

Schweizerischer
Strassen-
verkehrsverband

Fédération
routière suisse

D
04

FRS

2004

**Schweizerischer
Strassenverkehrsverband**

FRS

**Fédération routière suisse
2004**

ISSN 1424-1498

Generalsekretariat der FRS, Schwanengasse 3, 3001 Bern,
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

ISSN 0582-1843

Secrétariat général de la FRS, Schwanengasse 3, 3001 Berne,
T: 031 329 80 80, F: 031 329 80 83

Internet: <http://www.strassenverkehrsverband.ch>

E-Mail: frs@strassenverkehrsverband.ch

Vorwort

Die Meinungen über Gebühren und Abgaben für die Strassenbenützung gehen weit auseinander. Welche Positionen dabei Bürgerinnen und Bürger einnehmen und warum, hat das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung (TA-Swiss) im Jahr 2004 in sechs Diskussionsrunden zu ermitteln versucht. Eine eher positive Haltung zu Road Pricing nehmen Diskussions Teilnehmer aus den Städten ein. Eher ablehnende Positionen vertreten Personen, die in Agglomerationen wohnen.

Road Pricing zielt auf den Verkehrsverzicht. Wer den Preis für die Benützung einer Strassenstrecke nicht bezahlt, soll sich arrangieren. Er kann eine andere Route wählen (sofern es diese gibt), auf den Öffentlichen Verkehr umsteigen (sofern ein entsprechendes Angebot besteht) oder die Fahrt unterlassen. – Das ist dirigistisch.

Road Pricing zielt vor allem auf den Verkehrsverzicht der ärmeren Bevölkerung. Wer es finanziell vermag, wird weiterhin die Vorteile der individuellen Mobilität nutzen können. – Das ist asozial.

Road Pricing zielt auf den Verkehrsverzicht in Städten und Agglomerationen. Hier ist eine neue Steuer zur Abschreckung der motorisierten Strassenbenützer hoch willkommen. Ausserdem laden Staugebühren dazu ein, den Verkehrsraum weiter zu verknappen, um die Einnahmen zu steigern. – Das ist fiskalistisch.

Road Pricing kann eine Lösung sein, wenn der Verkehrsteilnehmer einen konkreten, erkennbaren Sondervorteil erhält. Wer wäre nicht bereit, für die Benützung reservierter, zusätzlicher Fahrspuren oder für den Bau neuer Strassenstrecken einen zusätzlichen Preis zu bezahlen?

Für den Strassenverkehrsverband FRS besteht der statutarische Auftrag, die Interessen von Volk, Gesellschaft und Wirtschaft im Verkehrsbereich zu fördern. Die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs hat in ihrem 59. Berichtsjahr zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen.

Der vorliegende Bericht führt die Aktivitäten des Strassenverkehrsverbandes FRS im Jahr 2004 auf und enthält einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen der Verkehrs-, Energie-, Umwelt- und Finanzpolitik sowie eine Zusammenfassung der Situation in den einzelnen Bereichen des Strassenverkehrs, der Automobilwirtschaft und der Strasseninfrastruktur. Der statutarische Teil «Organisation und Verwaltung» ist vom Zentralvorstand des Strassenverkehrsverbandes FRS einstimmig genehmigt worden.

SCHWEIZERISCHER STRASSENVERKEHRSVERBAND FRS 2004 . .	1
Vorwort	3
ORGANISATION UND VERWALTUNG	7
Ziel und Mitglieder	7
Organe des Strassenverkehrsverbandes	11
Mitgliederversammlung	11
Zentralvorstand	13
Direktionsausschuss	14
Kontrollstelle	18
Generalsekretariat	18
AUTOMOBILWIRTSCHAFT UND STRASSENWESEN IM JAHRE 2004	25
Der schweizerische Strassenverkehr	25
Struktur und Entwicklung	25
Personenverkehr	26
Transportnachfrage im Personenverkehr	26
Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr	27
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)	27
Güterverkehr	27
Entwicklung der Nachfrage im Güterverkehr	27
Güterverkehr durch die Schweizer Alpen	29
Entwicklung des Fahrzeugbestandes	32
Verkehrssicherheit	33
Neue Verkehrssicherheitspolitik des Bundes (Via Sicura)	35
Strassenverkehrsrecht	35
Verordnungen	36
Administrativmassnahmen	36
Verkehrspolitik	38
Europäische Union EU	38
Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz-EU	38
Strassenbau	40
Stausituation auf dem Nationalstrassennetz	40
Avanti-Initiative für sichere und leistungsfähige Autobahnen	41
Öffentlicher Verkehr	44
Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs	44
Bahn 2000	47
Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversale Neat)	47
Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz	49
Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs	50
Agglomerationsverkehr	51

Energie- und Umweltpolitik	53
Energie	53
Energiesparmassnahmen	53
Reduktion der CO ₂ -Emissionen	54
Umwelt	56
Luftschadstoff-Immissionen	56
Klimaveränderung	57
Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen	58
Lärmbekämpfung	61
Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung ...	61
 Handel und Industrie	 62
Fahrzeuge	62
Weltproduktion	62
In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge	63
Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche	65
Treibstoffe	66
Schweizerischer Mineralölabsatz	66
Versicherungswesen	67
Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung	68
Tourismus in der Schweiz	68
 Finanzen	 70
Finanzpolitik	70
Bundeshaushalt	70
Entlastungsprogramm 2004	71
Neuer Finanzausgleich	72
Strassenbenützungsabgaben	72
Strassenrechnung	73
Fiskalleistungen	74
Fiskalbelastung der Treibstoffe	75
 Strassenbau und -finanzierung	 77
Nationalstrassen	77
Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte	77
Vollendete Abschnitte	78
Nationalstrassenfinanzierung	81
Hauptstrassen	81
Übrige werk- und nicht-werkgebundene Beiträge	82
 Internationale Beziehungen	 84
 Schlusswort	 84
 Statistische Angaben	 85

Organisation und Verwaltung

Ziel und Mitglieder

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

«Der Schweizerische Strassenverkehrsverband ist eine Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Er tritt für die Wahrung der Interessen des Strassenverkehrs ein und handelt dort, wo nach der Ansicht seiner Mitglieder ein gemeinsames Auftreten wünschbar ist.

Im Besonderen:

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

Per Ende des Berichtsjahres sind der Automobil-, Motorrad- und Radfahrerverband des Kantons Zug, der Autofahrlehrer-Zentralverband AZV (Zürich) und die Schweizerische Interessen-Gemeinschaft der Autofahrlehrerverbände SIGA (Bern) aus dem Strassenverkehrsverband FRS ausgetreten. Als neues Mitglied figuriert der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV (Belp).

7

Somit sind dem Strassenverkehrsverband FRS nach Ablauf des Berichtsjahres insgesamt 36 Mitglieder angeschlossen, nämlich 29 nationale Verbände, 5 kantonale Dachverbände (Ligen), 1 Firma und 1 Einzelperson, die sich aufgrund ihrer Tätigkeiten wie folgt aufteilen lassen:

Strassenbenützerverbände

Personenwagen und Zweiräder

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

Nutzfahrzeuge

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

Automobilwirtschaft

Industrie, Gewerbe und Handel

Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS	Bern
ESA-Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes	Burgdorf
Erdöl-Vereinigung EV	Zürich
Internationaler Automobilsalon	Grand- Saconnex
Reifen-Verband der Schweiz	Bern
Schweizerischer Caravangewerbe-Verband SCGV	Worblaufen
Schweizerische Syndikalkammer der Fahrzeugbranche	Grand- Saconnex

An der FRS interessierte Mitglieder:

Officine E. Ambrosetti & Figli, Manno
Georg Fischer AG, Schaffhausen
MOWAG GmbH, Kreuzlingen
Accu Holding AG, Oerlikon-Zürich
Sbarro S.à.r.l., Les Tuileries-de-Grandson
Union AG, Kettenfabrik, Biel
E. Wirz AG, Uetikon am See

Swiss Automotive Aftermarket SAA (vormals: SGM) auto-schweiz	Zürich Bern
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure Schweizerischer Carrosserieverband VSCI	Zofingen
motosuisse (vormals: Verband der Schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche VFGI)	Bern

Strassenwirtschaft

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

Kantonale Strassenverkehrsligen

Association routière vaudoise	Paudex
Bernische Strassenverkehrsliga	Bern
Thurgauische Strassenverkehrsliga	Steckborn
Verkehrsliga beider Basel	Basel
Association «Feu vert»	Genf

Verschiedene

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

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG feierte im Berichtsjahr sein 25-jähriges Bestehen. Die Astag wurde 1979 gegründet und entstand aus der Fusion der Verbände Aspa (Association suisses des propriétaires d'autocamions) und Tag (Treuhandverband des Autotransportgewerbes).

Organe des Strassenverkehrsverbandes

Mitgliederversammlung

Die 59. Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbandes FRS fand am 23. Juni in Bern statt. Sie wurde von 27 Delegierten besucht, die 559 von insgesamt 932 Delegiertenstimmen auf sich vereinigten. Anwesend waren ausserdem zahlreiche Gäste aus dem eidgenössischen Parlament und aus der Bundesverwaltung sowie von befreundeten Organisationen und der Presse.

In seiner Begrüssungsansprache machte der Präsident FRS, Claude Gay-Crosier, keinen Hehl aus der herben Enttäuschung über die gescheiterte Volksabstimmung zum Gegenentwurf der «avanti-Initiative». Bei allem Respekt vor dem klaren Nein des Souveräns müsse zwar festgestellt werden, dass damit eine jahrzehntelange Arbeit zur Lösung unserer Verkehrsprobleme zunichte gemacht worden sei. Der Strassenverkehrsverband FRS wolle jedoch vorwärts schauen und aktiv bei der Lösung der drängenden Verkehrsprobleme mitwirken. Claude Gay-Crosier: «Wir werden jene enttäuschen, die geglaubt haben, dass unsere mehrfach signalisierte Bereitschaft zur konstruktiven Mitwirkung bei der Lösung dieser Probleme nur abstimmungstaktische Lippenbekenntnisse sind. Wir halten Wort und bleiben auf Kurs. Unsere früheren Aussagen zugunsten einer weiterführenden, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrspolitik nehmen wir nicht zurück. Diese Bereitschaft ist allerdings an glasklare, für alle Beteiligten geltende Spielregeln geknüpft.»

Gemäss Claude Gay-Crosier muss die Verkehrspolitik zum Wohl von Bevölkerung und Wirtschaft so rasch als möglich aus den Fängen von Besserwissern, Ideologen und Fundamentalisten befreit werden. Im Vordergrund steht jedoch nicht der Kampf gegen Ideologen und deren Ideologien. Tägliche Sorgen bereitet vielmehr die anhaltende Distanz zwischen dem Handeln von Politik und Verwaltung und den erkannten, praxisgerechten Bedürfnissen jener, die zur Finanzierung des Systems angehalten werden. Die zunehmende Polarisierung unter den politischen Entscheidungsträgern und die wachsende Lust vieler Redaktionen, demokratische Meinungsbildungsprozesse in unserem Land mit so genanntem Kampagnenjournalismus mitzuprägen, erschweren ausserdem die konstruktive Lösungsfindung zusätzlich.

Wer Ja sagt zum Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft, muss Ja sagen zur wachsenden Mobilität und zur steigenden Verkehrsnachfrage. Für die schweizerische Strasseninfrastruktur, insbesondere für das Nationalstrassennetz, kann die Plafonierung der bestehenden Kapazitäten nicht das Ziel sein. Der Staat stehe in der Pflicht, den realen Anforderungen von Wirtschaft und Bevölkerung im Verkehrsbereich Rechnung zu tragen und die Infrastruktur-Kapazitäten angemessen darauf abzustimmen.

Gay-Crosier nahm mit Genugtuung zu Kenntnis, dass sowohl die ständerätliche als auch die nationalrätliche Verkehrskommission den Schwung des «avanti-Gegenentwurfs» ausnützen wollen. Der Reform- und Investitionsstau

bei der Strasseninfrastruktur soll endlich beseitigt werden. Dabei wollen beide Kommissionen das Rad richtigerweise nicht nochmals neu erfinden. Ausserdem werde noch im laufenden Jahr die am runden Tisch angekündigte Botschaft zum Agglomerationsverkehr aus dem Departement Leuenberger erwartet.

Der Strassenverkehrsverband FRS erwartet von diesen Fortsetzungsarbeiten in der Verkehrspolitik den wesens- und bedarfsgerechten Ausbau der Schienen- und der Strasseninfrastrukturen. Es geht also nicht um eine Entweder-oder-Entscheidung, sondern um eine Sowohl-als-auch-Lösung. Dieses Prinzip gilt auch für den Agglomerationsverkehr, wo Verbesserungen sowohl beim öffentlichen Verkehr in die Zentren wie auch beim Strassenverkehr insbesondere zwischen den tangentialen Verbindungen zwischen den Quartieren von Städten und deren Vororten notwendig sind.

Schliesslich bekräftigte Gay-Crosier die Bereitschaft des Strassenverkehrsverbandes FRS, die CO₂-Ziele im Bereich der Treibstoffe mit einem freiwilligen Klimarappen zu realisieren. Mit dem Klimarappen lasse sich auf ökonomisch effiziente Weise innert nützlicher Frist viel mehr CO₂-Ausstoss vermeiden als mit einer Lenkungsabgabe, die sich letztlich gegen die Mobilität und somit gegen eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität und das Wohlergehen von Land und Leuten richten.

Die Delegierten genehmigten diskussionslos das Protokoll der Mitgliederversammlung 2003, den statutarischen Teil des Tätigkeitsberichts sowie die Betriebsrechnungen 2003 und die Budgets 2005. Das Betriebsjahr 2003 war geprägt vom wiederholten Ausfall des bisherigen Beitrages aus den Erträgen des sog. «Carbura-Fonds». Mit der Auflösung dieses Fonds per Ende Dezember 2003 und der teilweisen Übertragung an den Strassenverkehrsverband FRS (Fr. 2,366 Mio.) konnte in der Bilanz eine neue Rubrik «Reservefonds FRS» geschaffen werden.

Im Traktandum Wahlen wurde der bisherige Präsident Claude Gay-Crosier, Touring Club Schweiz TCS, für ein weiteres Jahr in seinem Amt wiedergewählt. Bereits anlässlich der Gesamterneuerungswahlen der Organe FRS im Vorjahr ist Claude Gay-Crosier für die Dauer eines Jahres als Präsident wiedergewählt worden. Mit diesem Vorgehen wollte die Mitgliederversammlung die Kontinuität in den laufenden Arbeiten zur Umstrukturierung beim Generalsekretariat FRS sicherstellen, das beim allfälligen Wegfall des Sekretariatmandats des Verkehrssicherheitsrats per Ende 2005 vollständig neu organisiert werden muss.

Die Versammlung nahm vom Ausscheiden des Vertreters des Internationalen Automobilsalons, Bruno Lurati, im Zentralvorstand FRS Kenntnis. Der Sitz des Automobilsalons in den Organen FRS bleibt vakant.

Daniel Suter, Direktor Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, referierte im Anschluss an die statutarischen Geschäfte über «die Bedeutung des Strassenverkehrs im «neuen» Verkehrshaus der Schweiz (VHS)». – Der Strassenverkehrsverband FRS ist seit der Gründung des Verkehrshauses der Schweiz Ende der 50er-Jahre des vorigen Jahrhunderts ein wichtiger Träger und För-

derer dieser Institution. Der Generalsekretär FRS hat seit Jahrzehnten Einsitz im vormaligen Leitenden Ausschusses VHS sowie im Vorstand VHS (nach der Umstrukturierung 2003 als einziger Vertreter eines Verkehrs-trägers). In den letzten Monaten hat das Verkehrshaus der Schweiz eine Umstrukturierung vorgenommen und den Bereich des Museumsbetriebes in eine neu gegründete Stiftung übertragen. Der Zentralvorstand FRS hat beschlossen, dass sich der Strassenverkehrsverband FRS als Stifter an dieser neuen Stiftung Verkehrshaus der Schweiz mit einer Einlage von Fr. 100 000.– beteiligt. Damit ergeben sich für den Strassenverkehrsverband FRS die Chancen, die bisherigen Beziehungen und insbesondere die im VHS mit einem konkreten Hallenprojekt vorgesehene Neupositionierung des Strassenverkehrs angemessen zu festigen und das VHS als Plattform für den Strassenverkehr zu stärken.

Zentralvorstand

Der Zentralvorstand tagte an zwei Geschäftssitzungen, nämlich am 15. April und am 23. November. Neben den statutarischen Geschäften befasste er sich insbesondere mit den Fragen zum weiteren Vorgehen nach der Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative, mit der neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik in der Schweiz (VESIPO), dem Projekt eines Klimarappens im Rahmen des CO₂-Reduktionsgesetzes und mit der Bundesvorlage zur Änderung bei der Finanzierung der FinÖV-Projekte (Verzicht auf verzinsliche, rückzahlbare Darlehen). Auf Antrag von Christian Lämmle (Swiss Automotive Aftermarket SAA) wurde über einen Vorstoss zur Senkung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA für Nutzfahrzeuge mit Euro 4/5-Motoren diskutiert, ohne entsprechend zu beschliessen. Schliesslich hat der Zentralvorstand beschlossen, dass der Strassenverkehrsverband FRS als Gründungsmitglied der Stiftung Verkehrshaus der Schweiz mitwirkt und eine einmalige Einlage von Fr. 100 000.– leistet. Ein weiteres Schwerpunktgeschäft des Zentralvorstands bildete die anstehende Umstrukturierung des Generalsekretariats FRS ab dem Jahr 2006, nachdem der Verkehrssicherheitsrat VSR per Ende 2005 sein Mandat zur Führung der Geschäftsstelle nach über 50-jähriger Partnerschaft kündigen wird.

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:

Claude Gay-Crosier (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Kandid Hofstetter (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Hanspeter Schick (Vizepräsident)	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Urs Wernli (Vizepräsident)	Autogewerbeverband der Schweiz AGVS

Niklaus Zürcher (Vizepräsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Bruno W. Claus	Schweizerischer Carrosserie-Verband VSCI
Martin Fehle	Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Jürg Fischer	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Dr. Ronald Ganz	Erdöl-Vereinigung
Frank Hofer	Swiss Cycling, Schweizerischer Rad- und Motorradfahrer-Bund SRB
Rodolphe Huser	Schweizerische Syndikalkammer der Fahrzeugbranche CSSA
Rudolf Joder, Nationalrat	Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV (vormals: SIGA)
Christian Lämmle	Swiss Automotive Aftermarket SAA (vormals: SGM)
Bruno Lurati (bis Februar 2004)	Internationaler Automobil-Salon
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Judith Renner-Bach	Schweizer Tourismus-Verband STV
Bruno Siegenthaler	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrerverband SAM
Jean-François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Rolf Wildberger	«motosuisse» (vormals: Verband der schweizerischen Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche VFGI)
Dr. Jürg Zeller	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG

Direktionsausschuss

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

- *Volksabstimmung über den Gegenvorschlag Avanti-Initiative:* Am 8. Februar 2004 ist der Gegenentwurf zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» von Volk und allen Ständen mit 62,8 Prozent Nein-Stimmen deutlich verworfen worden. Der Direktionsaus­schuss hat sich in der Folge eingehend mit der neuen Ausgangslage befasst. Er legte für die Fortsetzung der verkehrspolitischen Arbeiten die folgenden Grundsätze fest:

Agglomerationsverkehr: Die Notwendigkeit wird anerkannt, zur Beseitigung der Verkehrsengpässe in den Agglomerationen Finanzierungsgrundlagen zu finden. Eine einseitige Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs – unter Ausschluss von Investitionsvorhaben im Agglome-

rationsstrassennetz – aus zweckgebundenen Strassengeldern wird vom Strassenverkehrsverband FRS ebenso wie ein starrer Verteilschlüssel abgelehnt. Angesichts der vorhandenen Mittel in den Rückstellungen des Bundes für das Strassenwesen kommt eine Erhöhung der Strassenabgaben (Mineralölsteuer oder Road Pricing) zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs nicht in Frage.

In einem ersten Schritt ist die Volksabstimmung zur Neuregelung des Finanz- und Lastenausgleichs (NFA) abzuwarten. Wird die NFA angenommen, erfährt die Zweckbindung insofern eine Erweiterung, als der Bund einen Teil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie des Reinertrags der Nationalstrassenabgabe auch für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen verwenden kann (neuer Art. 86 Abs. 3*bbis* BV). Bei der Mittelzuteilung hätte der Bund die Möglichkeit, diese Massnahmen zulasten anderer Bereiche prioritär anzugehen.

Einen durchaus überlegenswerten Ansatz beinhaltet der Vorschlag, Massnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen aus dem FinöV-Fonds zu finanzieren. Auch der Vorschlag der CVP-Bundeshausfraktion unter der Bezeichnung «Avanti light», wonach der Infrastrukturausbau von Strasse und Schiene in den Agglomerationen und auf besonders belasteten Autobahnteilstücken (ohne zweiten Gotthard-Strassentunnel) über den «avanti-Infrastrukturfonds» finanziert werden soll, geht in die richtige Richtung und ist von den Strassenverkehrsverbänden zu prüfen. Dabei sollen auch an das Hauptstrassennetz finanzielle Beiträge geleistet werden können, damit den hohen Strassenkosten in den ländlichen Regionen Rechnung getragen werden kann.

Finanzierung der Strasseninfrastrukturen: Für den Strassenverkehrsverband FRS ist ein Infrastruktur- beziehungsweise Strassenfonds nach wie vor erstrebenswert, weil dadurch die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr abgebaut werden und die Finanzierung der Strasseninfrastruktur verstetigt werden könnte. Ein Abbau des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Vorschlag der SVP wird nicht angestrebt, weil der Nachholbedarf im Strassenbau ausgewiesen ist (Stichworte: Umfahrungsstrassen, Verkehrsentflechtung in Agglomerationen, Beseitigung von Engpässen im Strassennetz von Bund, Kantonen und Gemeinden).

Alpenschutzartikel und zweiter Gotthard-Strassentunnel: Die Idee einer zweiten Gotthardtunnelröhre bei einspurigem Betrieb beider Röhren ist weiter zu verfolgen. Die Sicherheit und die Aufrechterhaltung der angemessenen Leistungsfähigkeit auf der gesamten Nord-Süd-Achse sind mindestens gleich hoch zu werten wie die Verlagerungspolitik. Die Zahl von 650 000 alpenquerenden Lastwagen (Ziel des Verkehrsverlagerungsgesetzes) ist illusorisch und sollte nicht mehr sakrosankt sein.

Nationalstrassennetz: Der Strassenverkehrsverband FRS setzt sich weiter und prioritär für einen vernünftigen und bedarfsgerechten Ausbau des Nationalstrassennetzes im Sinne der Beseitigung von Kapazitätsengpässen zur Aufrechterhaltung der angemessenen Leistungsfähigkeit ein.

- *Neue Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO)*: Im Berichtsjahr haben verschiedene Fachgruppen des Bundesamts für Strassen ASTRA ein umfassendes Paket mit Ideenvorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft und anhand eines Bewertungskatalogs beurteilt. Die Ergebnisse der Fachgruppen sind laufend von einer hochkarätigen Begleitgruppe unter Mitwirkung der Verbände und der zuständigen Behörden bewertet worden und in der Folge in Syntheseberichte eingeflossen. Der Direktionsausschuss liess sich regelmässig über den Fortgang des Projekts VESIPO orientieren. Mit Genugtuung konnte registriert werden, dass sich die Massnahmenliste von den ursprünglichen bfu-Vorschlägen wohltuend abhebt. Die von verschiedenen Seiten angebrachte Kritik an einzelnen Sicherheitsmassnahmen hat offenbar Früchte getragen.
- *CO₂-Reduktionsgesetz/Klimarappen*: Am 26. Februar fand eine Besprechung zwischen den Verbänden (Erdölvereinigung/Strassenverkehrsverbände) und dem UVEK (Bundesrat M. Leuenberger) in Sachen Klimarappen statt. Die Aussprache wurde von den Verbänden genutzt, die Vorteile eines freiwilligen Benzin- und Dieselrappens (Klimarappen) zur Finanzierung von Instrumenten der flexiblen Mechanismen im Ausland sowie der Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Inland zu bekräftigen. Die Realisierung dieses Projekts ist abhängig von dessen Anerkennung durch den Bund als freiwilliger Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Allerdings legte der Bund eine zögerliche Haltung bei der Bearbeitung dieses Vorschlags der Verbände an den Tag. Am 11. Juni hat der Bundesrat beschlossen, die CO₂-Abgabe in Varianten zusammen mit der Idee des Klimarappens in die Vernehmlassung zu schicken. Die entsprechende Vernehmlassung ist am 20. Oktober gestartet worden. Verschiedene Studien im Auftrag der Verbände haben die Wirksamkeit und die Vorteilhaftigkeit des Klimarappens aufgezeigt. Allgemein besteht die Auffassung, dass die Realisierungschancen des Klimarappens nach wie vor absolut intakt sind und die Einführung einer CO₂-Abgabe kurz- und mittelfristig eher unwahrscheinlich ist.
- *Entlastungsprogramm 2004 für den Bundesfinanzhaushalt*: Analog zum Entlastungsprogramm 2003 haben sich die Dachorganisationen und Institutionen des öffentlichen und des Individualverkehrs unter der Federführung der Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV zu einer gemeinsamen Plattform «Entlastungsprogramm 2004» zusammengefunden. Ziel ist zu verhindern, dass der Bund beim Entlastungsprogramm 2004 im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen (ÖV und MIV) weitere Einsparungen vornimmt. Es soll ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Verkehrssystem für unsere Volkswirtschaft erhalten bleiben und auch in Zukunft hier investiert werden, um die Qualität auch mittel- und langfristig zu gewährleisten. Im Rahmen der gemeinsamen Plattform der Kantone und der Verkehrsverbände zum Entlastungsprogramm 2004 sind in den Sommermonaten verschiedene Aktivitäten lanciert worden. Im November hat der Bundesrat die konferenzielle Vernehmlassung zum Entlastungsprogramm 04 (EP 04) durchgeführt. Die Allianz «Verkehr» ist zusammen mit den Wirtschaftsverbänden

am 22. November zu einem Vernehmlassungsgespräch mit Bundesrat Merz eingeladen worden. Der Strassenverkehrsverband FRS hat an diesem Gespräch teilgenommen.

- *Besprechung mit Bundespräsident Joseph Deiss, Vorsteher Eidg. Volkswirtschaftsdepartement EVD:* Der Beitrag der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs an die schweizerische Volkswirtschaft stand im Zentrum des Besuchs einer Delegation des Strassenverkehrsverbands FRS beim Vorsteher des EVD, Bundespräsident Joseph Deiss, am 27. September. Die Verbände des privaten Strassenverkehrs haben an den Vorsteher EVD den Wunsch gerichtet, bei der Formulierung einer nachhaltigen Verkehrspolitik die ökonomische Sicht explizit einzubringen und den Wachstumsbericht aus dem Jahr 2002 mit einem ausführlichen Kapitel «Verkehr, insbesondere privater Strassenverkehr, und Wirtschaftswachstum» zu ergänzen.
- *Umstrukturierung des Generalsekretariats FRS:* Das Generalsekretariat FRS wird ab dem Jahr 2006 die Geschäftsstelle des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrats VSR nicht mehr führen. Die Auflösung der über 50-jährigen Partnerschaft erfolgt aufgrund des geänderten Umfelds, namentlich aufgrund der Vorgaben des Fonds für Verkehrssicherheit an den VSR. Der Direktionsausschuss FRS hat eine umfassende Umstrukturierung der Geschäftsstelle FRS in die Wege geleitet. Das Generalsekretariat FRS soll nach dem Wegfall des Sekretariatsmandats VSR auf seine (verkehrspolitischen) Kernkompetenzen zurückgeführt werden und künftig keine Sekretariatsleistungen an Dritte mehr anbieten. Eine entsprechende Anfrage des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes SFV zur Übernahme der Geschäftsstelle wurde abgelehnt. Der Leistungsauftrag an das Generalsekretariat FRS und dessen Strukturen sollen im Hinblick auf die Finanzierungsmöglichkeiten überprüft werden. Dabei sollen die Grundstrukturen des Strassenverkehrsverbands FRS als Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs erhalten bleiben. Hingegen sind die Möglichkeiten und Grenzen der Auslagerung bestimmter Aufgaben abzuklären. Es wurde der Auftrag formuliert, aktiv nach Mitträgern für die Dokumentationsstelle FRS zu suchen. Ausserdem wurde zur Nutzung personeller und infrastruktureller Synergien die örtliche Verlagerung des Generalsekretariats FRS beschlossen.

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:

Claude Gay-Crosier (Präsident)	Touring Club Schweiz TCS
Kandid Hofstetter (Vizepräsident)	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Hanspeter Schick (Vizepräsident)	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Urs Wernli (Vizepräsident)	Autogewerbeverband der Schweiz AGVS
Niklaus Zürcher (Vizepräsident)	Automobil Club der Schweiz ACS
Hans Koller	Generalsekretär FRS
Bruno Lurati (bis Februar 2004)	Internationaler Automobil-Salon
Andreas Pflugshaupt	Fédération motocycliste suisse FMS
Jean François Tosetti	Association routière vaudoise ARV
Dr. Jürg Zeller	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels VSIG

Kontrollstelle

Die Betriebsrechnungen und die Bilanz des Strassenverkehrsverbandes FRS und der Dokumentationsstelle FRS für das Jahr 2004 sind am 16. März 2005 von den beiden Revisoren F. Riggerbach und E. Anderegg geprüft worden. Sie stellten der Mitgliederversammlung Antrag auf Genehmigung und Décharge-Erteilung.

Generalsekretariat

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

- Abstimmungskampagne zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative: Mitwirkung im befürwortenden Komitee, Bearbeitung eines Argumentenkatalogs
- Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen: Mitwirkung bei der Lancierung des Projekts «freiwilliger Klimarappen»
- Neue Strassenverkehrssicherheitspolitik in der Schweiz (VESIPO): Begleitung der Arbeiten in den Fachkommissionen ASTRA und Mitwirkung in der Begleitgruppe VESIPO
- Vorbereitung und Koordination der Besprechung mit Bundespräsident Joseph Deiss, Vorsteher Eidg. Volkswirtschaftsdepartement EVD
- Mitwirkung in der gemeinsamen Plattform der Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV «Entlastungsprogramm 2004»
- Umstrukturierung Generalsekretariat FRS; Konzeptideen, Finanzierungsfragen

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

- Kein einziges Problem gelöst – Abstimmung zum avanti-Gegenentwurf: Volk und Stände sagen Nein (8. Februar)
- Ein ungeheurer Affront – Eisenbahngrossprojekte: Verursacherprinzip für Bahnen soll fallen (19. März)
- Inakzeptabler Vorschlag – Eisenbahngrossprojekte: Bundesrat verabschiedet sich vom Verursacherprinzip (7. April)
- Wir halten Wort und bleiben auf Kurs – 59. ordentliche FRS-Mitgliederversammlung (23. Juni)
- Weiterhin auf Zielkurs – Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1980 bis 2030 (3. September)
- Nutzen des Strassenverkehrs anerkannt – Gespräch der Verbände des privaten Strassenverkehrs mit dem EVD-Vorsteher, Bundespräsident Joseph Deiss (28. September)
- FRS sagt Ja zur NFA – Abstimmung vom 28. November 2004 über den NFA-Bundesbeschluss (22. Oktober)
- Verlagerung ist gescheitert – Aktueller Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung (25. November)
- Massnahmen einzeln prüfen – Präsentation des Vesipo-Programms durch das Bundesamt für Strassen ASTRA (17. Dezember)

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

- *Erhöhung der Fahrzeug-Gesamtgewichte per 1.1.2005 (Februar):* Kernpunkte der FRS-Stellungnahme waren die Bestimmungen hinsichtlich der straffreien Toleranzen bei Überschreitung der höchstzulässigen Gewichte und Achslasten. Die Aufhebung der straffreien Toleranzen bei Überschreitungen des zulässigen Gewichts beziehungsweise der zulässigen Achslast wurde abgelehnt. Es gibt keine stichhaltigen Gründe und keinen zwingenden Handlungsbedarf, die bis dato in der Schweiz geltenden Toleranzen, die sich in der Praxis bestens bewährt haben, abzuschaffen. Der Strassenverkehrsverband FRS beantragte, an der heutigen Toleranz von fünf Prozent festzuhalten und zudem die Toleranz auf der zulässigen Achslast von zwei auf fünf Prozent zu erhöhen. Entsprechend der Ablehnung des Nulltoleranzprinzips soll auch das Sanktionssystem nicht verschärft werden. Eine Verzeigung soll erst bei Überschreitung des zulässigen Gewichts von mehr als neun Prozent erfolgen. Die vorgeschlagene Ordnungsbusse von 250 Franken ist beim Nulltoleranzprinzip unverhältnismässig.

Im Weiteren wurde die Zulassung von Solo-Lastwagen mit mehr als vier Achsen bis zu einem Gesamtgewicht von 40 bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr befürwortet. Ebenso der Befreiung von der Bewilligungspflicht für Vor- und Nachlauffahrten im kombinierten Verkehr bis 44 Ton-

nen wurde zugestimmt. Hingegen wurde die Aufhebung der Sonderregelung, wonach der grenzüberschreitende Vor- und Nachlauf mit 44 Tonnen nur zu oder von in Grenznähe zu der Schweiz liegenden ausländischen Umladestationen möglich ist, abgelehnt; damit würde der kombinierte Verkehr unterlaufen.

Ebenfalls abgelehnt wurde die Gleichstellung des begleiteten kombinierten Verkehrs (RoLa) mit dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UVK): Die RoLa ist das falsche Instrument zur Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Sie wird vom Bund mit rund 650 Franken pro Sendung subventioniert und ist somit zu teuer und schlicht zu wenig effizient. Die Attraktivität des UKV sollte nicht weiter verschlechtert werden, indem die RoLa gleichermassen gefördert wird.

- *Anpassung der Schwerverkehrsabgabe ab 2005 (Februar):* Der Strassenverkehrsverband FRS beantragte, die Zuteilung der Emissionsnormen EURO zu den Tarifkategorien auf Grundlage des Modells 1 vorzunehmen (höherer Preis für Fahrzeuge EURO 0 und 1 als im Modell 2; Nachteil für schweizerische Transporteure, welche zu 25 Prozent Lastwagen dieser Kategorie im Einsatz haben). Das Modell 2 wurde abgelehnt (höherer Preis für Fahrzeuge EURO 2 und 3 als im Modell 1; Preisreduktion für die schadstoffreichsten Fahrzeuge EURO 0 und 1). Der Strassenverkehrsverband FRS verlangte zudem, dass der Bund eine moderatere Erhöhung der LSVA ins Auge fasst. Gestützt auf das Schwerverkehrsabgabegesetz forderte der FRS im Weiteren, dass der LSVA-Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen ab dem 1. Januar 2005 um 20 Prozent verringert wird. Damit die Rechtssicherheit gewährleistet ist, plädierte der FRS nicht zuletzt dafür, dass der Schlusssentscheid über die ab dem Jahr 2005 definitiv geltenden LSVA-Sätze früher als vorgesehen gefällt wird (vorgesehen war der Termin 22. Juni 2004). Das Transportgewerbe müsse rechtzeitig und vollständig über die neuen Parameter informiert sein.
- *Energieverordnung: Angaben des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen (März):* Mit der vorgeschlagenen Änderung soll der Vollzug betreffend Energieetiketten zu den Personenwagen vereinfacht werden. Der Strassenverkehrsverband FRS begrüßte die Präzisierungen bei den Bestimmungen über die Angaben von Verbrauch, CO₂-Emissionen und Energieeffizienz-Kategorie. Die Umstellung des Systems punkto Berechnung der Energieeffizienz-Kategorie aufgrund der Typengenehmigung (TG) mit dem höchsten Leergewicht und dem höchsten Verbrauch pro Getriebetyp lehnte der Strassenverkehrsverband FRS hingegen ab. Er beantragte, auf diese Systemänderung – mindestens vorläufig – zu verzichten.
- *Schaffung einer Rechtsgrundlage für das koordinierte Verkehrswesen auf Bundesebene (März):* Der Strassenverkehrsverband FRS befürwortete die vorgesehene Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (KOVE) und die damit bezweckte Absicht, eine verbesserte und angemessene institutionalisierte Zusammenarbeit der im Verkehrs- und Transportwesen zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone sowie der Leistungserbringer und der Fachverbände anzustreben. Er sicherte seine

Mitwirkung in der künftigen Aufbauorganisation (Planungsfall) als Mitglied in der der Geschäftsleitung des KOVE-Ausschusses zu.

- *Bahnreform 2 (April)*: Der Strassenverkehrsverband FRS hat im Grundsatz die Bahnreform 2 befürwortet. Er vermerkte in seiner Eingabe, dass punkto Marktöffnung im öffentlichen Verkehr der vorliegende Entwurf allerdings zu zaghaft ausgefallen sei. Dieser fokussiere sich zu sehr auf die Bahnunternehmen; die echten und berechtigten Bedürfnisse der Bahnkunden würden weitgehend ausgeblendet. Deshalb kann nach Auffassung des FRS durch die Bahnreform 2 das Ziel des UVEK, die Eisenbahnen durch mehr Wettbewerb attraktiver, leistungs- und konkurrenzfähiger sowie vor allem kundengerechter zu machen, insbesondere auch hinsichtlich der Verlagerung des alpenquerenden Strassengütertransitverkehrs auf die Schiene nicht erreicht werden. Der Strassenverkehrsverband FRS beantragte, dass der jetzige Entwurf nochmals überarbeitet wird.
- *Revision der Verordnungsbestimmungen im Bereich des Strassenverkehrs (Juli)*: Der Strassenverkehrsverband FRS erklärte sich mit den vorgeschlagenen Änderungen grossmehrheitlich einverstanden. Die folgenden Massnahmen sind besonders hervorgehoben worden:
Situation am Fussgängerstreifen: Die Einführung einer generellen Busse bei Nichtgewähren des Vortritts an Fussgängerstreifen bezeichnete die FRS-Stellungnahme als unbefriedigend. Statt die bisherige Situation der Unsicherheit (Verhaltensvorschriften für Fahrzeuglenker und Fussgänger am Fussgängerstreifen decken sich nicht) zu sanktionieren, schlug der Strassenverkehrsverband FRS eine Pflicht für die Fussgänger vor, den Fahrzeugführenden die Absicht zur Querung der Strasse ersichtlich anzuzeigen.
Flächendeckende Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und Autostrassen: Der Strassenverkehrsverband FRS erachtete es in seiner Eingabe als inakzeptabel, dass nun mit der Rampenbewirtschaftung ein Element aus dem Strassenverkehrs-Telematikpaket herausgebrochen und auf dem Verordnungsweg quasi durch die Hintertür eingeführt werden soll. Es wurde verlangt, dass das UVEK nun zuerst eine Gesamtvorlage für eine technisch-funktionale und tragfähige Strassenverkehrstelematik ausarbeitet, welche Antworten auf offene Fragen gibt beziehungsweise Alternativen aufzeigt. Diese Vorlage soll in das Gesetzgebungsverfahren geleitet werden, damit der Gesetzgeber über allfällige neue Kompetenzen zur Lenkung und Beeinflussung des Strassenverkehrs befinden kann.
Das generelle Verbot von Strassenreklamen im Bereich von Autobahnen und Autostrassen wurde schliesslich als nicht mehr zeitgemäss bzw. überholt bezeichnet. Der Strassenverkehrsverband FRS beantragte eine Neuformulierung der entsprechenden Regelung. Insbesondere die Deklaration der Tankstellen und Benzingesellschaften wie auch die jeweiligen Preise der Treibstoffsorten sollten an Autobahnstrecken angezeigt werden können. Generell sollten Strassenreklamen im Bereich von Autobahnen und Autostrassen künftig nicht mehr untersagt sein.
- *Revision des Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse ADR (September)*: An dieser Vorlage sind

einige Ergänzungs- und Änderungswünsche angebracht worden: Kennzeichnung von Umverpackungen im Bereich des nationalen Strassenverkehrs (keine Anwendung in der Schweiz), Präzisierung der Vorschrift über die jährliche technische Prüfung von Anhängern usw.

- *Empfehlungen «Publikumsintensive Einrichtungen; Abstimmung der kantonalen Luftreinhalte-Massnahmenplanung mit der kantonalen Richtplanung» (September):* Der Strassenverkehrsverband FRS hat den Entwurf betreffend die Vollzugshilfe des BUWAL beim Vorgehen gegen publikumsintensive Einrichtungen grundsätzlich abgelehnt, weil das als zentraler Lösungsvorschlag postulierte planwirtschaftliche Fahrten- bzw. Fahrleistungsmodell unbefriedigend, unzweckmässig, nicht nachfragegerecht, entwicklungshemmend sowie ungerecht ist. Eine irgendwie geartete staatliche Kontingentierung, Plafonierung oder gar Verminderung des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz sind die falschen Rezepte, um dessen ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen gebührend Rechnung zu tragen und die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft zu befriedigen. Die Luftreinhalte-Ziele werden vom motorisierten privaten Strassenverkehr erreicht. Deshalb muss das Luftreinhalte-Recht – analog dem Lärmschutz-Recht – so ausgestaltet werden, dass es eine flexiblere Umsetzung ermöglicht.
- *Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität) (Oktober):* Der Strassenverkehrsverband FRS erklärte sich mit den vorgeschlagenen Änderungen im EBG, mit denen die EG-Interoperabilitätsrichtlinien vollständig in das Schweizer Recht übernommen werden sollen, grundsätzlich einverstanden.
- *Änderung der Technischen Verordnung über Abfälle (Oktober):* Im Grossen und Ganzen befürwortete die Stellungnahme FRS die vorgeschlagenen TVA-Änderungen. Es wurde als richtig erachtet, dass für die geplante Resh-Anlage die gesamte Schweiz während zwölf Jahren als exklusives Einzugsgebiet definiert wird. Das für die Resh-Verwertungsanlage in Monthey (VS) festgelegte Einzugsgebiet sei von zentraler Bedeutung: Der Gebietsschutz für Resh (Reststoffe aus Shredderanlagen) sichert der Anlage eine Grundauslastung zu, verhindert Exporte in ökologisch schlechtere Entsorgungsanlagen und stellt für das von der Stiftung Auto Recycling Schweiz treuhänderisch eingesetzte Kapital einen Investitionsschutz dar.
- *Änderungen von Verordnungen des Strassenverkehrsrechts (November):* Die zahlreichen Revisionsvorschläge im Zusammenhang mit den technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge und deren Typengenehmigung sind vom Strassenverkehrsverband FRS weitgehend unterstützt worden.

Die Dokumentationsstelle des Generalsekretariats FRS belieferte Interessierte und die Mitglieder FRS regelmässig und auf Anfrage mit aktuellen Informationen und Dokumentationen. Gedankt sei allen, welche der Geschäftsstelle des Strassenverkehrsverbandes FRS im Berichtsjahr Dokumente zugestellt haben. Die Dokumentationsstelle FRS ist auch in Zukunft

auf die Mithilfe und die Zustellung von Neuerscheinungen der Mitgliedverbände FRS sowie derjenigen der International Road Federation IRF angewiesen.

Das Generalsekretariat FRS besorgte im Mandat die Geschäfte des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates VSR sowie der Schweizerischen Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM.

Der ständige Personalbestand beim Generalsekretariat FRS betrug Ende des Berichtsjahres zehn Angestellte (z.T. mit Teilzeitbeschäftigung). Franziska Jordi hat per Ende Mai ihre Stelle als Sekretärin im Fachausschuss Medienarbeit des Verkehrssicherheitsrats verlassen. Ein Teil ihrer Aufgaben wird seither von Monika Koller wahrgenommen.

Am Ende des Berichtsjahres setzte sich der Personalbestand wie folgt zusammen:

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

Hans Urs Merz bearbeitete im Berichtsjahr im Rahmen eines Mandats des Generalsekretariats FRS verschiedene Projekte.

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

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

Begleitgruppe Verkehrssicherheitspolitik des Bundes VESIPO
(Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK)

Vorstand des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern

Vorstand des Internationalen Automobilsalons in Genf

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

Mitglied der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbands SGV

Mitglied der Verkehrskommission der economiesuisse

Mitglied der Arbeitsgruppe Treibstoffrationierungs-System TRASY (Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

Chef der Sektion Treibstoffe (Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung BWL)

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

Automobilwirtschaft und Strassenwesen im Jahre 2004

Aus der Tätigkeit des Strassenverkehrsverbandes FRS

Der schweizerische Strassenverkehr

Struktur und Entwicklung

Die fünf grossen Agglomerationen der Schweiz (Zürich, Basel, Bern, Genf, Lausanne) werden immer dominanter. Die Vernetzung zu schweizerischen Metropolitanräumen, die teilweise auch ins benachbarte Ausland ausgreifen, hat sich zwischen 1990 und 2000 fortgesetzt. Gleichzeitig verändern sich die Sozialstrukturen der Städte und das Mobilitätsverhalten. Der Zersiedlungstrend und die Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland der Zentren wirken sich auf Richtung und Umfang des Pendlerverkehrs aus. Dies sind zusammengefasst die Ergebnisse von Studien, die im Auftrag der Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) durch die Firma INFRAS (Bern) und das Geografische Institut der Universität Lausanne auf der Grundlage der Resultate der Volkszählung 2000 erarbeitet und im Berichtsjahr publiziert wurden.

58 Prozent der erwerbstätigen Schweizerinnen und Schweizer arbeiten heute in einer anderen Wohngemeinde, und ebenfalls fast 60 Prozent fahren mit dem Auto zur Arbeit. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat seit 1980 um rund 10 Prozent zugelegt. Dazu beigetragen hat insbesondere auch die steigende Erwerbsbeteiligung der Frauen. Deren Anteil am MIV hat überdurchschnittlich zugenommen.

Insbesondere Tessiner und Romands benutzen viel häufiger das eigene Auto als Deutschschweizer. Während in Lugano 70 Prozent der Pendler mit dem Auto zur Arbeit fahren, liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Bern bei unter 40 Prozent. In Lausanne und Genf fahren knapp 60 Prozent der Pendler mit dem Auto an ihren Arbeitsplatz. In Luzern, Zürich, Winterthur und St. Gallen wird die 50-Prozent-Marke nicht überschritten.

Der öffentliche Verkehr hat – mit Ausnahme der Bahn – teilweise deutlich Anteile verloren; innerhalb der neun grössten Agglomerationen benutzen nur 38 Prozent der Pendler den öffentlichen Verkehr. Dasselbe gilt für den Langsamverkehr, indem nur etwa 14 Prozent der Wege zu Fuss oder per Velo zurückgelegt werden. Insbesondere Busse, Trams und Postautos werden im Unterschied zu den 1980er-Jahren weniger genutzt. Hingegen konnte die Bahn leicht zulegen, wobei insbesondere das S-Bahn-System in Zürich, in das ja auch kräftig investiert worden ist, offenbar gut funktioniert.

Im Vergleich mit den Bewegungen vom Umland in die Zentren gewinnen die Pendlerströme innerhalb der Agglomerationsgürtel besonders in Zürich,

Bern und Genf immer mehr an Bedeutung. Mit andern Worten: Der Pendlerverkehr findet tangential vermehrt um die Zentren herum beziehungsweise an den Agglomerationsrändern statt. Dazu beigetragen haben einerseits die vermehrte Ansiedlung von Arbeitsstätten in neu entstandenen Subzentren, andererseits aber auch der anhaltende Trend beim Wohnen ausserhalb der Zentren. In den 1990er-Jahren hat auch das Pendeln aus dem Zentrum ins Umland hinaus und zwischen den Agglomerationen zugenommen.

Um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, legen die Pendler immer weitere Distanzen zurück; der dafür benötigte Zeitaufwand von rund 20 Minuten blieb jedoch konstant. Die durchschnittliche Wegdistanz der interkommunalen Pendler liegt heute bei rund 15 km, was einer 50%-igen Steigerung innerhalb von 20 Jahren entspricht. Speziell beim motorisierten Individualverkehr haben sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten erhöht.

Der Pendlerverkehr macht nur knapp einen Drittel des gesamten Verkehrs aus; rein quantitativ ist damit der Freizeitverkehr, der etwa die Hälfte ausmacht, bedeutungsvoller. Trotzdem ist der Pendlerverkehr in verschiedener Hinsicht problematisch, weil er sich auf bedeutend kleinere Zeitspannen verteilt.

Personenverkehr

Transportnachfrage im Personenverkehr

	Personen	Personenkilometer
<i>Öffentlicher Verkehr (Zahlen in Millionen):</i>		
Eisenbahnen	377,0	15 256,0
Städtischer Nahverkehr		
– Trambahnen	377,8	1 435,8
– Trolleybusse	250,4	751,2
– Autobusse	236,3	826,9
Postautodienste und Konzessionierte Automobilunternehmen	258,5	1 692,8
Total Öffentlicher Verkehr (Zahlen 2001)	1 500,0	19 962,7

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

<i>Privater Verkehr (Zahlen 2003 in Millionen):</i>		
Personenwagen	6 423	85 317
Motorräder	206	2 470
Motorfahrräder	58	221
Cars	24	2 014
Total Privater Verkehr	6 711	90 022

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr

Jahr (in Millionen)	Schiene		Strasse		Schiene		Strasse	
	beförderte Personen		Personenkilometer		Personenkilometer		Personenkilometer	
1970	294	(8,4%)	3 224	(91,6%)	9 339	(16,9%)	45 882	(83,1%)
1980	256	(5,2%)	4 699	(94,8%)	9 964	(12,9%)	67 041	(87,1%)
1990	324	(5,6%)	5 461	(94,4%)	12 678	(14,0%)	77 759	(86,0%)
1995	332	(5,8%)	5 385	(94,2%)	13 408	(14,4%)	79 830	(85,6%)
2000	370	(5,6%)	6 275	(94,4%)	14 665	(14,7%)	85 086	(85,3%)
2001	377	(5,5%)	6 420	(94,5%)	15 256	(15,0%)	86 569	(85,0%)
2002			6 588				88 553	
2003			6 711				90 022	

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im privaten Personenverkehr (Strassenverkehr)

(Zahlen in Millionen)	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Beförderte Personen	5 461	5 385	6 275	6 419	6 588	6 711
– Personenwagen	5 083	5 123	5 999	6 141	6 305	6 423
– Motorräder	111	131	181	190	198	206
– Motorfahrräder	240	104	70	64	61	58
– Cars	27	27	25	24	24	24
Personenkilometer	77 759	79 830	85 086	86 569	88 553	90 022
– Personenwagen	73 271	75 532	80 559	82 035	83 937	85 317
– Motorräder	1 337	1 576	2 174	2 280	2 373	2 470
– Motorfahrräder	862	394	266	244	232	221
– Cars	2 289	2 327	2 087	2 010	2 011	2 014

(Quelle: bfs T 11.3.2.2)

Güterverkehr

Entwicklung der Nachfrage im Güterverkehr

Jahr (in Millionen)	Schiene		Strasse		Schiene		Strasse	
	Tonnen		Tonnenkilometer		Tonnenkilometer		Tonnenkilometer	
1970	45,8	(15,3%)	254,4	(84,7%)	6 983	(59,0%)	4 846	(41,0%)
1980	46,5	(12,8%)	318,1	(87,2%)	7 799	(51,7%)	7 287	(48,3%)
1990	52,1	(11,4%)	404,6	(88,6%)	8 862	(43,4%)	11 548	(56,6%)
1995	47,5	(11,4%)	369,5	(88,6%)	8 686	(36,7%)	14 956	(63,3%)
1996	44,2	(11,0%)	358,3	(89,0%)	7 907	(32,7%)	16 289	(67,3%)
1997	47,6	(11,9%)	351,7	(88,1%)	8 688	(32,7%)	17 863	(67,3%)
1998	49,2	(12,4%)	347,1	(87,6%)	9 264	(32,2%)	19 504	(67,8%)
1999	57,9	(14,1%)	353,2	(85,9%)	9 831	(32,4%)	20 487	(67,6%)
2000	61,5	(15,0%)	350,0	(85,0%)	10 861	(33,1%)	21 949	(66,9%)
2001	61,3	(14,7%)	354,4	(85,3%)	10 882	(32,4%)	22 729	(67,6%)

(Quelle: bfs T 11.3.4.2; LITRA Verkehrszahlen '02)

Aufgrund der jüngsten verfügbaren Zahlen (2001) wird auf Schweizer Strassen 5,8-mal mehr Tonnage befördert als auf der Schiene. Der Güterverkehr der Bahnen erfolgt wesensgerecht hauptsächlich über lange Distanzen, während der Strassengütertransport auf kürzeren Strecken, dafür vermehrt in der Fläche eingesetzt wird. Unter Berücksichtigung der Wegstrecke der beförderten Güter beträgt der Anteil des Strassentransports am Güterverkehr jedoch mehr als den doppelten Wert gegenüber jenem des Schienentransports.

Gemäss einer Studie «Entwicklung des Strassengüterverkehrs nach Einführung von LSVA und 34-Tonnen-Limite» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sollen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA und die von 28 auf 34 Tonnen erhöhte Gewichtslimite seit Anfang 2001 massgeblich zum Rückgang der Fahrleistung beim Schwerverkehr beigetragen haben. Eine Wirkungsanalyse punkto Einflussfaktoren habe gezeigt, dass die flauere Konjunktur zu etwa 25, die LSVA-Einführung zu 40 und die Erhöhung der Gewichtslimite zu 35 Prozent für die gesamtschweizerische Reduktion um 9 Prozent der Fahrleistung verantwortlich zeichnen.

Die Preise im Güterverkehr sind im Berichtsjahr im Jahresvergleich (Stand Oktober) um 0,7 Prozent günstiger geworden. Die Entwicklung verlief bei beiden Verkehrsträgern ähnlich. Die Preise für Schienentransporte nahmen um 0,6 Prozent ab. Die Preise im Strassentransport gingen um 0,7 Prozent zurück.

Auf den 1. Januar 2005 wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht. Zudem hat die SBB Cargo Preiserhöhungen auf Anfang 2005 angekündigt. Deshalb dürfte der Preisindex für Güterverkehr im Jahr 2005 merklich steigen.

Der Güterverkehr auf Strasse und Schiene wird in den nächsten 25 Jahren weiter zunehmen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) rechnet mit einem Wachstum der Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene von 32 bis 79 Prozent, beim Transitverkehr sogar von 46 bis 104 Prozent. Der Strassengüterverkehr wird je nach Szenario um 22 bis 56 Prozent zunehmen. Höher wird gemäss einem Perspektivenbericht des ARE das Wachstum bei der Schiene ausfallen (47% bis 112%). Gemäss ARE werden die Bahnen ihren Marktanteil am Gesamtgüterverkehr auf maximal 47 Prozent im Jahr 2030 steigern können. Diese Trendwende sei eine Folge der schweizerischen Verkehrspolitik mit Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000, leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie weiteren Massnahmen.

Auf europäischer Ebene wird die Entwicklung der Verkehrsträger in den nächsten zehn Jahren leicht anders prognostiziert als in der Schweiz. Gemäss dem «European Transport Report 2004» der ProgTrans AG in Basel nimmt der Güterverkehr bis 2015 um einen Drittel und der Personenverkehr um 15 Prozent zu. Der öffentliche Verkehr verliert dabei nicht weiter Marktanteile. Der Bericht betrachtet die zukünftigen Verkehrsentwicklungen in der Schweiz, den 25 EU-Staaten und Norwegen. Auch in Zukunft wird der

Güterverkehr stärker wachsen als die Wirtschaft insgesamt. In den neuen EU-Ländern prognostiziert der Bericht einen klaren Rückgang des Marktanteils der Schiene. In Westeuropa wird die Motorisierung 2015 knapp 570 Personenwagen (PW) pro 1000 Einwohner betragen (2003: rund 500 PW).

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen

Im Güterverkehr über die schweizerischen, französischen und österreichischen Alpenübergänge zwischen Mt. Cenis und Brenner sind im Jahr 2003 auf Schiene und Strasse 103,9 Millionen Tonnen transportiert worden (Zunahme gegenüber dem Vorjahr: 3 Mio.t). Im Vergleich zu den 50,7 Millionen Tonnen im Jahr 1980 bedeutet das eine Verdoppelung innerhalb der letzten 20 Jahre.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr betrug im Jahr 2003 37,1 Prozent (Vorjahr 37,0%). Der Schienenanteil in den einzelnen Ländern lag bei 63,2 Prozent (Vorjahr: 64,3%) in der Schweiz, 23,6 Prozent (25,3%) in Frankreich und 27,2 Prozent (27,1%) in Österreich.

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Verkehr belief sich auf 67,0 Prozent. Der entsprechende Anteil betrug in Frankreich 31,5 Prozent, in der Schweiz waren es 77,8 Prozent (Vorjahr: 70,6%) und in Österreich 88,1 Prozent. Der Modal Split im Transitverkehr 2003 zeigt, dass 69 Prozent (72%) der Güter auf der Schiene durch die schweizerischen Alpen transportiert werden, während der Schienenanteil in Frankreich bei 20,2 Prozent und in Österreich bei 25,1 Prozent liegt.

Alpenquerender Verkehr Schweiz

(Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr)

Transitverkehr Schweiz

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

(Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung)

Zwischen 2003 und 2004 hat der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz gemäss provisorischen Zahlen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) um 8,3 Prozent zugenommen (+2,6 Mio. t). Im Vorjahr betrug die Zunahme 6,4 Prozent (+1,9 Mio. t). Der Strassentransport legte 2004 um 4,3 Prozent (Vorjahr: +9,4%), der Schienentransport um 10,6 Prozent (+4,7%) zu. Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der leis-

tungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und den übrigen flankierenden Massnahmen zum Schwerverkehrsabkommen, hat der Strassenverkehr über die Schweizer Alpen um 36,0 Prozent zugenommen, während der Bahngüterverkehr lediglich ein Wachstum von 6,8 Prozent zu verzeichnen hat. Damit hat sich der Marktanteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr seit 2000 um fünf Prozentpunkte auf 65 Prozent vermindert. Der Marktanteil der Strasse ist hingegen – trotz zeitweiser Sperrung des Gotthard-Strassentunnels und trotz leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe – um fünf Prozentpunkte auf 35 Prozent gestiegen.

Die Verkehrspolitik des Bundes setzt weiterhin auf die Steigerung der Transportleistungen auf der Schiene. Das seit 2000 praktizierte Bestellverfahren und Abgeltungssystem für den kombinierten Verkehr wird gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) ab 2005 effizienter gestaltet. Diese Neuregelung drängte sich nicht zuletzt wegen der Marktdynamik auf, die den Güterverkehrssektor prägt. Künftig gelten für alle Operateure im kombinierten Verkehr die gleichen Rahmenbedingungen. Differenziert nach Ziel- und Abfahrtsgebiet werden pro verlagerte Sendung einheitliche Abgeltungssätze ausgerichtet. Das BAV hofft, mit dem neuen System die nach wie vor bestehenden Kostennachteile der Schiene im Vergleich mit der Strasse weiter auszugleichen.

Die Hupac in Chiasso, die wichtigste Anbieterin (Operator) im kombinierten Verkehr durch die Alpen, hat ihre Züge im Berichtsjahr neu ausgeschrieben – mit der Bedingung, dass ein Bahnunternehmen (Traktionär) die Züge durchgehend vom Abfahrts- bis zum Zielbahnhof führen muss. Grosse Gewinnerin dieser Ausschreibung war die SBB-Cargo: 156 aller 300 Güterzüge, die Hupac pro Woche anbietet, verkehren seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember unter ihrer Regie zwischen Nordeuropa und Italien. Zusätzlich erhielt SBB-Cargo den Zuschlag für 50 Züge der Intercontainer-Interfrigo, die zwischen Belgien und Italien verkehren, und konnte sich den Auftrag von RAlpin zur Führung der Rollenden Landstrasse (Rola) Freiburg–Novara auf der Teilstrecke Freiburg–Basel sichern. Handkehrum verlor SBB-Cargo rund 60 Hupac-Züge wöchentlich, die bislang unter ihrer Regie durch die Schweiz fahren, an die Allianz aus Deutsche Bahn (DB) und BLS, die neu total 100 Hupac-Züge führen. Die BLS Lötschbergbahn nutzt für ihr Transportangebot zunehmend die Gotthardstrecke. Im Berichtsjahr konnte die Lötschbergbahn ihren Gotthardverkehr auf rund 60 Züge pro Woche, seit Dezember auf 120 Züge pro Woche ausbauen. Bereits jeder fünfte Güterzug durch den Gotthard wird von BLS Cargo geführt.

Seit Mitte Dezember des Berichtsjahres darf zum ersten Mal auch ein ausländisches Unternehmen, die deutsche Railion AG – eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn (DB) – seine Güterzüge auf der Gotthardstrecke durch die Schweiz führen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat eine entsprechende Sicherheitsbescheinigung, die nebst der Netzzugangsbewilligung dafür notwendig ist, erteilt. Die Gewerkschaft SEV (Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband) zeigte sich empört über dieses Vorgehen.

Das im Verlagerungsgesetz verankerte Ziel von maximal 650 000 alpenquerenden Lastwagenfahrten ist gemäss Bundesrat bis im Jahr 2009 ohne

zusätzliche Massnahmen nicht erreichbar. Damit muss die Verlagerungspolitik des Bundes als gescheitert bezeichnet werden.

Der zweite Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung zeigt, dass nach dem Rekordjahr 2000 mit insgesamt über 1,4 Millionen Camionfahrten über die Schweizer Alpenübergänge und einem Rückgang in den Jahren 2001 sowie 2002 die Fahrten im Jahr 2003 gegenüber 2002 wieder um 3 Prozent auf fast 1,3 Millionen zugenommen haben. Gemäss Bundesrat ist damit das Zwischenziel des Verkehrsverlagerungsgesetzes, den alpenquerenden Strassengüterverkehr auf dem Stand des Jahres 2000 zu stabilisieren, erreicht worden. 2004 hat die entsprechende Zahl der Lastwagen 1,255 Millionen betragen, knapp 3 Prozent weniger als im Vorjahr.

Der Bundesrat rechnet aufgrund des erwarteten Wirtschaftswachstums bereits 2009 wieder mit über 1,4 Millionen alpenquerenden Lastwagenfahrten. Deshalb müsse aus heutiger Sicht auch eine Verteuerung des Strassenverkehrs, allenfalls mit einem substanziellen Ausbau des Angebots im begleitenden kombinierten Verkehr, geprüft werden. Neue Massnahmen, die – im Sinne des Landverkehrsabkommens mit der EU – weder das Ausland diskriminieren noch die freie Wahl des Verkehrsmittels aufheben, seien am ehesten in Form zusätzlicher Gebühren für den Strassentransport denkbar. Zwei Instrumente stehen dabei gemäss Verlagerungsbericht im Vordergrund: die Einführung einer Alpen transitbörse sowie die Prüfung von Tunnelgebühren an Alpenübergängen, allenfalls verbunden mit der Privatisierung der Tunnelinfrastruktur. Von besonderem Interesse sei die Kombination von Alpen transitbörse und erweitertem Angebot der Rollenden Landstrasse (Rola). Solche Massnahmen erfordern Verhandlungen mit der Europäischen Union (EU).

Die Schweiz hat den innenpolitischen Verfassungsauftrag des Alpenschutzartikels, der eine Verlagerung des grenzüberschreitenden, alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Andererseits besteht aussenpolitisch, aufgrund des Landverkehrsabkommens mit der EU, die völkervertragliche Verpflichtung, den EU-Transporteuren den freien Transit durch die Schweiz auf der Strasse zu gewähren. Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist garantiert, und zwar diskriminierungsfrei. Mit der Erhöhung des Gesamtgewichts auf 40 Tonnen wurde ein weiterer Anreiz für den Transitverkehr auf der Strasse geschaffen. Die Schweiz betreibt somit eine Verkehrspolitik, die einerseits die Transitstrecken auf der Strasse dem europäischen Güterverkehr weit öffnet und andererseits, aus innenpolitischen Gründen, nicht bereit ist, die Strassenkapazität zu erhöhen. Leidtragende sind in erster Linie die einheimischen Transporteure und mit ihnen die Wirtschaft dieses Landes.

Mehr als drei Viertel des alpenquerenden Güterverkehrs in der Schweiz sind reiner Transitverkehr von Grenze zu Grenze (2003: 24,6 Mio.t). Die Schweizer Bahnen haben am Transitverkehr einen Anteil von 69 Prozent (Vorjahr: 72%); dies in der Langfristbetrachtung bei markant sinkender Tendenz. Demgegenüber hat der Strassentransit-Güterverkehr in der Vergangenheit seinen Marktanteil ständig erhöht. Das rigide Dosierungssystem für den Schwerverkehr am Gotthard- und San-Bernardino-Tunnel, das seit Anfang 2002 praktiziert wird, hat der Entwicklung im Strassentransit definitiv nicht

Einhalt geboten. Den Bahnen ist es nicht gelungen, aus diesen Erschwernissen beim Strassenverkehr einen marktmässigen Nutzen zu ziehen.

Entwicklung des Fahrzeugbestandes

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

Am 30. September wurden 4 969 196 Motorfahrzeuge gezählt, das sind 80 900 mehr als ein Jahr zuvor. Gezählt wurden 3 811 351 Personenwagen (+1,5%; +57 461), 583 010 Motorräder (+2,8%; +15 652), 298 193 Sachtransportfahrzeuge (+2,0%; +5 864), 180 899 Landwirtschaftsfahrzeuge (+0,3%; +604), 50 957 Industriefahrzeuge (+0,3%; +162) und 44 786 Personentransportfahrzeuge (+2,7%; +1 157).

Trotz geringerem Wachstum haben sich die Bestände der verschiedenen Fahrzeugkategorien in den letzten fünf bis sechs Jahren konstant vergrössert. Zum Beispiel ist die Zahl der Personenwagen zwischen 1998 und 2004 um durchschnittlich 61 154 Einheiten pro Jahr gestiegen.

3 489 925 Personenwagen (91,6%) werden von einem Benzinmotor angetrieben. 319 905 Personenwagen (8,4%; 2003: 7,0%) können mit Dieseltreibstoff betrieben werden.

Bemerkenswert ist die fortgesetzte Zunahme der Anzahl Fahrzeuge mit automatischem Getriebe: Ihr Anteil am Motorfahrzeugbestand erhöhte sich von 16,4 Prozent (1992) auf 22,6 Prozent (2004) und dürfte auch künftig regelmässig wachsen. Weiter fällt auf, dass die Wagen mit ständigem oder wählbarem Vierradantrieb (16,2%) anteilmässig weiter zunehmen (2003: 15,7%), während der Anteil der Fahrzeuge mit Heckantrieb (13,7%) ständig an Beliebtheit abnimmt (2003: 14,2%). Der Boom bei den 4x4-Wagen sowie jener der Kombis (Anteil: 21%) dürfte mit der zunehmenden Freizeitmobilität der Bevölkerung zusammenhängen. Nach wie vor sind aber die Wagen mit Frontantrieb weitaus am stärksten vertreten. Ihr Anteil scheint sich nach anhaltender Steigerung bis ins Jahr 2000 bei rund 70 Prozent zu stabilisieren. Der durchschnittliche Hubraum ist von 1750 cm³ (1990) auf 1893 cm³ (2004) gestiegen. Das Durchschnittsalter der Personalfahrzeuge schliesslich folgt einem kontinuierlichen Aufwärtstrend: Hatte es 1990 noch 5,4 Jahre betragen, belief es sich 2004 auf 7,4 Jahre.

Mit 518 Personenwagen pro 1000 Einwohner liegt die Schweiz nahe am (letztmals im Jahr 2000 berechneten) europäischen Mittel. Von unseren direkten Nachbarn sind Italien (563 PW pro 1000 Einwohner) und Deutschland (521) stärker motorisiert, während die PW-Dichte in Frankreich (463) und Österreich (506) geringer ist. Bemerkenswert tief ist der Motorisierungsgrad in den Ländern Nordeuropas, so in den Niederlanden (411), im Vereinigten Königreich (419) und in Schweden (451).

In den Agglomerationen der Schweiz ist der Motorisierungsgrad nur unwesentlich tiefer als ausserhalb. Zwischen den grössten neun Agglomerationen fallen vor allem die bedeutenden Unterschiede zwischen der lateini-

schen Schweiz mit durchschnittlich zirka 550 und der Deutschschweiz mit rund 450 Personenwagen pro 1000 Einwohner auf. Die Agglomeration Zürich liegt zwar deutlich über dem deutschschweizerischen, aber immer noch unter dem lateinischen Durchschnitt. Allgemein gilt die Feststellung: Je dichter eine Agglomeration besiedelt ist, desto geringer ist ihr Motorisierungsgrad.

Bei den Sachtransportfahrzeugen beträgt das Jahreswachstum 2,0 Prozent (2003: +0,8%) oder 5 864 Einheiten. Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht ist die Zahl der Lastwagen seit 1990 stark zurückgegangen (1990: 49 349; 2004: 41 221). Trotzdem ist deren Transportkapazität nicht zurückgegangen, da sich im Gegenzug die Nutzlast erhöht hat. 1990 wiesen lediglich 3 190 Lastwagen (7% des Bestands) eine Nutzlast von 15 Tonnen oder mehr aus, während es aktuell deren 7 694 (19% des Bestands) sind. Die Anzahl Sattelschlepper beträgt 9 541, 3 669 Einheiten (62%) mehr als 1990.

In der Kategorie der Lieferwagen schliesslich, das heisst der Sachtransportfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, verläuft die Entwicklung verglichen mit den Lastwagen im Mehrjahresvergleich gerade umgekehrt: Ihre Zahl hat zugenommen (von 196 845 auf 247 393 zwischen 1990 und 2004), und zwar hauptsächlich aufgrund der Fahrzeuge mit geringerer Nutzlast (unter 1 Tonne). Der Bestand dieser Kategorie hat sich zwischen 1990 und 2004 von 48 993 auf 100 973 Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Nachdem der Motorradbestand zwischen 1997 und 1999 noch rasant zugelegt hatte (durchschnittlich 6,7% pro Jahr), hat das Wachstum dieser Kategorie seit 2000 kontinuierlich abgenommen (2001: 5,6%; 2002: 4,6%; 2003: 4,1% und 2004: 2,8%). Im Berichtsjahr hat der Motorradbestand 583 010 Einheiten betragen, das sind 15 652 Einheiten mehr als im Vorjahr.

Rund ein Sechstel der Motorfahrzeuge, nämlich 836 297, sind im Kanton Zürich immatrikuliert. Es folgen der Kanton Bern mit 689 155 und der Kanton Waadt mit 465 290 Motorfahrzeugen.

Verkehrssicherheit

Auf Schweizer Strassen konnte im Berichtsjahr gemäss einer Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ein deutlicher Rückgang der Strassenverkehrsoffer registriert werden. Im Jahr 2004 hat sowohl die Zahl der Getöteten (von 546 auf 509) als auch jene der Schwerverletzten (von 5 900 auf 5 500) um 7 Prozent abgenommen. Ende der 1990er-Jahre hatte die Zahl der Strassenverkehrsoffer erstmals die Grenze von 600 Todesfällen unterschritten.

Auffällig ist die unterschiedliche Entwicklung bei den Verkehrsteilnehmergruppen: Während die Zahl der getöteten Personenwagenlenker (-10%) und Fahrradfahrer (-13%) im Berichtsjahr signifikant gesunken ist, stieg die Zahl der tödlich verunfallten Motorradfahrer (+14%) weiter an. Die gegenläufige Entwicklung bei den Motorradfahrern dürfte laut bfu auf die Zunahme leistungsstarker Töffs zurückzuführen sein; wohl eine Folge des für

Fahrer ab 25 Jahren seit 2003 möglichen Direkteinstiegs auf schwere Motorräder.

40 Prozent der tödlichen Unfälle sind auf nicht angepasste Geschwindigkeit, 20 Prozent auf Fahren in angetrunkenem Zustand zurückzuführen.

Im Jahr 2003 haben auf den Schweizer Strassen laut Angaben des Bundesamts für Statistik (BFS) 546 Menschen ihr Leben verloren, deutlich mehr als im Jahr zuvor (513 Todesfälle). Die Zahl der schwer Verletzten ist nur leicht zurückgegangen. 2002 waren es 5931, 2003 lag die Zahl bei 5862. Die Zunahme der Schwerverunfallten (Getötete und Schwerverletzte) ist insbesondere auf die Unfälle mit Fahrrädern und Motorrädern über 125 cm³ zurückzuführen.

Seit zehn Jahren wurden hingegen nie mehr so wenig Fussgänger getötet oder schwer verletzt: 2003 waren es 811 gegenüber 1031 im Jahr 2000. Deutlich ist die Abnahme bei Kindern (bis 17 Jahre) und Personen ab 65 Jahren. Für diese beiden Kategorien ist die Zahl der schwer Verunfallten innerhalb von zehn Jahren um 40 Prozent zurückgegangen, das heisst um durchschnittlich fünf Prozent pro Jahr.

Gemäss einer Erhebung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) ist die Verunfalltenrate in Stadt und Land etwa gleich hoch. Der Vergleich zwischen den Agglomerationen zeigt hingegen, dass St. Gallen, Zürich und Basel die verkehrssichersten Agglomerationen sind. Lugano, Luzern und Winterthur weisen die höchsten Verunfalltenraten im Strassenverkehr auf. Die Unterschiede zwischen den Agglomerationen sind zum Teil erheblich.

Der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) hat seine landesweite Präventionskampagne im Berichtsjahr nochmals dem Thema Alkohol im Strassenverkehr gewidmet (Slogan «Drink or Drive»). Zusätzlich wurde eine Parallel-Kampagne unter dem Motto «Die Wahrheit über Kiffen und Fahren» lanciert. Die «Kiffer-Kampagne» soll kursierende Gerüchte und Falschinformationen widerlegen sowie dafür sorgen, dass Kiffen und Fahren öffentlich bald ebenso verpönt ist wie Alkohol am Steuer.

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), der aus Mitteln der obligatorischen Haftpflichtprämien der Motorfahrzeugversicherungen geüfnet wird und der insbesondere die Anstrengungen zur freiwilligen Verkehrssicherheitsarbeit der zahlreichen Organisationen und Institutionen finanziert, hat sich im Berichtsjahr neu organisiert. Um die Vielfalt der Aktivitäten besser zu koordinieren, wird der FVS seine Mittel ab 2005 vermehrt nach Schwerpunktthemen konzentriert und nach marktwirtschaftlichen Überlegungen einsetzen. Der FVS erteilt künftig Aufträge für das Aufbereiten entsprechender Grundlagen und für die Durchführung von Verkehrssicherheitsmassnahmen; entweder direkt (Ausschreibung von Aufträgen) oder aufgrund von Gesuchen. Strukturbeiträge werden keine mehr ausgerichtet. Neu setzt der FVS einen Expertenrat Verkehrssicherheit ein, der sich aus allen nationalen und interkantonal tätigen Akteuren der Verkehrssicherheit zusammensetzt und sich an der Entwicklung der Schwerpunktthemen mit Stellungnahmen und Vorschlägen beteiligen soll.

Neue Verkehrssicherheitspolitik des Bundes (Via Sicura)

Die Arbeiten zur Formulierung der Neuen Verkehrssicherheitspolitik des Bundes sind im Berichtsjahr fortgesetzt worden. Zielvorgabe ist es, bis 2010 die Zahl der Todesopfer auf helvetischen Strassen auf 300 und die Zahl der schwer Verletzten auf 3000 zu senken. Im Rahmen eines partizipativen Prozesses unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurde das Projekt von fünf Gruppen mit Verkehrsfachleuten und von einem Begleitausschuss bearbeitet.

Im Dezember konnte das Ergebnis der mehrjährigen Arbeit mit der Bezeichnung «Via sicura» präsentiert werden. Es verzichtet weitgehend auf unpopuläre und im Verkehrsalltag schlecht durchsetzbare Massnahmen. Damit dürften die verbleibenden Vorschläge eher auf breitere Akzeptanz stossen.

Generell setzt das Programm mit 56 Massnahmen auf verstärkte Kontrollen, intensivierete Weiterbildung und eine gezielte Verschärfung der Vorschriften für bestimmte Risikogruppen. Die konsequente Umsetzung des Massnahmenpakets hat ihren finanziellen Preis, über dessen Verhältnismässigkeit man durchaus geteilter Meinung sein kann. Gemäss ASTRA stehen den für die ersten 15 Jahre geschätzten Kosten von jährlich 670 Millionen Franken entsprechende Einsparungen bei den direkten und indirekten Unfallkosten von 2,5 Milliarden Franken gegenüber. Die pro Jahr anfallenden ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand von 300 Millionen Franken sollen durch einen verursachergerechten Zuschlag von durchschnittlich rund 15 Prozent auf Prämien der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufgefangen werden.

Der Strassenverkehrsverband FRS ist mit den im ASTRA-Programm geäusserten Absichten zur Umsetzung der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik (Via Sicura) des Bundes grundsätzlich einverstanden. Er wird die weiteren, vorab gesetzgeberischen Arbeiten konstruktiv-kritisch begleiten. Allerdings bezweifelt der Strassenverkehrsverband FRS, dass das Ziel von maximal 300 Toten und 3000 Schwerverletzten wegen der zahlreichen nötigen Gesetzesänderungen bereits wie geplant im Jahr 2010 erreicht werden kann.

Strassenverkehrsrecht

Eine Parlamentarische Initiative von Ulrich Giezendanner (svp, Aargau), die die Wiedezulassung von Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen in der Schweiz verlangt, hat der Nationalrat in der Herbstsession mit 88 zu 75 Stimmen genehmigt. Sie geht nun zurück an die nationalrätliche Verkehrskommission zur Ausarbeitung der erforderlichen Gesetzesänderung. In der Grossen Kammer wurde argumentiert, dass das seit 1954 bestehende Verbot nicht mehr zeitgemäss sei; die Sicherheit habe sich in den vergangenen 50 Jahren entscheidend verbessert. Es gehe auch noch lange nicht um den Bau einer Rennpiste in der Schweiz, sondern erst um die Aufhebung des Verbots und damit um eine Gelegenheit zur Deregulierung. Eine allfällige Rennstrecke würde jedoch viele Arbeitsplätze schaffen.

Der Bundesrat setzte im Berichtsjahr nach einer einjährigen Verzögerung per 1. Januar 2005 die Senkung der Alkohollimite auf 0,5 Promille, die Nulltoleranz für Drogen wie Cannabis, Heroin, Kokain, Morphin und einige Designerdrogen, einen verschärften Modus bei Ausweisentzügen im Wiederholungsfall sowie ein abgestuftes Sanktionssystem für Fahren in angetrunkenem Zustand in Kraft.

Ab 2005 wird in vielen Kantonen bei Drogenverdacht von Fahrzeugführern ein Speichel-Schnelltest zum Einsatz gelangen. Dieser Schnelltest namens «Drugwipe» ist aus Deutschland importiert. Werden künftig Cannabis, Kokain, Heroin, Morphin oder Ecstasy nachgewiesen, gilt dies ab dem kommenden Jahr als schwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz; der Führerausweis wird für mindestens drei Monate entzogen. Einen Toleranzbereich wie beim Alkohol (0,5 Promille) gibt es bei illegalen Drogen nicht mehr.

Wer ab dem 1. Dezember 2005 erstmals ein Gesuch um einen Lernfahrausweis der Kategorie A (Motorräder) oder der Kategorie B (Personenwagen) stellt, erhält den Führerausweis nach bestandener Prüfung für drei Jahre nur auf Probe. Erst nach dem Besuch einer obligatorischen Weiterausbildung wird der Ausweis danach unbefristet abgegeben. Der Bundesrat hat die für die Umsetzung in den Kantonen notwendigen Ausführungsbestimmungen zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) im Oktober verabschiedet.

Der Bund will mit der Koordination der zuständigen Schlüsselstellen die Voraussetzungen für eine bessere Prävention und Bewältigung des Verkehrs bei Katastrophen und Notlagen schaffen. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat die Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (VKOVE) gutgeheissen und per 1. Oktober in Kraft gesetzt.

Administrativmassnahmen

Die Zahl der geahndeten Verstösse im Strassenverkehr hat gegenüber dem letzten Jahr zugenommen. Dies zeigt die Statistik der Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (ADMAS) 2004, die das Bundesamt für Strassen (ASTRA) veröffentlicht hat. Gesamtschweizerisch gab es 14,2 Prozent mehr Führerausweisentzüge wegen Geschwindigkeitsübertretungen und 13,9 Prozent mehr wegen Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ). Auffallend ist ferner die Zahl der Ausweisentzüge im Zusammenhang mit der Einnahme von Medikamenten und Drogen (+47,8%) und wegen Drogensucht (+27,8%).

Das ASTRA musste 50 918 Verwarnungen (+3,8% gegenüber dem Vorjahr) und 63 401 Führerausweisentzüge (+4,8%), die von den Kantonen gegen fehlbare Motorfahrzeugführerinnen und -führer ausgesprochen wurden, in das zentrale Administrativmassnahmenregister (ADMAS) aufnehmen. Auch im Jahre 2004 wurden diese Massnahmen vorwiegend wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen verfügt (69,8% der Verwarnungen und 48,0% der Ausweisentzüge). An zweiter Stelle folgen bei den Verwarnungen die Un-

aufmerksamkeit im Strassenverkehr (10,2% der erfassten Meldungen) und die Missachtung des Vortritts (9,2%).

Insgesamt kam es wegen Geschwindigkeitsübertretungen zu 31 692 Führerausweisentzügen (gegenüber 2003: +14,2%). Die Zahl der Führerausweisentzüge wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (FiaZ) stieg ebenfalls um 13,9 Prozent auf 17 502 Fälle. 950 Trunksüchtige mussten ihren Ausweis auf unbestimmte Zeit abgeben (-3,1%).

Der Ausweis musste infolge Medikamentenmissbrauch oder Drogenkonsum in 999 Fällen (Vorjahr: 676) warnungshalber befristet entzogen werden (+47,8%). Die Zahl der Drogensüchtigen, die ihren Ausweis auf unbestimmte Zeit abgeben mussten, ist wieder gestiegen (1 472 Entzüge; +27,8%).

Viele Schweizer Automobilisten kümmern sich gemäss einer Umfrage der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und des Bundesamts für Statistik (BFS) bei 6 000 Haushalten wenig um Alkoholgrenzwerte und Tempolimiten. Jeder Fünfte setzt sich gelegentlich angetrunken ans Steuer. 81 Prozent fahren auf Autobahnen hin und wieder zu schnell.

Im Berichtsjahr gab die Zunahme von Geschwindigkeitsexzessen auf Schweizer Strassen zu reden. Verschiedentlich mussten so genannte «Raser-Unfälle» mit Todesfolge vermeldet werden. Als Folge dieser Ereignisse hat die Justiz eine Verschärfung der repressiven Praxis im Rahmen des geltenden Rechts eingeleitet. So hat das Zürcher Bezirksgericht in einem Musterprozess einen 23-jährigen Schweizer serbischer Herkunft, der in der Schweiz geboren und aufgewachsen ist, wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu 18 Monaten Gefängnis unbedingt verurteilt. Dieser hatte Ende 2002 auf der A1 kurz vor dem Autobahnkreuz Zürich-Nord bei einem Rennen einen zivilen Polizeiwagen mit 194 Stundenkilometern überholt; erlaubt sind an dieser Stelle lediglich 80 Stundenkilometer. Das Gericht verfügte im Weiteren, dass der von der Kantonspolizei beschlagnahmte Wagen des Rasers eingezogen wird. Dies, obwohl nicht der Verurteilte, sondern dessen Stiefvater der Fahrzeughalter ist. Erstmals hat damit ein Gericht in der Schweiz ein Leasing-Auto eingezogen, das zudem an einen Dritten ausgeliehen wurde.

Verkehrspolitik

Europäische Union EU

Die 25 EU-Mitgliedstaaten haben am 13. Mai das Ergebnis der bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) genehmigt. Damit ist nach mehrjährigem Ringen der Durchbruch in den zweiten bilateralen Verhandlungen gelungen. Die Bilateralen II umfassen insgesamt neun Abkommen. Nebst den Dossiers Schengen/Dublin und Betrugsbekämpfung ist vor allem das Abkommen über die Zinsbesteuerung von Bedeutung. Bei den übrigen sechs Abkommen geht es um verarbeitete Landwirtschaftsprodukte, Statistik, Umwelt, Medien, Bildungsprogramme und Ruhegehälter von in der Schweiz lebenden pensionierten EU-Beamten. Ein zehntes Dossier, die Liberalisierung des Dienstleistungsverkehrs, ist in einer frühen Verhandlungsphase abgekoppelt und de facto vorerst aufgegeben worden.

Ohne Vorankündigung hat der Deutsche Zoll Anfang März die Grenzkontrollen des Verkehrs in die Schweiz verschärft. Diese Kontrollen wurden laut Information von deutscher Seite gemäss den rechtlichen Vorschriften für die Schengen-Aussengrenzen durchgeführt. Die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied werde als solche Aussengrenze taxiert. Es werde nur umgesetzt, was schon seit längerem hätte praktiziert werden müssen; bis anhin seien im Interesse eines flüssigen Verkehrs die Bestimmungen grosszügig ausgelegt und zu large kontrolliert worden.

Als Folge der verschärften Grenzkontrollen kam es zu Spitzenverkehrszeiten regelmässig zu grösseren, kilometerlangen Staus mit Wartezeiten bis zu einer halben Stunde. Betroffen davon war auch der Ausreiseverkehr aus Deutschland in die Schweiz. Speziell für die rund 18 000 deutschen Grenzgänger, die täglich in die beiden Basler Halbkantone pendeln, wurde die Situation zunehmend unhaltbar.

Der Schweizerische Bundesrat zeigte sich von der Verschärfung der Grenzkontrollen überrascht. Ein solches Vorgehen sei zwischen befreundeten Staaten absolut unüblich. Um die Staus zu verringern, wurde die Zollabfertigung für Lastwagen auf Schweizer Seite bis um Mitternacht verlängert. Die Schweiz hat über ihren Botschafter in Berlin beim deutschen Aussenministerium wegen der praktizierten Verschärfung der deutschen Grenzkontrollen interveniert.

Flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen Schweiz-EU

Im Berichtsjahr sind die flankierenden Massnahmen im Rahmen des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU aus dem Jahr 2001 zur Regelung des Strassengüterverkehrs fortgesetzt worden. Am Gotthard gilt das «Tropfenzähler-Regime», bei dem die Lastwagen einzeln unter Einhaltung eines Abstands von 150 Metern in den Tunnel geschickt werden. Sobald die Kapazität des Gotthard-Tunnels überschritten wird, kann die «Phase Rot» ausgerufen werden. In diesem Fall werden die Camions vorgelagert der Tunnelrampen in Warteräumen blockiert. Für Transporte in die Südschweiz

gelten Erleichterungen, indem Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren dürfen und direkt in das Tropfenzählersystem eingewiesen werden.

Der Regierungsrat des Kantons Uri hat eine positive Bilanz der Dosierungsmassnahmen beidseits des Gotthard-Strassentunnels gezogen. Seit deren Einführung Ende 2001 hätten sich die Zahl der Fahrzeuge, der Unfälle und der Unfallopfer massiv reduziert.

Das in der Vernehmlassung gescheiterte Reservationssystem für Lastwagen, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren, ist nicht vom Tisch. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hatte zwar vorerst auf das Projekt verzichtet, das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) treibt die Planungsarbeiten jedoch weiter voran. Gemäss ARE werde das Projekt soweit ausgearbeitet, dass es bei Bedarf rasch umgesetzt werden kann. Das Reservationssystem sei dabei grundsätzlich auf allen Alpenübergängen in der Schweiz machbar. Ein Wechsel vom Tropfenzähler- zum Reservationssystem am Gotthard-Strassentunnel ist laut ARE dann nötig, wenn die Konjunktur effektiv anziehe und der Güterverkehr auf der Strasse durch den Gotthard entsprechend zunehme.

Seit Mitte Februar müssen Lastwagenchauffeure, die auf den A2-Raststätten Neuenkirch (LU) und Schattdorf (UR) übernachten, 15 Franken beziehungsweise 10 Euro bezahlen. Mit dieser Abgabe wollen sich die Raststätten den Aufwand für den privaten Ordnungsdienst abgelten lassen. Der zunehmende alpenquerende Schwerverkehr und das Nachtfahrverbot haben gemäss der Luzerner Raststätten AG (Lurag) dazu geführt, dass die Chauffeure oft nur unter Stress einen Abstellplatz fänden. Die Mehrheit der Chauffeure erachtet die Gebühr als neue Schikane. Diese Ansicht teilt auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag): Wenn die Lastwagen schon eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen, dann könne doch erwartet werden, dass der Bund für angemessene Infrastrukturen aufkomme.

Die Zollformalitäten im grenzüberschreitenden Handelswarenverkehr zwischen der Schweiz und Italien sollen weiter vereinfacht werden. Der Bundesrat hat Ende März eine entsprechende Vereinbarung genehmigt. Ziel ist es, die Zollabfertigung und den Verkehr beim Grenzübergang Stabio-Giuggolo zu beschleunigen.

Am 26. November ist in Unterrealta (GR) das erste grosse Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz eröffnet worden.

Ab 2005 wird die Kontingentsregelung für 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz entfallen. Der Bundesrat hat die Gewichtslimite im Strassentransport mit Wirkung ab 1. Januar 2005 generell auf 40 Tonnen erhöht. Damit entfällt auch die in den Jahren 2001 bis 2004 gewährte Kontingentsregelung für 40-Tonnen-Transporte. Die bisherige straffreie Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts von bis zu fünf Prozent wird aufgehoben. Gleichzeitig kann aber bei der Wägung der Lastwagen eine Messtoleranz

von drei Prozent in Abzug gegeben werden. Die beschlossenen Verordnungsänderungen durch den Bundesrat erfolgten entsprechend den Vorgaben des bilateralen Landverkehrsabkommens mit der Europäischen Union (EU).

Strassenbau

Stausituation auf dem Nationalstrassennetz

Im Jahr 2003 haben die Staustunden auf den Nationalstrassen trotz anhaltender Verkehrszunahme um 1,3 Prozent abgenommen. Der Staubericht 2003 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) weist insgesamt 11 413 Staustunden aus (2002: 11 563 Staustunden).

Die weitaus meisten Staus, nämlich 67 Prozent oder 7 669 Stunden, sind infolge Verkehrsüberlastung entstanden; dies entspricht einer Abnahme von 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zugenommen haben die Staustunden infolge von Baustellen, und zwar um gut 33 Prozent gegenüber 2002. Dies ist laut ASTRA auf die spezielle Situation bei einzelnen Baustellen auf der A2 zurückzuführen.

Auf der A1 blieben die Staustunden gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Gleichzeitig ist jedoch eine Zunahme der Staus auf Strassenabschnitten in einzelnen Agglomerationsgebieten wie Zürich und Bern festzustellen. Am meisten Stautage wurden auf der A1 zwischen den Kantonen Aargau und Zürich erfasst. Dort traten an rund 300 Tagen, also fast täglich, in den Morgen- und Abendspitzenstunden Staus auf.

Eine markante Staureduktion von über 50 Prozent wurde gemäss ASTRA vor dem Nordportal des Gotthard-Strassentunnels registriert, was auf die Optimierung des Verkehrsregimes und auf das Tropfenzählersystem zurückgeführt wird. Insgesamt passierten rund eine Million Lastwagen die Gotthard-Röhre. Dies waren noch rund 17 Prozent weniger als im Spitzenjahr 2000 mit rund 1,2 Millionen Camions.

Die Erweiterung des Baregg-Strassentunnels mit einer dritten Röhre hat den Flaschenhals auf der meist befahrenen Autobahn der Schweiz vom Kanton Aargau ins zürcherische Limmattal verlagert. Aus Anlass der Eröffnung der dritten Baregg-Röhre hat der Kanton Zürich im September künstliche Staumassnahmen im Furttal eingeführt, um die Zufahrt zur A1 zu dosieren. Zudem wurden im Limmattal und an der Nordumfahrung der Stadt Zürich Rampenbewirtschaftungen eingeführt.

Konkret sind an den Einfahrten Stauräume geschaffen worden, die mit einer Zweikammerampel gesteuert werden. Mittels einer Lichtsignalanlage (rot und grün) werden die Fahrzeuge nötigenfalls nur noch einzeln auf die Nationalstrasse gelassen. Eine Grünphase dauert zwei Sekunden, was die Auffahrt von bloss einem Fahrzeug erlaubt. Die Rotphase variiert je nach Verkehrsaufkommen zwischen 4 und 18 Sekunden. Die Autos werden nur solange zurückgehalten, bis der Stauraum aufgefüllt ist, danach schaltet die Ampel automatisch wieder auf Grün; ein Stau auf der Autobahn wird dann in Kauf genommen.

Ziel dieser Massnahmen ist die Verkehrsdosierung am Gubristtunnel, der nach der Inbetriebnahme des dritten Baregg-Strassentunnels einen Kapazitätsengpass darstellt. Der Wirkungsgrad des zehn Millionen teuren, in der Schweiz erstmals in dieser Form angewandten Tropfenzählersystems beträgt aufgrund erster Erfahrungen 70 Prozent. Das bedeutet, die Staus vor dem und im Gubrist-Strassentunnel haben sich verringert, und diejenigen im Limmattal auf der A1 sind kürzer geworden. Trotzdem wird das Dosierungssystem im Raum Zürich nur eine vorübergehende Massnahme sein: Für die geplante dritte Röhre am Gubristtunnel sind die Planungsarbeiten so weit fortgeschritten, dass das generelle Projekt Ende Jahr beim Bund eingereicht werden konnte. Die Eröffnung wäre für 2012 machbar.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat den Kantonen Bern, Solothurn, Genf, Waadt und Graubünden insgesamt sieben Sofortmassnahmen vorgeschlagen, die zu einer raschen Verbesserung des Verkehrsflusses bei lokalen Engpässen auf gewissen Nationalstrassenabschnitten beitragen können. Dabei geht es vor allem um eine lokal begrenzte Umnutzung von Standstreifen. Die ASTRA-Vorschläge sind das Ergebnis einer Studie zur Kapazitätsbewirtschaftung von Strassen gesamtschweizerischer Bedeutung.

Gemäss einer Untersuchung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) konzentrieren sich die Staus in der Schweiz auf die Agglomerationsräume. Nur 15 bis 20 Prozent der Stauproblematik, das heisst der Jahresstaustunden-Kilometer, treten ausserhalb der Agglomerationen auf. Davon ist wiederum der grösste Teil auf saisonale, das heisst nicht tägliche oder wöchentliche Überlastungen zurückzuführen.

Der gesamtschweizerische Mittelwert der Staustunden pro Autofahrer beträgt knapp drei Staustunden (Zahlen per 2002), was etwa einer halben Minute pro Autofahrer und Tag entspricht.

Grundsätzlich gibt es in den grössten Agglomerationen auch die grössten Einschränkungen im Strassenverkehrsfluss. Dies muss gemäss ARE aber nicht so sein: Die Agglomeration Bern beweise, dass auch in einer grossen Stadt der Verkehr so flüssig wie in den mittelgrossen Agglomerationen wie Luzern, St. Gallen oder Winterthur sein kann. Genf, Lausanne und Lugano – also die «lateinischen» Agglomerationen der Schweiz – sind für ihre Grösse verhältnismässig stark staubelastet.

Avanti-Initiative für sichere und leistungsfähige Autobahnen

Mit 800'846 Ja- (37,2%) zu 1 351 149 Nein-Stimmen (62,8%) haben Volk und alle Stände am 8. Februar den Gegenvorschlag zu der von den Strassenverkehrsverbänden lancierten Avanti-Initiative für sichere und leistungsfähige Autobahnen klar abgelehnt. Der Strassenverkehrsverband FRS zeigte sich sehr enttäuscht über das deutliche Verdikt von Volk und Ständen zur Avanti-Vorlage. Die Ablehnung dieser Vorlage bedeutet für den Strassenverkehrsverband FRS insbesondere, dass das 1960 (!) von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz nun so rasch als möglich fertig gestellt und punktuell ausgebessert werden muss, die zweckgebun-

denen Strassengelder gemäss heutiger Verfassung und geltendem Gesetz strikte für Aufgaben des Strassenwesens – auch in Agglomerationen – eingesetzt werden sollen und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen (z.B. Tram Bern West) in erster Linie von den betroffenen Gemeinden und Kantonen ohne die massgebliche Beteiligung des Bundes erfolgen muss.

Gemäss den Ergebnissen der Vox-Analyse ist der Avanti-Gegenvorschlag von den Stimmbürgern primär als eine Strassenbauvorlage wahrgenommen worden. Der Aspekt der zweiten Gotthardröhre polarisierte dabei vor allem in der Deutschschweiz und im Tessin, während es in der Romandie – wo der Gotthard wenig interessierte – in erster Linie die Kostenfrage war. Die Förderung des Agglomerationsverkehrs stiess offenbar sowohl bei den Ja- als auch bei den Nein-Stimmenden auf grosse Zustimmung. Die Avanti-Vorlage polarisierte zwischen Links und Rechts; die Ablehnung reichte indes bis weit ins bürgerliche Lager hinein. Autofahrer bejahten die Vorlage eher als Stimmbürger ohne eigenes Motorfahrzeug. Sprachregion und Stadt-Land-Wohnsitz spielten hingegen keine signifikante Rolle.

Das deutliche Nein zum verkehrspolitischen avanti-Kompromiss ist eine vertane Möglichkeit auf dem Weg zu einer verkehrspolitischen Gesamtsicht. Die Avanti-Vorlage wäre eine Chance gewesen, den motorisierten Verkehr in die Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs einzubinden. Der konkrete Nutzen der Vorlage für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen und für die verkehrspolitisch vernachlässigten Randregionen konnte offensichtlich nicht genügend kommuniziert werden.

Der politische Stau wird sich nun auf das Nadelöhr der Finanzierung des Infrastrukturausbaus verlagern, denn gerade finanzschwache Kantone werden ihre Verkehrsprobleme nicht ohne Bundesgeld lösen können. Die alten verkehrspolitischen Grabenkämpfe drohen wieder zu entbrennen. Dies wäre jedoch fatal, denn die volkswirtschaftlich äusserst schädlichen Verkehrsengpässe in und um die Agglomerationen sowie auf den Ost-West-Autobahnen harren nach dem Nein zum avanti-Gegenentwurf umso dringender einer Lösung.

Das Verdikt des Souveräns zur Avanti-Vorlage löste eine Vielzahl von politischen Diskussionen über das weitere Vorgehen aus; ebenso sind neue Vorstösse zur Aufnahme der Avanti-Anliegen unternommen worden:

- Die CVP-Fraktion reichte am 3. März im Nationalrat eine Parlamentarische Initiative «Verkehrspolitik für Strasse und Schiene» ein, mit welcher die unbestrittenen Kernbereiche des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative aufgegriffen worden sind. Die Verkehrskommission des Nationalrats hat sich für die Unterstützung dieses Vorstosses ausgesprochen. Eine gleich lautende Parlamentarische Initiative hat auch Peter Bieri (cvp, Zug) im Ständerat eingereicht.
- Die SP-Fraktion hatte schon am 15. Dezember 2003 eine Parlamentarische Initiative «Finanzierung öffentlicher Agglomerations- und Langsamverkehr» eingereicht, wonach jährlich 500 Millionen Franken aus dem Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und vom Reinertrag der

Nationalstrassenabgaben für die Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs und des Langsamverkehrs zu verwenden seien.

- Eine Aussprache von Verkehrsminister Moritz Leuenberger mit Kantonen, Parteien und Verbänden, die am 1. April in Bern stattgefunden hat, kam zum Fazit, dass der Bund bei der Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und den Randregionen eine aktive Rolle übernehmen soll. Diskutiert wurden auch ein Infrastrukturfonds, Road Pricing und die Erweiterung des Nationalstrassennetzes.
- Der Kanton St. Gallen reichte am 24. Mai eine Standesinitiative zum Agglomerationsverkehr ein mit dem Ziel, die Mineralölsteuererträge und die Erträge aus der Nationalstrassenabgabe für Massnahmen im Agglomerationsverkehr zu verwenden.
- Der Kanton Bern doppelte am 8. Dezember mit einer weiteren Standesinitiative betreffend Artikel 86 der Bundesverfassung nach. Danach sollen Erträge aus dem Treibstoffzoll für den Agglomerationsverkehr, namentlich für Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und zur Trennung des Verkehrs sowie für Beiträge an Infrastrukturanlagen des öffentlichen und privaten Verkehrs verwendet werden.
- Der Bundesrat hat im August den Bericht «Grundversorgung in der Infrastruktur (Service public)» veröffentlicht. Darin bezeichnet der Bundesrat einen leistungsfähigen Service public als eine zentrale Voraussetzung für die Lebensqualität der Bevölkerung und für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. In Bezug auf die Strasseninfrastruktur soll durch Kapazitätsbewirtschaftung, kurzfristig realisierbare lokale Ausgleichsmassnahmen und durch gezielte Beseitigung von Engpässen sowie Ergänzungen im Netz ein landesweit ausgeglichenes Mass an Verkehrsqualität, Erschliessung und Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden.
- Ebenfalls im August präsentierte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Vorschläge zum weiteren Vorgehen nach dem Scheitern des Gegenentwurfs zur avanti-Initiative. Diese Vorschläge wurden im Auftrag der Verkehrskommissionen beider eidgenössischer Räte in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) ausgearbeitet. Das UVEK legte dabei drei Varianten für einen neuen Fonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen vor. Diese Varianten unterscheiden sich primär darin, ob auch die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und einzelne Ausbauten über den geplanten Fonds finanziert werden sollen. Entsprechend variiert die Höhe der benötigten Gelder. Dabei geht es bei den Nationalstrassen aber nur um die Beseitigung von Engpässen und nicht, wie seinerzeit mit der avanti-Initiative gefordert, um einen systematischen Ausbau der meistbefahrenen Strecken.

In der ersten Variante soll ein umfangreicher Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr auf Schiene und Strasse sowie für die Nationalstrassen geschaffen werden. In der zweiten Variante ist ein Fonds lediglich für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Beide Varianten würden auf 15 bis 20 Jahre befristet. Variante eins würde in dieser Zeit etwa 20 Milliarden Franken vorsehen, Variante zwei nur 3 bis 5 Milliarden Fran-

ken. Diese Mittel kämen aus den Reserven, die sich aus den zweckgebundenen Mineralölsteuern und der Autobahnvignette angesammelt haben (per Ende 2004: 3,7 Milliarden Franken) sowie allenfalls aus jährlichen Zuschüssen aus diesen Quellen.

Die dritte Variante beschränkt sich auf die Finanzierung dringender Härtefälle, die ohne den Fonds aufgrund der laufenden Sparprogramme allzu lange verzögert würden. Dieser Fonds würde auf fünf bis sieben Jahre befristet und mit etwa zwei Milliarden Franken gespeist.

Im Sinne der Schuldenbremse wird in allen Varianten eine Verschuldung ausgeschlossen und das Fondsvermögen nicht verzinst. Sozusagen als regionalpolitischer Ausgleich schlug das UVEK in den beiden ersten, längerfristigen Varianten ferner vor, die globalen Beiträge, die im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs für den Hauptstrassenbau in den Kantonen geplant sind, anders zu verteilen. Insgesamt sind dafür pro Jahr 180 Millionen Franken vorgesehen; sie ersetzen die heutigen Beiträge an einzelne Bauprojekte.

- Der Ständerat überwies in der Herbstsession eine Motion von Thomas Pfisterer (fdp, Aargau), die vom Bundesrat im Nachgang zum abgelehnten avanti-Gegenentwurf ein Bündel von Massnahmen verlangt. Im Kern geht es um ein optimal abgestimmtes Gesamtsystem auf Strasse und Schiene sowie um die Eliminierung von Engpässen im Agglomerationsverkehr.

Neu kann sich der Bund finanziell an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen beteiligen. Volk und Stände haben an der Volksabstimmung vom 28. November die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) angenommen. Entsprechend ist die Zweckbestimmung für die Treibstoff- und Nationalstrassenabgaben (Art. 86 Abs. 3 Bundesverfassung) erweitert worden.

Öffentlicher Verkehr

Schwierigkeiten und Restrukturierungen des Schienenverkehrs

Die Eisenbahnrechnung des Bundesamts für Statistik (BFS) zeigt, dass die Eisenbahnen im Jahr 2002 ihren Leistungsauftrag erfüllt haben. Die betriebswirtschaftliche Gesamtrechnung (diese zeigt auf, wie gut die Bahnen die Leistungsvereinbarung des Bundes erfüllen) weist einen Überschuss von 166,6 Millionen Franken aus, bei einem Deckungsgrad von 102,1 Prozent. In der volkswirtschaftlichen Rechnung (diese zeigt, wie hoch die volkswirtschaftlich relevanten Kosten für diesen Verkehrsträger jährlich insgesamt ausfallen und wie viel der Kosten aus eigenen Mitteln der Bahnen erwirtschaftet werden muss) resultiert eine Fehldeckung von 7 598,6 Millionen Franken. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Schweizer Bahnen beträgt somit 41,7 Prozent. Die externen Kosten sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

Vom gesamten Verkehrsertrag von rund 3,4 Milliarden Franken entfielen fast 66 Prozent auf den Personen- und gut 34 Prozent auf den Güterverkehr.

Die Beiträge der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) an die ungedeckten Kosten des Angebots sowie die Abgeltungen für Infrastrukturleistungen beliefen sich 2002 auf total 2,62 Milliarden Franken, knapp 70 Millionen mehr als 2001. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahnen sank – unter Berücksichtigung des Zinsaufwands für Spezialfinanzierungen – innert Jahresfrist von 43,1 auf 41,7 Prozent und der Kostendeckungsgrad von 70,8 auf 68,9 Prozent.

Eine vom Bundesamt für Verkehr (BAV), vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) sowie von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der BLS Lötschbergbahn in Auftrag gegebene Studie des Zürcher Unternehmens Infrac stellt erstmals umfassend die volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz dar.

Das Fazit der Studie lautet: Den 5,9 Milliarden Franken Steuergeldern, die derzeit pro Jahr von Bund und Kantonen in den öffentlichen Verkehr gesteckt werden, steht ein Mehrfaches an volkswirtschaftlichem Nutzen gegenüber. Je nach Berechnung sind es 10,9 Milliarden Franken oder 2,5 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) beziehungsweise 33 Milliarden Franken oder 7,8 Prozent des BIP. Im ersten Fall handelt es sich um die reine Wertschöpfung und Beschäftigung der Transportunternehmen. Im zweiten Fall wurden noch die entsprechenden Werte von involvierten Drittunternehmen dazugezählt sowie der Nutzen, der entsteht, wenn die Beschäftigten ihr Einkommen wieder ausgeben.

Die externen Kosten des öffentlichen Verkehrs sind in der Studie nicht enthalten. Im Weiteren fehlt ein Quervergleich zum privaten Strassenverkehr, der gegenüber dem öffentlichen Verkehr ein Mehrfaches der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr erbringt und entsprechende volkswirtschaftliche Nutzen leistet.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben das Geschäftsjahr 2004 mit einem Konzerngewinn von 42,6 Millionen Franken abgeschlossen. Die SBB führen das positive Ergebnis auf Ertragssteigerungen in allen Sparten von insgesamt 143 Millionen (+4,9%) sowie auf Effizienzsteigerungen und ihr Kostenmanagement zurück. Das Jahresergebnis des Personenverkehrs lag mit 152,2 Millionen um 58,8 Millionen Franken über jenem des Vorjahres. Im Güterverkehr konnte der Jahresverlust trotz beträchtlichen Aufwendungen für den Auf- und Ausbau des Auslandsgeschäfts in Deutschland und Italien deutlich reduziert werden. Der Fehlbetrag von SBB Cargo betrug noch 2,8 Millionen (Vorjahr: –33,1 Mio.).

Die SBB haben im Februar mit der Videoüberwachung in Regionalzügen begonnen. In der Romandie rüsteten sie dazu 225 Wagen mit Videokameras aus. Dafür waren im Berichtsjahr rund neun Millionen Franken budgetiert. Längerfristig wollen die SBB Kameras auf allen kritischen Regionalverkehrslinien installieren. Mit der Videoüberwachung knüpft die Bahn an den Erfolg eines Pilotversuchs in der Westschweiz an. Die Fälle von Vandalismus gingen in den mit Kameras ausgerüsteten Wagen um rund 80 Prozent zurück.

Der Bundesrat hat im Juni die Konzession der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) auf die Brüniglinie der SBB ausgedehnt. Zugleich ermächtigte der Bundesrat die SBB, die Infrastruktur der Brünigbahn von Luzern bis Interlaken an die LSE zu verkaufen. Die SBB werden Mehrheitsaktionärin der neuen LSE. Damit sind von Seiten des Bundes die Voraussetzungen für die Fusion von Brünigbahn und LSE geschaffen worden.

Auf den Fahrplanwechsel am 12. Dezember nahmen die SBB nicht nur 55 Kilometer Neubaustrecke in Betrieb, sie legten auch 13 Kilometer Regionalbahn still: Die Verbindung Wettingen–Baden–Oberstadt–Dättwil–Mellingen im östlichen Teil des Kantons Aargau verschwand.

Gleichzeitig mit dem Fahrplanwechsel haben die SBB die Tarife für Zugfahrten um durchschnittlich rund vier Prozent angehoben. Bei Strecken- und Generalabonnements erhöhte sich der Preis drei beziehungsweise vier Prozent. Tageskarten wurden um sieben Prozent teurer. Zeitgleich mit den SBB erhöhten Verkehrsbetriebe in zahlreichen Regionen wie Zürich, Basel, Luzern, Bern und Zug ihre Preise für Bahn, Bus und Tram.

Der Autoverlad am Lötschberg-Scheiteltunnel wurde hingegen mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember deutlich günstiger. Die BLS Lötschbergbahn AG und der Preisüberwacher hatten sich auf Preise geeinigt, die um 5 bis 44 Prozent unter den vormals gültigen Tarifen liegen und für vier Jahre gelten sollen. Die Ausfälle für die BLS betragen über zwei Millionen Franken jährlich. Lieferwagen bis zu 3,5 Tonnen und Kleinbusse mit 10 bis 15 Plätzen bezahlen für den Transport durch den Tunnel neu gleich viel wie Personenwagen (PW). Von Montag bis Donnerstag sind es 20, an den übrigen Tagen sowie an Feiertagen 25 Franken. Zuvor verlangten die BLS für Lieferwagen 36 und für PW 25 Franken. Gemäss dem Preisüberwacher hatte die Analyse der Spartenrechnung «Autoverlad» gezeigt, dass dieser Bereich sehr rentabel ist und dass sich effektiv eine Senkung der Verladepreise aufdrängt. Laut den BLS kommt der Autoverlad am Lötschberg als einziger ohne Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand aus.

Mitte August ist der Bahnpostwagenverkehr eingestellt worden. Damit nahm eine 150-jährige Geschichte ihr Ende. Der Transport von Zeitungen und Magazinen wurde von der Schiene auf die Strasse verlegt. Postwagons waren spezielle Bahnwagen, die es erlaubten, Zeitungssendungen unterwegs zu sortieren. Diese Arbeit kann heute stationär schneller und günstiger geleistet werden.

Um im verschärften Konkurrenzkampf im Bereich öffentlicher Personenverkehr punkto Löhnen und Anstellungsbedingungen zu gleich langen Spiesen wie die privaten Anbieter zu kommen, lagerte die Schweizer Post den Bereich Postauto in eine Tochtergesellschaft unter dem Post-Dach aus. Die neue Aktiengesellschaft übernahm sämtliche Konzessionen für den regionalen Linienverkehr sowie die Verträge mit den im Auftrag der Post fahrenden Transportunternehmen. Gemäss der Schweizerischen Post werden branchen- und marktübliche Anstellungsbedingungen unabdingbar sein, wenn man als grösste Arbeitgeberin in diesem Bereich mit Blick auf die Ausschreibung der bis 2008 zahlreich auslaufenden Bus-Konzessionen wettbewerbsfähig bleiben will.

Bahn 2000

Nach vierjähriger Bauzeit haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Behördenvertreter der Kantone Genf und Waadt am 2. September das dritte Bahngleis zwischen Genf und Coppet offiziell eingeweiht. Die Westschweiz war damit bereit für die Bahn 2000. Das dritte Gleis ermöglicht gemäss den SBB die Entflechtung von langsamerem Regional- und schnellerem Fernverkehr. Eines der drei Gleise kann nun fast ausschliesslich für den Regionalverkehr und die beiden übrigen können für den überregionalen Verkehr benutzt werden.

Der Bau des neuen Gleisabschnitts zählt zu den grössten Bahn-2000-Projekten, die im Hinblick auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember realisiert worden sind. Insgesamt 270 Millionen Franken wurden in die 13,5 Kilometer lange Gleisanlage investiert.

Am 21. Oktober ist in einem historischen Akt die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist der 1. Etappe von Bahn 2000 formell eröffnet worden. Die 45 Kilometer lange Strecke stellt das eigentliche Kernstück von Bahn 2000 dar. Sie bildet gleichzeitig auch die Basis für die Umsetzung des Fahrplankonzeptes von Bahn 2000. Das neue Trasse ermöglicht Geschwindigkeiten von bis zu 200 Stundenkilometer; vorerst verkehren die Züge jedoch «nur» mit 160 km/h. Die Reise Bern–Zürich dauert noch 56 Minuten. Die Kosten der Neuanlage beziffern sich auf 1,6 Milliarden Franken.

Schliesslich nahmen die SBB am 7. November die SBB-Doppelspurstrecke Salgesch–Leuk nach sechsjähriger Bauzeit in Betrieb. Durch den Wegfall des letzten einspurigen Abschnitts wurde die Simplonlinie nach Italien sowohl aus Richtung Genf als auch von Vallorbe her durchgehend auf zwei Gleisen befahrbar.

Mit dem grössten Fahrplanwechsel in der Schweiz seit der Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982 hat Bahn 2000 am 12. Dezember den Umstieg vom Reissbrett auf das Bahnnetz geschafft – offenbar ohne grössere Pannen. Der Fahrplanwechsel betraf nicht nur den nationalen Verkehr, sondern auch die Regionen, wo S-Bahnen neu eingerichtet oder ausgebaut worden sind. Zum ersten Mal überschneiden sich seither zwei S-Bahn-Netze in der Schweiz (Kantone Zürich und Zug); das Land wird tatsächlich zur Stadt. Die BLS Lötschbergbahn ist neu für die Berner S-Bahn verantwortlich.

Alptransit (Neue Eisenbahn-Alpentransversale Neat)

Die Bauarbeiten an der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) machten im Berichtsjahr erfreuliche Fortschritte. Mitte Juli waren rund ein Drittel des 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels der Neat ausgebrochen. Zu diesem Zeitpunkt wurde mit dem Bau beim letzten Teilabschnitt in Erstfeld begonnen, nachdem die Beschwerdefrist gegen die Plangenehmigungsverfügung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Mitte Mai ungenutzt verstrichen war. Dieser Abschnitt umfasst rund acht Kilometer des Basistunnels, den Portalbereich und einen Teil der Gleisanlagen. Ende des Berichtsjahres hatten die Bohrmaschinen im Gotthard-Basistunnel die Hälfte der Strecke von Amsteg

nach Sedrun bewältigt. Insgesamt waren zu diesem Zeitpunkt über 40 Prozent der rund 153 Kilometer Schächte, Stollen und Tunnelröhren ausgebrochen.

Am Lötschberg-Basistunnel soll der Durchstich am 28. April 2005 erfolgen. Ende des Berichtsjahres war auf allen Abschnitten des bereits ausgebrochenen Tunnelsystems die Betonierung der Innenschale in Gang. Auch die bahntechnische Ausrüstung wurde in Angriff genommen und die ersten Meter von insgesamt 57 Kilometern Gleise eingebaut.

Laut dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erstellten Standbericht vom September des Berichtsjahres kann die Lötschbergachse voraussichtlich im Mai 2007 für den Güter- und im Dezember 2007 für den Personenverkehr eröffnet werden. Für die Gotthardachse muss die Terminprognose für die Inbetriebnahme um rund ein Jahr auf die Jahre 2016/17 hinausgeschoben werden. Gründe dafür sind im Wesentlichen die Geologie in der Leventina sowie die politischen Auseinandersetzungen über die Linienführung im Kanton Uri.

Um die Kosten der Neat und deren Finanzierung ist im Berichtsjahr ein Streit entbrannt. Der Nationalrat verweigerte vorerst in der Frühjahrs-session die Behandlung eines Zusatzkredits von 900 Millionen Franken zur Aufstockung der bereits verplanten Neat-Reserven. Dieser Zusatzkredit war vom Ständerat in der Dezember-Session 2003 gutgeheissen worden. Bei entsprechender Genehmigung durch das Parlament wird sich der Gesamtkredit von 14,7 Milliarden auf neu 15,6 Milliarden Franken erhöhen. Vom bisherigen Gesamtkredit sind bereits 11,32 Milliarden Franken freigegeben.

Im Januar des Berichtsjahres wurden Schätzungen über die Gesamtkosten der Lötschberg- und Gotthardachse bekannt, wonach dieser Zusatzkredit möglicherweise nicht genügen wird. Die von der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) präsentierten Schätzungen bezifferten die Gesamtkosten der Neat neu auf 15,4 Milliarden Franken. Das würde bedeuten, dass die als «Überraschung» dargestellten Mehrkosten von 700 Millionen Franken den Zusatzkredit zum überwiegenden Teil bereits absorbieren und entsprechend die Reserven für Unvorhergesehenes vermindert würden. Der Zwischenbericht von Ende März über den Stand des Baus der Neat bestätigte, dass die voraussichtlichen Endkosten der Lötschberg- und Gotthardachse auf 15,8 Milliarden Franken zu stehen kommen. Von den Mehrkosten entfallen 0,5 Milliarden auf den Gotthard und 0,3 Milliarden auf den Lötschberg.

Der Nationalrat hiess in der Folge am 10. Juni als Zweitrat mit 134 zu 42 Stimmen den Zusatzkredit von 900 Millionen Franken zur Aufstockung der Neat-Reserven gut. Damit erhalten die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen den für den Weiterbau an beiden Achsen erforderlichen Zusatzkredit. Zu einem späteren Zeitpunkt – nämlich im Rahmen der vom Bundesrat bis 2007/2008 angekündigten Gesamtschau für die Eisenbahngrossprojekte – soll eine vertiefte Diskussion über noch nicht baureife Projekte auf den Zufahrtslinien, namentlich Hirzel- und Zimmerberg-Basistunnel, stattfinden.

Der Neat-Gesamtkredit steigt damit von 14,7 auf 15,6 Milliarden Franken. Im Nationalrat mussten auch gut begründete Anträge zur Prüfung einzelner

Fragen eine Abfuhr hinnehmen. Dazu gehörte der 600 Millionen Franken Mehrkosten verursachende Bau des Ceneri-Basistunnels in zwei getrennten Einspurröhren, über dessen Notwendigkeit sich streiten lässt, der nun aber definitiv bewilligt ist. Ferner schufen die eidgenössischen Räte ein Präjudiz für die Nordzufahrt zum Gotthard, indem sie 100 Millionen Franken als Vorinvestitionen für die «Bergvariante lang» im Kanton Uri genehmigten. Damit wurden die Urner von Einsparungen abgehalten, die den Bau am Gotthard um Jahre verzögert hätten. Zugleich wurde aber auch die Prüfung potenzieller Alternativen, namentlich einer Linienführung über Stans–Luzern statt über Arth-Goldau, abgelehnt.

Im September wurde bekannt, dass sich der Bau der Neat um weitere 95 Millionen Franken verteuern wird und sich die mutmasslichen Endkosten der Neat am Lötschberg und am Gotthard auf gut 15,9 Milliarden Franken (Preisstand 1998) belaufen werden. Damit liegen die voraussichtlichen Endkosten nun erneut um 302 Millionen Franken über dem bereinigten Neat-Gesamtkredit.

Der Bundesrat hat zuhanden des Parlaments Anfang September die Botschaft zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten Strecken der Neat verabschiedet. Für 24 Millionen Franken sollen Planungsstudien erstellt werden. Diese sind notwendige Grundlagen für die Gesamtüberprüfung im Rahmen der angekündigten Vernehmlassungsvorlage zur künftigen Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte in den Jahren 2007/2008.

Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Angesichts der angespannten Lage der Bundesfinanzen und der bekannt gewordenen Mehrkosten bei den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) hat der Bundesrat vorerst die Verabschiedung der Botschaft für die Anschlüsse an Hochleistungsstrecken der deutschen und französischen Eisenbahnen (HGV-Anschlüsse) verschoben. Nach mehrmaligen Diskussionen hat die Landesregierung dann Ende Mai die Botschaft über die HGV-Anschlüsse doch noch verabschiedet.

Den eidgenössischen Räten wurde beantragt, in einer ersten Phase ein Projekt für 665 Millionen Franken zu bewilligen. Das ist rund die Hälfte der 1,2 Milliarden für HGV-Anschlüsse, von denen 1998 in der Volksabstimmung über die FinöV-Vorlage ausgegangen worden war. Gestrichen beziehungsweise in eine spätere Etappe verschoben wurde der Ausbau des Knotens Lausanne. Zudem wurde der Beitrag an den TGV Rhin-Rhône reduziert.

Der Nationalrat hat in der Dezember-Session das Bundesgesetz über die HGV-Anschlüsse und den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit behandelt. Er lehnte die vom Bundesrat vorgeschlagene Etappierung und Überprüfung einzelner Strecken ab und wählte das von der Verkehrskommission präsentierte Programm, das mit 1,3 Milliarden Franken doppelt so teuer zu stehen kommt wie der Vorschlag des Bundesrats.

Ob die Regionalpolitiker im Ständerat den Übermut des Nationalrats korrigieren werden, ist fraglich, wenn sich schon die Grosse Kammer über alle Mahnungen des Bundesrats und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), welche die Linien schliesslich betreiben werden, hinweggesetzt hat. Fakt bleibt, dass ein solches Bauprogramm nur dem Schein nach grosszügig ist. Die Zahl potenzieller Nutzniesser ist bei mehreren Linien allzu klein. Die Verschuldung des FinöV-Fonds für die Neat und die Anschlüsse ans Hochleistungsnetz der europäischen Eisenbahnen (HGV-Strecken) belasten hingegen alle Steuerzahler. Gemäss Berechnungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) frisst der Zinsendienst künftig rund ein Drittel aller für die Eisenbahngrossprojekte zweckgebundenen Einnahmen (FinöV) weg – Geld, das sich sinnvoller verwenden liesse.

Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die BLS Lötschbergbahn müssen gemäss Bundesverfassung nach der Eröffnung der Neat-Linien einen Viertel der Kosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zurückzahlen. Diese Mittel werden den Bahnen zwischenzeitlich durch den Bund vorgeschossen. Im Berichtsjahr reifte die Erkenntnis, dass die Bahnen ihren Teil der Neat-Kosten von rund 15 Milliarden Franken weder verzinsen noch je zurückzahlen können.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) haben deshalb vorgeschlagen, die Finanzierung der grossen Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) neu zu regeln. Den FinöV-Projekten (Neat, Bahn 2000, HGV-Anschlüsse und Lärmsanierung) sollen ab 2006 keine neuen und marktgemäss verzinslichen Darlehen aus der Bundeskasse mehr gewährt werden, sondern der von den Bahnen zu leistende Anteil von maximal 25 Prozent an den Projektkosten soll in eine Bevorschussung des FinöV-Fonds umgewandelt werden. Die Bevorschussungslimite des FinöV-Fonds von bisher 4,2 Milliarden soll entsprechend erhöht und der Finanzierungsmechanismus der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs länger als geplant am Leben erhalten werden.

Folge dieser Massnahme wäre, dass der private Strassenverkehr, der den FinöV-Fonds zur Hauptsache alimentiert, künftig auch den Anteil der Bahnen an die Kosten der Eisenbahngrossprojekte zu finanzieren hat. Damit wird das Verursacherprinzip im Schienenverkehr vollends aufgegeben beziehungsweise ins Gegenteil verkehrt. Der Strassenverkehrsverband FRS hat deshalb diesen Vorschlag als inakzeptabel zurückgewiesen und verlangt, den Anteil der Mehrwertsteuer von bislang einem auf drei Promille anzuheben, was einen Mehrertrag von rund 600 Millionen Franken pro Jahr ergäbe.

Der Bundesrat hat die Botschaft für eine Neuregelung zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) Anfang September ans Parlament verabschiedet. Die bereits gewährten Darlehen des Bundes von rund 2,5 Milliarden Franken sollen in eine Bevorschussung umgewandelt werden. Weil keine Darlehen mehr gewährt werden, muss die Bevorschussungslimite des FinöV-Fonds, die bis jetzt bei 4,2 Milliarden Franken liegt, fast verdop-

pelt werden. Der Bundesrat schlägt 8,1 Milliarden Franken als neuen Grenzwert vor. Die Vorschüsse müssen später nicht von den Bahnen, sondern aus den zweckgebundenen Einnahmen des FinöV-Fonds (LSVA und Mineralölsteuer) zurückbezahlt werden. Ab 2015 wird die Hälfte der Fondseinnahmen zur Rückzahlung der Bevorschussung verwendet. Die Zweckbindung dieser Mittel ist nicht befristet; der Bundesrat rechnet aber damit, dass sie bis 2030 – acht Jahre länger als bei früheren Schätzungen – für die Eisenbahngrossprojekte beansprucht werden. Für all jene Projekte, die der Bundesrat gemäss früheren Beschlüssen bis etwa 2008 überprüfen will (Hirzel- und Zimberg-Basistunnel, 2. Etappe von Bahn 2000 und HGV-Anschlüsse usw.) stehen bis 2011 hingegen keinerlei FinöV-Mittel zur Verfügung. Die Beschlüsse, die das Parlament voraussichtlich im Frühjahr 2005 fassen wird, sollen rückwirkend auf den 1. Januar 2005 in Kraft gesetzt werden.

Gemäss einer Studie des Planungsbüros Metron sind für die Realisierung der in den nächsten 20 Jahren notwendigen Bahnprojekte zusätzliche 25 Milliarden Franken notwendig. Berücksichtigt wurden dabei Projekte von nationaler Bedeutung sowie Agglomerationsprojekte, die als unverzichtbar erachtet wurden.

Agglomerationsverkehr

Der Bund soll bei der Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und den Randregionen eine aktive Rolle übernehmen. Dies ist das Fazit einer Aussprache von Verkehrsminister Moritz Leuenberger mit Kantonen, Parteien und Verbänden, die aus Anlass der abgelehnten «Avanti-Vorlage» am 1. April in Bern stattgefunden hat. Diskutiert wurden auch ein Infrastrukturfonds, Road Pricing und die Erweiterung des Nationalstrassennetzes.

Der Infrastrukturfonds soll aus Mineralölsteuermitteln alimentiert werden und jährlich rund 350 Millionen Franken für neue Ausbauprojekte in den Agglomerationen und auch in Rand- und Bergregionen zur Verfügung stellen. Vorab linke und Umweltkreise forderten mindestens 80 Prozent dieser Gelder für den öffentlichen Verkehr (öV). Die Städtevertreter hingegen erachteten dank ihrer konkreten Erfahrung einen öV-Anteil von 60 Prozent als realistisch.

Unbestritten war am so genannten runden Tisch, dass das Nationalstrassennetz zügig fertig gestellt werden soll. Von der zweiten Röhre am Gottard-Strassentunnel war keine Rede mehr. Fundamentalen Widerstand in dessen meldete das linke Lager gegen die breit vertretene Absicht an, rasch auch die wichtigsten Nadelöhre im Nationalstrassennetz zu beseitigen. Dabei dürfte schlicht vergessen gegangen sein, dass solche Ausbauprojekte bereits mit den bestehenden Verfassungsbestimmungen unabhängig von einer neuen Agglo-Vorlage möglich sind.

Verkehrsminister Leuenberger stellte in Aussicht, nach einer breiten Vernehmlassung dem Parlament möglichst bis im Herbst eine beratungsreife Vorlage zuzuleiten, um rasch die Rechtsgrundlagen für einen neuen Kompromiss beim Agglomerationsverkehr zu schaffen.

Mit rund 65,5 Prozent Ja-Stimmen ist am 8. Februar in der Stadt Zürich der Verkehrsplan angenommen worden. Bei der SP, den Grünen und der CVP/EVP, die gegen die SVP und FDP, den Gewerbeverband, die Automobilverbände TCS und ACS sowie die City-Vereinigung angetreten waren, hielt sich trotz des deutlichen Resultats die Euphorie in Grenzen. In der Annahme des Verkehrsplans sahen die strassenverkehrskritischen Kreise die pragmatische Stadtzürcher Verkehrspolitik der vergangenen Jahre bestätigt. Die Gegner der Vorlage hingegen bedauerten das Ja zum verkehrs- und wirtschaftsfeindlichen Verkehrsplan. Die im Zentrum des Abstimmungskampfes stehende Parkplatzfrage bleibt ungeachtet der Annahme des Verkehrsplans weiterhin umstritten.

Der Investitionsbeitrag von 47,5 Millionen Franken an das Tram Bern West ist in der kantonalen Referendumsabstimmung vom 16. Mai mit 50,4 Prozent Nein-Stimmen knapp abgelehnt worden. Damit können zwei neue Tramlinien in den äusseren Rand im Westen der Stadt Bern vorläufig nicht realisiert werden.

Energie- und Umweltpolitik

Energie

Energiesparmassnahmen

Der Energieverbrauch in der Schweiz lag im Jahr 2003 mit 873 060 Tera-joule (TJ) um 2,3 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Damit wurde der bisher höchste in der Schweiz registrierte Verbrauch aus dem Jahre 2001 (871 860 TJ) leicht übertroffen. Lediglich bei den Treibstoffen konnte eine rückläufige Entwicklung verzeichnet werden: Flugtreibstoffe minus 10,1 Prozent; Autobenzin minus 0,5 Prozent, Dieselöl plus 6,0 Prozent.

Da die Wirtschaft stagniert hat, ist die Verbrauchszunahme im Jahr 2003 vor allem auf die kalte Heizperiode zurückzuführen. Obwohl die Massnahmen zur rationellen Energienutzung, unter anderem im Programm EnergieSchweiz, in den letzten Jahren beachtliche Fortschritte erzielt haben, vermochten sie den Wachstumstrend im Energieverbrauch nicht zu brechen. Die Bevölkerungsentwicklung, der zunehmende Wohnraumbedarf und die steigende Zahl der Motorfahrzeuge tragen laut Bundesamt für Energie wesentlich zu dieser Entwicklung bei.

Der durchschnittliche spezifische Treibstoffnormverbrauch neuer Personenwagen hat auch im Jahr 2003 wieder abgenommen: Er lag noch bei 7,99 Liter auf 100 Kilometern und sank damit erstmals unter die 8-Liter-Marke. Die Dieselfahrzeuge erreichten einen Marktanteil von 21,4 Prozent und sind mit 6,74 Liter pro 100 Kilometer um 1,6 Liter sparsamer als die Benzinfahrzeuge. Dass der Hubraum von durchschnittlich 1 967 cm³ auf 1 989 cm³ gestiegen ist, dürfte nicht zuletzt an der Vergrösserung des Anteils von Dieselfahrzeugen liegen. Das mittlere Leergewicht der neuen Personenwagen nahm um 32 Kilogramm zu. Setzt sich der Trend bei der Abnahme des Treibstoffnormverbrauchs fort, wird der im Jahr 2008 zu erreichende und mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vereinbarte Zielwert von 6,4 Litern pro 100 Kilometer um ein Jahr verfehlt.

Mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung kennt offenbar die Energieetikette für Personenwagen, die seit Anfang 2003 jeden Neuwagen in Energieeffizienz-Kategorien von A bis G einteilt. Dem Autofahrer standen im Berichtsjahr mehr als 1 200 Modelle der energieeffizientesten Kategorien A und B zur Verfügung. 734 Modelle, das heisst mehr als ein Siebtel der Fahrzeuge im Verbrauchskatalog, gehören der Kategorie A an. Offensichtlich ist sparsamer Verbrauch ein wichtiges Kaufkriterium. Gemäss dem Energiesparprogramm EnergieSchweiz ist man auf dem Weg, den Trend der Treibstoffverbrauchszunahme umzukehren. Leider sei man aber noch nicht auf Zielkurs. Der Hauptgrund dafür sei der Umstieg auf schwerere Personenwagen, die im Durchschnitt mehr Treibstoff verbrauchten.

Gemäss dem Bundesamt für Energie hält sich der Autohandel vorbildlich an die gesetzlichen Vorgaben betreffend die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Energieetikette. 93 Prozent der zum Verkauf stehenden und ausgestellten Neuwagen sind entsprechend gekennzeichnet.

Die Energieetikette für Personenwagen wurde für Konsumentinnen und Konsumenten aussagekräftiger und transparenter. Nebst den spezifischen CO₂-Emissionen müssen neu auch die durchschnittlichen Emissionen aller in der Schweiz angebotenen Neuwagen angegeben werden. Der Bundesrat hat die entsprechende Verordnungsänderung per 1. Juli in Kraft gesetzt.

Reduktion der CO₂-Emissionen

Gemäss Vorgaben des CO₂-Gesetzes müssen die CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) bis 2010 gegenüber dem Niveau von 1990 um 8 Prozent auf den Zielwert von 14,23 Millionen Tonnen sinken. Die CO₂-Emissionen der Schweiz aus dem Treibstoffverbrauch betragen 1990 15,46 Millionen Tonnen; 2003 lagen sie bei 16,71 Millionen Tonnen (+1,2% gegenüber dem Vorjahr) oder 8,1 Prozent über dem Stand von 1990. Die Ziellücke beträgt somit 2,48 Millionen Tonnen CO₂.

Die klimabereinigten schweizerischen CO₂-Emissionen waren 2003 mit 40,9 Millionen Tonnen gleich gross wie im Jahr 1990. Ohne die Programme Energie 2000 und EnergieSchweiz wären laut Jahresbericht von EnergieSchweiz die gesamten schweizerischen CO₂-Emissionen im Jahr 2003 um 6,1 Prozent höher gewesen.

Laut Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) genügt dieser Fortschritt nicht, um die Vorgaben des CO₂-Gesetzes zu erreichen. Der Ausstoss an CO₂ dürfte mit den bisherigen freiwilligen Massnahmen gegenüber 1990 bis 2010 nur um 3,8 Prozent sinken und nicht, wie gesetzlich vorgesehen, um 10 Prozent. Verschlechtert haben sich die Aussichten vor allem bei den Treibstoffen. Statt einer Abnahme um 8 Prozent droht hier eine Zunahme um 8,8 Prozent.

Das CO₂-Gesetz sieht für den Fall, dass die Reduktionsziele nicht mit anderen, namentlich mit freiwilligen Massnahmen der Branche erreicht werden können, die Einführung einer CO₂-Abgabe vor. Erdöl-Vereinigung und Automobilverbände haben als alternative Massnahme die Idee des Klimarappens lanciert, um die Ziele des CO₂-Gesetzes im Treibstoffbereich sicher und für Private wie die öffentliche Hand kosteneffizient zu erreichen. Dazu soll von der Mineralölwirtschaft eine Abgabe auf Benzin und Dieselöl in der Höhe von 1 bis 2 Rappen pro Liter erhoben werden. Mit den jährlichen Einnahmen von 70 bis 100 Millionen Franken aus diesem Klimarappen könnten einerseits Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Inland finanziert und andererseits CO₂-Zertifikate im Ausland gekauft werden.

Der Bundesrat tat sich vorerst schwer mit dem Vorschlag eines Klimarappens als Alternative zur CO₂-Abgabe. Er beauftragte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Durchführung einer Vernehmlassung, bei welcher die Lenkungsmassnahmen des Bundes zur Senkung der CO₂-Emissionen in vier Varianten zur Stellungnahme vorgelegt worden sind. Drei dieser Varianten enthalten eine CO₂-Abgabe, während eine Variante einen freiwilligen Klimarappen auf Brenn- und Treibstoffen umfasst. Welche dieser vier Varianten der Bundesrat dem Parlament konkret vorschlagen wird, will er vom Ergebnis der Ver-

nehmlassung, aber auch von der Vorgehensweise in anderen europäischen Ländern sowie von der Konkurrenzsituation der einheimischen Wirtschaft abhängig machen. Die Rahmenbedingungen für die Einführung eines solchen Klimarappens müssten dabei offensichtlich in einer Verordnung festgelegt werden.

Gemäss einer Studie der Universität St. Gallen ist der Klimarappen aus volkswirtschaftlicher Sicht einer CO₂-Abgabe vorzuziehen. Mit dem Konzept des Klimarappens könne die Schweiz den CO₂-Ausstoss viel kostengünstiger und effizienter reduzieren.

Die Wettbewerbskommission (Weko) kommt in einem Gutachten zuhanden des Buwal zum Schluss, dass der Klimarappen eine erhebliche Wettbewerbsbeschränkung darstellt. Der Bundesrat könne solche Wettbewerbsabreden allerdings in Ausnahmefällen zulassen.

Der Touring Club Schweiz (TCS) startete im Juni in Zusammenarbeit mit der Gasmobil AG einen einjährigen schweizweiten Praxisversuch mit 26 bivalenten, das heisst mit durch Erdgas und Benzin angetriebenen Fahrzeugen. Gemäss der Gasmobil AG werden das Tankstellennetz und das Fahrzeugangebot in der Schweiz schon bald die meisten Bedürfnisse abdecken können. Die von der Gaswirtschaft anvisierte Zahl von 100 Erdgas-Tankstellen soll in zwei bis drei Jahren erreicht sein. Mit Erd- und Biogas betriebene Fahrzeuge hätten gegenüber Benzin- und Dieselaautos erhebliche Umwelt-Vorteile: wenig Luftschadstoffe, keine Partikel, um bis zu 25 Prozent geringerer CO₂-Ausstoss als bei vergleichbaren Benzinfahrzeugen und nahezu kein Ozon-Bildungspotenzial.

Ab 2005 sollen Schweizer Fahrzeuge mit einem Gemisch aus Bioethanol und Benzin fahren können. Eine Umrüstung der Motoren ist dazu nicht nötig. Um das neue Treibstoffgemisch mit dem Namen «bEnzin5» wettbewerbsfähig zu machen, wird der Bund während einer Pilotphase, deren Dauer noch nicht feststeht, auf eine Besteuerung verzichten. «bEnzin5» ist eine Mischung aus 5 Prozent Ethanol und 95 Prozent Benzin. Das Ethanol soll aus Agrarüberschüssen gewonnen werden. Zunächst ist eine Produktion von jährlich 68 000 Tonnen vorgesehen. Ab etwa 2010 soll «bEnzin5» landesweit angeboten werden. Der CO₂-Ausstoss könnte damit um rund 600 000 Tonnen pro Jahr reduziert werden, was einer Halbierung gleichkäme. Die vom Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) bewilligte Steuerbefreiung von 73,1 Rappen pro Liter macht «bEnzin5» gegenüber dem Benzin konkurrenzfähig. Ein Liter «bEnzin5» kostet somit Fr. 1.30 bis Fr. 1.35. Die Steuerbefreiung für einheimisches und importiertes Bioethanol soll bei der geplanten Revision des Mineralölsteuergesetzes Eingang finden.

Ende Oktober wurde die Vernehmlassung zu steuerlichen Erleichterungen von umweltschonenden Treibstoffen eröffnet. Vorgesehen ist, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen von der Mineralölsteuer zu befreien. Gleichzeitig soll bei Erd- und Flüssiggas, das als Treibstoff verwendet wird, die Besteuerung um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent sinken. Die Mindererinnahmen sollen durch eine höhere Besteuerung des Benzins vollständig kompensiert werden. Die Steuerbelastung beim Benzin wird dadurch voraussichtlich um ein bis zwei Rappen im Jahr 2007 und rund sechs Rappen

je Liter im Jahr 2010 zunehmen. Die Steuerermässigung auf umweltschonenden Treibstoffen soll dazu beitragen, die im CO₂-Gesetz festgeschriebene Reduktion bei den CO₂-Emissionen zu erreichen.

Bei der Erfüllung der Klimaschutzziele gemäss Kyoto-Protokoll soll die Schweiz die so genannten CO₂-Senken – die Tatsache, dass Wald und Holzbestände der Umwelt Kohlendioxid entziehen und es binden – anrechnen können. Gegen den Widerstand der Ratslinken und von Bundesrat Moritz Leuenberger überwies der Ständerat in der Herbstsession eine entsprechende Motion mit 23 zu 14 Stimmen.

Gemäss den «Key World Energy Statistics 2003» der Internationalen Energieagentur (IEA) belegt die Schweiz beim CO₂-Ausstoss pro Kopf und Jahr den 47. Platz. Verglichen mit den bisherigen EU-Mitgliedstaaten, schneiden nur noch Schweden und Portugal besser ab. Auch im Vergleich mit den zehn neuen EU-Ländern bewegt sich die Schweiz im guten Mittelfeld. Zudem weisen sämtliche G8-Staaten deutlich höhere CO₂-Emissionen pro Kopf und Jahr aus als die Schweiz. Die vor allem von den Umweltschutzverbänden hartnäckig vorgebrachte Behauptung, die Schweiz stosse pro Kopf der Bevölkerung jährlich global am meisten Kohlendioxid aus, ist also falsch und widersprüchlich.

Umwelt

Luftschadstoff-Immissionen

Die Luftbelastung des Jahres 2004 zeigte gegenüber dem Vorjahr durchwegs bessere Werte, obwohl die Belastung durch Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10), Schwefeldioxid und Ozon auf dem Niveau der Jahre 2000 bis 2002 lag.

Die Belastung der Luft durch Stickstoffdioxid hat gegenüber 2003 im Mittel aller Stationen um 15 Prozent abgenommen, die Summe der Stickoxide (NO + NO₂) verzeichnete gar eine Reduktion um 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die übermässige Ozonbelastung war 2004 an allen Stationen von kürzerer Dauer als im Vorjahr. Auf der Alpennordseite war die Zahl der Grenzwertüberschreitungen zwei- bis dreimal tiefer als im Vorjahr. Im Tessin wurden 40 Prozent weniger Grenzwertüberschreitungen als 2003 registriert.

Zwischen 2003 und 2004 nahmen die Jahresmittel der PM10-Belastung an allen Stationen ab. Im Mittel aller Stationen ergab sich eine Abnahme von 18 Prozent.

Die Schwefeldioxidbelastung hat zwischen 2003 und 2004 an den Stationen Basel, Chaumont, Rigi-Seebodenalp und Zürich um rund 30 Prozent abgenommen. An den übrigen Stationen wurde eine Abnahme um 6 bis 20 Prozent registriert. Die Summe der flüchtigen organischen Verbindungen (Nichtmethan-VOC) hat in Zürich und Dübendorf leicht abgenommen, während sie in Lugano angestiegen ist. Die Benzolbelastung hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert.

Trotz der Verbesserungen der letzten Jahre sind die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid, Ozon und PM10 weiterhin und in den grossen Städten sowie entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen zum Teil deutlich überschritten.

Das Jahr 2004 zeigte keine meteorologischen Besonderheiten, welche zu extremen Schadstoffbelastungen geführt hätten. Der Sommer war zwar überdurchschnittlich warm, wies aber teilweise unterdurchschnittliche Besonnung auf. Im Winter 2004 traten keine lang anhaltenden austauscharmen Inversionslagen auf.

Im Dezember wurde in vielen Schweizer Städten der PM10-Tagesgrenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gleich an mehreren Tagen überschritten: In Zürich, Lausanne, Basel-Binningen, Sitten und Magadino etwa wurden Werte von über 60 Mikrogramm gemessen. Diese Grenzwertüberschreitungen sind vor allem auf die so genannte Inversion zurückzuführen – eine Wetterlage, bei der die Temperatur mit der Höhe zu- statt abnimmt.

Generell ist die Feinstaubbelastung der Agglomerationsbevölkerung deutlich höher als diejenige der Landbevölkerung. Dies zum Beispiel im Gegensatz zur Ozonbelastung. Die Unterschiede zwischen den Agglomerationen sind gemäss einer Untersuchung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) beträchtlich. Zürich, Genf und Lugano fallen durch überdurchschnittlich hohe Feinstaub-Belastungen durch den Strassen-Personenverkehr auf. Unter den grössten Städten kommen Bern und Basel diesbezüglich am besten weg, während bei den mittleren Agglomerationen die Luzerner Bevölkerung eher unter einer hohen PM10-Belastung zu leiden hat.

Klimaveränderung

Gemäss der Weltwetter-Organisation (WMO) war das Jahr 2004 das viertwärmste seit Beginn der Aufzeichnungen 1861 und liegt direkt hinter dem Hitzejahr 2003. Das wärmste Jahr bleibt 1998 mit einem Plus von 0,54 Grad. Damit waren neun der zehn Jahre von 1995 bis 2004 unter den zehn wärmsten in der Aufzeichnungsgeschichte. Seit 1976 ist der Erwärmungseffekt der Landoberfläche rund dreimal schneller vonstatten gegangen als in den vergangenen 100 Jahren insgesamt. Es sei nun auch weitgehend akzeptiert, dass diese Erwärmung auf den so genannten Treibhauseffekt zurückgehe.

Hingegen war das Ozonloch über der Antarktis im September um 13 Prozent kleiner als im Durchschnitt der letzten 30 Jahre und somit das kleinste innerhalb eines Jahrzehnts.

In der Hauptstadt Argentiniens, Buenos Aires, hat im Dezember die 10. Vertragsparteienkonferenz im Rahmen der Klimakonvention von 1994 stattgefunden. Delegierte aus den 189 Vertragsländern, Wissenschaftler, Funktionäre und Aktivisten – über 5 000 Personen – haben über Klimawandel, Ursachen, Folgen und Massnahmen diskutiert. Eine der zentralen Fragen für die Zukunft verbindlicher Emissionsbeschränkungen war, wie man die

USA, das Land mit dem höchsten Ausstoss von Treibhausgasen, in die Klimaschutzbemühungen einbeziehen kann.

Das russische Unterhaus, die Staatsduma, hat am 22. Oktober der Ratifikation des Kyoto-Protokolls zur Verminderung der Treibhausgasemissionen aus Industriestaaten zugestimmt. Damit wurde der Weg frei für das definitive Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls. Widerstand hatten in Russland gewisse Wirtschaftskreise und vor allem jene Wissenschaftler geleistet, die das Vertragswerk für ineffizient halten und bis heute darauf beharren, dass es keine solide Grundlage für die Annahme gäbe, wonach die Klimaerwärmung auf die Treibhausgase zurückzuführen sei. Der Durchbruch für das hartnäckige Lobbying der Europäischen Union (EU) kam am Russland-EU-Gipfel im Mai, als Brüssel grünes Licht für den Beitritt Russlands zur Welt handelsorganisation (WTO) gab. Für Moskau war entscheidend, dass ein Mitmachen beim Kyoto-Protokoll etwas einbringen kann, aber nichts kosten wird. Seit dem Zusammenbruch der sowjetischen Planwirtschaft stösst Russland etwa 30 Prozent weniger Treibhausgase aus als 1990 und wird deshalb auch bis zum Ende der ersten Bemessungsperiode nicht auf das Niveau von damals kommen. Bisher haben 132 Staaten, darunter die Schweiz, das Kyoto-Protokoll ratifiziert.

Massnahmen des Bundes zur Senkung der Luftschadstoff-Emissionen

Alpenkonvention: Die ständerätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) tat sich lange Zeit schwer mit den neun Protokollen zur Alpenkonvention. Es wurde befürchtet, dass der Alpenraum in seiner Entwicklung gehemmt würde und die Schweiz nicht mehr eigenständig über ihr innerstaatliches Recht bestimmen könnte. Erst nach mehreren Sitzungen hat die Urek des Ständerats im April beschlossen, das bislang sehr umstrittene Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention – nebst den Durchführungsprotokollen zum Bodenschutz und zur Raumplanung – zur Genehmigung zu empfehlen. Der Ständerat ratifizierte diese drei Protokolle in der Juni-Session. Nicht ratifiziert hat die Kleine Kammer die Protokolle in den Bereichen Energie, Landwirtschaft, Naturschutz, Bergwald, Tourismus und Streitbeilegung. Zudem hat der Ständerat eine Zusatzklärung und einen Vorbehalt verankert, um sicherzustellen, dass bei der Umsetzung der Protokolle die gesetzgeberischen Prozesse gewahrt und die föderalistische Struktur der Schweiz respektiert werden.

Der Nationalrat wollte im Gegensatz zum Ständerat die Beratung punkto Ratifizierung der Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention vorläufig gänzlich aussetzen – und zwar bis ein Bericht zu den Folgen der Ratifizierung vorliegt. Die Grosse Kammer befürchtet eine Aushöhlung der Kompetenzen des Parlaments, wenn die Protokolle vorher ratifiziert werden. Sie überwies eine Motion des Ständerats, die eine genaue Auslotung der gesetzlichen Bestimmungen im Umfeld der Durchführungsprotokolle verlangt und dabei primär die Entwicklung der Berggebiete im Auge hat.

58

Autofreie Sonntage: Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) will mit einer neuen Strategie für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr vermehrt autofreie Tage in den Regionen fördern. Das ARE hat zu diesem Zweck

einen Ratgeber publiziert und ist überzeugt davon, dass sich derartige freiwillige Auszeiten vom Auto für Wirtschaft, Tourismus und Volksgesundheit lohnen. Die Analyse der von Volk und Ständen verworfenen Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag – ein Versuch für vier Jahre» (2003) habe ergeben, dass in der Bevölkerung die Bereitschaft gross ist, regionale und lokale Erlebnistage ohne Motorfahrzeugverkehr, die auf freiwilliger Basis beruhen, aktiv zu unterstützen. Da gemäss ARE der Freizeitverkehr in den vergangenen Jahren massiv zugenommen hat, wurde ein strategisches Massnahmenpaket des Bundes für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr in Aussicht gestellt, in dem freiwillige autofreie Anlässe nebst der Förderung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr eine zentrale Rolle spielen.

Verbandsbeschwerderecht: Das gesetzlich verankerte Recht gewisser Umweltverbände zur Beschwerdeführung bei umweltrelevanten Planungs- und Bauvorhaben hat im Berichtsjahr zu anhaltenden Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit geführt. Insbesondere eine Beschwerde des Verkehrsclubs Schweiz (VCS) gegen das neue Fussballstadion Zürich-Hardturm hat breite Teile der Bevölkerung in Rage versetzt. Nach einer Entscheidung des Bundesgerichts im Dezember stand fest, dass die Zeit für den Bau des Stadions für die Fussball-Europameisterschaften 2008 knapp gereicht hätte, wäre dagegen nicht Beschwerde geführt worden.

In der Folge sind mehrere politische Vorstösse zur Beschneidung des Verbandsbeschwerderechts lanciert worden:

Am 16. November begann die Sammelfrist der eidgenössischen Volksinitiative «Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!». Das Volksbegehren will mit einem Zusatz in der Bundesverfassung das Beschwerderecht der Verbände bei Erlassen, Beschlüssen und Entscheiden ausschliessen, wenn diese auf Volksabstimmungen beruhen oder von einem kommunalen, kantonalen oder nationalen Parlament gefällt wurden.

Das Aargauer Kantonsparlament hiess die Einreichung einer Standesinitiative zur Beschränkung des Verbandsbeschwerderechts gut. Das Begehren will in bestimmten Fällen den Ausschluss von Organisationen vom Beschwerderecht ermöglichen.

Der Bundesrat setzte sich bei der Beantwortung von entsprechenden parlamentarischen Vorstössen dafür ein, dass der Vollzug des Verbandsbeschwerderechts gezielt verbessert wird. Für ihn sind Korrekturen möglich bei der Verfahrensdauer, der Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie bei der Transparenz bezüglich verbandsinterner Verfahren und Vereinbarungen zwischen Bauherrschaft und Beschwerdeführern. Ein Verzicht auf das Verbandsbeschwerderecht kommt für den Bundesrat allerdings nicht in Frage. Würde dieses aufgehoben, müssten andere Instrumente eingeführt werden, die den korrekten Vollzug des Umweltrechts sicherstellten. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat im April 14 Verhandlungsempfehlungen veröffentlicht, welche den Umgang mit dem Verbandsbeschwerderecht in der Praxis erleichtern sollen.

Von den Umweltverbänden wird stets auf eine Evaluation im Auftrag des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) aus dem Jahr 2000 verwiesen, wonach die Umweltverbände das Beschwerderecht nur mit grosser Zurückhaltung einsetzen. Eine kritische Analyse von Avenir Suisse wies nun nach, dass die verwendeten Daten weder die eine noch die andere Aussage zulassen. Die statistischen Ergebnisse seien lückenhaft, und es würden daraus unzulässige Schlussfolgerungen gezogen. Zudem wurde die These widerlegt, wonach die Umweltverbände das Verbandsbeschwerderecht nur punktuell nutzen. Nicht bloss 1,4 Prozent der Beschwerden, die vom Bundesgericht beurteilt wurden, stammten von den klageberechtigten Verbänden, sondern mit 18 Prozent fast ein Fünftel.

Reduktion der Schadstoffemissionen: Der Bundesrat hat dem Parlament im Mai seine Botschaft zur Ratifikation des Protokolls von Göteborg unterbreitet. Diese neue internationale Vereinbarung über die grenzüberschreitende Luftverschmutzung zielt darauf ab, die wichtigsten Schadstoffe zu verringern, die die Ursache für die Versauerung, Überdüngung und den Sommersmog in Europa und Nordamerika sind. Mit der Ratifikation verpflichtet sich die Schweiz bis zum Jahr 2010, die Emissionen von Schwefeldioxid um 40, von Stickoxiden um 52, von VOC um 51 und von Ammoniak um 13 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Durch die Umsetzung des Protokolls in allen Unterzeichnerstaaten sollen sich zudem die Emissionen der Vorläufersubstanzen von Ozon (Stickoxide und VOC) europaweit bis 2010 um rund 40 Prozent verringern. In der Schweiz werden diese Emissionsreduktionen durch den konsequenten Vollzug der geltenden Gesetzgebung (u. a. Luftreinhalteverordnung, Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge) vollumfänglich beziehungsweise zu einem grossen Teil bereits erreicht. Als Erstrat hat der Ständerat in der Herbstsession das Protokoll von Göteborg gegen die grenzüberschreitende Luftvereinigung ohne Gegenstimmen genehmigt.

Gemäss dem neuen Bericht «Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1980–2030» des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) werden die Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs trotz signifikanter Zunahme der Fahrleistungen in Zukunft weiter deutlich abnehmen. Zum gleichen Ergebnis kommt auch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Beim Strassengüterverkehr wird die Absenkung aber weit weniger schnell vor sich gehen als bisher angenommen. Dazu tragen vor allem die höheren Emissionsfaktoren der Stickoxide (Nox) der schweren Motorwagen bei. Ausserdem verzögert der Diesel-Boom bei den Personewagen die erwartete Senkung der krebserzeugenden Partikel-Emissionen, solange keine Partikelfilter vorgeschrieben sind. Damit bestätigen Buwal und ARE, dass sich der motorisierte Strassenverkehr punkto Reduktion der Luftschadstoffemissionen weiterhin auf Zielkurs befindet. Für den Strassenverkehrsverband FRS besteht deshalb keine Veranlassung für zusätzliche Massnahmen. Hingegen muss die bisherige Luftreinhaltepolitik mit den gesetzlichen Emissionsgrenzwerten weitergeführt werden.

Lärmbekämpfung

Der Bundesrat hat am 1. September eine Revision der Lärmschutz-Verordnung (LSV) dahingehend verabschiedet, dass die Sanierungsfristen lärmiger Strassen verlängert werden. Entsprechende Nationalstrassenstrecken müssen bis 2015 (statt 2007) sowie Haupt- und übrige Strassenabschnitte bis 2018 (statt 2012) saniert sein. Gründe für diese Verlängerung sind gemäss Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) Probleme beim Vollzug der Lärmsanierungen durch die Kantone sowie knappe finanzielle Mittel. Mit Ablauf der Fristverlängerung sollen die Bundesbeiträge für die Lärmsanierungen bei den Haupt- und übrigen Strassen eingestellt werden.

Massnahmen der Kantone und Gemeinden zur Luftreinhaltung

Die Schweizerische Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweldirektoren (BPUK) hat sich auf ein Grundlagendokument geeinigt, das zur Verringerung der Ozon-Belastung einen dreistufigen Massnahmenplan vorsieht: Information, Mitwirkung durch die Bevölkerung und behördliche Massnahmen.

Ab einer Ozon-Belastung von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft sind unter anderem die Information der Bevölkerung, ein Aufruf zu freiwilligen Massnahmen wie etwa der Verzicht aufs Auto sowie die Empfehlung von Tempo 100 auf Autobahnen vorgesehen. Ab 240 Mikrogramm pro Kubikmeter sind Tempolimiten 80 oder 100 auf Autobahnen, das Verbot von Zweitaktmotoren und allenfalls weitere Massnahmen wie beispielsweise die Anordnung zur Benützung des öffentlichen Verkehrs geplant.

Der Touring Club Schweiz (TCS) taxierte das Grundlagendokument der BPUK als gut gemeint, jedoch nutzlos. Insbesondere die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen würden keinen Sinn machen, da sich damit die Ozon-Belastung nicht reduzieren lasse. Erwiesenermassen würden Temporeduktionen beim heutigen Stand der fortschrittlichen Motorentechnologie, die extrem geringe Abgasemissionen aufweist, nichts bewirken.

Am europaweiten Aktionstag «In die Stadt ohne mein Auto» (22. September) haben 116 Schweizer Städte und Gemeinden teilgenommen. Dieser Aktionstag ist offenbar Teil eines neuen Booms autofreier Erlebnistage, der auf einem Paradigmenwechsel beruht: Statt auf behördlich verordnete flächendeckende Fahrverbote setzen die Organisatoren auf zeitlich und örtlich beschränkte Sperrungen einzelner Strassen, die von Bevölkerung und Gewerbe mitgetragen werden - oder wie im Fall der so genannten SlowUps sogar von den lokalen Tourismusverbänden initiiert sind. Neben dem Umweltschutz sind die Gesundheit und vor allem der Spassfaktor in den Vordergrund gerückt. Die Wirkung der Anlässe auf das Mobilitätsverhalten ihrer Teilnehmer im Alltag ist ungewiss. Bei der Befragung von Personen während der SlowUps von Murten und am Greyerzersee erklärten bis 60 Prozent der aus der Region stammenden Befragten, mit dem Auto angereist zu sein.

Handel und Industrie

Fahrzeuge

Weltproduktion

Die weltweite Automobilnachfrage entwickelte sich im Jahr 2004 durchweg positiv. Die Märkte in den USA und Westeuropa legten leicht zu, die Mercosur-Staaten verzeichneten eine kräftige Absatzerholung. In Mittel- und Osteuropa legte der Motorfahrzeugabsatz erneut deutlich zu. Die dynamische Entwicklung auf den meisten asiatischen Märkten konnte fortgeschrieben werden. Insgesamt stieg der Automobilabsatz in den betrachteten Regionen im Vergleich zum Vorjahr um 5 Prozent auf 59,2 Millionen Fahrzeuge. Dabei verzeichnete die Nachfrage nach Personenwagen (einschliesslich der Light Trucks in Amerika) mit 49,5 Millionen Einheiten einen Zuwachs um 5 Prozent, während die Verkäufe von Nutzfahrzeugen um 9 Prozent auf 9,7 Millionen Fahrzeuge zulegen konnten.

In den einzelnen Wirtschaftsregionen zeigte sich punkto Neuzulassungen ein differenziertes Bild. In der NAFTA – USA, Kanada und Mexiko – lag der Automobilabsatz mit insgesamt 20,0 Millionen verkauften Fahrzeugen 2 Prozent über dem Vorjahresniveau. In Westeuropa insgesamt kam es zu einem Absatzzuwachs um 3 Prozent auf 16,8 Millionen Fahrzeuge. Die Länder in Südamerika übertrafen das Vorjahresvolumen um 19,2 Prozent und erreichten einen Absatz von 1,9 Millionen Einheiten. Der Automobilmarkt in Osteuropa bestätigte seine Rolle als Motor der globalen Automobilkonjunktur (+16,6%). Von dem nach wie vor ungesättigten chinesischen Automobilmarkt, auf dem der Absatz um 15,5 Prozent stieg, gingen wiederum starke Impulse für den asiatischen Raum aus. Die stärkste Dynamik für diese Region wies jedoch Indien auf, welche die Neuzulassungen um 24,9 Prozent erhöhte bei 1,3 Millionen abgesetzten Fahrzeugen. In Asien legte die Automobilnachfrage insgesamt um 9,5 Prozent zu.

Im Berichtsjahr wurden weltweit insgesamt 62,8 Millionen Motorfahrzeuge produziert. Damit übertraf die Automobilfertigung das Vorjahresniveau um 5 Prozent. Die globale Personenwagen-Herstellung (einschliesslich der Light Trucks in Amerika) wuchs um 4 Prozent auf 52,7 Millionen Fahrzeuge. Bei der Fertigung von Nutzfahrzeugen kam es zu einem Anstieg um 10 Prozent auf 10,1 Millionen Einheiten.

Die Automobilproduktion in der NAFTA erreichte mit insgesamt 16,2 Millionen Einheiten Vorjahresniveau. Der Anteil Nordamerikas an der weltweiten Herstellung von Automobilen sank um 1,3 Prozentpunkte auf 25,8 Prozent. In den Ländern der EU-15 kam es zu einem leichten Rückgang der Fertigung um 0,2 Prozent auf annähernd 16,8 Millionen Einheiten. Der Produktionsanteil dieser Länder an der weltweiten Automobilproduktion verringerte sich um 1,3 Prozentpunkte auf 26,7 Prozent. In den neuen EU-Ländern legte die Produktion um 19 Prozent auf 1,5 Millionen Fahrzeuge zu. Die Fertigung in Osteuropa stieg um 13 Prozent auf 1,7 Millionen Fahrzeuge. Die asiatischen Länder konnten ihre Produktion um gut 9 Prozent auf 23,5 Millionen Fahrzeuge ausdehnen. Im Zuge dieses Zuwachses steigerten sie

ihren Anteil an der weltweiten Automobilproduktion auf 37,4 Prozent (+1,6 Prozentpunkte).

Deutlich mehr Neuwagenkäufer in Westeuropa entschieden sich 2004 für den Kauf eines dieselbetriebenen Personenwagens. Die Entwicklung der Treibstoffpreise, eine Vielzahl attraktiver Dieselmodelle sowie eine neue Motorengeneration begünstigten diese Entwicklung. Der Dieselanteil an den in Westeuropa neu zugelassenen Personenwagen erhöhte sich 2004 um 4,8 Prozentpunkte auf 48,5 Prozent. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wurden mit gut 7 Millionen Fahrzeugen 13 Prozent mehr Diesel-Pkw verkauft. Dagegen kam es bei den benzinbetriebenen Fahrzeugen zu einem Verkaufsrückgang um 7 Prozent.

Die deutschen Hersteller konnten von der positiven Dieselentwicklung überdurchschnittlich profitieren; sie steigerten ihren Absatz von Diesel-Personenwagen um 15 Prozent und erzielten damit einen Marktanteil von gut 50 Prozent. In der Rangfolge nach Ländern nimmt Luxemburg beim Dieselanteil in Westeuropa mit annähernd 73 Prozent den Spitzenplatz ein, dicht gefolgt von Österreich und Belgien (71%). In Deutschland lag der Anteil mit 44 Prozent knapp unter dem westeuropäischen Durchschnitt, in der Schweiz hingegen mit 26 Prozent nach wie vor markant darunter (Vorjahr: 21,5%).

In Verkehr gesetzte neue Motorfahrzeuge

In der Schweiz sind seit acht Jahren nie mehr so wenig neue Autos verkauft worden wie 2004. Gemäss Bundesamt für Statistik sind insgesamt 364 306 neue Motorfahrzeuge aller Kategorien in Verkehr gesetzt worden, 0,2 Prozent weniger als im Vorjahr (365 109 Einheiten). Nach einem steilen Anstieg seit 1994 (durchschnittlich 3,9% pro Jahr) stoppte sich die Entwicklung 2002 abrupt (390 340 Einheiten). Im Jahr 2001 waren noch 420 300 neue Strassenfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden.

Innert Jahresfrist (30. September) wurden 267 476 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt. Dies sind 2 235 Fahrzeuge oder 0,8 Prozent weniger als im Vorjahr.

Die Struktur der neuen Personenwagen ist einem ständigen Wandel unterworfen. Immer mehr Käuferinnen und Käufer entscheiden sich für Allradantrieb (4x4), Kombi-Wagen oder Wagen mit Automatikgetriebe. Zwischen 1990 und 2004 hat sich der Anteil der 4x4-Wagen von 15 auf 21 Prozent erhöht; mit anderen Worten verfügt heute einer von fünf neuen Personenwagen über Allradantrieb. In derselben Zeit legten die Kombi-Wagen von 16 auf 22 Prozent zu. Grossen Erfolg haben weiterhin auch die Fahrzeuge mit Automatikgetriebe: Hatten sie 1990 noch lediglich 19 Prozent des Totals neuer Personenwagen ausgemacht, kamen sie 2004 auf 28,5 Prozent. Die spektakulärste Entwicklung ereignete sich jedoch bei den Dieselmotoren, die 1995 nur in 4 Prozent der Neuwagen zu finden waren, 2004 aber in 26 Prozent (69 280 Fahrzeuge). Somit ist heute rund eines von vier Neufahrzeugen mit einem Dieselmotor ausgestattet.

Der Vergleich der neuen Personenwagen zeigt, dass im Berichtsjahr 42 Prozent (Vorjahr: 42%) aller Fahrzeuge einen Hubraum zwischen 1800 bis 2500 cm³ hatten. 24 Prozent (Vorjahr: 24%) der Personenwagen gehörten der Gruppe zwischen 1400 und 1800 cm³ an, und 17 Prozent (Vorjahr: 16%) hatten einen Hubraum zwischen 1000 und 1400 cm³.

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

Bei den Sachentransportfahrzeugen ist im Berichtsjahr mit 7,2 Prozent Wachstum gegenüber dem Vorjahr wieder eine Zunahme der neu immatrikulierten Nutzfahrzeuge (22 495 Einheiten) zu vermelden. Allein die Kategorie der Lastwagen hat gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 12 Prozent zu verzeichnen (2 653 Fahrzeuge). Damit ist der Anteil der Lastwagen am Total der Nutzfahrzeuge wieder auf 11,8 Prozent gestiegen.

Auch die Anzahl neuer Sattelschlepper hat wieder zugelegt, und zwar von 826 Fahrzeugen im Jahr 2003 auf 908 Fahrzeuge (+9,9%) im Berichtsjahr.

Die Zahl der neuen Lieferwagen liegt mit 18 927 Einheiten um 6,4 Prozent über dem Vorjahr (17 790 Einheiten).

Die Inverkehrsetzung von neuen Anhängern hat um 4,7 Prozent zugenommen (17 630 Einheiten). Hingegen wurden ein Prozent weniger Industriefahrzeuge (2 729 Einheiten) in Verkehr gesetzt als im Vorjahr.

Die Motorradbranche hat in der Saison 2004 mit 47 871 neu immatrikulierten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr (48 856; -2,0%) ein schlechteres Ergebnis zu verzeichnen.

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

Laut Bilanz der auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure sind im Kalenderjahr 2004 in der Schweiz 269 211 neue Personenwagen verkauft und zum Verkehr zugelassen worden. Damit erreichte der Markt mit einem Rückgang von 2 330 Einheiten oder 0,9 Prozent beinahe das Vorjahresresultat. Der Marktanteil der verbrauchsgünstigen Diesel-Personenwagen ist von 21,5 Prozent im Jahr 2003 auf 25,9 Prozent oder 69 824 Einheiten gestiegen. Der Anteil der 4x4-PW hat mit 20,8 Prozent (56 061 Einheiten) auch leicht zugelegt, liegt aber jetzt deutlich hinter dem Dieselmärkte.

Um erfreuliche 26,5 Prozent auf 3 707 stiegen die Bestellungen bei den schweren Nutzfahrzeugen (2003: 2 931), und mit 20 204 ausgelieferten leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen (2002: 19 652) war auch hier eine Zunahme von 3,0 Prozent zu verzeichnen.

Der 74. Internationale Automobilsalon in Genf fand vom 4. bis 14. März statt und verzeichnete mit 730 000 Eintritten einen neuen Besucherrekord.

In Bern erlebte die neue Fachmesse *suisstransport'04* für Nutzfahrzeuge, Auto- und Werkstatttechnik eine erfolgreiche Premiere. An fünf Tagen vom 9. bis 13. Juni besuchten 12 000 Besucherinnen und Besucher die Ausstellung im BEA-Expogelände der Stadt Bern. 146 Aussteller haben ihre Produkte rund um das Nutzfahrzeug und ihre Werterhaltung auf einer Standfläche von rund 11 000 Quadratmeter angeboten.

Rund 54 000 Besucherinnen und Besucher haben vom 22. bis 25. Februar die *Swiss-Moto 2004* in der Messe Zürich gesehen. Die rund 100 Aussteller zeigten sich mit der Premiere der Nachfolgeausstellung zur «2-Rad», die im Vorjahr 80 000 Besucher zählte, im Allgemeinen zufrieden. Die erste Ausgabe der Schweizer Motorrad- und Roller-Messe ist laut den Veranstaltern somit ein Erfolg geworden.

Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten im Jahr 2003 nach Angaben der *auto-schweiz* Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure 74,6 Milliarden Franken oder 1 Prozent mehr als im Vorjahr um. Für neue Personenwagen gab die Schweizer Bevölkerung die Summe von 9,5 Milliarden Franken aus (-8,0%). Im Durchschnitt wurden fast 35 000 Franken für den Kauf eines neuen Autos aufgewendet. Noch Mitte der 1990er-Jahre lag dieser Betrag bei knapp 30 000 Franken. Beim Handel mit Occasionen erreichte der Umsatz insgesamt knapp 7,4 Milliarden Franken.

Weitere 17,5 Milliarden Franken (unverändert gegenüber dem Vorjahr) nahm das Transportgewerbe ein. 9,5 Milliarden Franken (+8,6%) fielen auf den Treibstoffverkauf. Der restliche Umsatz wurde im Garagen-, Karosserie- und Caravangewerbe sowie mit Versicherungen und diversen Dienstleistungen erzielt. Im Autogewerbe waren im Jahr 2003 mit 279 200 Angestellten etwas weniger Menschen beschäftigt als im Vorjahr (-0,2%). Die Anzahl Betriebe erhöhte sich hingegen leicht auf 20 253 (+0,4%).

Die Stiftung *Auto Recycling Schweiz* wird in Monthey (VS) die geplante *Resh-Verwertungsanlage* für nichtmetallische Rückstände von Altfahrzeugen und anderen Spezialabfällen bauen können. Die entsprechende Baubewilligung ist erteilt worden. Das geplante Werk, das 120 Millionen Franken kostet, wird nicht nur sämtliche Reststoffe aus Shredderanlagen (*Resh*) der ganzen Schweiz, sondern auch die gesamte in unserem Land anfallende *Resh-Menge* aus entsorgten Konsumgütern und Filterasche aus den Rauchgasreinigungen der Kehrlichtverbrennungsanlagen sowie andere ähnliche Abfälle in eine inerte Schlacke umwandeln. Die *Resh-Verwertung* wird über einen von den Automobil-Importeuren finanzierten Entsorgungsbeitrag von heute 30 Franken pro Fahrzeug bezahlt.

Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche

65

Ab 1. Januar 2005 wird der schweizerische Automobilmarkt vollständig liberalisiert sein. Die alten Verträge, welche die Garagen eng an eine Marke binden, werden ab diesem Zeitpunkt keine Gültigkeit mehr haben. Das verlangt die Wettbewerbskommission (*Weko*) in ihrer Bekanntmachung vom November 2002 betreffend die Umsetzung der neuen Gruppenfreistellungsverordnung in der Automobilbranche in der Europäischen Union EU (*GVO 1400/2002*).

Ende Juli hat die Weko ihre Bekanntmachung präzisiert. Die Importeure dürfen zwar weiterhin Qualitätsvorschriften für Service- und Reparaturarbeiten machen. Sie müssen jedoch jede Werkstatt, welche die entsprechenden Kriterien erfüllt, als Markenwerkstatt anerkennen. Das heisst, dass alle diese Betriebe auch Garantiarbeiten ausführen dürfen. Analog müssen die Importeure künftig Originalersatzteihändler zulassen, sofern diese die entsprechenden Qualitätskriterien erfüllen.

Die Werkstätten sind andererseits verpflichtet, sämtliche Autos einer Marke zu reparieren, die Garantien zu gewähren, die kostenlose Wartung und sämtliche Arbeiten im Rahmen von Rückrufaktionen durchzuführen – unabhängig davon, ob die Autos in der Schweiz oder in einem anderen Land des europäischen Wirtschaftsraums gekauft worden sind. Während bei den Werkstätten die volle Liberalisierung gilt, können die Importeure ihr Händlernetz auch in Zukunft beschränken. Es ist erlaubt, einem Händler die Exklusivvertretung für ein bestimmtes Gebiet oder einen bestimmten Kundenkreis zuzuordnen (so genanntes Exklusivvertriebssystem).

Ende des Berichtsjahres waren im Garagegewerbe noch viele Fragen um die neue Gruppenfreistellungsverordnung ungeklärt. Gleichzeitig zeichnete sich bereits ab, dass wesentliche Ziele der Verordnung nicht verwirklicht werden können.

Treibstoffe

Sämtliche wichtigen Kennzahlen bei Öl und Gas bewegen sich seit einiger Zeit nach oben. Die weltweiten Ölreserven erreichten im Jahr 2003 mit einem Zuwachs von über 7 Milliarden Tonnen den bisher noch nie dagewesenen Stand von 171,7 Milliarden Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von 4,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die weltweite Erdölförderung betrug 3,686 Millionen Tonnen und stellte einen bisher noch nicht erreichten Höchststand dar. Der Verbrauch erreichte weltweit die Menge von 3,609 Millionen Tonnen.

Auch im Erdgasbereich weisen alle Kennziffern eine steigende Tendenz auf. Im Jahr 2003 wuchsen die sicher bestätigten Reserven um 10,4 Prozent auf 171,969 Milliarden Kubikmeter. Die Förderung stieg weltweit um 1,7 Prozent auf 2,645 Milliarden Kubikmeter und der Verbrauch um 3,7 Prozent auf 2,64 Milliarden Kubikmeter.

Schweizerischer Mineralölabsatz

Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte erreichte 2004 in der Schweiz rund 11,06 Millionen Tonnen. Dies bedeutet gemäss den Erhebungen der Erdöl-Vereinigung (EV) einen Rückgang um 1,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der grösste Anteil am Gesamtabsatz von Mineralölprodukten entfällt nach wie vor auf den Treibstoffsektor. Insgesamt wurden 6,44 Millionen Tonnen Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft, 0,5 Prozent weniger als 2003. Auch der Heizölabsatz sank um 2,5 Prozent von 4,7 auf 4,6 Millionen Tonnen.

Die Nachfrage nach Autobenzin ging leicht zurück (-1,8%), während diejenige nach Dieselöl mit einem Plus von 7,5 Prozent stark anstieg. Der Absatz

beider Produkte zusammen stieg trotz der markanten Erhöhung der Zapfsäulenpreise um zeitweise gegen 20 Rappen/Liter leicht an. Preiserhöhungen in diesem Umfang beeinflussen offenbar die Nachfrage beziehungsweise das Mobilitätsverhalten kaum. Andererseits dürfte die Preissituation den Trend zu verbrauchseffizienteren Dieselfahrzeugen verstärkt haben.

Der jahrelange Tankstellen-Schwund in der Schweiz ist im Jahr 2004 gebremst worden. Während immer weniger Zapfsäulen bedient sind, ist der Trend zu Tankstellen mit grossen Shops ungebrochen. Am 1. Januar 2005 wurden in der Schweiz 3 495 öffentlich zugängliche Markentankstellen gezählt, gegenüber 3 454 Tankstellen im Jahr zuvor. Infolge der Berücksichtigung neuer Marken sind die Zahlen nicht direkt vergleichbar. Mit 705 Einheiten bleibt die Marke «AVIA» Spitzenreiterin bezüglich Grösse des Tankstellennetzes.

Eine Zunahme war bei der Anzahl Tankstellen mit Diesellabgabe zu verzeichnen. Mit 3 158 Tankstellen verfügen heute über 90 Prozent der Tankstellen über Diesellapfsäulen. Dies widerspiegelt klar den steigenden Anteil von Diesel-Personenwagen am Schweizer Fahrzeugpark. Markant zurückgegangen, nämlich um rund einen Drittel, ist dagegen die Zahl der Tankstellen mit Bedienung. Nur noch an 202 Tankstellen werden die Kunden von einem Tankwart betreut. Das sind 100 weniger als zwölf Monate zuvor.

Zurzeit verfügt jede dritte Tankstelle über einen Shop. Dabei zeichnet sich weiterhin ein Trend in Richtung Shoptankstellen mit grösseren Verkaufsflächen ab. So hatten am 1. Januar 2005 61,5 Prozent aller Tankstellenshops eine Ladenfläche von mehr als 50 Quadratmetern (2004: 56%; 2003: 52,7%). Die Kombination von Shop und Zapfsäule ist für die Kunden offensichtlich besonders attraktiv: An Tankstellen mit grösseren Shops werden deutlich mehr Treibstoffe verkauft als an solchen ohne Shop beziehungsweise solchen mit kleinerer Verkaufsfläche.

Im Schnitt wurden an jeder Schweizer Tankstelle 1,452 Millionen Liter Treibstoff getankt.

Seit Mitte Jahr bietet die Migrol AG an ausgewählten Tankstellen in den Regionen Zürich, Ostschweiz, Bern und Innerschweiz einen neuen Dieseltreibstoff mit Biokomponenten an. Migrol Greenlife Plus, so der Name des neuen Treibstoffs, besteht aus 95 Prozent des bisherigen fossilen, praktisch schwefelfreien Greenlife-Dieselloils und einer fünfprozentigen Beimischung von aus Rapspflanzen gewonnenem Raps-Methyl-Ester (RME). Der Zusatz ist CO₂-neutral, weil der Raps beim Wachsen ebenso viel Kohlendioxid (CO₂) aufnimmt, wie er beim Verbrennen wieder abgibt. Der neue Treibstoff ist zwei Rappen teurer als der herkömmliche Greenlife-Diesel.

Versicherungswesen

Verkehrsunfälle haben in der Schweiz im Jahr 2002 erstmals Kosten von über einer Milliarde Franken verursacht. Dies entspricht 41 Prozent der gesamten Leistungen der Nichtberufsunfallversicherung. Dies geht aus dem Fünfjahresbericht der Unfallstatistik 1998–2002 hervor. Die Kostensteige-

rung wurde von der Kommission für Statistik der Unfallversicherung (KSUV) als besorgniserregend bezeichnet. Verkehrsunfälle seien im Durchschnitt gut dreimal teurer als die übrigen Freizeitunfälle. Verkehrs- und Sportunfälle zeichnen zusammen für zwei Drittel der Kosten der Freizeitunfälle verantwortlich.

Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die Versicherer verstärkten im Berichtsjahr die risikogerechte Prämiengestaltung. Verkehrssünder und Unfallfahrer werden stärker zur Kasse gebeten. Am meisten bezahlen junge Ausländer mit starken Autos. Insbesondere junge Autofahrer aus dem Balkan und aus Osteuropa oder Afrika müssen allgemein tiefer ins Portemonnaie greifen. Verschiedene Motorfahrzeugversicherer erhöhten im Berichtsjahr ihre Prämien für Neukunden dieser Kategorie, zum Teil um bis zu 45 Prozent. Interne Statistiken hätten gezeigt, dass 18- bis 25-jährige Neulenkern aus entsprechenden Ländern eine zwei- bis dreifach höhere Schadensbelastung aufweisen als Schweizer Neulenkern im gleichen Alter. Diese Tarifierung aufgrund von Staatsbürgerschaften ist gemäss dem Präsidenten der eidgenössischen Rassismuskommision zumindest problematisch.

Der Bundesrat hat die Mindestdeckungssummen bei der Motorfahrzeug- und Fahrradhaftpflichtversicherung auf Anfang 2005 erhöht. Für die Fahrzeughalter sind laut dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dennoch mehrheitlich keine Prämien erhöhungen zu erwarten.

Tourismus in der Schweiz

Für den Tourismus in der Schweiz war das Berichtsjahr ein weiteres schwieriges Jahr. Die inländischen Gäste haben 2,8 Prozent weniger Logiernächte in den Schweizer Hotelbetrieben gebucht als vor Jahresfrist. Dieser Rückgang geht aus der Stichprobenerhebung hervor, die das Bundesamt für Statistik (BFS) anstelle der Ende 2003 aus Budgetgründen aufgehobenen Vollerhebung zum Thema durchführt. Die Vollerhebung wird ab Januar 2005 auf der Basis einer finanziellen Partnerschaft mit Kantonen, Regionen und Branchenverbänden wieder aufgenommen und monatlich durchgeführt.

Bei den Logiernächten der Gäste aus dem Ausland war hingegen eine Nachfragesteigerung von 1,7 Prozent zu verzeichnen. Insgesamt resultiert bei den Logiernächten im Jahr 2004 ein kleiner Rückgang von 0,3 Prozent.

Gemäss Angaben der Tourismuszeitschrift «Travel Inside» figurieren Frankreich (3,0 Mio. Einreisen: -2,4%), Italien (1,56 Mio.; +3,3%) und Deutschland (1,2 Mio.; +3,3%) auf den ersten drei Spitzenplätze der Reisedestinationen der Schweizerinnen und Schweizer im Jahr 2003. Dabei ist es zu einer erstmaligen Verschiebung gekommen, indem Deutschland das Ferienland Spanien (1,06 Mio.; -12,6%) auf dem dritten Platz abgelöst hat. Die Plätze fünf bis sieben belegen die Länder Österreich (0,89 Mio.; +8,7%), Grossbritannien (0,57 Mio.; -4,6%) und Griechenland (0,35 Mio.;

–9,1%), gefolgt von der Destination Amerika (0,24 Mio.; –7,9%). Den Sprung unter die ersten Zehn hat Ungarn (158 000; +24,4%) geschafft. Doch aufgrund eines weiteren Rekordjahres konnte die Türkei (189 000; +32,2%) ihren im Vorjahr gewonnenen neunten Platz verteidigen. Beide Länder liegen klar vor den Verfolgern. Aus den Top 10 ist hingegen Thailand (116 000; –10,1%; 12. Rang) gefallen. Auch die anderen Länder mussten mehrheitlich Touristen einbüßen – nicht nur aus der Schweiz.

Europa vereinte 88,2 Prozent (9,84 Millionen) der Auslandsreisen der Schweizer Wohnbevölkerung. 5,1 Prozent (566 000 Einreisen) verbuchten die Länder Nord- und Süd-Amerikas, 4,0 Prozent die Länder in Asien/Ozeanien (566 000 Einreisen) und 2,7 Prozent Afrika (299 000 Einreisen).

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat per 2003 die Erhebung der Fremdenverkehrsbilanz aus Spargründen eingestellt, sodass die bisherigen Angaben über den Reiseverkehr der Schweizerinnen und Schweizer in fremde Länder nicht mehr vorgelegt werden können.

Finanzen

Finanzpolitik

Bundeshaushalt

Im 2004 hat der Bund 48,6 Milliarden Franken eingenommen und 50,3 Milliarden Franken ausgegeben. Das Defizit beträgt «nur» 1,7 Milliarden und nicht wie budgetiert 3,5 Milliarden Franken. Diese Differenz ist einerseits auf zusätzliche 700 Millionen Franken bei der direkten Bundessteuer, der Tabaksteuer und der Schwerverkehrsabgabe und andererseits vor allem auf Einsparungen von über einer Milliarde bei den Passivzinsen und den Beiträgen an die Sozialversicherungen zurückzuführen.

Beobachtet man die Entwicklung im Vergleich zur vorhergehenden Rechnung, stellt man fest, dass die so genannten «verminderten» Ausgaben trotzdem höher sind als diejenigen des Vorjahres und dass vor allem dank den noch höheren Einnahmen das Defizit reduziert werden konnte. Immerhin sind im Vergleich zu den Ausgaben 2003 die Ausgaben 2004 um 0,6 Prozent unterhalb der Inflationsrate gestiegen. Die Einnahmen zeigen hingegen im Vergleich mit den Zahlen 2003 eine Erhöhung um 3,1 Prozent.

Der bundesrätliche Finanzvorschlag für das Jahr 2005 sah bei Einnahmen von 50,7 Milliarden und Ausgaben von 52,5 Milliarden Franken ein Defizit von 1,8 Milliarden Franken vor. Obwohl immer noch ein gewaltiges Loch klafft, konnte der Ausgabenüberschuss gegenüber dem Budget 2004 gleichwohl um rund die Hälfte reduziert werden. Von einem ausgeglichenen Budget ist man zwar meilenweit entfernt, doch ist es immerhin schuldenbremsenkonform. Um dieses Ziel erreichen zu können, hat der Bundesrat einschneidende Massnahmen ergriffen, beispielsweise gezielte Eingriffe bei laufenden Ausgaben vorgesehen, Investitionen begrenzt und sich einer linearen Lohnerhöhung widersetzt.

Parallel dazu sind Entlastungsprogramme aufgelegt worden, die dazu bestimmt sind, einen Teil des strukturellen Defizits zu beseitigen. Der Finanzplan des Bundes rechnet 2007 und 2008 wieder mit schwarzen Zahlen.

Wohl rechnet der Bundesrat erneut mit einem stärkeren Anstieg der Einnahmen (+5,8% im Vergleich zum Budget 2004) als der Ausgaben (+2,2%). Diese sind trotzdem weit davon entfernt, stabilisiert zu sein. Die Ausgaben wurden und werden erneut gesenkt im Bereich der Landesverteidigung und den Beziehungen zum Ausland, steigen jedoch zum Teil atemberaubend an bei der sozialen Wohlfahrt, Verkehr sowie Bildung und Grundlagenforschung. Zusätzlich belasten die Schuldzinsen für die Verschuldung – sie betragen mehr als 10 Millionen Franken pro Tag – ebenfalls die Ausgaben.

Nach der Bereinigung der bundesrätlichen Vorgaben durch das Parlament weist das Budget 2005 des Bundes ein Defizit von 1 845 Milliarden Franken auf; dies bei Einnahmen von 50,74 Milliarden und bei Ausgaben von 52,52 Milliarden Franken.

In der Wintersession verweigerte der Ständerat das Eintreten auf eine Gesetzesgrundlage für Abgaben im Bereich des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Der Ständerat verlangte die Durchführung einer Vernehmlassung bei Kantonen und Verbänden.

Entlastungsprogramm 2004

Anfang November hatte der Bundesrat das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) in die Vernehmlassung geschickt. Die Botschaft ans Parlament folgte im Dezember. Das EP 04 soll den Bundeshaushalt gegenüber den entsprechenden Finanzplanjahren bis 2008 um knapp zwei Milliarden Franken entlasten und damit das strukturelle Defizit bis 2007 zum Verschwinden bringen. Einwände der Kantone gegen die Streichung der allgemeinen Strassenbeiträge und der Treibstoffsteuer-Rückerstattung für Busse und Schiffe erhörte die Landesregierung im Interesse des Sanierungsziels nicht.

Das EP 04 wurde nötig, weil dessen Vorgänger – das von den eidgenössischen Räten gutgeheissene EP 03 im Umfang von rund drei Milliarden Franken – die vom Finanzhaushaltgesetz geforderte Beseitigung des besagten Bundesdefizits nicht erreicht. Im Jahr 2006 ist nun zwar noch ein Defizit von 800 Millionen Franken zu erwarten, 2007 und 2008 sollten jedoch Überschüsse von gut 600 beziehungsweise 700 Millionen Franken resultieren. Als Erstrat wird im Frühling voraussichtlich der Ständerat das EP 04 beraten.

Die vorbereitenden Arbeiten zum EP 04 wurden wie gewohnt von einem regelrechten Seilziehen der von den Sparmassnahmen betroffenen Kreise begleitet. Kritik für seine Entscheide ertete der Bundesrat vor allem auch von Seiten der Kantone, Gemeinden und Verkehrsverbände: Die Kürzungen von fast 800 Millionen Franken beim privaten wie auch beim öffentlichen Verkehr seien absolut unverhältnismässig.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind von den Kürzungen im Strassenbereich im Rahmen des Entlastungsprogramms 2004 des Bundes primär der Nationalstrassenbau und die ausserordentlichen, nicht werkgebundenen Beiträge betroffen. Das Nationalstrassennetz werde erst deutlich nach 2020 fertig gestellt. Im Strassenbereich müssen laut ASTRA im Jahr 2005 118 Millionen Franken eingespart werden. In den Jahren 2006 und 2007 werden es 153 beziehungsweise 171 Millionen Franken sein. Die Kürzungsmassnahmen im Nationalstrassenbau im Umfang von 63 Millionen für das Jahr 2005, 96 Millionen für 2006 und 114 Millionen für 2007 müssen grösstenteils bei Projekten vorgenommen werden, die noch nicht in Realisierung sind.

Die Kantone Bern, Jura, Neuenburg und Wallis wehrten sich mit ungewöhnlichen Mitteln gegen die Kürzungen im Autobahnbau. Diese Kantone riefen auf den 6. November zu einer so genannten Volksveranstaltung auf dem Berner Bundesplatz auf. Dem Aufruf waren rund 2 500 Personen gefolgt. Wenn das Parlament dem Bundesrat folgen würde, wären die Transjurane (A16), die A9 im Oberwallis, die A5 mit der Umfahrung Biel und ebenfalls die A5 bei Serrières (NE) betroffen.

Neuer Finanzausgleich

Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ist am 28. November vom Volk mit 1 104 565 Ja gegen 611 331 Nein und von den Ständen mit 18 ⁵/₂ Ja gegen 2 ¹/₂ Nein angenommen worden. Gemäss neuer Regelung in der Bundesverfassung (Art. 83 Abs. 2 und 3) ist der Bund alleine zuständig für Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür und kann diese Aufgaben ganz oder teilweise an Dritte übertragen.

Neu kann sich der Bund finanziell an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen beteiligen; entsprechend ist die Zweckbestimmung für die Treibstoff- und Nationalstrassenabgaben (Art. 86 Abs. 3 Bundesverfassung) erweitert worden. Die Kantone erhalten künftig allgemeine Beiträge aus der «Strassenkasse» an ihre Kosten für Hauptstrassen und andere Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind.

Strassenbenützungsabgaben

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA: Die Erträge aus der LSVA belaufen sich für das Jahr 2004 netto, das heisst nach Abzug der Erhebungskosten und der Rückerstattungen, auf 693 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung der Einnahmen für Kontingentsfahrten (40-Tonnen-Fahrzeuge) resultieren rund 759 Millionen Franken. Ein Drittel davon geht an die Kantone, zwei Drittel an den Bund, vorab zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinÖV). In den Jahren 2004 bis 2007 werden 20 Prozent des Bundesanteils an den LSVA-Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse geleitet (Entlastungsprogramm 2003).

Die LSVA erfasst Strassengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Sie bemisst sich nach der Zahl der in der Schweiz zurückgelegten Kilometer, dem zulässigen Höchstgewicht der Fahrzeuge und den Emissionen des Fahrzeugs. Je nach Emissionen werden die Fahrzeuge in drei Kategorien eingeteilt. Der Satz von 1,68 Rappen pro Tonnenkilometer gilt für die mittlere Abgabekategorie (Euro 1). Fahrzeuge mit einer besseren Euronorm (Euro 2 oder mehr) bezahlen 15 Prozent weniger (1,42 Rp/tkm), Fahrzeuge die keiner Euronorm angehören (Euro 0) bezahlen 15 Prozent mehr (2,00 Rp/tkm).

Ab Anfang 2005 gelangen höhere Ansätze für die LSVA zur Anwendung. Die EU-Vertreter des Gemischten Landverkehrsabkommens Schweiz-EU stimmten am 22. Juni einem entsprechenden Vorschlag der Schweiz zu. Als Basis gilt ein gewichteter Durchschnitt von Fr. 292.50 für ein 40-Tonnen-Fahrzeug auf einer Strecke von 300 Kilometern. Parallel zur Erhöhung der LSVA-Sätze wird die Schweiz die 40-Tonnen-Limite für Lastwagen einführen.

Die neuen LSVA-Sätze betragen pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht für Fahrzeuge mit «Euro 0 und 1» 2,88 Rappen, mit «Euro 2» 2,52 Rappen sowie mit «Euro 3,4 und 5» 2,15 Rappen. Für einen 40-Tonnen-Lastwagen wird eine Fahrt durch die Schweiz von Basel nach

Chiasso oder umgekehrt im Durchschnitt gegen 300 Franken kosten. Ab 2005 sollen so jährlich dank der LSVA rund 1,2 Milliarden Franken eingenommen werden. Die neuen LSVA-Sätze gelten bis zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Eisenbahnbasistunnels, jedoch längstens bis Ende 2007.

Die neuen Steuersätze ab 2005, vom Bundesrat am 15. September beschlossen, bedeuten eine Erhöhung der LSVA in der Grössenordnung von 50 Prozent, je nach Typ Lastwagen sogar bis um knapp 80 Prozent. Gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) werden die Transportkosten auf der Strasse damit massiv teurer. Die verladende Wirtschaft und die Transportbranche haben auf Anfang 2005 eine Erhöhung der Preise um 12 bis 15 Prozent beschlossen. Die Branche geht davon aus, dass es keine Verlagerung auf die Schiene geben wird, da die Flexibilität auf der Strasse nach wie vor besser sei.

Verwendung der Einnahmen aus der LSVA im Jahr 2004
(in Mio. Franken)

Bruttoertrag		844	
Kosten für die Erhebung der Abgabe (7% der Bruttoeinnahmen)		59	
Kosten für Rückerstattungen (kombinierter Verkehr, Holztransporte usw.)		21	
Erstattung des dem Fürstentum Liechtenstein zustehenden Anteils		5	
Erstattung der Einnahmen aus den Kontingentsfahrten (für Infrastrukturvorhaben ÖV)	66	151	
Nettoertrag		693	
Aufwandentschädigung Kantone (Budget)		9	
Polizeiliche Kontrollen (Budget)		9	
Kantonsanteil ($\frac{1}{3}$)		225	
Bundesanteil ($\frac{2}{3}$)		450	
davon an Schwerverkehrsmanagement		18	
davon an Eisenbahngrossprojekte		382	
davon für ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs		50	

Strassenrechnung

Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2002 deckt der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassenetzes vollumfänglich.

In der Ausgabenrechnung betragen die anrechenbaren Ausgaben 6,8 Milliarden Franken inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen im Umfang von rund 1,34 Milliarden Franken. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausgaben mit den anrechenbaren Einnahmen resultiert ein Deckungsgrad von 112 Prozent beziehungsweise ein Deckungsüberschuss von 778 Millionen Franken. In der Ausgabenrechnung werden den laufenden Ausgaben eines Jahres die Einnahmen aus dem privaten Motorfahrzeugverkehr gegenübergestellt. Die nicht durch Einnahmen gedeckten Strassenausgaben werden jedes Jahr kumuliert und kalkulatorisch verzinst. Das in die Strassen investierte Kapital wird so dem Motorfahrzeugverkehr vollständig angerechnet.

In der Kapitalrechnung betragen die Kosten gut 6,82 Milliarden Franken. Damit wurde ein Deckungsüberschuss von rund 780 Millionen Franken erzielt, was einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 111 Prozent entspricht. Pikant ist, dass die Kostenanteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – 2002 waren es knapp 380 Millionen Franken – in der Strassenrechnung erscheinen, während die aus der LSVA zur Deckung externer Kosten des Strassenverkehrs abgerechneten Beträge in der Höhe von über 380 Millionen Franken ausgeklammert bleiben. In der Kapitalrechnung werden die Strasseninvestitionen entsprechend der Lebensdauer amortisiert und kalkulatorisch verzinst. Die Betriebskosten werden jedes Jahr voll abgeschrieben.

Fiskalleistungen

Die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs haben im Berichtsjahr insgesamt 10 023,2 Millionen Franken betragen. Davon gingen 7 787,2 Millionen an den Bund (= 16,0% der gesamten Bundeseinnahmen), nämlich 2 898 Millionen Franken Mineralölsteuern (+36 Mio.) und 1 959 Millionen Franken Mineralölsteuerzuschlag (+21 Mio.), 1 522,1 Millionen Franken Mehrwertsteuer, 340 Millionen Franken Automobilsteuern und Zollabgaben auf Fahrzeugen und Zubehör (+6 Mio.) sowie 75 Millionen Franken für Gebühren aller Art. Ferner kassierte der Bund die Nationalstrassenabgabe ein, welche ihm 299,5 Millionen Franken (+1,2 Mio.) einbrachte. Dazu kamen die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA in der Höhe von 693,6 Millionen Franken (–7,2 Mio), total also 993,1 Millionen Franken für die Strassenbenützung.

Nach Verfassung und Gesetz sind von den hievorigen genannten 7 787,2 Millionen Franken (= rund 1 565 Franken pro Motorfahrzeug), die der Bund vom motorisierten Strassenverkehr eingenommen hat, total 3 708 Millionen Franken oder 47,6 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen zu verwenden. Weitere 3 386 Millionen Franken, davon stammen 1 449 Millionen aus der Mineralölsteuer, gingen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse (= 7,0% der gesamten Bundeseinnahmen). Der motorisierte Individualverkehr leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der Bundeskasse.

Rund zwei Drittel der LSVA-Einnahmen – 382 Millionen Franken – sind in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte geflossen. Seit dem Jahr 1998 flies-

sen Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe in die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen, womit sich diese Quersubventionierung von der Strasse auf die Schiene nunmehr auf den Betrag von 2 435 Millionen Franken summiert. Im Weiteren können Mineralölsteuermittel für 25 Prozent der Neat-Kosten herbeigezogen werden. Im Berichtsjahr betrug der Anteil 369 Millionen Franken. Seit 1998 sind es insgesamt 1 482 Millionen Franken.

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

Periode	Zollzuschlag/ Mineralölsteuer- zuschlag	Grundzoll/Mineralölsteuer auf Treibstoffen		
		Total	Für Strassen- bau verwendet	Bundes- kasse
in Mio. Franken				
1925–1949	–	992	205 = 21%	787
1950–1958	–	1 353	681 = 50% ¹	672
1959–2004	53 239	60 671	30 525 = 50% ¹	28 664
1925–2004	53 239	63 016	31 411 = 50%	30 123

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

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

Fiskalbelastung der Treibstoffe

Per 1. Januar 2005 ergibt sich die folgende Belastung mit Steuern und Abgaben auf den Treibstoffen:

	unverbleites Benzin Rp./Liter	Diesel Rp./Liter
Mineralölsteuer	43,12	45,87
Mineralölsteuerzuschlag	30,00	30,00
Total Mineralölsteuer	73,12	75,87
Importabgaben (u.a. Pflichtlagerbeitrag)	0,33	0,33
Mehrwertsteuer	9,92	11,08
Belastung pro Liter	83,37	87,28
Spezifisches Gewicht	0,744	0,835
Belastung pro Kilogramm	112,06	104,53

Ab 2007 sollen umweltschonende Treibstoffe über steuerliche Erleichterungen gefördert werden. Der Bundesrat hat deshalb im Oktober das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) beauftragt, die Vernehmlassung zur notwendigen Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) durchzuführen. Vorgesehen ist, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen von der Mineralölsteuer zu befreien. Gleichzeitig sinkt bei Erd- und Flüssiggas, das als Treibstoff verwendet wird, die Besteuerung um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent. Die Mindereinnahmen sollen durch eine höhere Besteuerung des Benzins vollständig kompensiert werden. Die Steuerbelastung beim Benzin wird dadurch voraussichtlich um ein bis zwei Rappen im Jahr 2007 und rund sechs Rappen je Liter im Jahr 2010 zunehmen. Die Steuerermässigung auf umweltschonenden Treibstoffen soll dazu beitragen, die im CO₂-Gesetz festgeschriebene Reduktion bei den CO₂-Emissionen zu erreichen.

Im Weiteren hat der Bundesrat beschlossen, die Mineralölsteuerverordnung per 1. Januar 2005 anzupassen. So wird unter anderem die steuerliche Begünstigung von Treibstoffen, die für Privatflüge ins Ausland getankt werden, aufgehoben. Ebenso darf künftig Treibstoff, der steuerfrei im Tank eines Fahrzeugs eingeführt wurde, nicht umgepumpt, sondern muss mit demselben Fahrzeug verwendet werden. Damit will der Bundesrat Wettbewerbsverzerrungen im Transportmarkt verhindern.

Strassenbau und -finanzierung

Nationalstrassen

Projektierte und im Bau befindliche Abschnitte

Mehr als 20 Kilometer Nationalstrassen sollen im Jahr 2005 in Betrieb genommen werden, allein auf der A5 dem Neuenburgersee entlang 15,5 Kilometer. Für einen neuen Streckenabschnitt werden die reduzierten Hauptarbeiten freigegeben werden: Grenze Frankreich–Porrentruy Ouest (A 16). Dies sieht das Bauprogramm 2005 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vor. Das Parlament hat dafür in der Wintersession einen Kredit von 1,422 Milliarden Franken gesprochen. Die wichtigsten Beträge sind wie folgt zugeteilt: Zürich 386,2 Millionen, Jura 129,3 Millionen, Wallis 116,2 Millionen, Bern 117,2 Millionen, Waadt 88,0 Millionen, Neuenburg 70,9 Millionen.

Im Detail soll das Nationalstrassennetz 2005 um folgende Streckenabschnitte erweitert werden:

- Zubringer A3–A98 (Deutschland) in Rheinfelden (AG) (Zollanlage und Rheinbrücke)
- A4 Umfahrung Flüelen (UR)
- A4 Verkehrsdreieck Zürich–Süd, Eindeckung Entlisberg
- A5 Grandson–Vaumarcus (VD; Kantonsgrenze)
- A5 Bevaix–Areuse (NE)
- A16 Delémont Ouest–Delémont Est (JU)
- A16 Porrentruy Ouest–Porrentruy Est (JU)
- A28 Prättigauerstrasse, Umfahrung Klosters (GR)

Der Bundesrat hat im Dezember das generelle Projekt für den Halbanchluss Spreitenbach an die Nationalstrasse A1 mit bundesbeitragsberechtigten Kosten von 21,954 Millionen Franken genehmigt. Das Projekt umfasst eine Ausfahrt aus Richtung Bern/Baden und eine Einfahrt in Richtung Bern/Baden. Dieser Halbanchluss wird im Limmattal eine lang ersehnte Entlastung der benachbarten Anschlüsse Neuenhof und Dietikon bringen.

Vorgesehene Eröffnungen von Nationalstrassen-Abschnitten (gemäss überarbeitetem 7. langfristigem Bauprogramm 2003)

Kanton	Strecke	Länge	vorgesehene Eröffnung
Bern	A1 Zubringer Neufeld (Bern)		2010
Zürich	A1 Stadttunnel Letten–Irchel (Zürich)	0,7 km	2020
Zürich	A1c Bergermoos–Fildern	5,2 km	2006

Basel-Stadt	A2	Landesgrenze F–Wiese (Basel)	2,8 km	2006
Basel-Stadt	A2	Bahnhof SBB–Gellertdreieck	2,0 km	2015
Luzern	A2	Nordtangente Luzern–Littau		2015
Aargau	A3	Zubringer A 98 Rheinfelden		2005
Zürich	A3	Verkehrsdreieck Letten–Sihlhölzli	2,6 km	2020
Uri	A4	Umfahrung Flüelen	2,6 km	2005
Zürich	A4	Brunau–Uetliberg Ost	0,6 km	2005
Zürich	A4	Uetliberg Ost–Fildern	4,6 km	2008
Zürich	A4	Fildern–Knonau–Ktnsgrenze ZG	16,2 km	2010
Schwyz	A4	Neue Axenstrasse	7,3 km	2014
Waadt	A5	Kantonsgrenze NE–Arnon	8,6 km	2005
Neuenburg	A5	Serrières–Areuse (Umfahrung)	5,0 km	2014
Bern	A5	Umfahrung Biel Ost-Ast	7,1 km	2015
Bern	A5	Umfahrung Biel West-Ast	5,2 km	2018
Obwalden	A8	Umfahrung Lungern	3,5 km	2012
Wallis	A9	Gampel–Brig-Glis	17,0 km	2015
Wallis	A9	Sierre–Gampel	15,0 km	2015
Waadt	A9	Perraudette–Paudèze		2015
Jura	A16	Porrentruy Ouest–Porrentruy Est	2,9 km	2005
Jura	A16	Delémont Ouest–Delémont Est	3,2 km	2005
Bern	A16	Kantonsgrenze JU–Moutier Est	4,1 km	2006
Bern	A16	Moutier–Court	7,8 km	2011
Jura	A16	Delémont–Kantonsgrenze BE	4,9 km	2012
Jura	A16	Landesgrenze F–Porrentruy Ouest	13,7 km	2016
Bern	A16	Court–Tavannes	10,2 km	2016
Graubünden	A28	Landquart–Klosters Selfranga	34,0 km	2014

Vollendete Abschnitte

Der älteste, 4,5 Kilometer lange Autobahnabschnitt zwischen Kriens und Horw – 1954 eingeweiht – ist rundum erneuert und am 14. Mai wieder eröffnet worden. Die Ingenieure haben in zehn Jahren eine Pioniertat vollbracht: Der Autobahnausbau, der insgesamt 666 Millionen Franken kostete, ist von beispiellos hohem Standard. Die Tunnel Spier und Schlund bedecken 2,5 Kilometer. Der Freiluftteil der Strecke wurde mit Lärmschutzbauten versehen. Einerseits wurde die Kapazität erhöht und damit der Engpass auf der Nord-Süd-Achse beseitigt; andererseits versöhnte man Anrainergemeinden und Umweltschutzverbände mit einem komfortablen Zubringersystem, einer 150 Meter breiten Ökobrücke und Überdachungen.

Nach knapp vier Jahren Bauzeit sind am 3. August alle drei Röhren des Baggerg-Strassentunnels auf der A1 dem Verkehr übergeben worden. Mit der Eröffnung des 425 Millionen Franken teuren Bauwerks dürften die Zeiten der regelmässigen Staus auf der A1 auch in Fahrtrichtung Zürich vorüber sein. Bereits seit einem Jahr, seit der Inbetriebnahme der neuen dreispurigen Röhre, sind die abendlichen Staus vor dem Ostportal bei Neuenhof in Richtung Bern verschwunden.

Seit 6. September ist Basels neuester und nördlichster Rheinübergang, die zweigeschossige Dreirosenbrücke, vollumfänglich in Betrieb. Im Untergeschoss wird der Transitverkehr geführt. Das Obergeschoss, das dem Tram- und dem lokalen Individualverkehr vorbehalten ist sowie als Besonderheit eine breite Fussgängerpassage aufweist, ist bereits Anfang Juni eingeweiht worden. Der doppelstöckige Bau erlaubt es somit, den Lokal- und Transitverkehr zu entflechten. Da die Dreirosenbrücke integraler Bestandteil der so genannten Nordtangente ist und diese wiederum Gegenstand eines Staatsvertrags, mit dem Frankreich und die Schweiz die Modalitäten ihrer Autobahnanschlüsse geregelt haben, kam dem Bund eine zentrale Rolle zu. Dieser übernahm zwei Drittel der Kosten. Bis die Nordtangente vollendet und die Schweizer A2 mit der französischen A35 durchgehend verbunden ist, wird es allerdings noch bis 2007 dauern.

Am 27. Oktober wurde im Kanton Obwalden die Umfahrung Giswil der A8 für den Verkehr freigegeben. Deren Herzstück besteht aus einem gut zwei Kilometer langen Tunnel. Erstmals in der Schweiz ist bei diesem Strassentunnel mit Gegenverkehr ein paralleler Sicherheitsstollen gebaut worden. Im Ereignisfall – insbesondere bei einem Brand – können Betroffene die Gefahrenzone im Tunnel durch die Querstollen verlassen und über den separat belüfteten Sicherheitsstollen ins Freie gelangen. Der Tunnel ist gemäss dem Obwaldner Kantonsingenieur der modernste und sicherste seiner Art im ganzen Land. Die Zahl der Strassentunnel mit Gegenverkehr, die nachträglich mit Sicherheitsstollen versehen werden, wird in den kommenden Jahren zunehmen. Nachgerüstet werden sollen unter anderem die Umfahrung Flims, der Gotschna-Tunnel bei Klosters sowie die Umfahrung Flüelen.

Am 25. November wurde der neue knapp einen Kilometer lange Autobahnzubringer «Rheinfeld-West» eröffnet. Es handelt sich dabei um einen Teil der neuen Querspange, die die deutsche Hoahrheinautobahn mit dem schweizerischen Autobahnnetz verbindet. Bei diesem Projekt wurden ökologisch ganz neue Massstäbe gesetzt und zum Teil auch neue Wege beschritten. Dafür wurden gegen fünf Millionen Franken ausgegeben. Von der neuen Strassenführung wird eine regionale Entlastung erwartet. Mit einem Anschluss an die Kantonsstrasse sollen die Verkehrsströme aus dem Industriegebiet Kaiseraugst und dem westlichen Teil von Rheinfeldern direkt auf die A3 geleitet werden. Das soll zu Entlastungen für die Ortsdurchfahrt Augst, Kaiseraugst und Rheinfeldern führen.

80

Somit wurden im Berichtsjahr lediglich 2,1 Kilometer neue Nationalstrassen in Betrieb genommen und für den Verkehr freigegeben.

Damit waren Ende 2004 insgesamt 1699,6 km Nationalstrassen oder 89,8 Prozent der geplanten Netzlänge (1 892,1 km) in Betrieb, nämlich

vier-/sechsspurige Autobahnen	1 340,9 km
zweispurige Autostrassen	272,5 km
Autobahnen und Autostrassen zusammen	1 613,4 km
Gemischtverkehrsstrassen	86,2 km
Total	1 699,6 km

Nationalstrassenfinanzierung

Gestützt auf das Mineralölsteuergesetz wurden 2004 den Kantonen folgende – durch Mineralölsteuererträge gedeckte – Bundesanteile ausgerichtet:

	Mio. Fr.
Bau	1448
Baulicher Unterhalt/Erneuerung	534
Betrieb	124

Seit Beginn der Nationalstrassenrechnung im Jahre 1959 hat der Bund bis 2004 rund 46,8 Milliarden Franken für den Bau und 11,4 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb, Verwaltung und Passivzinsen, also 55,9 Milliarden Franken für die Nationalstrassen ausgegeben.

Hauptstrassen

Im Jahr 2004 hat der Bund Beiträge von insgesamt 195 Millionen Franken an Ausbauten und Neuanlagen auf dem schweizerischen Hauptstrassen-netz ausgerichtet.

Der Bund stellt für den Ausbau des Hauptstrassennetzes von 2004 bis 2007 rund 765 Millionen Franken bereit. Das sind 89 Millionen weniger als im letzten Mehrjahresprogramm. Die vom Bundesrat verfügte Kürzung ergibt sich aus der Reform des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Für das Jahr 2005 sind 191 Millionen, für 2006 188 Millionen und für 2007 191 Millionen Franken vorgesehen. Die bereitgestellten Mittel werden weiterhin praktisch restlos für den Abschluss von laufenden Arbeiten am Hauptstrassennetz absorbiert. Zur Finanzierung neuer Projekte stehen keine Mittel mehr zur Verfügung.

Die «Zollfreie Strasse» von Lörrach nach Weil am Rhein soll gemäss dem geltenden Staatsvertrag aus dem Jahr 1977 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland gebaut werden. Die Mitglieder der Gemischten deutsch-schweizerischen Kommission emp-

fehlen ihren Regierungen, auf Neuverhandlungen zu verzichten. Der zwischen der Schweiz und Deutschland ausgehandelte Staatsvertrag trat am 1. August 1980 in Kraft. Das Übereinkommen sieht die Bereitstellung des Terrains für den Bau der zollfreien Strasse seitens des Kantons Basel-Stadt vor. Die Realisierung der 738 Meter langen Strasse verzögerte sich infolge politischer Opposition sowie Verwaltungs- und Gerichtsverfahren auf Schweizer Seite immer wieder. Mittlerweile sind sämtliche Bewilligungsverfahren rechtskräftig abgeschlossen. Es war beabsichtigt, im März 2004 mit dem Bau der Wiesebrücke zu beginnen. Proteste aus Umweltschutzkreisen blockierten die Aufnahme der Bauarbeiten jedoch im Berichtsjahr nachhaltig.

Ausgerechnet zur Hauptreisezeit musste am 19. Juli der Mitholz-Strassentunnel im Kandertal (BE) aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Der im Tagbau erstellte und 2002 in Betrieb genommene zweispurige Strassentunnel ist 640 Meter lang und kostete 18 Millionen Franken. Bereits nach zwei Jahren zeigten sich nun Risse im Gewölbe, die eine vollständige Sperrung erforderlich machten. Erste Untersuchungen ergaben, dass der Tunnel – die Röhre wurde mit Ausbruchmaterial der Lötschbergachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) überdeckt – hohen Drücken durch die Ablagerungen ausgesetzt ist. Bis zur Freigabe einer Notpiste zur Umfahrung des gesperrten Tunnels boten die BLS Lötschbergbahn zusätzliche Autozüge von Goppenstein über Kandersteg bis direkt nach Frutigen – nicht aber umgekehrt – an. Die Regierung und das Parlament des Kantons Bern wollen den einsturzgefährdeten Mitholz-Lawinenschutz-Strassentunnel nicht einfach aufgeben und sprengen.

Am 17. Dezember ist die neue Rheinbrücke an der deutsch-schweizerischen Grenze in Laufenburg (AG) eingeweiht und dem Verkehr übergeben worden. Die rund 225 Meter lange Brücke entlastet die Ortschaften auf beiden Seiten des Rheins massgeblich vom Verkehr.

Übrige werk- und nicht werkgebundene Beiträge

<i>Aufwendungen des Bundes 2004</i>	<i>Mio Fr.</i>
Niveauübergangssanierungen und andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs:	
– Aufhebung und Sicherung von Niveauübergängen, Verkehrstrennung	24
– Huckepack und Autoverlad	587
Strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftschutzmassnahmen	110
Schutzbauten gegen Naturgewalten längs übriger Strassen	24
Nicht werkgebundene Beiträge an das Strassenwesen der Kantone	497
Forschung im Strassenwesen	11
Verwaltungsaufwendungen	27

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Liste mit den 190 gefährlichsten Bahnübergängen erstellt. Kriterium für die Gefährlichkeit sind Sichtzeiten bis zum Eintreffen des Zugs von weniger als sechs Sekunden. Solche kurze Zeiten reichen für das Überqueren eines Bahnübergangs nicht aus. Bis 2007 will sich der Bund an der Sanierung dieser 190 sehr gefährlichen Niveauübergänge mit bis zu zwei Dritteln der Kosten, höchstens aber 100 000 Franken pro Projekt, beteiligen. Der Bundesrat hat am 3. November beschlossen, die Frist für die Einreichung der Plangenehmigungsgesuche um zwei Jahre bis Ende 2006 zu verlängern.

Die Kosten für die Sanierung eines Niveauübergangs belaufen sich im Durchschnitt auf rund 400 000 Franken. Zu Verzögerungen bei den Sanierungsprojekten kommt es primär, weil die Kantone und Gemeinden ebenso wie der Bund Sparprogramme beschlossen haben.

Internationale Beziehungen

Das Generalsekretariat des Strassenverkehrsverbandes FRS war bestrebt, zum Austausch von Informationen und Erfahrungen auf europäischer und internationaler Ebene im Verkehrswesen mit Unterlagen und Berichten beizutragen. Insbesondere als Mitglied der International Road Federation IRF stand der Strassenverkehrsverband FRS in ständigem Kontakt mit den Generaldirektionen in Genf und Washington sowie zu den einzelnen Mitgliederverbänden der IRF. Konkret wurden der IRF die schweizerischen Unterlagen für die Welt-Strassen-Statistik übermittelt. Diese Statistik enthält die neuesten Angaben von über 100 Ländern über das 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 des Strassenverkehrsverbandes FRS im Jahre 2004 dankt allen Mitgliederverbänden, dem Zentralvorstand und dem Direktionsausschuss für die grosse Unterstützung und für das Vertrauen, das sie dem Generalsekretariat FRS und dessen Personal entgegengebracht haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Generalsekretariats FRS, die mit ihrem treuen und pflichtbewussten Einsatz einen reibungslosen Gang der vielfältigen Geschäfte der drei gesamtschweizerischen Verbände sicherstellen, welche an der Berner Schwanengasse angesiedelt sind. Der Dank richtet sich aber auch an alle Politiker und Politikerinnen, die Vertreter/innen der Behörden sowie die Medien für ihr Vertrauen und Wohlwollen gegenüber den Anliegen des Strassenverkehrsverbandes FRS und seinen Mitgliedern.

Bern, Mitte März 2005 Der Berichterstatter:
Hans Koller, lic.iur.

Statistische Angaben

Statistiques

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

Motorfahrzeug- und Motorfahrradbestand in der Schweiz
(am 30. September 2004)
Effectif des véhicules à moteur et des cycles en Suisse
(au 30 septembre 2004)

	2003	2004
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	3 753 890	3 811 351
Personentransporte / <i>Transports de personnes</i>		
Leichte Motorwagen / <i>Voitures automobiles légères</i>	25 929	26 801
Gesellschaftswagen / <i>Autocar</i>	5 735	5 833
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	9 645	9 643
Übrige / <i>Autres</i>	2 320	2 509
Sachentransporte / <i>Transports de marchandises</i>		
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i>	241 956	247 393
Lastwagen / <i>Camions</i>	41 122	41 221
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	9 121	9 451
Übrige / <i>Autres</i>	130	128
Landwirtschaftsfahrzeuge / <i>Véhicules agricoles</i>	180 295	180 899
Industriefahrzeuge / <i>Véhicules industriels</i>	50 795	50 957
Total Motorwagen / <i>Total des voitures automobiles</i>	4 320 938	4 386 186
Motorräder / <i>Motocycles</i>	454 464	482 419
Übrige / <i>Autres</i>	10 540	12 043
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	102 354	88 548
Total Motorräder / <i>Total des motocycles</i>	567 358	583 010
Total Motorfahrzeuge		
<i>Total des véhicules à moteur</i>	4 888 296	4 969 196
Motorfahrräder / <i>Cyclomoteurs</i>	*190 000	*190 000
Fahrräder / <i>Cycles</i>	*4 000 000	*4 000 000
Motorradanhänger / <i>Remorques motocycles</i>	5 931	5 070
Sachentransportanhänger / <i>Remorques transport de choses</i>	165 621	173 570
Wohnanhänger / <i>Caravane</i>	35 390	35 406
Sportgeräteeanhänger / <i>Remorques engins de sport</i>	23 881	24 077
Arbeitsanhänger / <i>Remorques de travail</i>	62 020	60 887
Sattelsachentransportanhänger / <i>Semi-remorques transport de choses</i>	12 763	13 139
Übrige / <i>Autres</i>	4 892	5 760
Anhänger total / <i>Remorques total</i>	310 498	317 909

* Schätzungen / *Estimations*

Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes von 1950 bis 2004 Evolution de l'effectif des véhicules à moteur de 1950 à 2004

Jahr Année	Personen- wagen 1	Nutzfahrzeuge / Véhicules utilitaires	Klein- busse Mini- bus	Gesell- schafts- wagen Autocars, autobus	Liefer- wagen 2	Last- wagen Camions	Sattel- schlepper Tracteurs à sellette	Gewerbl. und landwirt- schaftliche Traktoren 3	Motor- karren und Arbeits- motorwagen 4	Motor- wagen Total des auto- mobiles	Motor- räder 4	Motor- fahrzeuge Total des véhi- cules à moteur	Motor- fahrräder Cyclo- moteurs
1950	146 998	–	–	2 028	36 472	965	2 049	188 512	75 975	264 487	–	–	–
1960	509 279	–	–	3 127	55 150	1 102	5 122	573 780	291 326	865 106	–	–	–
1970	1 383 204	–	–	5 542	105 725	1 272	26 844	1 524 036	142 107	1 666 143	–	–	–
1980	2 246 752	5 938	5 149	5 149	119 999	45 535	3 868	95 229 ⁵	42 456	2 702 266	–	–	–
1990	2 993 529	5 909	6 034	6 034	206 743	59 706	5 947	121 249	88 439	3 809 083	–	–	–
1995 ⁶	3 229 169	7 139	6 092	6 092	209 253	46 335	6 604	123 344	98 375	4 120 906	–	–	–
1996	3 268 073	7 358	6 036	6 036	210 676	45 377	6 803	123 320	98 549	4 172 607	–	–	–
1997	3 323 421	7 669	5 982	5 982	212 150	44 805	7 084	123 880	99 552	4 260 309	–	–	–
1998	3 383 273	8 042	5 874	5 874	215 501	44 370	7 355	124 192	100 274	4 349 173	–	–	–
1999	3 467 275	8 471	5 848	5 848	221 510	44 564	7 728	124 512	100 901	4 470 691	–	–	–
2000	3 545 247	8 733	5 799	5 799	227 316	43 009	8 033	125 467	101 445	4 584 718	–	–	–
2001	3 629 713	9 139	5 771	5 771	233 920	42 653	8 527	126 559	102 311	4 706 561	–	–	–
2002	3 700 951	9 398	5 746	5 746	239 064	42 031	8 906	127 518	102 772	4 808 916	–	–	–
2003	3 753 890	9 645	5 735	5 735	241 956	41 122	9 121	128 253	102 837	4 888 296	–	–	–
2004	3 811 351	9 643	5 833	5 833	247 393	41 221	9 451	129 103	102 753	4 969 196	–	–	–

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 combis³ Bis 1970 Spezialfahrzeuge / Jusqu'en 1970 véhicules spéciaux⁴ Bis 1960 Mofas inbegriffen / Jusqu'en 1960 y compris les cyclomoteurs⁵ Ab 1980 einschliesslich landwirtschaftliche Traktoren / A partir de 1980 y compris les tracteurs agricoles⁶ Ab 1995 Bestände ohne Militärfahrzeuge / A partir de 1995 sans véhicules militaires

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

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Personenwagen / <i>Voitures de tourisme</i>	314 691	314 482	314 580	293 034	269 711	267 476
Leichte Motorenwagen zum Personentransport / <i>Automobiles légères pour le transport des personnes</i>	875	1 022	1 172	1 155	1 210	1 251
Kleinbusse / <i>Minibus</i>	918	715	940	798	775	815
Autocars	493	697	641	648	706	704
Lieferwagen / <i>Voitures de livraison</i> ¹	19 478	21 848	22 576	20 100	17 790	18 927
Lastwagen / <i>Camions</i> ²	2 996	3 678	4 645	2 745	2 367	2 653
Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	835	1 161	1 281	1 133	830	915
Traktoren / <i>Tracteurs</i>	2 702	3 222	3 124	2 866	2 723	2 771
Motorkarren / <i>Chariots à moteur</i>	1 308	1 315	1 134	1 072	993	1 115
Arbeitsmotorwagen / <i>Voitures automobiles de travail</i>	1 822	2 153	2 199	2 241	2 306	2 178
Total Motorwagen / Total des voitures automobiles	346 118	350 293	352 292	325 792	299 411	298 803
Motorräder / <i>Motocycles</i>	28 227	30 585	29 520	27 491	40 627	42 522
Andere / <i>Autres</i>	790	869	1 353	1 490	1 587	1 915
Kleinmotorräder / <i>Motocycles légers</i>	19 318	19 358	19 430	18 425	6 642	3 434
Total Motorräder / Total des motocycles	48 335	50 812	50 303	47 406	48 856	47 871
Total Motorfahrzeuge Total des véhicules à moteur	394 453	401 105	402 595	373 198	348 267	346 676

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 häufigsten Marken und Typen der neu in Verkehr gesetzten
Personenwagen, Januar bis Dezember 2004 kumuliert**
**Les principales marques et modèles des voitures de tourisme mises
en circulation, janvier à décembre 2004 cumulés**

Rang	Marke/Marque	Typ/Modèle	Total	in/en %
1	VW	GOLF V	8 071	3,0
2	PEUGEOT	307	6 151	2,3
3	AUDI	A4	5 615	2,1
4	PEUGEOT	206	4 830	1,8
5	BMW	3ER-REIHE	4 761	1,8
6	VW	TOURAN	4 675	1,7
7	OPEL	ZAFIRA A	4 614	1,7
8	TOYOTA	YARIS	4 467	1,7
9	VW	POLO	4 430	1,7
10	FORD	FOCUS	4 085	1,5
11	VW	PASSAT	3 906	1,5
12	RENAULT	MEGANE II	3 842	1,4
13	OPEL	ASTRA H	3 762	1,4
14	AUDI	A3	3 690	1,4
15	OPEL	CORSA	3 644	1,4
16	RENAULT	MEGANE-SCENIC II	3 506	1,3
17	MERCEDES-BENZ	C-KLASSE	3 502	1,3
18	OPEL	MERIVA	3 305	1,2
19	TOYOTA	RAV 4	2 964	1,1
20	TOYOTA	COROLLA	2 951	1,1
21	HONDA	JAZZ	2 917	1,1
22	CITROEN	C3	2 909	1,1
23	BMW	5ER-REIHE	2 887	1,1
24	MERCEDES-BENZ	E-KLASSE	2 849	1,1
25	SKODA	OCTAVIA	2 712	1,0
26	FIAT	PUNTO	2 635	1,0
27	SUBARU	LEGACY	2 601	1,0
28	OPEL	VECTRA C	2 494	0,9
29	RENAULT	CLIO	2 372	0,9
30	FORD	FOCUS C-MAX	2 327	0,9
31	BMW	X3ER-REIHE	2 254	0,8
32	FORD	FIESTA	2 197	0,8
33	SMART	COUPE	2 195	0,8
34	OPEL	ASTRA G	2 185	0,8
35	AUDI	A6	2 161	0,8
36	SUBARU	JUSTY	2 121	0,8
37	MAZDA	MAZDA 6	2 098	0,8
38	SUBARU	FORESTER	1 950	0,7
39	ALFA-ROMEO	147	1 904	0,7
40	RENAULT	SPACE	1 893	0,7
	Übrige/autres		133 044	49,8
			267 476	100,0 %

**Einreise aller Fahrzeuge 2002/2003 (Geschätzter durchschnittlicher Tagesverkehr)
Entrées de toutes les voitures 2002/2003 (Trafic journalier moyen estimé)**

2002/2003	Total 2002		Total 2003	
	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger	Anzahl Fahrzeuge / Nombre de véhicules	Häufigkeits- verteilung: Ausland/ Rép. selon moyen de transport: étranger
Personenwagen/ voitures de tourisme		Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout		Häufigkeits- verteilung: alle Rép. selon moyen de transport: tout
Immatriculation/ Immatriculations				
Deutschland <i>Allemagne</i>	68 739	30,7 %	71 466	32,1 %
Frankreich <i>France</i>	88 457	39,5 %	87 369	39,2 %
Italien <i>Italie</i>	45 327	20,3 %	43 217	19,4 %
Österreich <i>Autriche</i>	13 733	6,1 %	13 383	6,0 %
Übrige <i>Autres</i>	7 515	3,4 %	7 534	3,4 %
Total	223 771	100,0 %	222 968	100,0 %
Schweiz/Suisse	105 218	32,0 %	112 324	33,5 %
Gesamttotal/Grand Total	328 989	100,0 %	335 292	100,0 %

Quelle / Source: BFS / OFS

**Mineralölsteuer und Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr im
Jahre 2004**
*Impôts sur les huiles minérales et recettes douanières procurées
par la circulation routière en 2004*

Position	Fr.
Treibstoffe / <i>huiles min. carburants:</i>	
– Mineralölsteuer / <i>Impôts sur les huiles min.</i>	2 926 657 737
– Mineralölsteuerzuschlag / <i>Surtaxe sur les huiles min.</i>	1 978 723 661
Mineralölsteuererträge auf Treibstoffen* <i>Impôts sur les huiles minérales grevant les carburants*</i>	4 905 381 398
2710.1993/1994/ Autoöle / <i>Huiles pour automobiles**</i>	0
9100/9900	
4011.1000–9900	
4013.1000–9000 Reifen und Schläuche / <i>Bandages et chambres à air</i>	1 647 957
8407. Motoren für Automobile und Motorräder /	
8408. <i>Moteurs pour automobiles et motos</i>	283 886
8511. Elektrische Ausrüstung für Fahrzeuge /	
8512. <i>Equipement électrique pour véhicules</i>	804 921
8701.1000 Traktoren / <i>Tracteurs</i>	3 024
8701.2000 Sattelschlepper / <i>Tracteurs à sellette</i>	17 438
8703.2100–9030 Personenwagen / <i>Voitures automobiles</i>	12 275 222
8702./8704. Cars, Lastwagen / <i>Autocars, camions</i>	2 481 097
8705.1010–4000 Automobile für bes. Zwecke / <i>Automobile spéciales</i>	1 138
8706. Chassis / <i>Châssis</i>	7 021
8707. Karosserien / <i>Carrosseries</i>	20 739
8708. Teile für Automobile / <i>Accessoires pour automobiles</i>	8 088 482
8711.1000–9000 Motorräder und Mopeds / <i>Motocycles et mopeds</i>	2 163 388
8714.1100–1990 Teile zu 8711.1000–9000 / <i>Pièces pour 8711.1000–9000</i>	265 366
8716. Andere Fahrzeuge ohne mechanischen Antrieb und Anhänger / <i>Autres véhicules non automobiles et remorques</i>	174 581
9029.1010–9010	
9104.0000 Armaturbrettausrüstung / <i>Tableaux pour véhicules</i>	20 559
Automobilsteuer / <i>Impôt sur les automobiles***</i>	311 765 664
Zollerträge aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und Bestandteilen / <i>Droits d'entrée sur les véhicules à moteur et les pièces détachées</i>	28 254 819
Total	5 245 401 881

* 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	2002	2003	2004
<i>Mineralölsteuer / Impôts sur les huiles minérales</i>								
Grundzoll, netto / Droits de douane de base, net	954,8	1 085,5	1 321,9	2 505,9	2 913,9	2 819,5	2 861,6	2 897,9
+ Bezugsprovisionen / Frais de perception	24,5	27,8	33,9	62,8	74,3	73,2	74,2	74,9
+ Statistische Gebühr / Droits de statistique	9,8	11,8	14,4	13,0	—	—	—	—
Mineralölsteuerzuschlag / Zollzuschlag								
Surtaxe sur les huiles min. / Surtaxe douanière	1 263,3	1 416,4	1 744,7	1 767,5	1 978,7	1 909,4	1 937,6	1 959,2
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	218,9	297,8	406,4	450,0	671,6	612,9	627,0	672,3
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör								
<i>Droits sur les véhicules et accessoires</i>								
Zollerträge / Droits de douane								
Automobilsteuer / Impôt sur les automobiles	227,6	197,4	284,3	244,8	354,5	340,6	334,0	340,0
+ Statistische Gebühr / Droits de statistique	6,8	6,0	7,2	3,7	—	—	—	—
WUST bzw. MWST ab 1995 / ICHA, TVA dès 1995*	334,8	352,0	592,0	559,6	876,7	828,1	809,2	849,8
Nationalstrassenabgabe / Vignette autoroutière	—	150,5	190,5	256,4	291,3	294,6	298,3	299,5
Schwerverkehrsabgabe /								
<i>Redevances sur le trafic des poids lourds</i>								
Einnahmen des Bundes, total								
<i>Recettes totales de la Confédération</i>								
Kantonale Motorfahrzeugsteuern	3 040,5	3 656,9	4 732,8	6 043,1	7 512,9	7 650,9	7 642,7	7 787,2
<i>Impôts sur les véhicules à moteur</i>								
Gebühren der Gemeinden / Taxes des communes	752,0	956,0	1 150,7	1 419,6	1 669,9	1 781,4	1 820,0	*1 860,0
Carburagebühr und HC-Fonds (bis 1996)	50,0	73,0	165,0	244,1	262,1	291,9	*300,0	*315,0
<i>Emolument pour les réserves obligatoires, Carburant</i>								
Energieforschungsbeitrag	53,7	68,3	89,9	109,0	96,9	57,9	39,9	42,6
<i>Contribution à la recherche énergétique</i>								
Unfallverhütungsbeitrag	3,5	4,0	4,9	—	—	—	—	—
<i>Contribution à la prévention des accidents</i>								
	7,1	7,7	16,0	16,1	14,9	15,5	16,6	18,4
Total	3 906,8	4 765,9	6 159,1	7 831,9	9 556,7	9 797,6	9 819,2	10 023,2

* 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)

	1958–2001	2002	2003	2004
Nationalstrassen / Routes nationales				
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb	42 403,1	1 502	1 426	1 448
Construction y compris établissement des projets et acquisition de terrains	1 666,5	–	–	–
Passiv-Zinsen (bis 1985) / Intérêts passifs (jusqu'au 1985)	*2 311,0	488	517	534
Erneuerungen 1958–1984 / Renouvellements 1958–1984	1 978,3	–	–	–
Baulicher Unterhalt 1958–1984 / Gros entretien 1958–1984				
Betrieblicher Unterhalt (inkl. Schadenwehren)	2 087,8	128	128	124
Entretien courant (incl. service de protection)	841,1	–	–	–
Polizei bis 31.12.1994 / Police jusqu'au 31.12.1994				
Hauptstrassen / Routes principales				
Hauptstrassen / Routes principales	5 823,0	209	201	195
Übrige werkgebundene Beiträge / Autres contributions au financement de mesures techniques				
Niveaubergänge / Verkehrstrennung	1 236,8	28	28	24
Passage à niveau / Séparation des courants de trafic	2 824,4	563	573	587
Huckepack, Autoverlad, Neat / Ferroutage, chargement de voitures, NLFA	101,3	–	–	–
Bahnhofparkanlagen / Places de parc près des gares	6,1	–	–	–
dito, Darlehen bis 31.12.1995 / idem, prêts jusqu'au 31.12.1995	1 872,3	149	152	110
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr)				
Mesures de protection de l'environnement et du paysage (trafic routier)	583,8	33	32	24
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten				
Protection des autres routes contre les forces de la nature				
Nicht werkgebundene Beiträge / Contributions au financement de mesures autres que techniques				
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich	5 522,2	417	390	416
Participation générale aux frais routiers et pérequisition financière	1 899,1	78	65	55
dito, ausserordentlicher Anteil / idem, part extraordinaire	418,8	27	25	26
Internationale Alpenstrassen / Kantone ohne Nationalstrassen				
Routes alpêtres servant au trafic international et cantons dépourvus de routes nationales	128,0	10	10	11
Forschung / Recherche	196,1	17	25	27
Verwaltung / Administration				
Total Ausgaben / Dépenses totales	71 899,7	3 649	3 572	3 581
Zweckgebundene Einnahmen aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuermzuschlag, Autobahnvignette	76 327,9	3 631	3 682	3 716
Recettes 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»	–	–18	+110	+135
Dépôt (+) ou prélèvement (–) du financement spécial «Circulation routière»				
Stand der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» / Etat de la provision «Circulation routière»	–	3 456	3 566	3 701

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

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

	Benzin <i>Essence</i>		Dieseltreibstoff <i>Carburant Diesel</i>		Rohes Erdöl <i>Huiles brutes de pétrole</i>	
	(2710.1111)		(2710.1912)		(2709.0090)	
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio Fr. <i>En mio de francs</i>	Tonnen <i>Tonnes</i>	Wert <i>Valeur</i> Mio Fr. <i>En mio de francs</i>
1970	1 302 860	179,2	378 851	45,2	5 382 843	419,0
1971	1 600 096	256,1	434 028	66,3	5 186 463	516,3
1972	1 756 342	295,9	422 780	58,1	4 817 568	440,4
1973	1 654 833	408,5	473 054	106,9	6 092 931	662,6
1974	1 489 731	637,8	396 940	128,7	6 008 689	1 634,9
1975	1 648 583	583,7	400 446	112,3	4 385 046	1 076,8
1976	1 554 781	607,8	407 445	121,4	4 014 479	1 016,2
1977	1 695 126	613,5	430 746	130,5	4 144 882	1 080,7
1978	1 742 080	545,9	478 674	119,5	3 872 225	768,7
1979	1 637 408	929,3	478 010	254,3	4 203 409	1 142,4
1980	1 710 471	1 087,3	505 618	270,1	3 832 443	1 669,6
1981	1 770 795	1 335,4	495 862	299,2	3 241 634	1 855,4
1982	1 836 690	1 326,0	498 000	302,2	3 636 660	1 951,9
1983	1 914 247	1 258,1	513 400	277,4	4 046 305	2 018,7
1984	2 092 434	1 380,1	494 711	283,2	3 973 667	2 096,1
1985	2 054 391	1 452,6	548 395	332,2	3 810 036	2 052,7
1986	2 256 769	810,4	610 151	178,3	3 909 383	935,9
1987	2 281 637	692,7	660 567	164,7	3 895 006	870,5
1988	2 471 763	688,4	719 153	154,5	3 845 408	704,6
1989	2 762 012	1 031,8	758 287	217,2	3 013 434	698,8
1990	2 919 644	1 207,3	836 016	269,9	3 054 292	788,2
1991	2 783 774	1 088,2	684 066	226,1	4 528 665	1 087,5
1992	2 981 282	986,5	661 942	185,7	4 124 040	901,2
1993	2 592 119	795,7	624 953	172,6	4 499 304	930,5
1994	2 571 023	658,9	645 391	152,1	4 766 577	827,4
1995	2 561 187	583,8	662 156	138,7	4 544 005	755,8
1996	2 609 086	706,5	603 971	171,9	5 290 311	1 080,5
1997	3 703 149	1 222,8	*3 620 836	1 089,7	4 832 714	1 067,6
1998	2 627 439	685,3	*3 193 479	696,9	5 015 516	771,8
1999	2 646 257	808,1	*2 453 346	599,2	5 034 861	961,2
2000	2 728 343	1 512,3	*2 569 440	1 250,3	4 578 217	1 675,3
2001	2 702 226	1 291,4	*3 334 661	1 428,1	4 773 040	1 575,9
2002	2 651 147	1 088,3	*3 073 664	1 105,7	4 869 479	1 415,3
2003	2 694 652	1 184,4	*2 721 725	1 090,0	4 551 511	1 387,3
2004	2 395 949	1 279,5	*2 654 042	1 267,1	5 086 184	1 831,7

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

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

Jahr Année	Absolute Zahlen / Nombres absolus				Indexzahlen (1970 = 100) / Indices (1970 = 100)			
	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente	Unfälle Accidents	Verunfallte / Victimes	Motorfahrzeuge Véhicules à moteur	Wohnbe- völkerung Population résidente
	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger	Verletzt Blessés	Getötet Tués	Inlands- bestand Parc indigène	Einreisen Venus de l'étranger
1970	74 709	35 981	1 666	40 488	100	100	100	100
1975	66 182	29 951	2 121	45 411	87	73	127	112
1980	67 160	32 326	2 702	50 339	90	74	162	124
1985	72 030	29 827	3 222	55 558	96	54	193	137
1990	79 436	29 243	3 809	79 199	106	56	229	196
1991	77 922	28 240	3 913	81 406	104	51	235	201
1992	83 434	28 683	3 966	83 971	112	49	238	207
1993	83 379	28 210	3 995	75 073	112	43	240	185
1994	82 278	29 278	4 034	73 068	81	40	242	180
1995	89 098	28 759	4 121	70 909	80	41	247	175
1996	81 914	26 539	4 173	77 731	74	36	250	192
1997	79 178	27 286	4 260	76 846	76	35	256	190
1998	77 945	27 790	4 349	79 812	77	35	261	197
1999	79 787	29 527	4 471	80 156	82	34	268	198
2000	75 351	30 058	4 585	83 472	84	35	275	206
2001	*23 896	30 160	4 707	84 301	84	32	283	208
2002	*23 647	29 774	4 809	84 000	83	30	289	207
2003	*23 840	30 098	4 888	84 200	84	32	293	208
2004	-	28 330	4 969	83 000	79	30	298	205

Quelle: Mitteilung des Bundesamtes für Statistik / Source: Communiqué de l'Office fédéral de la statistique / bfu / bpa
* Unfälle mit Personenschaden / Accidents avec blessés

Dauer der Führerausweisentzüge
Durée des retraits du permis de conduire

Dauer / <i>Durée</i>	1990	2000	2002	2003	2004
Bis 3 Monate / <i>Jusqu'à 3 mois</i>	33 412	40 596	44 334	43 239	46 832
Über 3 bis 6 Monate / <i>Plus de 3 mois jusqu'à 6 mois</i>	6 478	7 279	7 395	7 230	7 889
Über 6 Monate bis 1 Jahr / <i>Plus de 6 mois jusqu'à 1 an</i>	2 169	2 120	2 004	1 932	2 130
Über 12 Monate / <i>Plus de 12 mois</i>	2 147	1 628	1 227	1 200	1 328
Unbefristet / <i>Illimitée</i>	3 855	6 056	9 649	9 558	7 795
Dauernd / <i>à titre définitif</i>	43	40	66	46	45
Total	48 104	57 719	64 675	63 205	66 019

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

Entzugsgründe / <i>Motifs</i>	2004
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften / <i>Infraction aux limitations de vitesse</i>	31 692
Angetrunkenheit / <i>Conduite en état d'ébriété</i>	17 502
Unaufmerksamkeit / <i>Inattention</i>	6 516
Missachten des Vortritts / <i>Non respect des règles de priorité</i>	2 257
Nichtbeachten von Signalen / <i>Inobservation de signaux</i>	1 787
Unzulässiges Überholen / <i>Faute de dépassement</i>	1 681
Andere Fahrfehler / <i>Autres fautes de circulation</i>	6 155
Trunksucht / <i>Alcoolisme</i>	950
Einfluss von Medikamenten, Drogen / <i>Influence de médicaments, drogues</i>	999
Drogensucht / <i>Toxicomanie</i>	1 472
Krankheiten und Gebrechen / <i>Maladies ou infirmités</i>	1 727
Übrige Gründe / <i>Autres motifs</i>	10 533

