

# Jahresbericht 2010

## Inhaltsverzeichnis

<b>Die Organe des ACS</b>	2
<b>Die Sektionen des ACS</b>	3
<b>Zentralverwaltung</b>	4
1. Allgemeines	4
2. Vernehmlassungen	4
3. Sitzungen der Zentralorgane	6
<b>Informationen aus dem Automobil- und Verkehrsbereich</b>	7
1. Allgemeines	7
2. Infrastruktur	8
3. Verkehrssicherheit	10
4. Umwelt	11
<b>Marketing &amp; Kommunikation</b>	13
1. Marketing & Kommunikation	13
2. Produkte und Dienstleistungen	15
<b>Ausbildung &amp; Sicherheit</b>	17
1. Aus- und Weiterbildung	17
2. Verkehrssicherheit und Unfallverhütung	17

## Die Organe des ACS

### Direktionskomitee

Zentralpräsident  
Claude Miffon Thônex

Vize-Zentralpräsidenten  
Claude Haldi Romanel  
Markus Hutter Winterthur

Mitglieder  
Mathias Ammann Jegenstorf  
René Hediger St. Gallen  
Urs Müller Basel  
Remo Sieber Minusio  
Me Alain Touron Bulle  
Carlos Vidal Solothurn

### Nationale Verkehrskommission

Mitglieder  
Peter Koch Muhen  
Me Luc Pittet Lausanne  
Walter Wobmann Gretzenbach

### Juristische Kommission

Präsident  
Me Laurent Gilliard Yverdon-les-Bains

Mitglieder  
Dr. iur. Michel Béguelin Biel  
Caterina Nägeli Zürich  
Bruno Nüssli Dornach  
Thomas Stadelmann Gossau  
André von der Weid Avry

### Zentralverwaltung

Direktor  
Niklaus Zürcher Bern

Wasserwerkstrasse 39  
CH-3000 Bern 13  
Telefon: +41 31 328 31 11  
Fax: +41 31 311 03 10  
E-Mail: [acszv@acs.ch](mailto:acszv@acs.ch)  
Internet: [www.acs.ch](http://www.acs.ch)

### Geschäftsprüfstelle

Mitglieder  
Pierre Piccand Düdingen  
Adrian Müller Brunnen

Ersatzmitglieder  
Pierre Schwab Neuchâtel  
Bernhard Taeschler Sarmenstorf

## Die Sektionen des ACS

Sektion	Sekretariat	Präsident	Geschäftsführung
beider Basel	Hofackerstrasse 72 CH-4132 Muttenz, +41 61 465 40 40	Urs Schweizer	M. Hasler
Bern	Eigerstrasse 2 CH-3007 Bern, +41 31 311 38 13	Mathias Ammann	Frau S. Schläppi-Pulver
Fribourg	c/o FRI Travel Hauptstrasse 23 CH-3186 Düdingen, +41 26 341 80 20	Joe Genoud	P. Piccand
Genève	Ch. Du Clos de la Fonderie 19 Case postale 1205 CH-1227 Carouge, +41 22 342 22 33	Alain Saracchi	Mme C. Guillaume-Gentil
Glarus	c/o Reisebüro "Glärnisch" Wohnparadies CH-8752 Näfels, +41 55 618 40 80	Willi Leuzinger	U. Steinacher
Graubünden	Masanserstrasse 35 CH-7001 Chur, +41 81 252 90 50	Martin Buchli	W. Caviezel
Les Rangiers	Case postale 130 CH-2882 Saint-Ursanne, +41 32 422 65 22	Manuel Piquerez	Mme C. Koller-Jolidon
Liechtenstein	Austrasse 15, Postfach 103 FL-9495 Triesen, +423 237 67 67	Heinz Felder	G. Meier
Luzern/OW/NW	Schachenweidstrasse 46 CH-6030 Ebikon, +41 41 420 33 33	Marcel Omlin	S. Honegger
Mitte	Tellstrasse 55 CH-5000 Aarau, +41 62 836 04 04	Bernhard Taeschler	T. Kohler
Neuchâteloise	Rue de la Treille 5 Case postale 1770 CH-2001 Neuchâtel, +41 32 725 81 22	Pascal Hofer	Mme D. Nussbaumer
Seeland-Jura	Hugi Strasse 2 CH-2501 Biel, +41 32 323 15 25	Silvio Beer	Frau E. Beer
Schaffhausen	c/o Zürich Fulachstrasse 10 CH-8201 Schaffhausen, +41 52 625 61 81	Remo Mion	B. Rutz
Schwyz-Uri	Waldstätterquai 2 CH-6440 Brunnen, +41 41 822 06 07	Michael Birkner	A. Müller
St. Gallen-Appenzell	Sonnenstrasse 6, Spelteriniplatz CH-9001 St. Gallen, +41 71 244 63 24	Manfred Trütsch	O. Gabler
Thurgau	Hauptstrasse 1a, Postfach 1041 CH-8280 Kreuzlingen, +41 71 677 38 38	Christof Roell	Ch. Papadopoulos
Ticino	Via Trevani 5 Casella postale 564 CH-6600 Locarno, +41 91 751 46 71	Carletto Abate	G. M. Balemi
Valais	Rue du Scex 33 CH-1950 Sion, +41 27 322 11 15	Laurent Giovanola	Mme M.-Ch. Gillioz
Vaudoise	Avenue de Rumine 9 CH-1005 Lausanne, +41 21 331 27 22	Claude Haldi	Ch. Friderici
Zürich	Forchstrasse 95, Postfach 2022 CH-8032 Zürich, +41 44 387 75 00	Frau RuthENZler Denzler	L. Knecht

# Zentralverwaltung

## 1. Allgemeines

Der ACS darf erneut auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Die Strategie der letzten Jahre hat sich bewährt und die Dienstleistungspakete ACS Classic, ACS Travel sowie ACS Premium haben sich definitiv durchgesetzt und stossen insbesondere auch bei Neumitgliedern auf grosses Interesse.

Die Rechnung der Zentralverwaltung schloss erneut mit einem Gewinn ab. Durch konsequente Führung und Finanzkontrolle wurde der Aufwand strikte den verfügbaren Mitteln angepasst.

Die verkehrspolitischen Aktivitäten wurden wie in den Vorjahren stark durch Umweltfragen geprägt. An Intensität und Wichtigkeit zugenommen haben die Fragen rund um die Finanzierung des Strassenverkehrs. Im Berichtsjahr ist offensichtlich geworden, dass die in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fliessenden Mittel bald einmal nicht mehr ausreichen werden, um neben dem Unterhalt des langsam in die Jahre gekommenen Nationalstrassennetzes auch noch die als dringend erachteten Infrastrukturmassnahmen zur Engpassbeseitigung zu finanzieren. Trotzdem gehen grüne und linke Kreise davon aus, dass auch die beim öffentlichen Verkehr geplanten Ausbauten weitgehend aus Abgaben der Automobilisten zu finanzieren sein werden. Sie werden in diesem Ansinnen zumindest teilweise von den Kantonsregierungen unterstützt, die sich dadurch eine finanzielle Entlastung versprechen. Als Beispiel für weitere Bestrebungen der Kantone zu Entlastung ihrer Budgets seien hier die 400 Kilometer Kantonsstrassen erwähnt, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. Nach heftigen Auseinandersetzungen zwischen Bund und Kantonen, die sich gegenseitig den Schwarzpeter der Finanzierung des Unterhalts dieser Strecken zuschieben wollten, fanden die beiden grundsätzlich in der Pflicht stehenden Parteien das Ei des Kolumbus: Gemäss neuester Planung sollen nun die Automobilisten diese finanziellen Mittel über eine Verdoppelung des Preises für die Autobahnvignette aufzubringen haben.

## 2. Vernehmlassungen

Der ACS brachte seine Stellungnahme in den folgenden Vernehmlassungsverfahren ein:

### **Rechtliche Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen**

26.11.2010

Der ACS lehnt die neuen rechtlichen Grundlagen in aller Entschiedenheit ab. Erfahrungen in Deutschland und anderen EU-Ländern zeigen, dass die Umweltzonen punkto Immissionssituation in Städten praktisch nutzlos sind. Die Idee der Einrichtung von Umweltzonen mag vor fünfundzwanzig Jahren, als die Luftreinhalte-Verordnung des Bundes (vom 16. Dezember 1985) in Kraft gesetzt wurde, bestechend erschienen sein. Seither haben sich die schweizerische Fahrzeugflotte und damit die Luftbelastung durch den Strassenverkehr so stark verändert, dass mit Umweltzonen kaum mehr eine Verbesserung zu erreichen ist und sie daher eine unverhältnismässige Massnahme darstellen.

### **Parlamentarische Initiative „Abschaffung der Fahrradnummer“**

26.03.2010

Der ACS ist mit der vorgeschlagenen Abschaffung der Fahrradnummer nicht einverstanden. Am heutigen bewährten System der mit der obligatorischen Velovignette verbundenen Haftpflichtversicherung ist auch in Zukunft festzuhalten. Unter anderem hilft die durch die erforderliche Beschaffung der Vignette bestehende minimale Hürde, betriebsun-

taugliche Fahrräder aus dem Strassenverkehr weg zu halten und ist damit zumindest ein kleiner Beitrag zur Verkehrssicherheit. Allenfalls wäre im Gegenteil das System der Velovignette sogar in Richtung verursachergerechte Finanzierung der von Fahrrädern benutzten Infrastruktur auszubauen.

### **Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz**

15.02.2010

Der Bericht erweckt den Eindruck, als ob die Verantwortlichen davon ausgehen würden, dass die möglichen Entwicklungen in der Schweiz irgendeinmal abgeschlossen sein werden und zum Beispiel die Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz bereits heute praktisch abschliessend fertig gestellt sein würden. Diese Einstellung ist nicht sehr zukunftsorientiert und kann den objektiven Blick in eine fernere Zukunft trüben. Wir sind der Überzeugung, dass die Infrastrukturen laufend und vorausschauend den Bedürfnissen anzupassen sind. Für den Zeitraum, welchen der Bericht abdecken will, bedeutet dies mit Sicherheit den Ausbau der Kapazitäten. Sollten dereinst neue technische Möglichkeiten und gesellschaftliche Trends zu Überkapazitäten führen, so dürften der Um- und Rückbau von Infrastrukturen auch kein Tabu sein. Für dieses Vorgehen spricht auch die Tatsache, dass durch nicht realisierte Projekte volkswirtschaftliche Kosten entstehen (Opportunitätskosten). Eine objektive Prüfung und Berücksichtigung dieser Kosten ist nach unserer Beurteilung für die nachhaltige Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen zwingend erforderlich.

### **Fahrtschreiberkartenregister-Verordnung**

22.12.2010

Der ACS zeigte sich mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden. Mit der Zentralisierung der Kartenbestellung und der Möglichkeit zur Onlinebestellung sowie der damit verbundenen Reduktion der Kartenpreise werden die von der Strassentransportbranche seit geraumer Zeit vorgebrachten Forderungen in weiten Teilen erfüllt. Dies ist sehr begrüssenswert und überaus erfreulich.

### **VSS-Norm 641 704 Strassenverkehrsunfälle (Unfallzahlen und -statistiken)**

23.07.2010

Der ACS erachtete die Norm grundsätzlich als zweckmässig und plausibel, um eine einheitlich aufgebaute sowie vergleichbare Auswertung von Strassenverkehrsunfällen zu ermöglichen und damit insbesondere den Kantonen im Zusammenhang mit der per 1. Juni 2010 in Kraft getretenen neuen Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register ein identisches Arbeitsinstrument zur Verfügung zu stellen.

### **Inkraftsetzung der Änderung der Chauffeurverordnung (ARV 1)**

29.01.2010

Der ACS zeigte sich mit dem Einführungstermin 1.1.2011 einverstanden.

### **3. Sitzungen der Zentralorgane**

#### **3.1. Delegiertenversammlung**

Die ordentliche Delegiertenversammlung wurde am 25. Juni 2010 im Hotel Allegro in Bern durchgeführt. Als zentraler Punkt standen die Erneuerungswahlen in die nationalen Gremien auf der Traktandenliste.

#### **3.2. Präsidentenkonferenzen**

Die regionalen Präsidentenkonferenzen fanden am 27. April 2010 im Hotel Arte in Olten und am 29. April 2010 im Hotel Mövenpick in Lausanne statt. Sie dienten insbesondere auch der Vorbereitung der Delegiertenversammlung. Die gesamtschweizerische Präsidentenkonferenz fand am 26. November 2010 im Hotel Ambassador in Bern statt.

Die Veranstaltungen hatten neben clubinternen Fragen vor allem verkehrspolitische Themen zum Inhalt. An der Präsidentenkonferenz im Herbst wurde zudem das Budget 2011 des Gesamtclubs genehmigt. Die entsprechende Kompetenz war der Präsidentenkonferenz von der Delegiertenversammlung delegiert worden. Ebenfalls an der Herbstkonferenz besprochen wurden verschiedene clubinterne Planungsfragen für das Jahr 2011.

#### **3.3. Geschäftsführerkonferenzen und Workshops**

Die Geschäftsführerkonferenzen fanden am 30. März 2010 im Hotel Ambassador in Bern und am 21. / 22. September 2010 im Hotel Alpes et Lac in Neuenburg statt.

Beide Konferenzen waren reich befrachtet mit organisatorischen Themen und Fragen zum Tagesgeschäft der Sektionen. Zudem standen Vertreter der Zurich (Produkte), des UCC (MIDACS) sowie des Swiss DLC für Fragen zur Verfügung.

Die „Workshops für Geschäftsführer“ haben sich weiterhin sehr bewährt. Wiederum wurde diese Möglichkeit zur Diskussion und Koordination vor allem von den grösseren Sektionen genutzt.

#### **3.4. AIT / FIA**

Die ordentliche Generalversammlung wurde im Rahmen der Herbstkonferenz vom 1. – 5. Oktober 2010 in Paris durchgeführt.

## Informationen aus dem Automobil- und Verkehrsbereich

### 1. Allgemeines

#### 1.1. Neuer Grundlagenbericht zur Verkehrserschliessung in der Schweiz

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

#### 1.2. Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen 2009

Im Jahr 2009 ist auf den Nationalstrassen um 4,5 Prozent mehr Verkehr verzeichnet worden. Fast 40 Prozent des gesamten Strassenverkehrs der Schweiz wurde auf dem Nationalstrassennetz, das nur gerade 2,5 Prozent des ganzen Strassennetzes ausmacht, abgewickelt. Eine noch dominantere Rolle spielte das Nationalstrassennetz beim schweren Güterverkehr: In diesem Segment wurden sogar 65 Prozent der gesamten Fahrleistungen auf den Autobahnen zurückgelegt. Der Verkehr auf den Nationalstrassen wächst damit weiterhin deutlich stärker an als der Verkehr auf dem übrigen Strassennetz. Markant zugenommen hat 2009 die Anzahl der Staustunden (11'829), was einem Wachstum von 18 Prozent gegenüber 2008 entspricht. Hauptursache für Staus blieb mit total 8'029 Stunden eindeutig die Verkehrsüberlastung. Wegen Baustellen staute sich der Verkehr 1'881 Stunden lang. Diese Zunahme der Baustellen-Staus ist primär darauf zurückzuführen, dass letztes Jahr vor allem auf stark befahrenen Agglomerationsautobahnen gebaut werden musste. Stauschwerpunkt der Schweiz war nach wie vor der Grossraum Zürich.

#### 1.3. Immer mehr Motorfahrzeuge

Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind im Jahr 2010 in der Schweiz 5,4 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert gewesen. Allein der Bestand der Personenwagen (PW) ist seit 1990 um eine Million auf über vier Millionen angewachsen. Auf zwei Einwohner kommt nun mehr ein PW.

#### 1.4. Konstante Treibstoffverkäufe im Jahr 2010

Gemäss Erdöl-Vereinigung (EV) hat der Absatz der wichtigsten Erdölprodukte in der Schweiz im Jahr 2010 rund 10,5 Millionen Tonnen betragen. Das sind gut acht Prozent weniger als 2009. Vom Gesamtabsatz entfiel der grösste Teil – rund zwei Drittel – auf die Treibstoffe. Die schon seit mehreren Jahren abnehmende Nachfrage nach Benzin setzte sich auch 2010 fort (minus 3,6 Prozent verglichen mit 2009). Die kontinuierlich verbesserte Motoreffizienz ist der Hauptgrund dieses Rückgangs. Der Absatz von Dieselöl hat wieder an Dynamik gewonnen (plus rund vier Prozent verglichen mit 2009). Die gestiegenen Verkäufe widerspiegeln die verbesserte Binnenkonjunktur. Zu einem kleineren Teil sind sie auf den wachsenden Anteil dieselbetriebener Personenwagen zurückzuführen.

#### 1.5. Definitive Strassenrechnung 2008

Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2008 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 120 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 117 Prozent. Für den Personenverkehr liegen diese Grade etwas tiefer – nämlich bei 114 bzw. 110 Prozent; derweil schneidet der Güterverkehr mit je 147 Prozent sehr gut ab. Im Ge-

gensatz zur Transportrechnung (Trakos) werden in der Strassenrechnung die externen Kosten, die Unfallkosten und die Aufwendungen für die Fahrzeuge (Anschaffung, Betrieb und Unterhalt) nicht berücksichtigt. Nach neueren, vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) veranlassten Studien verursacht der Strassenverkehr jährlich ungefähr acht Milliarden Franken an so genannt externen Kosten.

#### **1.6. Definitive Eisenbahnrechnung 2008**

Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2008 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Schweizerischen Eisenbahnrechnung weisen die Eisenbahnen einen Kostendeckungsgrad von gut 106 Prozent aus. Das sind über vier Prozent mehr als im Jahr 2007. Werden die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots sowie die Leistungen an die Infrastruktur ausgeklammert, beträgt der Kostendeckungsgrad noch gegen 75 Prozent. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von etwas mehr als 43 Prozent macht deutlich, dass die Eisenbahnen die Volkswirtschaft sehr viel kosten.

## **2. Infrastruktur**

### **2.1. Gut zwei Milliarden Franken für die Nationalstrassen**

Der Bund investierte im Jahr 2010 gut zwei Milliarden Franken ins Nationalstrassennetz. Davon fliessen 945 Millionen Franken, die aus dem Infrastrukturfonds stammen, in den Bau neuer Abschnitte und rund 1,15 Milliarden Franken, die der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) entnommen werden, in den Ausbau sowie Unterhalt des bestehenden Netzes. Ende 2009 waren rund 1'789 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb. Dies entspricht 94,5 Prozent der heute geplanten Netzlänge.

### **2.2. Bundesrat verabschiedet Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze**

Der Bundesrat hat den Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze verabschiedet. Dieser Bericht enthält erstmals eine Gesamtschau über alle schweizweiten Netze in den Bereichen Verkehr, Energieversorgung sowie Telekommunikation, streicht die volkswirtschaftliche Bedeutung gut funktionierender Infrastrukturnetze heraus und zeigt strategische Stossrichtungen auf. Im Strategiebericht hält der Bundesrat unter anderem fest, dass, wer stark genutzte Verkehrswege befährt, dafür auch mehr bezahlen soll – seien dies Strassen oder Bahnstrecken. Der Bundesrat zieht in Betracht, alle bisherigen Infrastrukturabgaben langfristig durch eine flächendeckende, verkehrsträgerübergreifende sowie leistungsabhängige Mobilitätsabgabe („Mobility Pricing“) zu ersetzen.

### **2.3. Kantonsstrassen droht massiver Wertverlust**

Betreffend die Werterhaltung stünde es mit Blick auf die gut 18'000 Kilometer Kantonsstrassen nicht zum Besten. Über die Hälfte aller Kantone investierten zu wenig, um ihre Strasseninfrastruktur langfristig sowie kosteneffizient zu erhalten. Bei fast zehn Prozent der Kantonsstrassen oder rund 1'700 Kilometer bestünde sogar akuter Sanierungsbedarf. Diesen Befund erbringt eine von der Organisation „Infrastruktur Strasse“ publizierte Studie. Gemäss einer Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sollten jährlich zwischen 1,8 und 2,6 Prozent des Wiederbeschaffungswerts der Strassen in Unterhalt und Ausbau investiert werden, was 63'000 bis 91'000 Franken pro Kilometer bzw. grossen Sanierungen alle 35 bis 40 Jahre entsprechen würde.

### **2.4. Pannestreifen wird zu zusätzlicher Autobahnspur**

Auf dem notorisch überlasteten Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Morges und Ecublens (VD) dürfen die Benützer seit dem 18.1.2010 auf dem Pannestreifen fahren, wenn viel Verkehr herrscht. Dieser Pilotversuch mit dem Pannestreifen als zusätzlicher Fahrspur stellt eine Premiere auf dem Nationalstrassennetz dar. In den ersten Wochen waren die Erfahrungen durchaus positiv.

## **2.5. Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**

Der Bundesrat hat einen Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels verabschiedet. Darin stellt er fest, dass sich die zwischen 2020 und 2025 anstehende vollständige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne ergänzenden Bau einer zweiten Tunnelröhre realisieren liesse. Während einer Vollsperrung von zweieinhalb Jahren Dauer oder einer Teilspernung von 280 Tagen pro Jahr über dreieinhalb Jahre hinweg müssten allerdings viele Personen- und Lastwagen auf die Bahn verladen werden. Der Bundesrat betont, dass mit diesem Bericht kein politischer Vorentscheid gefällt worden sei. Vielmehr beginne jetzt aufgrund der technischen Erwägungen die politische Diskussion.

## **2.6. SBB setzen sich im Nationalrat durch**

Sowohl die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als auch die Privatbahnen haben mit ihren Forderungen nach höheren Infrastruktur-Investitionsmitteln für die Jahre 2011-2012 im Nationalrat eine Mitte-Links-Mehrheit gefunden. Mit 110 zu 67 Stimmen bei sechs Enthaltungen beschliesst die Grosse Kammer, dass die SBB im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2011/2012 statt 3,322 Milliarden Franken 3,462 Milliarden Franken in den Unterhalt sowie in kleinere Ausbauten ihres Netzes investieren können. Bereits zuvor hatte der Bundesrat angesichts der jüngsten Erkenntnisse, wonach beim Infrastruktur-Unterhalt grosser Nachholbedarf besteht, die ursprünglich vorgesehenen Mittel um 332 Millionen Franken aufgestockt. Zudem hat der Nationalrat den Entscheid des Ständerats gestützt, den für die Privatbahnen vorgesehenen, ebenfalls zuvor vom Bundesrat schon um 88 Millionen Franken erhöhten Kreditrahmen von 1,22 Milliarden auf 1,279 Milliarden Franken hinaufzusetzen. Die Vorsteherin des Verkehrsdepartements, Bundespräsidentin Doris Leuthard, hat sich in der Debatte vergeblich gegen eine weitere Aufstockung ausgesprochen. Die zusätzlichen Mittel seien nicht finanziert und müssten vorzeitig dem hauptsächlich durch Strassengelder gespeisten Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen werden. Dadurch stehen temporär weniger Mittel für die grossen Vorhaben – z.B. Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) oder Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) – zur Verfügung. Es wird also ein Finanzloch gestopft, indem ein neues geöffnet wird.

## **2.7. Bahn 2030: Zwei Varianten präsentiert**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zwei Varianten für das von den eidgenössischen Räten in Auftrag gegebene Projekt „Bahn 2030“ erarbeitet. Die Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Milliarden Franken vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre. Die Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Milliarden Franken umfassen. Der Hauptunterschied der beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist. Bahn 2030 hat zum Ziel, einen bedeutenden Teil der stetig wachsenden Mobilität der Schweiz Bevölkerung zu übernehmen. Das eidgenössische Parlament hat beschlossen, die Investitionen von Bahn 2030 aus dem FinöV-Fonds zu finanzieren. Dies setzt voraus, dass dieser Fonds über die bisher vorgesehene Laufzeit hinaus verlängert wird. Zudem sollen zusätzliche, zeitlich befristete Finanzquellen bestimmt werden. Geprüft werden unter anderem ein Zuschlag auf die Fahrausweise des öffentlichen Verkehrs (öV) von rund zehn Prozent sowie eine Umwidmung des Anteils der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der den Kantonen zugutekommt. Bei Variante 2 steht ein Beitrag der Bahnbenutzer im Vordergrund, bei Variante 1 zusätzlich zu dieser Bahnabgabe die Umwidmung des LSVA Kantonsanteils. Der Bundesrat hat im Übrigen entschieden, dass die bisherigen Einnahmequellen des FinöV-Fonds weiterhin zur Verfügung stehen sollen. Namentlich sind dies der Bundesanteil an der LSVA, ein Mehrwertsteuer-Promille sowie ein Anteil aus der Mineralölsteuer, der bislang nur für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) verwendet wird (so genanntes NEAT-Viertel). Für die Weiterführung des FinöV-Fonds und die neuen Einnahmen ist eine Verfassungsänderung

notwendig. Somit werden Volk und Stände in jedem Fall über Bahn 2030 abstimmen können.

### **3. Verkehrssicherheit**

#### **3.1. Weniger Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr**

Gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist die Zahl der Verkehrsoffer im Jahr 2010 erneut gesunken. Auf Schweizer Strassen wurden 328 Personen getötet (sechs Prozent weniger als 2009) und gut 4'500 schwer verletzt (vier Prozent weniger als 2009). Während die Zahl der getöteten Rad fahrenden gegenüber 2009 markant (minus 43 Prozent) zurückgegangen ist, hat jene der getöteten Fussgänger signifikant (plus 27 Prozent) zugenommen.

#### **3.2. Qualitative Verbesserung der Strassenverkehrsunfallstatistik**

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

#### **3.3. Bundesrat konkretisiert Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“**

Die Leidensgeschichte des Verkehrssicherheitsprogramms „Via sicura“ dauert nun schon mehrere Jahre. Nach Auswertung der Vernehmlassung hat der Bundesrat die Botschaft mit einem abgespeckten Programm zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Mit einer Reihe von Massnahmen sollen vor allem die bestehenden Vorschriften besser durchgesetzt und die grössten Unfallschwerpunkte beseitigt werden. Darüber hinaus wird auch die Prävention verstärkt. In der Vernehmlassung verworfen wurden insbesondere die Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug- Haftpflichtversicherungsprämie sowie die Zweckbindung der Bussengelder. Demzufolge ist keine Bereitschaft dafür vorhanden, die Verkehrssicherheit mit neuen Abgaben zu finanzieren. „Via sicura“ muss deshalb ohne zusätzliche Einnahmen auskommen und umgesetzt werden. Das bedeutet, dass auch die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur – Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen sowie der Bau von Kreiseln, Abschränkungen, usw. – aus den bestehenden Finanzmitteln für den Strassenbau, den Beiträgen des Bundes an die Kantone aus Mineralölsteuer, leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Autobahnvignette, bezahlt werden.

#### **3.4. Mit Drogencocktail am Steuer**

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

## **4. Umwelt**

### **4.1. Bessere Luft trotz mehr Strassenverkehr**

Obwohl der Strassenverkehr zugenommen hat, ist die Luft heute sauberer als früher. Gemäss einem aktualisierten Bericht des Bundesamts für Umwelt (BAFU) hat der Luftschadstoffausstoss des Strassenverkehrs in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Zugenommen hat hingegen der Ausstoss von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Die Prognosen des BAFU, die bis ins Jahr 2035 reichen, stimmen sehr zuversichtlich. So wird sich sowohl der Ausstoss von Luftschadstoffen in erheblichem als auch jener von CO<sub>2</sub> in geringerem Ausmass weiter reduzieren. Eine besonders erfreuliche Entwicklung ist dabei bei den hauptsächlich im Fokus stehenden Stickoxid- (NO<sub>x</sub>) und Feinstaubemissionen (PM) zu erwarten.

### **4.2. Erreichung des Kyoto-Klimaziels in Frage gestellt**

Der Bund korrigiert die Treibhausprognosen. Gemäss neuen Schätzungen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) könnten die Treibhausgasemissionen höher ausfallen als bisher angenommen und als vom Kyoto-Protokoll (48,6 Mio. Tonnen) vorgeschrieben. Hauptgrund für die allfällige Abweichung von bisherigen Prognosen ist laut BAFU das kräftige Wirtschaftswachstum. Besonders im Treibstoffbereich tut sich eine beachtliche Lücke auf. Wie im CO<sub>2</sub>-Gesetz festgehalten, sollten die Emissionen bei den Treibstoffen bis 2012 um acht Prozent sinken, nun liegen sie aber um 13 Prozent über den Werten von 1990. Selbst unter Anrechnung der durch den Klimarappen im Ausland erworbenen Emissionszertifikate (2 Mio. Tonnen pro Jahr) und der inländischen Reduktionsleistung des Klimarappens (ca. 0,4 Mio. Tonnen pro Jahr), resultieren noch immer prognostizierte 15 Millionen Tonnen, die 0,8 Millionen Tonnen über dem Reduktionszielwert von 14,2 Millionen Tonnen liegen. Wird die im Kyoto-Protokoll eingegangene Reduktionsverpflichtung bis 2012 nicht erfüllt, besteht quasi als Notmassnahme die Möglichkeit, Emissionszertifikate einzukaufen, um die Lücke zu schliessen.

### **4.3. Bundesrat präsentiert indirekten Gegenvorschlag zur „Offroader-Initiative“**

Der Bundesrat lehnt die „Offroader-Initiative“ der Jungen Grünen ab und stellt ihr einen indirekten Gegenvorschlag gegenüber. Gemäss diesem soll der Import von Offroader weiterhin zugelassen bleiben; im Gegenzug will der Bundesrat jedoch Anreize schaffen, damit in der Schweiz vermehrt kleinere Autos gekauft werden. Betreffend die CO<sub>2</sub>-Einsparungen übertrifft der indirekte Gegenvorschlag die Forderungen des Volksbegehrens. Es soll nämlich ein Durchschnittswert von 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer für neue Personalfahrzeuge eingeführt werden. Das entspricht pro hundert Kilometer einem Verbrauch von 5,6 Liter Benzin oder fünf Liter Diesel. Ab 2012 sollen die umweltfreundlichsten 65 Prozent der neu zugelassenen Autos diesem Wert entsprechen; bis 2015 muss der Durchschnitt aller Neuwagen einer importierten Flotte diese Vorgabe erfüllen. Für jedes zusätzliche Gramm CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) ist eine Strafsteuer zu entrichten. Deren Höhe sowie der Zeitplan und der Durchschnittswert korrespondiert mit dem Vorgehen der Europäischen Union (EU). Diese Strafabgabe kann bis zu 140 Franken pro Gramm und Fahrzeug betragen. Je nach Autotyp kann das einige tausend Franken Aufpreis bedeuten. Der Bund erhofft sich von der Steuer Einnahmen im Umfang von 125 Millionen Franken pro Jahr, die an die Bevölkerung ausgeschüttet werden sollen. Nichts wissen will die Landesregierung von einer Tempolimite von hundert Kilometer pro Stunde auf der Autobahn für bereits immatrikulierte Fahrzeuge, welche die neuen CO<sub>2</sub>-Werte nicht einhalten. Diese Forderung würde heute zwar vier von fünf Autos betreffen, der Nutzen der Massnahme für die Umwelt ist aber relativ gering und der Aufwand für die Umsetzung, z.B. für Kontrollen, sehr hoch. Ferner lehnt der Bundesrat die Beschränkung des Leergewichts auf 2,2 Tonnen ab, da damit nichts über das tatsächliche Gewicht des Autos im Strassenverkehr ausgesagt wird.

#### **4.4. Neue Studie zum Tanktourismus**

Eine neue Studie des Bundesamts für Energie (BFE) und der Erdöl-Vereinigung (EV) zeigt, dass rund 390 Millionen Liter Benzin oder zehn Prozent des Absatzvolumens im Inland sowie 70 Millionen Liter Diesel im Jahr 2008 in der Schweiz von Tanktouristen aus den angrenzenden Staaten konsumiert wurden. Dies entspricht insgesamt einer Menge von mehr als einer Million Tonnen CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid). Tanktourismus findet praktisch nur in einer Entfernung bis 30 Kilometer ab der Grenze statt, rund drei Viertel sogar innerhalb von lediglich zehn Kilometer. Der Bund profitierte vom Tanktourismus durch Mehreinnahmen bei der Mineralöl und Mehrwertsteuer im Umfang von über 340 Millionen Franken. Würde die Mineralölsteuer beim Benzin um rund 20 Rappen pro Liter erhöht, führte dies zu einer Abnahme des Tanktourismus um 45 Prozent, was 174 Millionen Liter Benzin oder 400'000 Tonnen CO<sub>2</sub> entspricht. Der Anteil des Tanktourismus am inländischen Benzinabsatz würde dadurch von zehn auf 5,5 Prozent einbrechen. Bei einer Anhebung der Dieselpreise um fünf Rappen pro Liter würde sich der Tanktourismus um 62 Prozent verringern, was 43 Millionen Liter Dieselöl oder 115'000 Tonnen CO<sub>2</sub> entspricht. Der Anteil am inländischen Dieselabsatz würde von heute 4,2 auf 1,6 Prozent sinken. Der Tanktourismus in der Schweiz hat während der vergangenen Jahren stark zugelegt: beim Benzin von 260 Millionen Liter im Jahr 2001 auf fast 390 Millionen Liter 2008, beim Diesel von minus 70 Millionen Liter 2001 auf plus 70 Millionen Liter 2008.

#### **4.5. Durchschnittlicher Spritverbrauch von Neuwagen erstmals unter sieben Liter**

6,86 Liter (l) pro 100 Kilometer (km) hat der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der im Jahr 2009 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW) betragen. Gegenüber 2008 (7,14 l/100 km) entsprach dies einer deutlichen Abnahme um fast vier Prozent. Die mittleren CO<sub>2</sub>Emissionen der Neuwagen sind sogar um rund 4,5 Prozent gesunken und lagen 2009 bei 167 Gramm (g) CO<sub>2</sub> pro km (2008: 175 g/km). Erneut verringert hat sich auch das durchschnittliche Leergewicht der neuen PW: Es lag im Jahr 2009 bei rund 1'450 Kilogramm (kg), was gegenüber 2008 eine Reduktion um 25 kg oder 1,7 Prozent bedeutete. Ebenfalls ging der mittlere Hubraum der Neuwagen 2009 deutlich zurück und betrug noch 1'836 Kubikzentimeter (cm<sup>3</sup>). Dies waren 72 cm<sup>3</sup> weniger als 2008. Erstmals seit 1996 gesunken ist der Anteil neuer Autos mit Dieselmotor. Er lag 2009 bei rund 29 Prozent (2008: 33 Prozent). Die neu in Verkehr gebrachten Diesel-PW verbrauchten im Durchschnitt 6,48 l/100 km; das sind 0,54 l oder fast acht Prozent weniger als der mittlere Verbrauch der neuen PW mit Benzinmotor.

#### **4.6. Bundesrat verzichtet auf Umweltetikette**

Der Bundesrat führt keine neue Umweltetikette für Personenwagen ein. Für Neufahrzeuge will er auch in Zukunft die bestehende Energieetikette zwar beibehalten, diese aber verbessern. Künftig sollen CO<sub>2</sub>- Ausstoss und Energieverbrauch klarer dargestellt werden. Die modifizierte Energieetikette kann auch als Grundlage für die Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern dienen.

#### **4.7. Temporeduktion der Tessiner Behörden aufgehoben**

Auch in Zukunft kann auf der Autobahn A2 zwischen Chiasso und Bissone im Kanton Tessin mit 120 Stundenkilometer (km/h) gefahren werden. Das Bundesverwaltungsgericht hiess eine Beschwerde des Touring Club Schweiz (TCS) und des Automobil Club der Schweiz (ACS) sowie weiterer Organisationen gegen einen Beschluss der Tessiner Regierung gut, die auf besagter Strecke von 18 Kilometer eine Tempolimit von 100 km/h einführen wollte, um die Luftqualität zu verbessern. Das Bundesverwaltungsgericht bezweifelte, dass Tempo 100 die richtige Massnahme ist, um die Luftverschmutzung zu verringern. Zudem sei eine solche permanente Temporeduktion unverhältnismässig, da die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in keinem Verhältnis zum Nutzen stehe. Ferner habe sich die Luftqualität im Südtessin in den vergangenen Jahren verbessert; laut dem Tessiner Umweltamt sei die Tessiner Luft trotz Verkehrszunahme so sauber wie vor 20 Jahren. Hätte die Tessiner Kantonsregierung Recht bekommen, wäre erstmals in der

Schweiz auf einem so langen Autobahnabschnitt eine dauerhafte Temporeduktion aus Umweltschutzgründen eingeführt worden.

## **Marketing & Kommunikation**

### **1. Marketing & Kommunikation**

#### **1.1. Marketing- und Kommunikations-Konzept**

Auch im Jahr 2010 wurde das mittlerweile seit acht Jahren gültige Marketing- und Kommunikations-Konzept als Leitblanke für die Aktivitäten eingesetzt.

Das bestehende Corporate Design wird weiterhin für sämtliches Werbematerial angewendet.

#### **1.2. ACS Website [acs.ch](http://acs.ch)**

Im 2010 können wir wieder einen Anstieg der Besucherzahl im Internet verzeichnen. Somit hat sich [www.acs.ch](http://www.acs.ch) bei den Mitgliedern und Nichtmitgliedern gefestigt. Die Seiten werden nach wie vor angepasst, mit den neusten Informationen bestückt und weiter entwickelt. Was sich wiederum gezeigt hat, dass sich die Investition in die Online-Anmeldung sehr gelohnt hat. Im Jahr 2010 konnten wir 817 neue Mitglieder und 202 Upgrades registrieren. Es konnten weitere Sektionen gewonnen werden, die sich mit individuellen Unterseiten im Gesamtauftritt integriert haben.

#### **1.3. Intranet**

Das Intranet hat sich im 2010 zu einem unumgänglichen Tool gefestigt. Das Intranet wird laufend mit den neusten Informationen bestückt und aktualisiert.

#### **1.4. E-Shop**

Mit neuen attraktiven Werbemitteln wurde der E-Shop im 2010 aufgestockt. Der Shop konnte sich weiterhin zu einem unverzichtbaren Tool entwickeln.

#### **1.5. Produktion neues Werbematerial**

Im Laufe des Jahres 2010 wurden folgende Werbemittel überarbeitet und neu aufgelegt: ACS Firmenmitgliedschaft, Jetzt Profitieren, ACS Drive Events, ACS Member Card sowie ACS Jahresrechnungs-Formular mit integriertem Kleber.

#### **1.6. Clubmagazin Auto & lifestyle**

Das im 2007 eingeführte Design wurde weiterhin konsequent umgesetzt. Die interessantesten Berichte rund um die Autowelt und vielen Aktionen stiessen bei den Lesern auf reges Interesse.

Seit anfangs 2010 wird das Auto & lifestyle von der Druckerei Schlaefli und Maurer produziert. Die Umstellung verlief Reibungslos und die Zusammenarbeit verlief bisher sehr gut.

#### **1.7. Zirkulare an die Sektionen**

Die Zentralverwaltung informierte die Sektionen regelmässig mittels Zirkularen über die aktuellen Massnahmen und Tätigkeiten der Zentralverwaltung. Seit dem 3. Quartal 2008 sind sämtliche Zirkulare auf dem Intranet zu finden. Dieser Dienst wird von den Sektionen geschätzt und rege genutzt.

#### **1.8. Public Relation**

Für die rasche Übermittlung von PR-Berichten an Medienstellen besteht in der Zentralverwaltung eine Datenbank, welche die elektronische Übermittlung von Medienmitteilungen ermöglicht. Die Firma ARGUS der Presse AG in Zürich beobachtete für den ACS auch im

2010 im Mandatsauftrag alle in der Schweiz und im Ausland erscheinenden Medienberichte zu genau definierten Kriterien. Die aktuellen Berichte wurden jeweils 2x pro Woche auf das Intranet aufgeschaltet.

#### **1.9. 80. Internationaler Automobilsalon Genf 2010**

Die 80. Ausgabe der einzigen in Europa im Jahresturnus durchgeführten Auto Messe konnte über 692'000 offiziell registrierte Besucher/innen verzeichnen. Zum ersten Mal konnte sich der ACS in der Halle 1 an sehr prominenter Lage mit einem neuen und sehr attraktiven Stand präsentieren. Die bewährten Bereichen Bar / Lounge sowie dem Informations- und Verkaufs-Desk wurden beibehalten. Wie im Vorjahr wurde den ACS Mitgliedern in der VIP-Lounge ausser Getränken auch frisch gebackene Brezel gratis angeboten. Der neue Auftritt wurde durchwegs sehr positive Empfinden.

#### **1.10. Expo Tross / Eventmaterial**

Der Expo Tross konnte von den Sektionen mit oder ohne Personal von der Zentralverwaltung eingesetzt werden. Gesamthaft stand der Expo Tross resp. das Eventmaterial an 12 Anlässen im Einsatz.

Das bestehende Event-Material wurde von den Sektionen wie auch von der Zentralverwaltung rege genutzt. Der Bestand des Event-Materials wurde Ende 2010 kontrolliert und mit 5 weiteren Funflags ergänzt. Nach wie vor stehen den Sektionen Out-Indoorbanner resp. die Mirage Standsysteme mit folgenden Sujets zur Verfügung: „Motorsport“, „ACS Classic“, „ACS Travel“, „ACS Premium“ und „Drive Events“. Die Mirage Standsysteme gibt es zusätzlich mit den Sujets „Grenzenlose Mobilität“ und „Oldtimer“.

Seit Anfangs 2007 verfügen zudem die Sektionen Zürich, Vaudoise und Ticino über eigene Banderolen und Out-Indoorbanner.

#### **1.11. Auftritt an Motorsportveranstaltungen**

Zur Unterstützung der Sektionen waren die MitarbeiterInnen der Abteilung Marketing & Kommunikation mit dem Expo Tross im Einsatz. Ziel war es, die bestehenden „motorisierten“ Event-Plattformen für attraktive ACS Auftritte zu nutzen und die Sektionen, welche teilweise im Rahmen der Veranstaltungs-Organisation engagiert sind, personell zu entlasten.

#### **1.12. Verkaufswettbewerb für Zürich-Kundenberater**

Für die Dauer vom 1. März 2010 bis 29. Februar 2011 wurde für die Zürich-Kundenberater ein Wettbewerb lanciert, welcher besonders aktive Verkäufer von ACS Mitgliedschaften mit attraktiven Preisen belohnt. Dies soll nicht nur die Anzahl Vermittlungen erhöhen, sondern auch Mitarbeiter aus bis anhin noch weniger aktiven Agenturen / Marktorganisationen zur Zusammenarbeit animieren.

#### **1.13. Autobahn-Vignetten Aktion**

Für die von 7 Sektionen mitgetragene, zentral gesteuerte Autobahn-Vignetten Aktion konnte die Zentralverwaltung Drucksachen in einer Auflage von 194'783 Exemplaren produzieren. Das Direct-Mailing mit dem verlockenden Eintrittsgeschenk, der obligatorischen Autobahn-Vignette 2011, wurde im Herbst im Namen der Sektionen an potenzielle ACS Neumitglieder verschickt. Der erzielte Akquisitions-Erfolg in den Sektionen spricht für die Weiterentwicklung der Massnahmen im Bereich des Direct-Marketings.

#### **1.14. Mitgliederstatistik**

Der Mitgliederbestand betrug am 01.01.2011 100'701 Mitglieder. Dies ergibt für das Jahr 2010 ein Wachstum von 1'293 oder 1.30 %.

Erneut entwickelte sich die Mitgliederakquisition erfreulich und es konnten insgesamt 9'910 Neueintritte verzeichnet werden. Den Neueintritten steht leider die hohe Zahl von

7'850 Austritten gegenüber. Diese Austritte begründen sich zu einem wesentlichen Teil aus der Altersstruktur des Clubs. Mitglieder, die während Jahrzehnten unserem Club die Treue hielten, ziehen sich nun altershalber zurück.

Folgende Sektionen konnten im 2010 ein Wachstum verzeichnen: An der Spitze des Zuwachses stehen die Sektionen St. Gallen (777 Mitglieder / 8.40 % des Sektionsbestandes), Zürich (763 Mitglieder / 3.76 % des Sektionsbestandes) und Thurgau (265 Mitglieder / 5.50 % des Sektionsbestandes).

Die weiteren Sektionen, die ein Wachstum verzeichnen konnten, sind:

Mitte (190 / 2.17 %), Neuchâteloise (120 / 3.71 %), Genève (70 / 2.76 %), Liechtenstein (39 / 2.39 %), Schaffhausen (16 / 0.70 %), Glarus (7 / 1.31 %), Vaudoise (6 / 0.12 %)

## **2. Produkte und Dienstleistungen**

### **2.1. Produkte ACS**

Anlässlich der Delegiertenversammlung vom 22.6.2007 wurde beschlossen, die ACS Mitgliedschaften neu zu gliedern. Per 1. März 2008 wurden die neuen Produkte ACS dann eingeführt. ACS Mitglieder können nun zwischen folgenden 4 Mitgliedschaftsarten wählen: ACS Classic, ACS Travel, ACS Classic & Travel und ACS Premium. Der Verkauf der Produkte lief gut. In diesem Jahr wurde zusammen mit der Zurich Versicherung eine Inseratekampagne gefahren.

### **2.2. ACS Privatrechtsschutz**

Bestand ACS Privatrechtsschutz per 31.12.2010: 1'141 (Vorjahr 1'097). Das Produkt ist sowohl in Leistung als auch Preis konkurrenzfähig. Die Zusammenarbeit mit der Zürich-Tochter Orion läuft gut.

### **2.3. Touristische Dokumentation**

Die touristische Dokumentation wurde laufend aktualisiert und auf der Website [www.acs.ch](http://www.acs.ch) unter der Rubrik Reisen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. ACS Sektionen und Mitglieder verfügten somit auch für die Reisesaison 2010 über zuverlässiges Informationsmaterial.

### **2.4. Hotelführer**

Der bisherige Schweizer Hotelführer des Schweizer Hotelier-Vereines SHV wurde seit dem Jahr 2008 nicht mehr produziert. Dafür wurden sämtliche Hotels auf [www.swisshotels.com](http://www.swisshotels.com) erfasst. Die vom ACS empfohlenen Betriebe bilden eine eigene Gruppe. ACS Mitglieder können sich so schnell und einfach einen Überblick über alle ACS Hotels in der von Ihnen gewünschten Region verschaffen.

Die vom ACS empfohlenen Betriebe, welche nicht Mitglied des SHV sind, wurden wiederum separat auf der Website vom ACS publiziert.

### **2.5. ACS Camping Cards**

Für die ACS Mitglieder wurden im Jahr 2010 total 340 internationale Campingausweise FIA/AIT/FICC ausgestellt.

### **2.6. Verkauf Zolldokumente**

Im Jahr 2010 wurden 910 Carnets de Passages en Douane ausgestellt.

### **2.7. Technische Auskünfte**

Damit alle Sektionen ihren Mitgliedern gegenüber qualitative Auskünfte erteilen können, werden einerseits sämtliche Auskunftspersonen im Bereich des technischen Dienstes in einem Verzeichnis aufgeführt. Andererseits ist für die deutschsprachigen Sektionen mit der Sektion Zürich vereinbart, dass beratungsbedürftige Mitglieder jederzeit an ihre neutralen

Experten zur Bearbeitung / Beantwortung der Fragen weitergeleitet werden können. Für die ACS Mitglieder ist diese Dienstleistung nach wie vor kostenlos.  
Den Mitgliedern der Sektionen beider Basel und Mitte stehen Sektionsinterne Experten zur Verfügung.

## **2.8. Partner**

Die ACS Mitglieder profitieren dank exklusiven Partnerschaften von vielen Mehrwerten und Vorteilen. Aktuelle Partner des ACS im Jahr 2010 sind die Zurich Versicherung, UBS, Helsana, Agip, Driving Center, hotelleriesuisse, AVP Autopflege, Automobil Revue, Pirelli, car4you, Digit Power, Euromaster, Moto Sport Schweiz, Nüesch Weine, Securicard, Sixt und Swiss Quality Hotels und Minotel.

In diesem Jahr konnte zudem zusammen mit der Helsana ein Mailing realisiert werden, mit welchem die Mitglieder auf die Vorteile des Kollektivvertrages der Helsana und dem ACS hingewiesen werden konnten.

# Ausbildung & Sicherheit

## 1. Aus- und Weiterbildung

### 1.1. Drive Events

Mit ACS Drive Events bietet der Club gesamtschweizerisch Aus- und Weiterbildung auf Pisten- und Offroad Anlagen an. Die ACS Drive Events Partner im 2010 waren das Driving Center Schweiz, JAGUAR Land Rover Schweiz AG, Zurich Versicherung sowie die CORNU Master School.

Im 2010 wurden 10'000 Exemplare der Drive Events Broschüren (deutsch/französisch kombiniert) produziert. Das Echo auf die Broschüre war gross; viele Mitglieder haben von den Vergünstigungen auf den Tageskursen im Driving Center in Veltheim sowie den Kursen der CORNU Master School profitiert.

Bei den durch den ACS organisierten Off Road Kursen gab es 2010 einige Neuerungen: Die bisherige „Off Road Academy“ wurde umbenannt und heisst neu „4x4 driving experience“. Durchführungsort ist neu Seelisberg LU. Zudem wurde das Tagesprogramm ergänzt durch Onroad-Übungen. Auch die Off Road Drive Kurse wurden an einen neuen Durchführungsort verlegt. Neu finden die Kurse auf der Motocrosspiste in Ederswiler JU statt und das Programm wurde an die Verhältnisse dieser neuen Anlage angepasst.

Ergänzt wurde dieses Angebot durch verschiedene Sektionsveranstaltungen sowie die seit Jahren etablierten Ausbildungs- und Lizenzkurse der Sektion Bern.

### 1.2. 2-Phasen Ausbildung

Seit 1. Dezember 2005 erhalten Neulenker den definitiven Führerausweis erst nach einer dreijährigen Probezeit und entsprechender Weiterbildung von insgesamt zwei Tagen. Begeht der Inhaber des Führerausweises auf Probe eine Widerhandlung, die zum Entzug des Führerausweises führt, wird die Probezeit um ein Jahr verlängert. Bei einem zweiten Entzug wird der Ausweis annulliert, der Kandidat muss die vorgeschriebenen Ausbildungen erneut besuchen und eine vollständig neue Fahrprüfung ablegen.

Aufgrund seiner Verkehrssicherheitsstrategie bietet der ACS zusammen mit seinem Partner, dem Driving Center Schweiz sowie einigen ACS Sektionen, im Rahmen seiner Ausbildungstätigkeit eine entsprechende Weiterbildung für Neulenker an.

## 2. Verkehrssicherheit und Unfallverhütung

### 2.1. Verkehrserziehung im Kindergarten

Unter dem Titel „Augen auf“ wurde 2010 ein neues, interaktives Verkehrs- und Lernspiel für Kinder zwischen 4 und 7 Jahren lanciert. Über 25'000 Exemplare der CD-Rom wurden über die Verkehrsinstruktoren der Polizei in Kindergärten und an Eltern abgegeben.

### 2.2. Der „Weisse Rabe“ des ACS für Kinder

Mit zwei verschiedenen Lektionen soll den Kindern in einem altersgerechten Unterricht die Gefahren und das richtige Verhalten im Strassenverkehr vermittelt. Einerseits wird den Erst- und Zweitklässlern mit der Lektion „Augen auf“ das Einschätzen von Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer aufgezeigt und im Rahmen der ersten Verkehrserziehungslektionen das richtige Überqueren der Strasse beigebracht. Andererseits werden Oberstufenschüler mit der Lektion „Agieren – Reagieren“ zum Thema Anhaltstrecke und Geschwindigkeit unterrichtet. Die Verkehrsinstruktoren von kantonalen und kommunalen Polizeikörpern arbeiten dabei mit den beschrifteten Fahrzeugen des Weissen Raben, sie erhalten das didaktische Material zu dem jeweiligen Unterricht kostenlos dazu und werden fachlich durch die Abteilung Ausbildung & Sicherheit beraten und unter-

stützt. 2010 waren die Fahrzeuge des Weissen Raben an rund 2'700 Einsatztagen unterwegs und haben rund 80'000 Kinder und Jugendliche geschult.

### **2.3. Signalfalter und Signalplakate**

Unter dem Titel „Strassensignale- und Markierungen in der Schweiz“ bietet der ACS nach wie vor die Plakate in den Formaten F4 und A1 sowie den praktischen Leporello in Taschenformat an. Auch 2010 erfreuten sich alle Produkte grosser Beliebtheit, sowohl seitens der Verkehrspolizei als auch der Fahrlehrer. Alle Artikel sind dreisprachig verfasst.

### **2.4. Sehtests**

Sehtestaktionen sind notwendig. Zu diesem Schluss kommen auch fundierte Studien. Die vom ACS durchgeführten Sehtests decken mangelnde Sehschärfe (auch bei Nacht, eine so genannte Nachtblindheit) auf. Den getesteten Personen wird in diesem Falle empfohlen, das Sehvermögen umgehend fachärztlich abklären zu lassen. Die Sehtestaktion bietet einen wichtigen Beitrag zur Unfallprävention, Material und Fahrzeug werden den ACS Sektionen kostenlos zur Verfügung gestellt.

### **2.5. Jugendfahrschullager**

In den Jugendfahrschullagern (JUFALA) erhalten Jugendliche im Alter von 17 Jahren die einmalige Möglichkeit, alles rund ums Auto aus professioneller Quelle zu erfahren. Fachleute instruieren und informieren die jungen Leute, Theorie und praktisches Üben runden die Ausbildung ab. Ziel ist es, den zukünftigen Automobilisten Rücksicht, Voraussicht, Vernunft und Toleranz als Verkehrsteilnehmer zu vermitteln und damit zur Unfallprävention beizutragen. Die Sektionen beider Basel und Zürich führten auch 2010 erfolgreich mehrere Lager durch, die Resonanz der jungen Teilnehmenden war durchwegs positiv.