

WELCHE MOBILITÄT FÜR DIE KMU?

*Allgemeine Betrachtungen der Arbeitsgruppe "Verkehr"
des schweizerischen Gewerbeverbandes*

A. EINLEITUNG

1. Vorwort des Direktors des Gewerbeverbandes
2. Die Bedeutung der KMU für die schweizerische Wirtschaft
 - Facts and Figures
3. Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs für die KMU
 - Facts and Figures

B. BEDÜRFNISSE UND FORDERUNGEN DER KMU

1. Verkehrspolitik
 - Nationalstrassennetz (einschliesslich der 2. Röhre am Gotthard)
 - Nationalstrassen, die am 1. Januar 2005 in Betrieb waren
 - Strassenunterhalt
 - Bahn 2000/Hochleistungszüge/Interoperabilität
 - NEAT
 - Luftfahrtpolitik
 - Oeffentlicher Verkehr, Wirtschaft und KMU
2. Finanzierung
 - Abgaben
 1. Strassenbenützer
 2. Die LSVA
 3. Road pricing
 4. Sparmassnahmen
 - Verfügbarer Mittel
 1. Das Entlastungsprogramm
 2. Der Infrastrukturfonds / dopo Avanti
 - Verfügbarkeit der Einnahmen aus Verkehrsabgaben
 - Die Sicherheit in der Mobilität

3. Umwelt und Energie

- Stark benützte Einrichtungen
- Soziale Kosten
- CO₂ - Ausstoss

4. Pendler- , Freizeit- und Langsamverkehr

5. Internationales Umfeld

- Alpenkonvention
- Beziehungen zur EU und bilaterale Verträge

C. ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHME DES SGV UND DER KMU

D. MITGLIEDER DER SGV ARBEITSGRUPPE "VERKEHR"



Freie Wahl der Verkehrsmittel !

Welche Mobilität für die KMU ?

*Allgemeine Betrachtungen der Arbeitsgruppe « Verkehr »
des schweizerischen Gewerbeverbandes*

A. Einleitung

Verkehr ging seit jeher mit wirtschaftlichem Wachstum einher; heute mehr denn je. Zeichen unserer Zeit ist die Geschwindigkeit: schnelle Information, schnelle Fahrt, dringliche Lieferungen. Damit die Wirtschaft unseres Landes wettbewerbsfähig bleibt, benötigt es einer umfassenden und kohärenten Verkehrspolitik für eine an die Bedürfnisse der Gesellschaft, der Wirtschaft und der Regionen angepasste Mobilität.

Die KMU gehören als wichtiger Teil der schweizerischen Wirtschaft zu den regelmässigen Strassenbenützern und ihre Interessen müssen in einer umfassenden Verkehrspolitik berücksichtigt werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) setzt sich für einen harmonischen Ausbau des öffentlichen und des privaten Verkehrs ebenso ein wie für die freie Wahl des Verkehrsmittels. Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die für die Kapazitätsprobleme in den Agglomerationen angebotenen Lösungen des öffentlichen und des privaten Verkehrs sind voranzutreiben. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Mobilität von Unternehmen und Werktätigen, von der Wachstum und Wohlstand unseres Landes abhängen.

Angesichts der Bedeutung dieses Anliegens für die kleinen und mittleren Unternehmen unseres Landes legt der SGV als Dachorganisation der schweizerischen KMU und damit der Nutzer des privaten Verkehrs, insbesondere des Strassenverkehrs, Wert darauf, die Bedeutung der Strasse in einer ausgewogenen Verkehrspolitik hervorzuheben. Der SGV empfiehlt, das Primat der Nachfrage der Benutzer über das Angebot anzuerkennen; anders gesagt, Entscheide sollten auf der Bewältigung der Nachfrage und nicht auf dem Leistungsangebot (der Infrastruktur) beruhen.

1. Vorwort des Direktors des Gewerbeverbandes.

Das vorliegende Werk will die heutige Lage in unserem Land aufzeigen und ein klares und wirksames Vorgehen des Schweizerischen Gewerbeverbandes im Bereich der Mobilitätspolitik vorzeichnen.

Nach der Verwerfung der Avanti-Initiative erschien es uns angezeigt, unsere Vorstellungen im Bereich der Mobilität klar zu legen, um rasch und mit Selbstvertrauen unsere Ziele verfolgen zu können. Dieses Werk wurde anfangs 2005 angeregt und einer Arbeitsgruppe anvertraut, die bei jedem Thema zunächst die derzeitige Lage erfasste, die angestrebten Ziele umriss und die dafür erforderlichen Mittel festlegte.

Als Direktor des SGV und Präsident der « Arbeitsgruppe Verkehr » möchte ich hier allen danken, die zu dieser Broschüre beigetragen haben, insbesondere den Vertretern der ASTAG, von Auto-Schweiz, des Centre patronal, des AGVS und des Strassenverkehrsverbandes FRS, aber auch allen Mitgliedern der Arbeitsgruppe, deren Namen auf der letzten Seite dieses Werkes aufgeführt sind.

Die Welt bewegt sich ... seien wir mobil!

Pierre Triponez
Direktor SGV
Nationalrat

2. Die Bedeutung der KMU für die schweizerische Wirtschaft

- Facts and Figures

Die nachstehenden Zahlen sprechen für sich; die KMU bilden das Rückgrat unserer Wirtschaft, stellen sie doch 99,7 % aller Betriebe mit 66,8 % aller Arbeitsplätze.

Unternehmen und Arbeitsplätze nach deren Grösse, 2001

Grösse der Unternehmen	Betriebe		Arbeitsplätze	
	Anzahl	%	Anzahl	%
KMU (bis 249)	305'807	99,7	2'143'248	66,8
Micro (bis 9)	269'742	88,0	842'657	26,3
Klein (10-49)	30'472	9,9	680'728	21,2
Mittel (50-249)	5'593	1,8	619'863	19,3
Gross (250 und mehr)	1'064	0,3	1'063'437	33,2

Quelle : Betriebszählung

3. Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs für die KMU

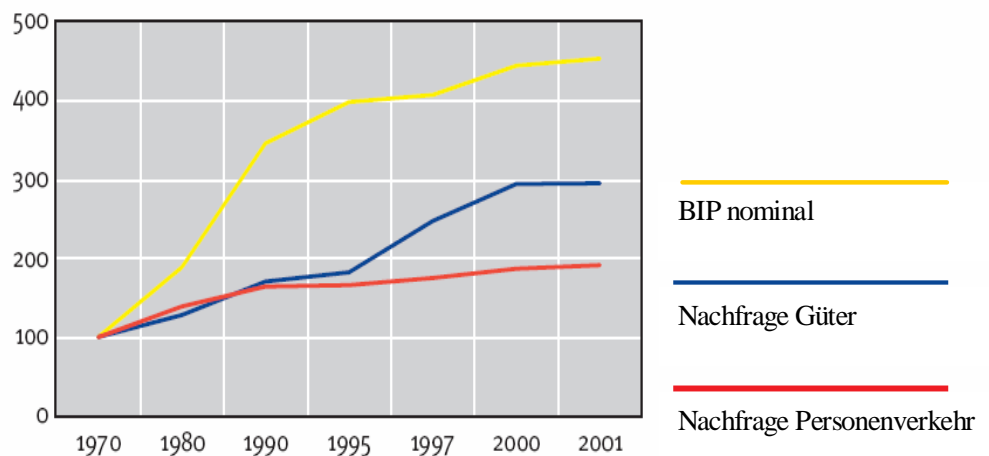
Die KMU sind ein wesentlicher Teil unserer Wirtschaft; die Bedeutung der Verkehrswege für die KMU und damit für das wirtschaftliche Wachstum sind in den letzten Jahren allzu oft unterschätzt worden. Es gilt daher in Rechnung zu stellen, dass die Leistungen im Personen- und Güterverkehr, welche Bevölkerung und Wirtschaft verlangen, leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen voraussetzen.

Mobilität ist die Basis und das Mittel für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Schweiz. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden die Grundlage für wirtschaftliches Wachstum und allgemeinen Wohlstand. Sie trägt wesentlich zu einer territorial ausgewogenen Entwicklung, zur Verknüpfung der Regionen und zu ihrem Gleichgewicht bei. Schliesslich sind gute Verkehrsverbindungen auch eine entscheidende Voraussetzung für die Mobilität der Unternehmen und der Arbeitskräfte, von denen Wachstum und Wohlstand abhängen.

• Facts and Figures

Zwischen 1970 und 2001 hat das Bruttoinlandprodukt (BIP) nominal um 350 %, real um 55 % zugenommen. In der gleichen Zeit ist die Nachfrage beim Personenverkehr auf das Doppelte, beim Güterverkehr (ohne Transit) auf das Dreifache gestiegen. Wirtschaft und Mobilität wachsen also parallel und sind eng miteinander verbunden. Die Entwicklung der Mobilität – insbesondere beim privaten Strassenverkehr – war eine wesentliche Voraussetzung für die Zunahme der Produktion und des Ertrags der schweizerischen Wirtschaft in den vergangenen dreissig Jahren. Angesichts dieser Entwicklung gilt es festzuhalten, dass ein gewisser gesellschaftlicher Wandel und das Wirtschaftswachstum ohne Mobilität undenkbar gewesen wären.

Index



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS), LITRA

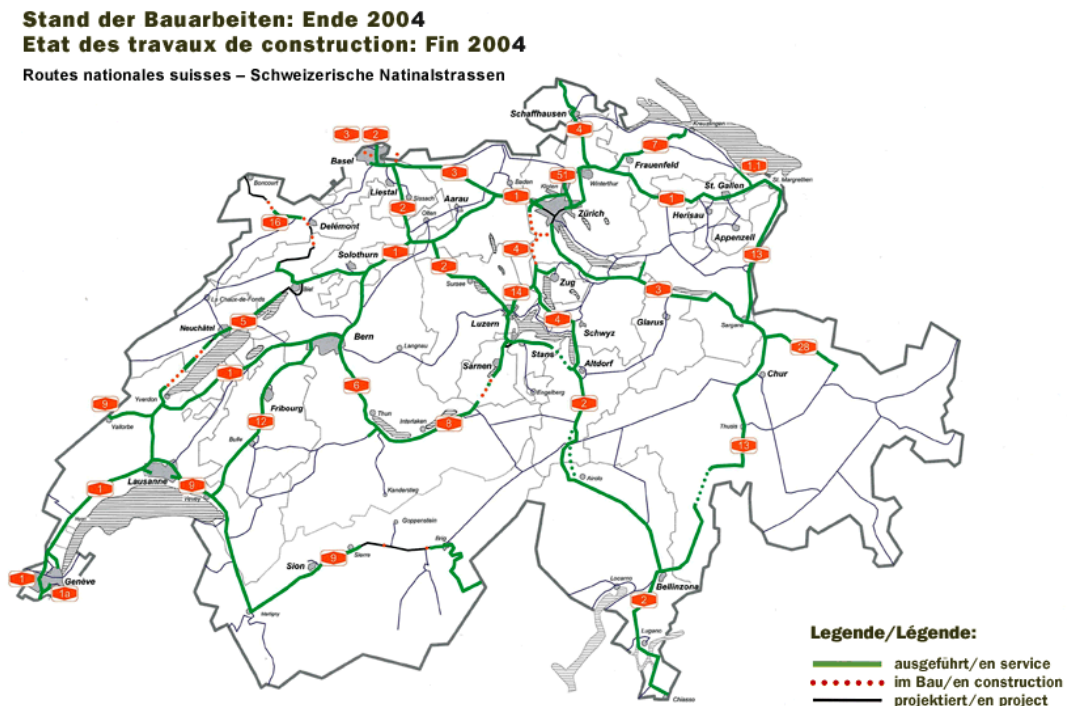
B. Bedürfnisse und Forderungen der KMU

Die Bedürfnisse der KMU im Verkehrsbereich werden bestimmt durch:

- Die Ursachen,
- Die Art und
- Den Umfang der Mobilität

1. Verkehrspolitik

Nationalstrassennetz (einschliesslich der 2. Röhre am Gotthard)



Quelle : ASTRA

Facts: Die vorgesehene Gesamtlänge der Nationalstrassen beträgt 1892,2 km. Ende 2004 waren 90 % (1'699,6 km) in Betrieb.

Rund 80 % des Verkehrs wickelt sich in der Schweiz auf den Strassen ab. Die Autobahnen bewältigen davon rund einen Drittel. Mit einem Strassennetz von insgesamt 70'000 km (wovon 2,7 % Nationalstrassen) verfügt die Schweiz über ein aussergewöhnliches Strassennetz, das aber noch immer der Vollendung harret.

Nationalstrassen, die am 1. Januar 2005 in Betrieb waren

Autobahnen mit 6 und mehr Spuren	81,3 km
Autobahnen mit 4 Spuren	1 259,6 km
Autostrassen mit 2-3 Spuren	272,5 km
Strassen mit Mischverkehr	86,2 km
Total in Betrieb	1 699,6 km

Seit dem Baubeginn an den Nationalstrassen im Jahre 1959 sind rund 66,5 Milliarden Franken für Bau, Unterhalt und Betrieb des Netzes ausgegeben worden (Stand 31.12.2004) Davon gingen 57 Milliarden Franken zulasten des Bundes und 9,5 Milliarden zulasten der Kantone.

Heute erwachsen dem Verkehr in der Schweiz die grössten Probleme als Folge nicht fertig gestellter Abschnitte sowie von Engpässen im Autobahnnetz und im Agglomerationsverkehr.

Was die zweite Tunnelröhre am Gotthard anbetrifft, so ist diese aus Sicherheitsgründen notwendig (Stau).

Ziele: Höchste Zeit, das Nationalstrassennetz fertig zu stellen, das die Eidgenössischen Räte 1960 mit einer Länge von 1858 km genehmigt hatten, die Lücken zu schliessen, welche dieses Netz 43 Jahre nach dem Entscheid des Parlamentes immer noch aufweist. Gewährleisten, dass das Netz funktionstüchtig bleibt und zusammen mit dem Agglomerationsverkehr den Bedürfnissen angepasst wird; die Finanzierung des Hauptstrassennetzes in Berg- und Randregionen verbessern. Bezüglich der zweiten Tunnelröhre am Gotthard muss der Anstoss nach Ansicht des SGV von den betroffenen Regionen kommen (Kantonsregierungen Tessin und Uri).

Massnahmen: nach der Ablehnung des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative durch Volk und Stände am 8. Februar 2004 suchen die politischen Kreise nach neuen Lösungen. Aufgrund der Vorschläge, die der Bundesrat im Frühling 2005 in die Vernehmlassung geschickt hat, fordert der SGV die dringliche Äufnung eines einzigen Infrastrukturfonds, der auch gewisse dringliche Vorhaben umfasst. Im Übrigen unterstützt der SGV den Ausbau der zweiten Röhre am Gotthard.

- **Strassenunterhalt**

Facts: Das Strassennetz stellt eine der grössten gemeinschaftlichen Investitionen dar. Allein die Nationalstrassen haben heute einen Wert von 40 Milliarden Franken; beim Abschluss des Bauprogramms wird er mehr als 60 Milliarden betragen.

Die Erfahrung lehrt, dass die Unterhalts- und Betriebskosten Jahr für Jahr wachsen; dies, weil der Verkehr zunimmt, die Strassen und die technischen Einrichtungen altern, aber auch weil die Arbeiten teurer werden und immer mehr Aufwendungen für den Umweltschutz erforderlich werden.

Folgen schlecht unterhaltener Strassen

- Immer schlechterer Strassenzustand
- Mehr Lärm
- Abnehmende Bodenhaftung (Unfallgefahr)
- Zunehmender Treibstoffverbrauch
- Zunehmender Verschleiss der Fahrzeuge
- Unfallgefahr wegen Ermüdung der Fahrer

Quelle : Schweizerischer Baumeisterverband (SBV) Februar 2005

Ziele: Für den Strassenunterhalt müssen die erforderlichen Mittel aufgewendet werden, vor allem aus Gründen der Sicherheit.

Massnahmen: in der Vernehmlassung zum Infrastrukturfonds hat der SGV klar zugunsten eines einzigen Fonds für die Fertigstellung und den Unterhalt des Strassennetzes Stellung genommen. Der SGV verlangt überdies, dass die Gelder aus den zweckgebundenen Gebühren auch tatsächlich dafür verwendet werden.

- **Bahn 2000/Hochleistungszüge/Interoperabilität**

Facts: Im Jahre 2000 wies das schweizerische Bahnnetz eine Gesamtlänge von rund 5000 km auf. Damit besitzt die Schweiz eines der dichtesten Bahnnetze Europas, ja der Welt. Die Aufwendungen für den Öffentlichen Verkehr übertreffen bis heute jene für die Strassen um ein Vielfaches.

Am 12. Dezember 2004 nahm die erste Etappe der Bahn 2000 den Betrieb auf. Volk, Kantone und politische Behörden haben die Bundesbahnen beauftragt, die grossen Finöv-Vorhaben anzupacken. Die denkwürdige Abstimmung vom November 1998 hat dieses Paket geschnürt und die Finanzierung sichergestellt.

Die Volkszählung 2000 belegt indessen: die Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist eine Illusion, und zwar sowohl für den Ausflugs- wie für den Pendlerverkehr.

Selbst in Zürich vermag es der Öffentliche Verkehr (Bahn) nicht, eine Mehrheit der Pendler zu transportieren, trotz der gewaltigen Investitionen in ein S-Bahn – Netz ohnegleichen in der Schweiz, ja in Europa.

Ziele: Der SGV setzt sich für eine ausgewogenere Zuteilung der Mittel auf Schiene und Strasse ein und unterstützt die entsprechenden Vorstösse der Vertreter des Strassenverkehrs.

Massnahmen: Aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens und der diesbezüglichen Botschaft des Bundesrates befürwortet der SGV die Äufnung eines Infrastrukturfonds für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und zur Lösung der Verkehrsprobleme in Agglomerationen.

Er verlangt weiter, auf die Finanzierung von Bahnprojekten (S-Bahn) mit Mitteln der zweckgebundenen Verkehrsabgaben zu verzichten; tatsächlich wäre dies verfassungswidrig, widerspräche der Botschaft des Bundesrates zur Einführung des Neuen Finanzausgleichs und bedrohte das Gleichgewicht der „Strassenkasse“.

- **NEAT**

Facts & Figures



Source : Office fédéral des transports (tiré de la brochure "La modernisation des chemins de fer en Suisse")

1992 hat das Schweizer Volk den Neuen Alpentransversalen (NEAT) der Bahn zugestimmt. Das Vorhaben umfasste zwei Tunnel: Lötschberg und Gotthard. Die notwendigen Mittel sollten zu 75 Prozent auf dem Kapitalmarkt beschafft werden, zu 25 Prozent den Treibstoffzöllen entnommen werden.

In der Folge wurde das Projekt überarbeitet (Einsparungen von 4 Milliarden Franken) und die Finanzierung der NEAT wurde in ein Finanzpaket für die grossen Eisenbahnprojekte eingebunden (NEAT, Bahn 2000, Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, verbesserter Lärmschutz), um so die Finanzierung für die nächsten 20 Jahre sicher zu stellen.

Nach den im September 2005 veröffentlichten Angaben dürften die Kosten aber erneut steigen. Für die NEAT wird mit Mehrausgaben von 56 Millionen Franken oder mit insgesamt 16,402 Milliarden gerechnet. Dies ist die geringste Erhöhung seit 2001. Aufgrund der halbjährlichen Risikobeurteilung dürften die Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag nach Abschluss der Arbeiten bei höchstens 1,3 Milliarden Franken liegen; Minderausgaben von 100 Millionen Franken sind aber auch noch möglich. Am Gotthard ist der Tunnel auf mehr als der Hälfte seiner Länge ausgebrochen. Die Inbetriebnahme ist nach wie vor für 2015/2016 vorgesehen.

Ziele: Die vier grossen Eisenbahnprojekte (NEAT, Bahn 2000, Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz und Massnahmen gegen Bahnlärm) sind politisch und verfassungsmässig gleichwertig. Es ist daher ausgeschlossen, die NEAT zu Lasten der drei anderen grossen Vorhaben der Bahn zu bevorzugen.

Massnahmen: Der SGV unterstützt zwar diese Vorhaben, doch gilt es darüber zu wachen, dass nicht Schulden die kommenden Generationen belasten. Der SGV wird die Entwicklung genau verfolgen.

- **Luftfahrtpolitik**

Fakten: Während über 50 Jahren verfügte die Schweiz über keine in sich geschlossene Luftfahrtpolitik als Grundlage für die politischen Entscheide in diesem wirtschaftlich bedeutenden Verkehrsbereich. Nach verschiedenen erfolglosen Anläufen in der Vergangenheit hat der Bundesrat im Jahr 2004 mit seinem Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik eine Basis für die zukunftsorientierte Weiterentwicklung dieser Branche geschaffen. Die Eidgenössischen Räte haben in der Sommersession 2005 diesen Bericht beraten. Den Ausschlag zu dessen Erarbeitung gab ein Postulat von alt Nationalrat Paul Kurrus (heutiger Präsident des Luftfahrtdachverbandes AEROSUISSE). Die AEROSUISSE, Mitglied des Schweizerischen Gewerbeverbandes, hat mit der Schaffung verschiedener Grundlagen, der Teilnahme an Hearings und der aktiven politischen Begleitung einen entscheidenden Beitrag an dieses Geschäft, in enger Zusammenarbeit mit den Spitzenverbänden der schweizerischen Wirtschaft, erbracht.

Am Bericht positiv zu würdigen ist insbesondere die Anerkennung der Luftfahrt als entscheidendes Element der wirtschaftlichen Standortattraktivität der Schweiz (internationale Luftverkehrsverbindungen) und als bedeutender volkswirtschaftlicher Faktor (fast 160'000 Arbeitsplätze, Wertschöpfung rund 21 Mia. Franken). Von zentraler Bedeutung aber ist, dass der Bundesrat ausdrücklich erklärt, er wolle die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt mit der Schaffung von konkurrenzfähigen Rahmenbedingungen verbessern.

Leider weist der Bericht auch einige gewichtige Lücken auf. So fehlen z.B. Aussagen über die Auswirkungen, die die bisherige und künftige Umweltpolitik der Schweiz auf die Wettbewerbsfähigkeit der zivilen Luftfahrt insgesamt hat und noch haben wird. Im Interesse unseres Luftfahrtstandortes darf eine ökologische Vorreiterrolle der Schweiz nicht zu einem Ritt in den Abgrund werden. Weiter wird die Rolle der Regionalflughäfen als Zubringer im europäischen Flugverkehrsnetz unterschlagen. Die Allgemeine Luftfahrt wird im Bericht kümmerlich bedacht. Einer ihrer wichtigsten Sektoren, die Leichtaviatik, wird gar als luftfahrtpolitisch unbedeutend hingestellt.

Ziele: Von zentraler Bedeutung ist die Schaffung von Rahmenbedingungen, die nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt sichern, sondern ihr auch eine zukunftsgerichtete und nachhaltige Entwicklung ermöglichen. In diesem Bereich kommt der Umsetzung des Luftfahrtberichtes für die Erhaltung und Stärkung der Schweizer Luftfahrt höchste Priorität zu. Die schweizerische Luftfahrtpolitik muss den Luftfahrtunternehmen und den Flughäfen sowie den so genannten flugnahen Betrieben im internationalen Umfeld eine angemessene Stellung ermöglichen und der stark exportabhängigen Schweizer Wirtschaft die kontinentale und interkontinentale Luftverkehrsbindung ans Ausland gewährleisten.

Der Luftverkehr ist nicht nur einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Er ist auch ein wichtiger Arbeitgeber.

Massnahmen: Ein wichtiges Element in der raschen Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichtes ist eine Totalrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG). Zu Anlass dieser Revision sind insbesondere Aussagen über Erreichbarkeit, Wettbewerbsfähigkeit, ÖV-Charakter des Linienverkehrs und die internationale Vernetzung ins LFG aufzunehmen.

Besonderer Handlungsbedarf ist bei den Flugplätzen (Flughäfen und Flugfelder) geboten. Hier muss rasch eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, damit die Mittel aus der Treibstoffbesteuerung des Binnenluftverkehrs für die Finanzierung von Massnahmen in den Bereichen Lärmsanierung, Security und Safety auf allen Flugplätzen eingesetzt werden können. Der Fluglärmfonds der Schweizer Flughäfen muss vom Bund übernommen werden. Die wichtige Rolle der Regionalflughäfen bei der wirtschaftlichen Standortattraktivität und Anbindung der Regionen unseres Landes an das internationale Luftverkehrsnetz muss durch geeignete Massnahmen unterstützt werden. Zu diesem Zweck ist die Anwendung der EU-VO 2408/92 zur Abgeltung der so genannten „Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ durch Bund und Kanton Tessin für die Anbindung der Südschweiz bzw. des Flughafens Lugano an das internationale Luftverkehrsnetz ernsthaft zu prüfen.

Die Beteiligung der Schweiz am Single European Sky (SES) ist für die Zukunft der schweizerischen Flugsicherung von existentieller Bedeutung; hier gilt es, die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Skyguide bei den Arbeiten im Zusammenhang mit den künftigen FAB's (Functional Airspace Blocks) zu unterstützen.

Das Parlament ist zur Zeit daran, den Beitritt der Schweiz zur Europäischen Sicherheitsagentur (EASA) zu beschliessen. Im Hinblick auf die Vermeidung unnötiger zusätzlicher Lasten und administrativer Umtriebe muss in Zukunft darauf geachtet werden, dass bei der Anpassung der Normen und Vorschriften im Zusammenhang mit dem EASA-Beitritt der Spielraum für nationale Lösungen vom BAZL ausgenutzt wird.

Die Eidgenössische Steuerverwaltung wendet bei der international tätigen Geschäftsfliegerei (Business Aviation) eine äusserst wettbewerbsfeindliche Praxis bei der Anwendung der Mehrwertsteuer an. Hier muss entsprechend den von der AEROSUISSE vorgelegten Vorschlägen rasch Besserung geschaffen werden.

Im Bereich der Leichtaviatik soll rasch eine Rechtsgrundlage für die Delegation von Zulassungsverfahren an Organisationen der Luftfahrt geschaffen werden; bei den sogenannten Ecolight-Flugzeugen ist eine solche Delegation an den Aero-Club der Schweiz mit Erfolg bereits praktiziert worden.

Die Allgemeine Luftfahrt ist Ausbildungsstätte für künftige Flugbesatzungen und generiert viele Berufe der Luftfahrt. Zu der Allgemeinen Luftfahrt gehören alle zivilen Flüge ausserhalb des Linien- und Charterverkehrs (z.B. Grundausbildung, Weiterbildung, Training, Rettungsflüge, Arbeitsflüge, die individuelle Luftfahrt sowie sämt-

liche Luftsportdisziplinen). Im Bericht des Bundesrates wird die Stellung der Allgemeinen Luftfahrt leider nur ungenügend gewürdigt. Im Rahmen der Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichtes ist hier eine Nachbesserung dringend nötig.

Die Berufe der Luftfahrt müssen vom Bund in bildungsrechtlicher Hinsicht anerkannt werden. Entsprechende Arbeiten sind für die Berufe „Verkehrspilot“, „Flugzeugmechaniker“ und „Flugverkehrsleiter“ bereits im Gang. In den kommenden Jahren sollen auch weitere Ausbildungsgänge in der Luftfahrt die Anerkennung durch den Bund erhalten. In diesem Zusammenhang ist die Schaffung eines wissenschaftlichen Kompetenzzentrums für die Luftfahrt unbedingt anzustreben.

- **Öffentlicher Verkehr, Wirtschaft und KMU**

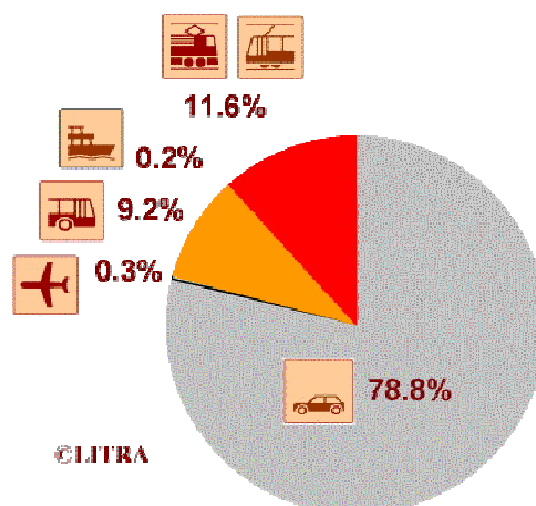
Facts: Meistens hat der Öffentliche Verkehr keine direkte Auswirkung auf die KMU. Nur jene der touristischen Branche haben ein lebhaftes Interesse an Verbesserungen in diesem Bereich.

Immerhin müssen Geschäfte am Stadtrand auf eine gute Erschliessung mit Öffentlichem Verkehr oder auf genügend Parkplätze zählen können, um Kunden anzuziehen. Dem gilt es Rechnung zu tragen.

Taxi müssen als Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs verstanden werden. Sie müssen Tram- und Busspuren benutzen können und Standplätze im Zentrum der Agglomerationen vorfinden.

Erwähnt sei auch der Schiffsverkehr, der in unserem Land sowohl für den Personen- wie den Güterverkehr nicht unbedeutend ist und im Tourismus stark verwendet wird. 27 Gesellschaften betreiben auf 24 Seen und Flüssen insgesamt 204 Schiffe.

Nachfolgend die Aufschlüsselung nach Verkehrsarten, oder, anders gesagt, des (schweizerischen) Marktes der Personenmobilität (Anteile nach Personenkilometern gemäss LITRA, 2003)



Ziele: Logischerweise gilt es künftig den Öffentlichen Verkehr, insbesondere die Bahn, als wertvolle Ergänzung der Strasse zu betrachten, die dadurch entlastet wird, aber nicht mehr als das Verkehrsmittel einer Mehrheit, wie noch 1950.

Massnahmen: Der SGV unterstützt eine ausgewogene Entwicklung von öffentlichem und privatem Verkehr, die allen die freie Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels ermöglicht.

2. Finanzierung

Facts: Finanzierung, Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere für den Öffentlichen Verkehr, werden immer schwieriger. Ja, die Finanzkrise der Öffentlichen Hand wirkt sich in diesem Bereich ganz besonders aus.

Der Infrastrukturbedarf aber bleibt und der politische Druck auf die stabilen Einnahmen aus den Abgaben im Strassenverkehr wächst, obschon das schweizerische Autobahnnetz noch immer nicht fertig gestellt ist. Es gilt daher Grundregeln aufzustellen für die Gewährleistung der Verkehrsinfrastrukturen, welche Bevölkerung und Wirtschaft der Schweiz wirklich benötigen.

Ziele: Aufwendungen für die Infrastruktur sind Investitionen, die Wachstum und Arbeitsplätze schaffen. Will die Schweiz ihre Vorzüge als Wirtschaftsstandort und ihren Wohlstand wahren, muss sie zwingend die wachsenden Bedürfnisse im Verkehrsbereich befriedigen.

Massnahmen: Der SGV setzt sich für die Finanzierung und Verwirklichung einer Grundversorgung mit Verkehrsinfrastruktur ein, insbesondere für die Finanzierung leistungsfähiger und sicherer Strassen mittels zweckgebundener Abgaben, welche eine gewisse Solidarität zwischen Regionen und Personen gewährleisten.

- Abgaben

1. Strassenbenützer

Gemäss den Angaben der FRS hat der Bund im Jahr 2004 aus Treibstoffabgaben (Mineralölsteuer), Zöllen und Steuern auf Motorfahrzeugen, Strassenbenützungsgebühren (LSVA, Autobahnvignette) sowie aus dem Verkauf von Treibstoff, Fahrzeugen und Fahrzeugteilen (MWSt) **rund 7,8 Milliarden Franken** eingenommen. 43,6 Prozent flossen ohne weiteres in die allgemeine Bundeskasse. Rund 47,4 Prozent wurden für Strassen im engeren Sinne aufgewendet (z.B. Unterhalt und Betrieb); von den restlichen 9% kamen zwei Drittel im Wesentlichen den grossen Eisenbahnprojekten – NEAT, Bahn 2000 und Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz – sowie dem Umweltschutz

zugute und ein Drittel verteilte sich die Kantone, die Strassenverkehrsforschung, die Verkehrslenkung und die Verwaltungskosten.

Grundsatz : Keine Steuer ohne klare gesetzliche (Verfassfassungs-) Grundlage

Gemäss Artikel 127 der Bundesverfassung « Grundsätze der Besteuerung » kann keine Steuer oder Abgabe ohne gesetzliche Grundlage erhoben werden.

Der Bund verfügt somit über keinerlei stillschweigende Kompetenz zum Erheben von Lenkungsabgaben. Dies heisst auch, dass er keine Energiesteuer oder –abgabe erheben kann ausser der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und den Zuschlägen darauf gemäss Artikel 86 und 131 der Bundesverfassung zur Finanzierung von Bau und Unterhalt der Nationalstrassen.

Ziele: Freiwillige Sparmassnahmen haben Vorrang ; es ist keine Lenkungsabgabe zu beschliessen, bevor Alternativen gründlich geprüft worden sind

Massnahmen: Der SGV räumt technischen Massnahmen und freiwilligen Sparmassnahmen Vorrang ein, beispielsweise den zwingenden Abkommen der betroffenen Branchen oder dem Klimarappen.

2. Die LSVA

Zwei Tendenzen kennzeichnen den Güterverkehr in Europa : er nimmt zu und er benützt mehr und mehr die Strasse.

Alle Voraussagen rechnen mit einer anhaltenden Zunahme des Güterverkehrs von mehreren Prozenten jährlich, und dies sowohl in der EU wie in der Schweiz.

Die LSVA wurde in der Schweiz 2001 eingeführt und wird auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz des Landes für einheimische und ausländische Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen angewandt. Fahrzeuge für den Personentransport werden pauschal, solche für den Gütertransport nach Leistung belastet.

Die Zulassung von 40-Tönnern seit Januar 2005 auf Schweizer Strassen ging mit einer Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe um rund 50 Prozent einher. Der Bundesrat hat folgende Ansätze genehmigt

- 2,88 Rp. für Fahrzeuge der Klasse EURO 0 und 1
- 2,52 Rp. für Fahrzeuge der Klasse EURO 2
- 2,15 Rp. für Fahrzeuge der Klasse EURO 3,4 und 5

Die schweizerische Schwerverkehrsabgabe hat einen europäischen Rekordansatz erreicht – er entspricht 1 Franken pro Kilometer für 40-Tönnern. Ein 40 t – Lastwagen bezahlt so 80'000 Franken pro Jahr für eine mittlere Kilometerleistung. Eine weitere

Erhöhung ist für 2008 vorgesehen. Sie ist aus folgenden Gründen abzulehnen: verglichen mit den Ländern der EU ist die Abgabe bereits zu hoch, was die Beschäftigung in der Schweiz gefährdet; die Strassenrechnung des Bundes weist einen Kostendeckungs-Überhang für den Schwerverkehr von 133 Prozent aus; die LSVA führt nicht zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, sondern dient einzig der Geldabschöpfung; mehr als drei Viertel der LSVA werden von Schweizer Transportunternehmen bezahlt.

Ziele: es ist unannehmbar, dass die Transporteure weiterhin mit so hohen Abgaben belastet werden. Schon heute empfinden sie die Lage in der Schweiz als äusserst bedrückend.

Massnahmen: Der SGV unterstützt die Vorstösse der ASTAG zugunsten einer Begrenzung der LSVA und bekämpft jede neue Abgabe, welche die KMU im Bereich des Strassentransports und jene, die mit Transporteuren zusammen arbeiten, noch mehr belasten könnten. Insbesondere widersetzt sich der Gewerbeverband der vorgesehenen Erhöhung der LSVA im Jahre 2008.

3. Road pricing

Facts: Als Mittel für den Verkehrsstau in Städten empfehlen gewisse Stimmen die Einführung eines Strassenzolls ähnlich wie in London. Wohl nehmen die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen zu und Lösungen müssen gefunden werden, Strassenzölle sind aber nicht zweckmässig. Vorab: die Verfassung verbietet solche Zölle (Art. 82 Abs. 3). Die zwei bewilligten Ausnahmen (Seetunnel in Genf und Schanzentunnel in Bern) wurden in Volksabstimmungen verworfen. Ähnliches gilt für die vorgesehene Gebühr für die Benützung der Alpenpässe

Ziele: Der SGV empfiehlt, jede neue fiskalische Belastung der Strassenbenützer (75% aller Haushalte) abzulehnen; diese bezahlen bereits gegen 10 Milliarden Franken jährlich an Abgaben aller Art. Strassenzölle in Städten oder in den Alpen lösten erhebliche Verwaltungskosten aus. Zudem ist diese Lösung wenig wirksam und unsozial.

Massnahmen: Der SGV lehnt jede Form von allgemeinen Strassenzöllen (road pricing) ab gemäss Artikel 82, Abs. 3 BV der festschreibt: „Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei“.

4. Sparmassnahmen

Angesichts der katastrophalen Lage der öffentlichen Finanzen sind Sparmassnahmen angezeigt.

Ein Bauaufschub ist jedoch unannehmbar, wo Gelder für die Vorhaben verfügbar sind; dies ist bei der Sonderfinanzierung Strassenverkehr bezüglich des Autobahnnetzes der Fall.

- **Verfügbarer Mittel**

1. Das Entlastungsprogramm

Facts: Der Verkehr war einmal mehr das Ziel übertriebener Kürzungen bei den Entlastungsprogrammen 03 und 04. Der vom Bundesrat vorgesehene Verzicht auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer ist folgenscher.

Der SGV begrüsst grundsätzlich alle Massnahmen zur Gesundung der stark angeschlagenen Finanzlage des Bundes – Schulden von 125 Milliarden Franken! Das Entlastungsprogramm allein erlaubt es dem Bund aber nicht, aus dem Teufelskreis stets steigender Ausgaben auszubrechen, in dem er gefangen ist. Dazu sind strukturelle Reformen erforderlich.

Zudem treffen die Massnahmen im Entlastungsprogramm 04 die Strasseninfrastruktur unverhältnismässig.

Ziele: Die Höhe der Investitionen in Strasseninfrastruktur muss erhalten bleiben. Die vom Bund genannten Ziele bezüglich Verkehrssicherheit können nur erreicht werden, wenn die Investitionen in Bau und Unterhalt des Strassennetzes nicht geschmälert werden.

Massnahmen: Der SGV lehnt alle weiteren Sparmassnahmen im Bereich Verkehr ab.

2. Der Infrastrukturfonds / dopo Avanti

Facts: Die Äufnung eines Infrastrukturfonds erlaubt es, die Zweckbindung wirkungsvoll anzuwenden und genügend Mittel für die Schaffung sicherer und leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen bereit zu halten (Fertigstellen und Ausbau des Autobahnnetzes und Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr).

Ziele: Rasche Äufnung eines alleinigen Infrastrukturfonds, um die Nationalstrassen fertig zu stellen und ihren Betrieb langfristig zu gewährleisten.

Massnahmen: Der SGV hat sich in der Vernehmlassung für einen einzigen Infrastrukturfonds ausgesprochen. Um den als dringlich erachteten Bedürfnissen zu genügen, sollten Übergangsbestimmungen genügen. Sie sehen vor, sofort Mittel aus der Sonderfinanzierung Strassenverkehr für eine vom Parlament gebilligte Liste von Projekten freizugeben.

- **Verfügbarkeit der Einnahmen aus Verkehrsabgaben**

Facts: Mit Steuern, Abgaben und Gebühren bezahlen die Strassenbenützer in der Schweiz indirekt selbst die Infrastruktur, die sie benützen. Die Zweckbindung eines Teils der Steuern auf Benzin und Diesel (und der Autobahnvignette) für die Aufwendungen des Bundes zugunsten des Strassenverkehrs hat erst ein Autobahnnetz ermöglicht, das in einmaliger Art fast alle Regionen und Kantone der Schweiz erfasst.

Die Zweckbindung wird aber seit Jahren nicht mehr einwandfrei befolgt, obgleich sie in der Bundesverfassung (Art. 86) festgeschrieben ist, was auch ein Rechtsgutachten festhält, das Prof. E. Grisel zuhanden des TCS erstellt hat. Die unvollständige Anwendung hat zur Folge, dass die Fertigstellung der Nationalstrassen immer wieder verschoben wurde, obwohl der Spezialfinanzierung Strassenverkehr 2004 rund 3,5 Milliarden Franken zur Verfügung standen.

Ziele: die Erträge der Verkehrsabgaben sind verfassungsgemäss Vorhaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zuzuweisen (Nationalstrassen fertig stellen, ihren Betrieb langfristig gewährleisten, Massnahmen zugunsten des Agglomerationsverkehrs).

Massnahmen: Der SGV verlangt die tatsächliche Anwendung der Zweckbindung mittels eines neuen Infrastrukturfonds, gestaltet nach dem Modell des Finöv für Eisenbahngrossprojekte.

- **Die Sicherheit in der Mobilität**

Facts: Die Sicherheit der erdgebundenen Verkehrsmittel (Auto, Bus, Zug) kann in der Schweiz als gut bezeichnet werden; sie ist jedoch verbesserungsfähig, insbesondere bezüglich der Zahl der Opfer im Strassenverkehr.

Bei der Sicherheit im Strassenverkehr gilt es festzuhalten, dass die Zahl der Toten und Verletzten deutlich abgenommen hat, obwohl sich Motorisierung und Kilometerleistung seit 1970 verdoppelt haben. Waren 1970 auf Schweizer Strassen noch 1'694 Tote zu beklagen, so waren es 2004 noch 509; dies entspricht einer Abnahme auf einen Drittel in dreissig Jahren. Noch überraschender: seit Januar 2005 hat die Zahl der schweren Verkehrsunfälle um 12 Prozent abgenommen. Diese erfreuliche Entwicklung ist auf die Bemühungen privater Organisationen wie dem TCS, der Wirtschaft und öffentlicher Organe bei der Verkehrserziehung, der Information, der Fahrzeugtechnik und der Infrastruktur zurückzuführen, andererseits auf jüngst ergriffene Massnahmen, insbesondere die Senkung der Alkoholtoleranz auf 0,5 Promille, die Revision des Strassenverkehrsgesetzes per 1. Januar 2005 (Entzug des Führerausweises), auf Pressekampagnen und häufigere Kontrollen.

In diesem Sinne ist die Umgestaltung der Verkehrssicherheitspolitik des Bundes vom Programm VESIPO, das auf der Vision „Null Tote“ beruhte, zum wesentlich pragmatischeren Programm „via sicura“ zu begrüssen. „Via sicura“ soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 auf weniger als 300, jene der Verletzten auf weniger als 3000 jährlich senken. Die vorgesehenen Massnahmen dafür sind vielfältig, zielen sie

doch auf eine bessere Aus- und Weiterbildung der Fahrer oder auf einen Ausbau der Strassen ebenso wie auf vermehrte Verkehrskontrollen zugunsten der Sicherheit.

Ziele: Der SGV unterstützt das Ziel, eine grössere Sicherheit auf dem schweizerischen Strassennetz zu gewährleisten. Nicht einverstanden sind wir aber mit der vom UVEK vorgesehenen Finanzierung durch einen massiven Zuschlag auf die Prämien der obligatorischen Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge.

Massnahmen: Der SGV unterstützt das Vorhaben, wünscht es aber so zu überarbeiten, dass es nicht nur durchführbar und finanziell tragbar, sondern auch von Politik und Gesellschaft akzeptiert wird.

3. Umwelt und Energie

Facts: Angesichts des Einflusses des Energieverbrauchs im Verkehr auf die Luftverschmutzung und den Treibhauseffekt wird der Strassenverkehr vielfach angeschwärzt. Indessen gilt es die externen Kosten und den externen Nutzen der Mobilität in diesem Bereich abzuwägen (vgl. das Kapitel über soziale Kosten).

Ziele: Die Mobilität ist eine gesellschaftliche Gegebenheit mit Vor- und Nachteilen. Es gilt daher, die Nachteile der Mobilität zu verringern und nicht, die Mobilität selbst einzuschränken. Ein Beispiel: ein Bericht des Bundesamtes für Umwelt zeigt auf, dass trotz der Verkehrszunahme der Ausstoss von Schadstoffen bis 2010 deutlich abnehmen wird; dieser Erfolg ist vor allem auf europäische Vorschriften bezüglich Abgase (Euronorm) und die Einführung von Katalysatoren zurückzuführen.

Massnahmen: Der SGV unterstützt alle technischen Massnahmen die es erlauben, Nachteile der Mobilität zu verringern oder gar zu beseitigen. Katalysatoren für Neuwagen gehören beispielsweise dazu. Viele Umweltprobleme (Klima) sind jedoch europaweit, ja weltweit spürbar, so dass es nicht realistisch ist zu glauben, der Schutz der Umwelt könne mit einer noch so vorbildlichen nationalen Politik allein verbessert werden.

• Stark benützte Einrichtungen

Facts: Eine Einrichtung gilt als stark benützt, wenn ihr Verkehrsaufkommen allgemein oder zu bestimmten Zeiten die ordentliche Nutzung des bestehenden Strassennetzes und benachbarter Zonen in Frage stellt.

Stark benützte Einrichtungen entsprechen einer grossen Nachfrage der Bevölkerung und werden meist in die Peripherie verlegt, da sie in städtischen Zentren unerwünscht sind; dem motorisierten Verkehr werden hier allerlei Hindernisse in den Weg gestellt. Einkaufs- oder Freizeitzentren sind nicht für die Verkehrszunahme „verantwortlich“. Vielmehr ist die Zunahme der Fahrten für Einkauf und Freizeitgestaltung eine Folge veränderter Lebensumstände der Bevölkerung: kürzere Arbeitszeit und entsprechend längere Freizeit, höherer Lebensstandard im Allgemeinen und der Pensionierten im Besonderen.

Auch gilt es hierbei die wirtschaftlichen Interessen zu beachten und zu berücksichtigen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind durchaus beachtlich, sowohl was die Arbeitsplätze anbetrifft als auch bezüglich der Steuereinnahmen, nicht zuletzt aus Handel und Tourismus.

Ziele und Massnahmen: Der SGV verlangt, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung dieser Einrichtungen vermehrt in Rechnung zu stellen.

- **Soziale Kosten**

Facts: Mobilität bringt, wie wir gesehen haben, sowohl externe Kosten wie externen Nutzen mit sich.

Zu den **externen Kosten** zählen die Unfälle, die Belastung der Umwelt (Lärm, Luftverschmutzung) sowie Aufwendungen für Verkehrsinfrastruktur (Bau und Unterhalt), die von den Benutzern nicht gedeckt werden und daher zu Lasten der Gemeinschaft und künftiger Generationen gehen.

Zum **externen Nutzen** zählen unmittelbare Vorteile für Dritte (Nicht Benützer), die nicht durch den Markt vermittelt werden. Gewiss, der Verkehr ist für die gesamte Bevölkerung und die Wirtschaft von Nutzen; dabei handelt es sich vorerst aber um internen Nutzen. Man kennt normalerweise die Zahl der Arbeitsplätze und die Erträge aus dem Bau und dem Betrieb von Infrastrukturen. Doch der Verkehr schafft auch noch weitere Vorteile, sichert er doch Mobilität für Personen und Güter. Mobilität misst sich an der Möglichkeit, Distanzen zu überwinden. Ohne Distanzen überwinden zu können, wäre eine so arbeitsteilige Wirtschaft wie jene der Schweiz gar nicht möglich. Der Transport von Gütern vom Herstellungsort zu den Endverbrauchern ist für eine moderne Wirtschaft ebenso unentbehrlich wie die Mobilität der Arbeitskräfte. So betrachtet erbringt der Verkehr der Wirtschaft des Landes eine Grundleistung.

Ziele: Der SGV weist nachdrücklich darauf hin, dass der Nutzen des Verkehrs (Mobilität von Gütern und Personen) die Produktivität der Arbeit steigert. Je grösser aber die Arbeitsproduktivität ist, umso grösser ist das Sozialprodukt und damit der wirtschaftliche Wohlstand.

Massnahmen: Da der Strassenverkehr das Wirtschaftswachstum nachhaltig steigert, müssen seine günstigen Auswirkungen auf den Wohlstand des Landes bei den bevorstehenden Entscheiden im Rahmen der Verkehrspolitik berücksichtigt werden.

- **CO₂ - Ausstoss**

Facts: Die Schweiz hat das Kyoto-Protokoll ratifiziert; mit dem Beitritt Russlands ist es am 16. Februar 2005 in Kraft getreten. Die flexiblen Mechanismen des Protokolls bieten die Möglichkeit, den Ausstoss von CO₂ klug und wirtschaftlich tragbar zu verringern.

Die Klimatologen sagen eine Erderwärmung um 1,4 bis 5,8°C bis zum Ende des Jahrhunderts voraus. Nach den heutigen Erkenntnissen ist dies vor allem auf die Zunahme von Gasen mit Treibhauseffekt (namentlich CO₂) zurückzuführen. Um die Erderwärmung aufzuhalten, verlangt das Kyoto-Protokoll für die Periode 2008 bis 2012 den Ausstoss von Gasen mit Treibhauseffekt gegenüber 1990 um 8 Prozent zu reduzieren. Der Klimarappen verdient eine Chance; der SGV hat ihn daher auch unterstützt.

Ziele: der Schweiz ist eine Reduktion des CO₂ - Ausstosses zu ermöglichen, ohne die KMU deshalb mit wirtschaftlich untragbaren Abgaben zu belasten.

Massnahmen: Der SGV widersetzt sich einer CO₂ – Abgabe, unterstützt aber freiwillige Massnahmen, wie sie im CO₂ - Gesetz vorgesehen sind. In diesem Sinne stellt ein „integraler“ Klimarappen für das Gewerbe das zweckmässigste Instrument dar, um der Schweiz rasch konkrete Massnahmen zum Schutze des Klimas zu ermöglichen.

4. Pendler-, Freizeit- und Langsamverkehr

Facts: Der motorisierte **Pendlerverkehr** nimmt noch immer zu, trotz den Bemühungen der Schiene.

Die Bedeutung des **Freizeitverkehrs** ist zu berücksichtigen, ist er doch für fast die Hälfte des motorisierten Verkehrs verantwortlich, der seinerseits Grundlage für die heutige Mobilität ist.

Die (motorisierte) Mobilität einschränken hiesse also die Freizeitmöglichkeiten einschränken oder verringern, die das Kennzeichen der heutigen Gesellschaft sind.

Der Autocar zeichnet sich durch eine ausgezeichnete ökologische Bilanz aus; dies gilt für den Energieverbrauch ebenso wie für den Ausstoss von CO² . Dem Bus ist daher uneingeschränkt Zugang zu den öffentlichen Verkehrseinrichtungen zu gewähren (Benützung von Busbahnhöfen, Busspuren, Zufahrt zu Bahnhöfen und Parkplätze) Der Bus ist gleichberechtigtes Verkehrsmittel des öffentlichen und privaten Verkehrs zu betrachten.

Der Langsamverkehr (Radfahrer, Fussgänger, Rollbretter) ist modisch und ist Bestandteil mancher Konzepte, trägt aber nur beschränkt zur allgemeinen Mobilität bei, auch wenn einzelne Städte (Basel) einen regen Veloverkehr kennen. Der Langsamverkehr bietet einigen Pendlern im Herzen der Agglomerationen Möglichkeiten und gewinnt neue Bedeutung im Tourismus, vor allem im „sanften“

Tourismus, der die Natur und die Kulturlandschaften eines Landes entdecken will. Viele Aktionen zugunsten gemütlicher Ortsveränderung (slow down) in verschiedenen Gegenden belegen dies.

Tatsächlich befriedigt der Langsamverkehr drei Bedürfnisse: Familienausflüge (in der schönen Jahreszeit), „sanfter“ Tourismus, und - in grossen Städten - Ergänzung zum motorisierten Verkehr im Herzen der Agglomerationen

Ziele: Diese drei Formen der Mobilität spielen in unserer Gesellschaft eine immer grössere Rolle und können daher nicht missachtet werden, nicht zuletzt angesichts der Freizeitbeschäftigungen und des Tourismus, aber auch der Mobilitätsprobleme in den Stadtzentren und bei den Pendlerströmen.

Massnahmen: Die Infrastruktur für diese Mobilitätsformen obliegt in erster Linie den Kantonen und Gemeinden. Der Bund soll sich hier nach Ansicht des SGV auf Koordinationsaufgaben beschränken (z.B. Signalisation).

5. Internationales Umfeld

- **Alpenkonvention**

Facts: Rücksicht auf das Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung (die Belange der Wirtschaft und Gesellschaft ebenso einschliesst wie Umweltschutz) bedingt, dass die Entwicklung weiter Gebiete nicht „eingefroren“ werden darf. Insbesondere darf die Mobilität nicht so weit eingeschränkt werden, dass die wirtschaftliche Entwicklung von Randregionen beeinträchtigt wird, die stark vom Tourismus abhängen,

Die Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention sind Beispiele für ein Vorgehen, das keine Unterstützung verdient; das Parlament hat denn auch geweigert, sechs der neuen Protokolle zu ratifizieren.

Ziele: Der SGV lehnt die Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention ab. Diese übergehen nationales Recht, verletzen das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung, vergessen die Bedürfnisse der Bevölkerung, gelten für 60 % unseres Territoriums, sehen ein internationales Schiedsgericht vor und schaden dem Tourismus, einer wirtschaftlichen Stütze der Bergregionen. Ihre Ratifizierung ist daher zu verhindern.

Massnahmen: Der SGV hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, mit Vertretern von economiesuisse, des TCS, Aquanostra und des Schweizer Tourismus Verbandes; diese hat zuhanden der Mitglieder des SGV ein Argumentarium zusammengestellt, das mit Hilfe einiger Medien und der Presseorgane des SGV die politischen Entscheide beeinflussen soll.

- **Beziehungen zur EU und bilaterale Verträge**

Facts: Die „Bilateralen Verträge“ regeln den Verkehr am Boden und in der Luft zwischen der Schweiz und der EU und sind am 1. Juni 2002 in Kraft getreten.

Das Abkommen über den erdgebundenen Verkehr liberalisiert und harmonisiert den europäischen Strassenverkehr mit der Schweiz. Es passt Normen und Zulassungsbedingungen an, beispielsweise mit der Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen. Diese stieg von 34 t im Jahre 2001 auf 40 t im Jahre 2005. Mit dieser Erhöhung verknüpft war die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Das genannte Abkommen bietet den schweizerischen Bahnen auch freien Zugang zum Bahnnetz der EU, und umgekehrt. Die Gewährung dieses freien Zugangs entspricht einer koordinierten Politik zur Förderung des Eisenbahnverkehrs durch die Alpen mit wettbewerbs- und leistungsfähigen Bahnen. Vermehrte Zusammenarbeit mit Partnern in der EU stellt langfristig für die Bahnen der Schweiz eine Bedingung zum Überleben dar.

Das Abkommen zum erdgebundenen Verkehr erlaubt eine koordinierte Verkehrspolitik im Alpenraum. Die Zusammenarbeit der Schweiz mit der EU ermöglicht Verbesserungen bei der Infrastruktur der Bahnen und beim Kombinierten Verkehr mit dem Ziel, Güter von der Strasse auf die Schiene umzulenken.

Die Anwendung des Abkommens wird von einem gemischten Ausschuss mit Vertretern der Schweiz und der EU überwacht. Dieser ist auch zuständig für die Schlichtung von strittigen Anwendungen oder Auslegungen des Abkommens.

C. Zusammenfassung der Stellungnahme des SGV und der KMU

Die Mobilität im Allgemeinen und die motorisierte Mobilität (Flexibilität dank dem Auto) im Besonderen haben die Entwicklung des Tourismus und der Freizeitgestaltung ermöglicht und den Konsumenten Zugang zu einem grösseren Markt für Güter und Dienstleistungen geöffnet. Verschiedene Studien belegen auch die Bedeutung der allgemeinen Mobilität und insbesondere der motorisierten Mobilität für das wirtschaftliche Wachstum und für die Zahl der Arbeitsplätze, die sie direkt oder indirekt schafft.

Höchste Zeit also, dass die Behörden die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung der Mobilität erkennen und bei ihren Entscheiden berücksichtigen und sich nicht darauf beschränken, auf die Nachteile hinzuweisen.

Der SGV fordert:

- Die rasche **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes** und die langfristige Sicherung seines Betriebes
- Massnahmen zur Verminderung der Verkehrsprobleme in **Agglomerationen**
- Eine **ausgewogene Zuteilung** der Mittel an Schiene und Strasse
- **Garantie** einer freien Wahl des Verkehrsmittels für Einzelpersonen und KMU
- Beharren auf dem **jetzigen Entscheid** betreffend CO², also Ablehnung der Steuer und Vorzug für freiwillige Massnahmen wie Klimarappen.
- **Ablehnung** der weiteren Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention, die 60 % des schweizerischen Territoriums betreffen.
- Die **Annahme** einer sektoriellen Verkehrsplanung, welche sowohl die Kosten wie die Vorteile der Mobilität berücksichtigt, interne wie externe.

Am 9. Januar 2006 hat der SGV-Vorstand Kenntnis vom vorliegenden Konzept genommen - das von der Arbeitsgruppe „Verkehr“ ausgearbeitet wurde - und autorisiert dessen Publikation in den Presseorganen des SGV.

Mitglieder der SGV-Arbeitsgruppe «Verkehr»

Pierre Triponez Präsident	Schweizerischer Gewerbeverband
Blessing Rudolf	Auto-Schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Burgener Andreas	Auto-Schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Büttiker Rolf	Swiss Shipper's Council (Präsident)
Eperon Patrick	Touring Club Schweiz (TCS)
Fehle Martin	Schweizerischer Baumeisterverband (SBV)
Fritz Max	Verband Schweiz. Zellstoff, Papier und Kartonindustrie (ZPK), (Direktor)
Heller Urs	Gewerbeverband Nidwalden (Präsident)
Howald Kurt	Aerosuisse
Hunziker-Blum Regina	economiesuisse
Kneubühler Peter	Schweizerischen Strassenverkehrsverband (FRS)
Koller Hans	Schweizerischen Strassenverkehrsverband (FRS)
Kündig Gregor	economiesuisse
Müller Stefan	Touring Club Schweiz (TCS)
Oeschger Martin	Verband Schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (Spedlogswiss)
Peyer Hans	Gastrosuisse
Pirlot Jean-Luc	Centre patronal
Renner-Bach Judith	Schweizer Tourismus Verband
Rüegg Kurt	Swissoil-Commerce
Steinweg Sarah	Schweizerischer Gewerbeverband
Tanner Hanspeter	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
Tobler Conrad	Swiss Shipper's Council
Tobola Dreyfuss Agathe	Schweizerischer Gewerbeverband
Tosetti Jean-François	Centre patronal
Weiss Pierre	Fédération des Entreprises Romandes (FER-Ge)
Wohlgensinger Tony	Auto-Schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeur (Präsident)
Zumbühl Rudolf	Touring Club Schweiz

Stand am 10. Januar 2006