	
8511	Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /		
8512	<i>Equipement électrique pour véhicules</i>	1 159 840	
8701.1000.	Traktoren / <i>Tracteurs</i>		616
8701.2000.	Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>		24 873
8703.2100–9030	Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	7 385 240	
8702./8704.	Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	2 828 569	
8705.1010–4000	Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	14 627	
8706	Chassis / <i>Châssis</i>		9 100
8707	Karosserien / <i>Carrosseries</i>		60 300
8708	Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	13 505 394	
8711.1000–9000	Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	1 882 478	
8714.1100–1990	Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>		341 084
8716	Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>		357 006
9029.1010–9010			
9104.0000.	Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	50 036	
	Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>		30 521 724
	Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>		372 906 013
	Total		5 516 746 138

* 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	2009	2010
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	3 049.3	3 020.1
Bezugsprovisionen / Frais de perception	24.5	27.8	33.9	62.8	74.3	75.7	78.0	78.2
Statistische Gebühr / Droits des 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	2 046.1	2 020.8
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218.9	297.8	406.4	450.0	671.6	745.6	749.2	797.0
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör / Droits sur les véhicules et accessoires								
Zollerträge / Droits des douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227.6	197.4	284.3	244.8	354.5	340.7	342.7	403.4
Statistische Gebühr / Droits des 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	899.8	1 030.2
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	-	150.5	190.5	256.4	291.3	306.4	350.5	347.5
Schwerverkehrsabgabe / Redevances sur le trafic des poids lourds	-	111.7	137.3	179.4	351.9	1 230.5	1 451.5	1 489.7
Einnahmen des Bundes, total								
Recettes totales de la Confédération	3 040.5	3 656.9	4 732.6	6 043.1	7 512.9	8 465.0	8 967.1	9 186.9
Kantonale Motorfahrzeugsteuern								
Impôts sur les véhicules à moteur	752.0	956.0	1 150.7	1 419.6	1 669.9	1 884.4	*2 000.0	*2 010.0
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	50.0	73.0	165.0	244.1	262.1	308.3	*315.0	*332.0
Carburagegebühr und HC-Fonds (bis 1996)								
Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant	53.7	68.3	89.9	109.0	96.9	22.7	52.6	53.6
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	20.9	22.4
Total	3 906.8	4 765.9	6 159.1	7 831.9	9 556.7	10 704.0	11 355.6	11 592.9

* 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)

	1958–2006	2007	2008	2009
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds)	49 273.1	1 263	483	568
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains (dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	1 666.5	-	-	-
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	5 042.0	549	507	549
Erneuerung / Renouvellement (1958–84); ab 1997: Nationalstrassen Unterhalt / dès 1997 Routes nationales entretien	1 978.3	-	-	-
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretien 1958–1984				
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren; ab 2008 inkl. projektfreier baulicher Unterhalt)				
Entretien courant (incl. service de protection; dès 2008 y compris l'entretien courant ne faisant pas l'objet d'un projet)	2 726.8	165	301	302
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994	841.1	-	-	-
Infrastrukturfonds / Fonds d'infrastructure				
Ausserordentliche Ersteinlage / Premier versement			2 600	-
Jährliche Einlage / Versement annuel			837	990
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales (ab 2008 ohne Infrastrukturfonds / dès 2008 sans Fonds d'infrastructure)	6 807.0	189	163	165
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveauübergänge, Verkehrstrennung / Passage à niveau, Séparation des courants de trafic	1 358.8	10	7	5
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	5 850.4	553	590	565
Bahnhofanlagen / Places de parc près des gares	101.3	-	-	-
ditto, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusque 31.12.1995	6.1			
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr) / Mesures de protection de l'environnement	2 493.3	94	86	91
Schutz überiger Strassen vor Naturgefahren / Protection contre les forces de la nature	727.8	37	34	52
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich				
Participation générale aux frais routiers et péréquation financière	7 591.2	434	380	381
ditto, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire (bis 2007 / prêts jusque 2007)	2 209.1	58	-	-
Internationale Alpenstrassen, Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	550.8	28	8	8
Forschung / Recherche (bis 2006 / prêts jusque 2006)	180.0	-	-	-
Verwaltung / Administration (ab 2007 Globalbudget / dès 2007 budget global)	317.1	64	134	134
Total Ausgaben / Dépenses totales	89 720.7	3 444	6 129	3 810
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerausschlag, Autobahn vignette	94 882.9	3 846	3 947	3 936
Recette provenant des impôts sur les huiles minérales, de la surtaxe, vignette autoroutière	18.8	-	-	-
Übrige Einnahmen / Autres recettes				
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»			(+) 402	(-) 2 182
Dépôt (+) au prélèvement (-) du financement spécial «Circulation routière»			4 610	2 721
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»			2 721	2 848

Rohöl-, Benzin- und Dieseltreibstoffimport
Importation d'huiles brutes de pétrole, d'essence et de carburant Diesel

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2710.1912.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>	(2709.0090.)	Wert <i>Valeur</i> Mio. Fr. <i>En mio de francs</i>
	Tonnen <i>Tonnes</i>		Tonnen <i>Tonnes</i>		Tonnen <i>Tonnes</i>	
1970	1 302 860	1 779.2	378 851	45.2	5 382 843	419.0
1980	1 710 471	1 087.3	505 618	270.1	3 832 443	1 669.6
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	5 478 217	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
2008	1 955 121	1 957.7	*2 936 749	3 188.6	5 141 634	4 424.3
2009	1 879 921	1 240.5	*3 408 159	2 031.9	4 755 189	2 320.7
2010	1 860 799	1 520.9	* 2 748 718	2 034.4	4 551 526	2 859.7

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

Quelle: Jahrestatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1970–2010
 Source: *Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, 1970–2010*

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

	Benzin Essence		Diesel		Treibstoffe o. Flugg. Carburants s. kéro.		Flugpetrol Kérosène		Treibstoffe Carburants		Heizöl Huile chauff.		Mineralöprod. Prod. pétroliers		total	
	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)	Mio.t	% (*)
1990	3,702		1,119		4,821		1,113		5,934		5,958		11,892		11,892	
1991	3,856	4,2	1,135	1,4	4,991	3,5	1,078	-3,1	6,069	2,3	6,001	0,7	12,070	1,5	12,070	1,5
1992	3,994	3,6	1,100	-3,1	5,094	2,1	1,137	5,5	6,231	2,7	6,073	1,2	12,304	1,9	12,304	1,9
1993	3,705	-7,2	1,060	-3,6	4,765	-6,5	1,177	3,5	5,942	-4,6	5,333	-8,9	11,475	-6,7	11,475	-6,7
1994	3,703	-0,1	1,123	5,9	4,826	1,3	1,208	2,6	6,034	1,5	5,815	5,1	11,849	3,3	11,849	3,3
1995	3,590	-3,1	1,143	1,8	4,733	-1,9	1,273	5,4	6,006	-0,5	4,914	-15,5	10,920	-7,8	10,920	-7,8
1996	3,681	2,5	1,073	-6,1	4,754	0,4	1,314	3,2	6,068	1,0	5,267	7,2	11,335	3,8	11,335	3,8
1997	3,824	3,9	1,121	4,5	4,945	4,0	1,361	3,6	6,306	3,9	5,602	6,4	11,908	5,1	11,908	5,1
1998	3,850	0,7	1,159	3,4	5,009	1,3	1,419	4,3	6,428	1,9	5,667	1,2	12,095	1,6	12,095	1,6
1999	3,979	3,4	1,229	6,0	5,208	4,0	1,512	6,6	6,720	4,5	4,953	-12,6	11,673	-3,5	11,673	-3,5
2000	3,983	0,1	1,309	6,5	5,292	1,6	1,576	4,2	6,868	2,2	4,445	-10,3	11,313	-3,1	11,313	-3,1
Ø 91-00		0,8		1,7		1,0		3,6		1,5		-2,6			-0,4	
2001	3,873	-2,8	1,332	1,8	5,205	-1,6	1,515	-3,9	6,720	-2,2	5,469	23,0	12,189	7,7	12,189	7,7
2002	3,795	-2,0	1,379	3,5	5,174	-0,6	1,346	-11,2	6,520	-3,0	4,976	-9,0	11,496	-5,7	11,496	-5,7
2003	3,776	-0,5	1,461	5,9	5,237	1,2	1,236	-8,2	6,473	-0,7	4,733	-4,9	11,206	-2,5	11,206	-2,5
2004	3,708	-1,8	1,571	7,5	5,279	0,8	1,165	-5,7	6,444	-0,4	4,616	-2,5	11,060	-1,3	11,060	-1,3
2005	3,595	-3,0	1,714	9,1	5,309	0,6	1,182	1,5	6,491	0,7	4,813	4,3	11,304	2,2	11,304	2,2
2006	3,484	-3,1	1,854	8,2	5,338	0,5	1,239	4,8	6,577	1,3	4,963	3,1	11,540	2,1	11,540	2,1
2007	3,450	-1,0	1,990	7,3	5,440	1,9	1,321	6,6	6,761	2,8	3,628	-26,9	10,389	-10,0	10,389	-10,0
2008	3,375	-2,2	2,188	9,9	5,563	2,3	1,414	7,0	6,977	3,2	4,160	14,7	11,137	7,2	11,137	7,2
2009	3,284	-2,7	2,223	1,6	5,507	-1,0	1,356	-4,1	6,863	-1,6	4,524	8,8	11,387	2,2	11,387	2,2
2010	3,166	-3,6	2,310	3,9	5,476	-0,6	1,424	5,0	6,900	0,5	3,565	-21,2	10,465	-8,1	10,465	-8,1
Ø 01-10		-2,3		5,9		0,4		-0,8		0,1		-1,1			-0,6	

(*) = 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**

Absolue Année	Zahlen / Nombres absolus			In 1000 / En milliers			Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)			Wohnbevölkerung Population résidente
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur Inlands- bestand Parc indigène	Wohnbevölkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur Inlands- bestand Parc indigène	
1970	74 709	35 981	1 694	1 666	40 488	100	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	1 243	2 121	45 411	87	83	73	127	112
1980	67 160	32 326	1 246	2 702	50 339	90	90	74	162	124
1985	72 030	29 827	908	3 222	55 558	96	83	54	193	137
1990	79 436	29 243	954	3 809	79 199	106	81	56	229	196
1995	89 098	28 759	692	4 121	70 909	119	80	41	247	175
1996	81 914	26 539	616	4 173	77 731	120	74	36	250	192
1997	79 178	27 286	587	4 260	76 846	106	76	35	256	190
1998	77 945	27 790	597	4 349	79 812	104	77	35	261	197
1999	79 787	29 527	583	4 471	80 156	107	82	34	268	198
2000	75 351	30 058	592	4 585	83 472	101	84	35	275	206
2001	*23 896	30 160	544	4 707	84 301	-	84	32	283	208
2002	*23 647	29 774	513	4 809	84 000	-	83	30	289	207
2003	*23 840	30 098	546	4 888	84 200	-	84	32	293	208
2004	*22 891	28 746	510	4 969	83 000	-	79	30	298	205
2005	*21 706	26 754	409	5 045	83 000	-	74	24	303	205
2006	*21 491	26 718	371	5 108	83 472	-	74	22	307	206
2007	*21 911	27 132	384	5 186	81 322	-	75	23	311	201
2008	*20 736	25 556	357	5 245	7 550	-	71	21	315	-
2009	*20 506	25 130	349	5 273	7 760	-	70	21	317	-
2010	-	24 381	328	5 360	7 860	-	68	19	322	-

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source 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	2008	2009	2010
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	51 223	51 930	53 550
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	11 021	10 208	10 158
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus des 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	3 048	3 133	3 644
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 790	1 699	1 682
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	10 947	12 356	15 140
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	32	38	47
Total	48 104	57 719	78 061	79 364	84 221

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2010
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	35 427
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	18 371
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	9 251
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	4 149
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation des signaux</i>	1 844
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 768
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	4 979
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	1 493
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	2 390
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	2 443
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	3 888
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	17 854

