

Jahresbericht 2009

Inhaltsverzeichnis

Die Organe des ACS	2
Die Sektionen des ACS	3
Zentralverwaltung	4
1. Allgemeines	4
2. Vernehmlassungen	4
3. Sitzungen der Zentralorgane	7
Informationen aus dem Automobil- und Verkehrsbereich	9
1. Allgemeines	9
2. Infrastruktur	10
3. Verkehrssicherheit	11
4. Umwelt	12
Marketing & Kommunikation	15
1. Marketing & Kommunikation	15
2. Produkte und Dienstleistungen	17
Ausbildung & Sicherheit	19
1. Aus- und Weiterbildung	19
2. Verkehrssicherheit und Unfallverhütung	19

Die Organe des ACS

Direktionskomitee

Zentralpräsident
Claude Miffon Thônex

Vize-Zentralpräsidenten
Dr. iur. Kurt Brunner Glarus
Claude Haldi Romanel

Mitglieder
Robert Hauser Schaffhausen
Urs Müller Basel
Remo Sieber Minusio
Me Alain Touron Bulle
Manfred Trütsch Mörschwil
Carlos Vidal Feldbrunnen

Nationale Verkehrskommission

Präsident
Jürgen Meyer Dürnten

Mitglieder
Peter Koch Muhen
Me Luc Pittet Lausanne
Walter Wobmann Gretzenbach

Juristische Kommission

Präsident
Andreas Roth Bern

Mitglieder
Dr. iur. Michel Béguelin Biel
Me Laurent Gilliard Yverdon-les-Bains
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
Internet: www.acs.ch

Geschäftsprüfungsstelle

Mitglieder
Carletto Abate Locarno
Pierre Piccand Marly

Ersatzmitglieder
Adrian Müller Brunnen
Pierre Schwab Neuchâtel

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	Guido Reber	Frau S. Schläppi-Pulver
Fribourg	c/o Marly Voyages Rte des Pralettes 5, Case postale 201 CH-1723 Marly, +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	Dr. iur. Kurt Brunner	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	Rätikonstrasse 31, Postfach 934 FL-9490 Vaduz, +423 237 67 67	Heinz Felder	G. Meier
Luzern/OW/NW	Schachenweidstrasse 46 CH-6030 Ebikon, +41 41 420 33 33	Saemi Honegger	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	Robert Hauser	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

Nachdem im Vorjahr die neuen Dienstleistungspakete ACS Classic, ACS Travel und ACS Premium eingeführt worden waren, ging es 2009 vor allem um die Konsolidierung. Heute können wir feststellen, dass die Neuorganisation der Mitgliedschaften erfolgreich abgeschlossen werden konnte und sich die entsprechende Strategie bewährt hat.

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 im Berichtsjahr erneut stark durch Umweltfragen geprägt. Gleichzeitig konnten wir in Zusammenhang mit der Präsentation des Programms zur Beseitigung von Engpässen mit Befriedigung feststellen, dass der Bund den Handlungsbedarf bezüglich der Funktionserhaltung unseres Nationalstrassennetzes endlich anerkennt und die Problemstellen konkret benennt.

2. Vernehmlassungen

Der ACS brachte seine Stellungnahme in den folgenden Vernehmlassungsverfahren ein:

Umweltetiketten-Verordnung

07.09.2009

Der ACS lehnte den Vorschlag für eine neue Umweltetikette ab. Der ACS beurteilte die bereits bestehende energieEtikette als zielführendes, bewährtes und auf breiter Basis gut eingeführtes und akzeptiertes Instrument. Er betrachtete die Förderung des bestehenden Systems als bedeutend sinnvoller als die Entwicklung und Lancierung einer neuen Umweltetikette, die sowohl den Autohandel als auch den Käufer völlig überfordert und letztlich keine neuen, für die Umwelt relevanten Erkenntnisse und Verbesserungen bringt.

Änderungen der Verkehrszulassungsverordnung: Mindestanforderungen an die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen

03.07.2009

Die Stellungnahme wurde termingerecht am 30. Juni 2009 zugestellt. Gemäss dieser Vorlage sollen die medizinischen Mindestanforderungen zum Führen von Motorfahrzeugen aktualisiert sowie kognitive Mindestanforderungen in die Verordnung aufgenommen werden. Der ACS konnte nicht alle vorgeschlagenen Massnahmen vorbehaltlos unterstützen.

Anhörung zum Erlass einer Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register

03.07.2009

Der ACS zeigte grundsätzlich Verständnis für die Bestrebungen zur Koordination der Erhebung von Unfalldaten im Strassenverkehr. Die vorgesehenen Auswertungsmöglichkeiten scheinen Potenzial zur Verbesserung der Analyse von Verkehrsunfällen zu beinhalten und könnten letztlich die Möglichkeit zur Konzeption von präzise auf spezifische Probleme ausgerichtete Kampagnen und Verkehrssicherheitsmassnahmen bieten. Aus grundsätzlichen Überlegungen mussten wir aber das skizzierte Vorgehen ablehnen. Wie im Erläuterungsbericht bestätigt wurde, fehlt aktuell die gesetzliche Grundlage zur Einführung eines Strassenverkehrsunfall-Registers. Die Schaffung der entsprechenden Grundlage wird erst mit dem Massnahmenpaket "Via sicura" angestrebt (Anpassung Art. 104g SVG). Der ACS beurteilt es als äusserst heikel, wenn die Verwaltung von sich aus Verordnungsentwürfe präsentiert, bevor das Parlament "Via sicura" verabschiedet hat. Erst

dadurch werden die Leitlinien gesetzt, nach welchen sich die Verwaltung auszurichten hat. Dass die Verwaltung in einer Demokratie den politischen Entscheid abwartet, bevor sie aktiv wird, müsste deshalb eine Selbstverständlichkeit sein. Der ACS ist deshalb der Ansicht, dass aus formaljuristischen Gründen die Arbeiten am Strassenverkehrsunfall-Register einzustellen sind, bis die entsprechende Gesetzesgrundlage vorliegt.

Revision CO₂-Gesetz, Emissionen von neu immatrikulierten Personenwagen

30.06.2009

Der ACS sprach sich für einen Zielwert der CO₂-Emissionen von 130 Gramm pro Kilometer für neu in Verkehr gesetzte Personenwagen aus. Dies in Anlehnung an die entsprechende Regelung in der EU. Dieses Ziel ist ambitiös. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage und anderen Besonderheiten unseres Landes gehen wir davon aus, dass eine um einige Jahre verzögerte Inkraftsetzung dieses Zielwertes gegenüber der Vorgabe der EU ins Auge zu fassen ist.

Einführung von Bahnübergangsanlagen vom Typ "MICRO"

24.06.2009

Der ACS hat die vorgeschlagene Revision geprüft und ist zur Überzeugung gekommen, dass die Verkehrssicherheit mit der Lösung "MICRO" bei schwach frequentierten Bahnübergängen erheblich verbessert werden kann. Wichtig ist allerdings, dass die Signalisation vom Verkehrsteilnehmer aufgrund seiner Erfahrungen in andern Verkehrsbereichen automatisch richtig interpretiert wird. Dazu ist die - gemäss Begleitbericht vorgesehene - Grundstellung mit grünem Signallicht unbedingt erforderlich.

Verordnungen Güterverkehrsvorlage

29.05.2009

In seiner Stellungnahme wies der ACS insbesondere auf folgende grundsätzlichen Probleme hin: Das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten ist illusorisch und kann auch mit dem von den eidgenössischen Räten im Dezember 2008 verabschiedeten Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) nicht erreicht werden. Dringend notwendig ist eine grundlegende Neuorientierung. Seit der Einführung und Umsetzung der EU-Normen beim Schwerverkehr, hat sich die motorenseitige Umweltbelastung durch den Schwerverkehr bei Neufahrzeugen um den Faktor hundert verbessert. Die einseitigen Zwangsmassnahmen zulasten des Strassentransports belasten das Gewerbe mittlerweile so stark, dass die Investitionsmöglichkeiten in Neufahrzeuge eingeschränkt sind und die rasche Erneuerung der Flotte in Frage gestellt ist. Es braucht deshalb dringend mehr Markt sowie die Einführung des Verursacherprinzips auch im Schienenverkehr. Subventionen zugunsten des Bahnbetriebs setzen falsche Anreize. Wenn schon, dann sind staatliche Investitionen in Infrastrukturen zu tätigen. Bei den vorliegenden Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage ist zu befürchten, dass Subventionen für den Binnengüterverkehr auf der Schiene nach dem wirkungslosen Giesskannenprinzip ausgeschüttet werden. Das Trassenpreissystem ist grundlegend zu reformieren. Übergeordnete Zielsetzung muss sein, den Subventionsbedarf der Infrastrukturbetreiber aufzuheben.

Änderungen von verschiedenen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

09.04.2009

Der ACS konnte dem Grossteil der vorgeschlagenen Anpassungen zustimmen. Die bessere Sicherung von Kindern in Schulbussen begrüsst er, vertritt aber die Ansicht, dass die neuen Bestimmungen erst nach einer Übergangsfrist, die der eher langen Amortisationsdauer entsprechender Fahrzeuge angepasst ist, in Kraft treten sollten.

Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

09.04.2009

Der ACS stellte mit Befriedigung fest, dass der Bund den Handlungsbedarf bezüglich der Funktionserhaltung unseres Nationalstrassennetzes endlich anerkennt und die Problemstellen konkret benennt. Er nahm Kenntnis davon, wie desolat die Situation bereits ist, respektive in wenigen Jahren sein wird und fragte sich mit Befremden, wie es unter diesen Voraussetzungen verantwortet werden konnte, dass bereits vor Jahren bekannte und absehbare Schwachstellen trotz der damals vorhandenen Reserven in der Strassenkasse nicht angegangen wurden. Das aufgezeigte Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz begrüsst der ACS grundsätzlich. Aufgrund der heute bestehenden Querfinanzierung des öffentlichen Verkehrs, der massiven Verletzung des Verursacherprinzips und der bisherigen Erfahrungen bezüglich des Umgangs mit den zweckgebundenen Abgaben auf Treibstoffen könnte er sich jedoch mit der zur Finanzierung vorgeschlagenen Mittelbeschaffung höchstens unter erheblichen Vorbehalten einverstanden erklären.

Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr

09.04.2009

Der ACS konnte dem Bundesbeschluss nicht zustimmen, da bei der Zuteilung der finanziellen Mittel für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund insgesamt die Ausgewogenheit fehlt. Die Massnahmen der A-Liste (Finanzierungsetappe 2011-2014) und der B-Liste (Finanzierungsetappe 2015-2018) sind so zu überarbeiten, dass eine ausgewogene finanzielle Unterstützung von Schiene und Strasse hergestellt werden kann.

Revision CO₂-Gesetz

17.03.2009

Der ACS lehnte Anstrengungen zur weiteren Reduktion von Treibhausgasen nach Auslaufen des Kyoto-Protokolls per 2012 nicht grundsätzlich ab. Zwar machen die menschenverursachten CO₂-Emissionen nur rund zwei bis drei Prozent aller Treibhausgase aus und die Schweiz trägt mit rund 0,1 Prozent der globalen Treibhausgas-Emissionen nur unwesentlich zum Klimawandel bei. Entsprechend gering und kaum an der Veränderung des Klimas messbar sind einseitig von der Schweiz ergriffene Klimaschutzmassnahmen. Vor dem Hintergrund möglicher Folgen des Klimawandels für Mensch, Wirtschaft und Ökosystem macht es allenfalls trotzdem Sinn, die Konzentration der Treibhausgase in der Atmosphäre nach Möglichkeit auf einem ungefährlichen Niveau zu stabilisieren. Allerdings basiert der vorliegende Gesetzesentwurf bzw. die heutige schweizerische Klimaschutzstrategie als Ganzes einseitig auf den Schlussfolgerungen des vierten Sachstandsberichts des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) der Vereinten Nationen. Nicht berücksichtigt wird die Tatsache, dass in der letzten Zeit immer mehr Naturwissenschaftlichen Experten an den Befunden des IPCC Kritik üben.

Umsetzung des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura)

03.03.2009

Der ACS befürwortete grundsätzlich das vorgeschlagene Handlungsprogramm „Via sicura“. Dabei fanden insbesondere sinnvolle technische, betriebliche und infrastrukturelle Vorkehrungen, die zu einer tatsächlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, unsere uneingeschränkte Unterstützung.

Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene

27.02.2009

Der ACS befürwortete eine Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen und lehnte auch die Idee eines Bonus-Malus-Systems nicht grundsätzlich ab. Der Versuch der Konkretisierung dieser Idee zeigt jedoch massive Schwächen auf. Wir äusseren deshalb die Meinung, dass der Vorschlag der UREK S ungeeignet sei und abgelehnt werden müsse.

3. Sitzungen der Zentralorgane

3.1. Delegiertenversammlung

Die ordentliche Delegiertenversammlung wurde am 26. Juni 2009 im Stade de Suisse, Bern durchgeführt.

3.2. Präsidentenkonferenz

Die regionalen Präsidentenkonferenzen fanden am 24. April 2009 im Hotel Mövenpick in Lausanne und am 28. April 2009 im Novotel Zürich City West statt. Die gesamtschweizerische Präsidentenkonferenz fand am 20. November 2009 im Hotel Holiday Inn in Bern Westside statt. Die Veranstaltungen hatten neben clubinternen Fragen insbesondere verkehrspolitische Themen zum Inhalt. An der Präsidentenkonferenz im Herbst wurde zudem das Budget 2010 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 2010.

3.3. Geschäftsführerkonferenzen und Workshops

Die Geschäftsführerkonferenzen fanden am 31. März 2009 im Novotel in Bern und am 22./23. September 2009 in Basel statt.

Beide Konferenzen waren reich befrachtet mit organisatorischen Themen und Fragen zum Tagesgeschäft der Sektionen. Zudem standen Vertreter der Zurich (Produkte) und des UCC (MIDACS) 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. Nationale Verkehrskommission

Die Nationale Verkehrskommission tagte am 12. Oktober 2009 gemeinsam mit der Nationalen Juristischen Kommission.

3.5. Juristische Kommission

An der gemeinsam mit der Verkehrskommission durchgeführten Sitzung wurde die Vorkonsultation des Projektes VERVE ("Verwesentlichung der Verkehrsregeln") besprochen. Im Rahmen dieses Projektes will das Astra die Verkehrsregeln straffen und die entsprechenden Verordnungen übersichtlicher gestalten.

Der Präsident, Fürsprecher Andreas Roth, hat zudem die Zentralverwaltung bei verschiedenen Aufgaben rechtlicher Art unterstützt und diverse Anfragen direkt behandelt.

3.6. AIT / FIA

Anfang Juni 2009 fand in Baden bei Wien die Konferenzwoche von AIT und FIA statt. Generell wurden Fragen betreffend der allgemeinen Politik, Dienstleistungen und Zukunftsprojekte sowie in den verschiedenen Kommissionen die diesbezüglichen spezifischen Probleme behandelt.

Die ordentliche Generalversammlung wurde im Rahmen der Herbstkonferenz vom 19. – 23. Oktober 2009 in Paris durchgeführt. Als Nachfolger für Max Mosley wurde Jean Todt zum neuen Präsidenten der FIA gewählt.

Informationen aus dem Automobil- und Verkehrsbereich

1. Allgemeines

1.1. Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ lanciert

Exponenten des federführenden Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) sowie von weiteren 26 Organisationen – unter ihnen die SP, die Grünen, die Grünliberalen und die EVP – haben am 20. März 2009 die Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ lanciert. Sie streben mit dem Volksbegehren an, künftig die Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer in den Bau und Unterhalt von Bahnanlagen zu investieren. Die Urheber der Initiative wollen den öffentlichen Verkehr damit in die Lage versetzen, den grössten Teil des für die kommenden Jahre prognostizierten gesamten Verkehrswachstums in der Schweiz aufzufangen.

In einer Medieninformation fragte sich der ACS etwas verwundert, wie in der aktuellen Lage eine derart unangemessene Forderung gestellt werden kann. Vor ziemlich genau drei Monaten veröffentlichte der Bundesrat einen Bericht, wonach in den nächsten Jahren 42 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investiert werden müssen, wenn dessen Funktionalität insbesondere im Bereich der Agglomerationen erhalten werden soll. Bereits dieser Finanzierungsbedarf übersteigt die aus den zweckgebundenen Abgaben generierten Erträge bei Weitem.

Der Verzicht auf die Zweckbindung würde die Beseitigung der Engpässe auf den Autobahnen verunmöglichen und zu mehr Staus führen. Die Initiative behindert zudem Fortschritte in der Verkehrssicherheit, weil Gefahrenstellen der Strassen nicht beseitigt werden können. Dörfer und Quartiere werden von zusätzlichem Verkehr überschwemmt, weil das Geld für den Bau von Umfahrungsstrassen fehlt. Eine massive Erhöhung der Steuerbelastung für Automobilisten wäre unumgänglich, ohne dass damit am Strassennetz etwas verbessert werden könnte. Bereits heute fliessen gemessen am Modalsplit zu viele Strassengelder in den Schienenverkehr. Wer die Strassengelder nur noch auf die Schiene umleiten will, benachteiligt die Wirtschaft und gefährdet dadurch Arbeitsplätze.

Der ACS spricht sich klar gegen diese Initiative aus. Über 80% der Verkehrsleistung wird auf der Strasse abgewickelt. Auch wenn sich die für die nächsten Jahre prognostizierte Zunahme der Nachfrage von 1,5 bis 2,5 % (jährlich!) überproportional auf die Schiene auswirken würde, hätte dies keinen erheblichen Einfluss auf den Modalsplit. Es kann unter diesen Voraussetzungen nicht sein, dass als Grundsatz festgeschrieben wird, dass zukünftig grundsätzlich in das System Schiene (nur 20% Anteil an der Verkehrsleistung) 50% der für Investitionen zur Verfügung stehenden Mittel gepumpt werden! Die Verteilung dieser Mittel muss längerfristig betrachtet in einer klaren Relation zur Verkehrsleistung der beiden Verkehrsträger liegen.

1.2. Schuldenberg der SBB weiter angestiegen

Obwohl die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahr 2008 im überregionalen Personenverkehr sowie mit den Immobilien erfolgreich gewirtschaftet und mit einem Plus von 345 Millionen Franken abgeschlossen haben, stieg die Nettoverschuldung um rund 700 Millionen auf knapp 14,7 Milliarden Franken an – dies, weil die Investitionen anhaltend höher sind als die Betriebserträge. Der neue SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi und SBB-Chef Andreas Meyer appellierten zudem an die Kantone, Vorfinanzierungen in der Höhe von fast einer Milliarde Franken für die dringendsten anstehenden Ausbauten zu leisten, damit diese bis spätestens 2020 realisiert werden können. Würden die entsprechenden Vorhaben erst in Angriff genommen, wenn die dafür beschlossenen Bundesmittel aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) fliessen, verzögerten sie sich um fünf bis zehn Jahre.

2. Infrastruktur

2.1. Rund 2,15 Milliarden Franken für das Nationalstrassennetz

Gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) wurden im Jahr 2009 rund 2,15 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investiert. Knapp eine Milliarde betraf den Bau neuer Abschnitte; der Rest wurde für den Ausbau und Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes aufgewendet. Letzteres wuchs 2009 um etwa 26 Kilometer.

2.2. Verkehrsinvestitionen sind nicht ausgewogen

Die Infrastrukturinvestitionen in Strasse und Schiene sind gemäss einer Studie von strasseschweiz bezogen auf die von den beiden Verkehrsträgern erbrachten Verkehrsleistungen bei weitem nicht ausgewogen. Während sich die Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonsstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) von 1970 bis 2007 fast nicht veränderten bzw. sogar leicht rückläufig waren, haben die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Schiene, in der gleichen Periode um rund 2'300 Prozent (!) zugelegt. Konkret gab der Bund im Jahr 2007 pro hundert Leistungskilometer für den öV knapp Fr. 13.60 und für Strassen gut Fr. 2.40 aus.

2.3. Relativierter Nutzen von Gotthard-Basistunnel und Subventionen

Gemäss einer neuen, vom Verein „Alpeninitiative“ in Auftrag gegebenen Studie verschiebt sich das Verhältnis im alpenquerenden Güterverkehr durch die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) um höchstens 2,5 Prozentpunkte zugunsten der Schiene. Das Planungsbüro Metron, das die Studie verfasst hat, rechnet bei einer durchschnittlichen Produktivitätssteigerung von vier Prozent und ansonsten gleichbleibenden Rahmenbedingungen bestenfalls mit einer maximalen Steigerung des Marktanteils der Schiene von 62 auf 64,5 Prozent. Während die Bahn bei den so genannten Totalkosten gegenüber der Strasse schon heute zu punkten vermag und sie im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) oder im konventionellen Wagenladungsverkehr Güter um knapp vier Fünftel günstiger von Rotterdam, Antwerpen, Köln oder Basel nach Mailand transportiert, kann sie beim Tempo nicht mithalten. Güterzüge benötigen heute für eine Fahrt durch den Gotthard zwischen zwei Drittel (Basel–Mailand) und der Hälfte (Rotterdam–Mailand) mehr Zeit als Lastwagen. Besser schneidet die Rollende Landstrasse (Rola) bzw. der Huckepackverkehr ab. Bei dieser bzw. diesem beträgt der zeitliche Mehrbedarf bis Mailand zwischen rund elf (ab Rotterdam) und fast 53 Prozent (ab Strassburg). Die bereits bestehende preisliche Attraktivität der Bahn hat auf die Wahl des Verkehrsträgers beim Gütertransport kaum einen grossen Einfluss. Die Zeit ist laut der Metron-Studie das zentrale Kriterium für die Wahl des Transportmittels. Nicht zuletzt würden nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im günstigsten Fall weiterhin 1,4 Millionen Lastwagen die Alpen queren; ohne Basistunnel wären es 1,5 Millionen Camions.

2.4. Pannestreifen als Hilfsmittel gegen Stau

Ab 2010 darf auf der Autobahn A1 zwischen Morges und Ecublens (VD) der Pannestreifen zu Stosszeiten als dritte Fahrspur genutzt werden. Das Bundesamt für Strassen (Astra) will mit diesem Versuch den Verkehr auf der überlasteten Autobahn Lausanne–Genf verflüssigen. Konkret wird bei hohem Verkehrsaufkommen per Lichtsignalanlage der Pannestreifen frei gegeben. Gleichzeitig gilt in diesen Phasen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde. Bereits im November 2008 hatte das Astra angekündigt, dass ab 2014 auf dem im Landesvergleich besonders stark belasteten vierspurigen A-1-Abschnitt zwischen Winterthur-Töss und der Verzweigung A1/A7 bei Oberwinterthur zu den Stosszeiten morgens und abends der Pannestreifen für den rollenden Verkehr geöffnet werden soll, falls bis dann die entsprechenden baulichen Anpassungen erfolgt sind.

2.5. Sanierungskonzept für den Gotthard-Strassentunnel

Die Kleine Kammer hat im Einverständnis mit dem Bundesrat einstimmig ein Postulat der ständerätlichen Verkehrskommission überwiesen, wonach die Landesregierung eingeladen wird, bis Ende 2010 in einem Konzept darzulegen, wie und wann sie die Sanierungsarbeiten im Gotthard-Strassentunnel vornehmen lassen will. Geklärt werden sollen zudem Voraussetzungen, Kosten und Auswirkungen des Baus einer zweiten Röhre. Zum wiederholten Mal unterstrich Bundesrat Moritz Leuenberger, dass zwei Einspurtunnel am Gotthard grundsätzlich eine Möglichkeit wären. Er sage nicht: „Marmor, Stein und Eisen bricht, doch eine zweite Röhre gibt es nicht.“ Allerdings müsste dann auch über die Finanzierung, z.B. eine Tunnelgebühr, gesprochen werden.

2.6. Weiterer Ausbau des Bahnnetzes beschlossen

National- und Ständerat haben in der Frühjahrssession dem Bundesgesetz über die zukünftig Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zugestimmt und damit grünes Licht für den weiteren Ausbau der Eisenbahn gegeben. Nun können 28 Infrastrukturmassnahmen in der ganzen Schweiz umgesetzt werden. Zugleich wurde die Möglichkeit der Vorfinanzierung von ZEB Infrastrukturelementen durch Kantone und Private geschaffen. Die Infrastrukturausbauten von ZEB basieren auf der Grundidee, das so genannte Knotenprinzip auf weitere wichtige Bahnhöfe auszudehnen. Die dazu notwendige Fahrzeitverringerung ermöglicht ein Näherrücken von West- und Ostschweiz um eine halbe Stunde sowie das Sicherstellen von ausreichenden Kapazitäten.

2.7. Vision einer Güter-U-Bahn soll die Güterlogistik revolutionieren

Mit einem vollautomatisiertes Gütertransportsystem, der so genannten Swiss Cargo Tube, sollen in Zukunft alle „toten“ Güter, also der gesamte Stückgutverkehr, in Ergänzung zu den überlasteten Strassen und Schienen in Röhren, die 20 bis 60 Meter unter dem Boden liegen, verteilt werden. Der Anstoss zu dieser Vision gab die Tatsache, dass sowohl Strasse als auch Schiene an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und die Zuverlässigkeit des freien Güterverkehrs angesichts der prognostizierten hohen Wachstumsraten mittelfristig als nicht gesichert erscheint, sowie die Forderung, dass Personen- und Güterverkehr zu trennen seien. Insbesondere die verstopften Strassen könnten massiv von Lastwagen befreit werden. Zuerst soll eine 240 Kilometer lange und rund fünf Milliarden Franken teure Ost-West-Achse entstehen, um eine leistungsfähige Verbindung der Logistik- und Verteilzentren in der Ostschweiz, im Raum Olten–Oensingen und in der Romandie herzustellen. Eine nächste Hauptachse würde in Richtung Nord-Süd verlaufen.

Die Promotoren der Swiss Cargo Tube sind überzeugt, dass ihre Vision nicht nur finanzierbar, sondern im Gegensatz zu sämtlichen bekannten Mega-Projekten wie die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) oder der Eurotunnel, die alle defizitär seien, wirtschaftlich betrieben werden könnte.

3. Verkehrssicherheit

3.1. Weniger Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr

Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist im Jahr 2009 die Zahl der auf Schweizer Strassen Getöteten um drei Prozent auf 348 Personen (2008: 357) und jene der Schwerverletzten ebenfalls um drei Prozent auf 4'648 Personen (2008: 4'780) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die markante Abnahme der getöteten und schwer verletzten Insassen von Personenwagen zurückzuführen. Hingegen hat sich die Zahl der getöteten Velofahrer mehr als verdoppelt.

3.2. Positive Bilanz der Taskforce Bahnübergänge

Eine Bilanz der im Jahr 2004 ins Leben gerufenen Taskforce für die Sanierung der ungesicherten Bahnübergänge zeigt, dass von den 190 gefährlichsten Bahnübergängen, die eine Sichtzeit von unter sechs Sekunden aufweisen, bis auf zwei Übergänge alle saniert sind. Allerdings verbleiben noch immer 2'600 zu sanierende Bahnübergänge, die bis ins Jahr 2014 aufgehoben oder gesichert sein müssen. Die ist nahezu die Hälfte der insgesamt rund 5'700 auf dem Schweizer Schiennetz (Gesamtlänge: rund 5'000 Kilometer) existierenden Bahnübergänge. Zum ersten Mal in Europa hat am 25. Juni 2009 der Tag der Bahnübergänge stattgefunden. Auf Letzteren verunfallten in Europa im Jahr 2008 etwa 600 Personen. Ursache der überwiegenden Mehrheit dieser Unfälle war das Fehlverhalten der Strassenverkehrsteilnehmenden – namentlich deren Unaufmerksamkeit.

3.3. Überparteilicher Kampf gegen Raser

Nationalräte aus allen politischen Parteien verlangen griffigere Massnahmen gegen die Exzesse auf Schweizer Strassen. Die von Daniel Jositsch (sp, ZH) angeführte Gruppe präsentierte ein Paket mit neun Vorstössen. In diesen werden Verschärfungen des Strassenverkehrs- und des Strafrechts gefordert. Mehrheitlich handelt es sich um Parlamentarische Initiativen, die nicht den Bundesrat, sondern Kommissionen des Nationalrats mit Gesetzesänderungen beauftragen wollen. Das Einziehen von Fahrzeugen soll explizit ermöglicht werden. Beschlagnahmte Autos sollen verwertet und der Erlös für die Unterstützung von Verkehrsopfern verwendet werden. In schweren Fällen von fahrlässiger Tötung und Körperverletzung soll die Höchststrafe von drei auf fünf Jahre Freiheitsentzug angehoben werden. Urteile sollen veröffentlicht und im Führerausweis eingetragen, Fahr- ausweise länger (bis zu unbegrenzt) entzogen und die Bedingungen für die Wiedererteilung verschärft werden. Einmal verurteilte Raser dürften nur noch Fahrzeuge mit digitalem Fahrtenschreiber (Blackbox) lenken. Nicht zuletzt soll der Bundesrat prüfen, ob Raser, die schwere Unfälle verursacht haben, konsequent in Untersuchungshaft gesetzt werden können.

3.4. Ausserortsstrassen sind am gefährlichsten

Gemäss einer neuen Studie „Sicherheit auf Ausserortsstrassen“ der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) sind im Jahr 2007 auf Ausserortsstrassen 196 Personen ums Leben gekommen. 1992 waren es noch 453 Menschen gewesen. Trotz dieser positiven Entwicklung bleibt die Tatsache, dass durchschnittlich pro Jahr 53 Prozent aller auf Schweizer Strassengetöteten Personen ihr Leben auf Ausserortsstrassen verlieren. Als häufigsten Unfalltypen identifiziert die Studie Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen bzw. mit festen Hindernissen, insbesondere Bäumen, ausserhalb der Fahrbahn. Als Massnahmen, um das Unfallrisiko auf Ausserortsstrassen zu reduzieren und die Verletzungsschwere von Unfallopfern zu vermindern, schlägt die Studie unter anderem die stärkere Förderung von Personenwagen mit elektronischer Stabilitätskontrolle, eine vermehrte bauliche Trennung der Fahrtrichtungen auf stark frequentierten Strassen sowie die Entfernung oder Absicherung von Hindernissen, die zu nahe am Strassenrand stehen, vor.

4. Umwelt

4.1. Klimagipfel in Kopenhagen: Lose Übereinkunft als Ergebnis

Eine unverbindliche Klima-Übereinkunft ist das Ergebnis einer der bisher grössten Uno-Konferenzen, welche die Welt je gesehen hat. Das völlige Fiasko wurde zwar noch abgewendet, dennoch ist die Enttäuschung vor allem in Europa, in den Entwicklungsländern und bei Umweltschutzorganisationen gross: Ein rechtlich verbindlicher Vertrag wurde nicht unterzeichnet.

Die wichtigsten Punkte des so genannten „Copenhagen Accord“ sind folgende: Das Ziel, die globale Erwärmung nicht über zwei Grad Celsius ansteigen zu lassen, wird anerkannt.

Zwischen 2010 und 2012 sollen insgesamt 30 Milliarden Dollar aufgebracht werden, mit denen die Industrieländer die Entwicklungsländer unterstützen; vorgesehen sind Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sowie der Aufbau einer umweltfreundlichen Wirtschaft. Ausserdem sollen die reichen Staaten einen Klima-Fonds äufnen, der ab 2020 jährlich hundert Milliarden Dollar pro Jahr zugunsten der Entwicklungsländer bereit zu stellen vermag. Nicht zuletzt sollen die Schwellen- und Entwicklungsländer ihre Bemühungen für den Klimaschutz in internationalen Konsultationen und Analysen überprüfen lassen sowie alle zwei Jahre die Resultate den Vereinten Nationen (Uno) übermitteln.

4.2. Die Schweiz sollte ihre Klimaziele erreichen

Gemäss dem fünften nationalen Bericht zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen und dem zweiten zuhanden des Kyoto-Protokolls können sowohl die Ziele des CO₂-Gesetzes als auch jene des Kyoto-Protokolls knapp erreicht werden. Über den Zeitraum von 1990 bis 2007 ist der Ausstoss von Treibhausgasemissionen insgesamt stabil geblieben – dies, obwohl in der gleichen Periode nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Wirtschaft gewachsen ist. Stark zugenommen haben mit plus fast elf Prozent die Emissionen beim Verkehr. Allein mit Massnahmen im Inland ist das Kyoto-Ziel nicht zu schaffen. Die Schweiz kann und darf sich nebst den „Senkenleistungen“ des Waldes auch Emissionsverminderungen im Ausland anrechnen lassen. Gemäss der aktuellen Referenzentwicklung übertrifft die Schweiz das Kyoto-Ziel um rund 260'000 Tonnen CO₂-Äquivalente sowie das CO₂-Gesetz-Ziel um rund 120'000 Tonnen CO₂ (Kohlendioxid) und verfügt somit noch über Reserven.

4.3. Nationalrat lehnt Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention ab

Mit 97 zu 94 Stimmen hat der Nationalrat die neun Ausführungsprotokolle zum seit längerem ratifizierten Rahmenabkommen (Alpenkonvention) knapp ab. Die Mehrheit der Grossen Kammer ist der Auffassung, dass die Durchführungsprotokolle einseitig auf den Schutz ausgerichtet und die Auswirkungen nicht absehbar seien. Die Vorlage geht wieder in den Ständerat und kommt danach wohl in den Nationalrat zurück.

4.4. Neue Etappe in der Luftreinhaltung

Dank der Luftreinemassnahmen, die seit den 1980er-Jahren ergriffen wurden, ist die Luftverschmutzung in der Schweiz beträchtlich zurückgegangen. Hinsichtlich Feinstaub, Ozon, Stickoxide und Ammoniak ist die Luftqualität aber noch immer ungenügend. Deshalb hat der Bundesrat das Luftreinhaltungskonzept des Bundes in Erfüllung einer Motion aktualisiert. Demnach müssen die Emissionen von Stickoxiden gegenüber 2005 um die Hälfte reduziert werden, jene von Feinstaub um 45, von Ammoniak um 40 und von flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) um 20 bis 30 Prozent. Der Bundesrat lässt eine Reihe von Massnahmen prüfen und in Form von Vorschlägen für einen späteren Entscheid vorbereiten. Dies betrifft auch die allfällige Verschärfung der Grenzwerte für Emissionen von Fahrzeugen sowie die Einführung finanzieller Anreize für die saubersten Fahrzeuge z.B. durch eine Umweltetikette oder eine Differenzierung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – Letzteres zugunsten von Lastwagen mit nachgerüsteten Partikelfiltern.

4.5. Euro-5-Abgasnorm tritt in Kraft

Am 1. September trat die Euro-5-Abgasnorm für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge in Kraft. Das heisst: Neue Fahrzeugmodelle dieser Kategorien erhalten nur dann eine schweizerische Typengenehmigung, wenn sie die Euro-5-Norm erfüllen. Für mit Diesel betriebene Fahrzeuge bedeutet dies faktisch die Ausrüstung mit Partikelfiltern. Bereits heute sind 90 Prozent der in der Schweiz neu zugelassenen Diesel-Modelle mit Partikelfiltern ausgestattet. Diese stellen das wirksamste technische Instrument dar, damit die Fein-

staubemissionen bei Dieselfahrzeugen um über 90 Prozent reduziert werden können. Im Jahr 2014 bzw. 2015 wird die Euro-5- durch die Euro-6-Norm ersetzt. Diese führt dannzumal vor allem zu einer Senkung der Grenzwerte für Stickoxidemissionen (NOx) bei Dieselfahrzeugen.

4.6. Verordnung über die Treibstoff-Ökobilanz tritt in Kraft

Bundesrat Moritz Leuenberger hat die departementale Verordnung über die Treibstoff-Ökobilanz (TrÖbiV) von biogenen Treibstoffen auf den 15. April 2009 in Kraft gesetzt. Die TrÖbiV konkretisiert die Anforderungen an den Nachweis der positiven ökologischen Gesamtbilanz für Steuererleichterungen von biogenen Treibstoffen. Zudem regelt sie das Prüfverfahren des Bundesamts für Umwelt (BAFU).

4.7. Jahresbericht 2008 Umweltmonitoring entlang Alpentransitachsen

Gemäss dem Jahresbericht 2008 der Luft- und Lärmmessungen entlang den Alpentransitachsen, dem so genannten Umweltmonitoring flankierende Massnahmen (MFM-U), hat die verkehrsbedingte Luftbelastung entlang den Alpentransitachsen im Zeitraum von 2003 bis 2008 leicht abgenommen. Die vom Verkehr verursachte Lärmbelastung hingegen hat sich nicht verändert.

Marketing & Kommunikation

1. Marketing & Kommunikation

1.1. Marketing- und Kommunikations-Konzept

Auch im Jahr 2009 wurde das mittlerweile seit sieben 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

Im 2009 können wir wieder einen Anstieg der Besucherzahl im Internet verzeichnen. Somit hat sich www.acs.ch bei den Mitgliedern und Nichtmitgliedern gefestigt. Die Seiten werden nach wie vor angepasst und 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 2009 konnten wir 692 neue Mitglieder und 163 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 2009 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 2009 aufgestockt. Der Shop konnte sich weiterhin zu einem unverzichtbaren Tool entwickeln. Wieder konnte die Bestellquote etwas erhöht werden. Im September wurde im Zuge der 111-Jahre Kampagne des ACS, den Mitgliedern einen Rabatt von 11 % auf den Shop Artikeln gewährt.

1.5. Produktion neues Werbematerial

Im Laufe des Jahres 2009 wurden folgende Werbemittel überarbeitet und neu aufgelegt: ACS Clublife, ACS Willkommen im Club, ACS Privatrechtsschutzversicherung, Jetzt Profitieren, ACS Drive Events, ACS Member Card sowie ACS Jahresrechnungs-Formular mit integriertem Kleber und ACS Reparaturkostenversicherung.

1.6. Clubmagazin Auto & lifestyle

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

Per Ende 2009 wird eine neue Druckerei mit der Produktion des Magazins beauftragt. Ab Anfangs 2010 wird das Auto & lifestyle von der Druckerei Schlaefli und Maurer produziert werden.

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 2009 im Mandatsauftrag alle in der Schweiz und im Ausland erscheinenden Medienberich-

te zu genau definierten Kriterien. Die aktuellen Berichte wurden jeweils 2x pro Woche auf das Intranet aufgeschaltet.

1.9. 79. Internationaler Automobilsalon Genf 2009

Die 79. Ausgabe der einzigen in Europa im Jahresturnus durchgeführten Auto Messe konnte 572'491 offiziell registrierte Besucher/innen verzeichnen. Bereits zum siebten Mal konnte sich der ACS am Standort direkt beim Haupteingang in der Halle 0 mit einem attraktiven Stand mit den bewährten Bereichen Bar / Lounge sowie dem Informations- und Verkaufs-Desk präsentieren. Wie im Vorjahr wurde den ACS Mitgliedern in der VIP-Lounge ausser Getränken auch frisch gebackene Brezel gratis angeboten. Im Zentrum standen auch in diesem Jahr die ACS Mitgliedschaften.

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 15 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 2009 kontrolliert und mit 3 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.

Im 2009 hatten die Sektionen erneut die Möglichkeit eigene Fahnen, Banderolen und Funflags zu bestellen.

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 2009 bis 29. Februar 2010 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 8 Sektionen mitgetragene, zentral gesteuerte Autobahn-Vignetten Aktion konnte die Zentralverwaltung Drucksachen in einer Auflage von 188'437 Exemplaren produzieren. Das Direct-Mailing mit dem verlockenden Eintrittsgeschenk, der obligatorischen Autobahn-Vignette 2010, 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.

Zusätzlich wurde im Dezember 2009 eine zentrale Vignetten Aktion durchgeführt. Angeschrieben wurden rund 20'000 Adressen. Die Adressdaten stammen aus den ursprünglich 30'000 Adressen, welche mit dem Kooperationsbudget der Zurich Versicherung eingekauft wurden.

1.14. Mitgliederstatistik

Der Mitgliederbestand betrug am 1.1.2010 99'408. Dies ergibt für das Jahr 2009 ein Wachstum von 2'450 oder 2.53%.

Erneut kann die Entwicklung des Neumitgliederzuwachses insgesamt als erfreulich bezeichnet werden, konnten doch 10'592 Neueintritte verzeichnet werden. Den 10'592 Neueintritten stehen leider 7'336 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 2009 ein Wachstum verzeichnen: An der Spitze steht die Sektion Zürich mit einer Zunahme von 1'319 Mitgliedern (6.95 % des Sektionsbestandes). An zweiter Stelle steht St. Gallen mit einem Zuwachs von 774 Mitgliedern, was stolzen 9.13 % des Sektionsbestandes entspricht.

Die weiteren Sektionen, die ein Wachstum verzeichnen konnten, sind: Neuchâteloise (344 / 11.89 %), Thurgau (292 / 6.45 %), Basel (178 / 1.44 %), Schaffhausen (175 / 8.23 %), Liechtenstein (72 / 4.62 %), Fribourg (49 / 4.60 %), Glarus (48 / 9.86 %), Mitte (39 / 0.45%).

2. Produkte und Dienstleistungen

2.1. Neue 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 neuen Produkte lief gut. Die diesjährige Radiokampagne in Co-Promotion mit der Zurich kam gut an. An der Verlosung von 111 ACS Mitgliedschaften, welche über den Radiospot und die Website kommuniziert wurde, nahmen 550 Personen teil.

2.2. ACS Privatrechtsschutz

Bestand ACS Privatrechtsschutz per 31.12.2009: 1'097 (Vorjahr 1'022). 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 unter der Rubrik Reisen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. ACS Sektionen und Mitglieder verfügten somit auch für die Reisesaison 2009 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 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 2009 total 358 internationale Campingausweise FIA/AIT/FICC ausgestellt.

2.6. Verkauf Zolldokumente

Im Jahr 2009 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 2009 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. Neu konnte zudem eine Partnerschaft mit Minotel eingegangen werden. ACS Mitglieder profitieren jetzt von 15% Rabatt auf den Aufhalten in Minotels. 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 2009 waren das Driving Center Schweiz, JAGUAR Land Rover Schweiz AG, Zurich Versicherung sowie die CORNU Master School.

Im 2009 wurden 14'800 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. Auch konnten in diesem Jahr erneut die Off Road Academy (15 Tageskurse) und der Off Road Drive (4 Tageskurse) in Niederbipp durchgeführt werden. Beide Off Road Kurse waren komplett ausgebucht.

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.

Bei Einführung der 2-Phasen Ausbildung bestanden Bedenken bezüglich der Anzahl Ausbildungszentren und Moderatoren um dem Ansturm der Auszubildenden gerecht zu werden. Es hat sich aber sehr schnell gezeigt, dass sich Kursangebot- und Nachfrage Hand in Hand entwickelten und das Kurswesen per Ende 2009 sauber eingespielt ist.

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 im Berichtsjahr das beliebte Verkehrserziehungs-Set für Kindergärten weiterhin distribuiert.

2.2. Der „Weisse Rabe“ des ACS für Kinder

Mit zwei verschiedenen Lektionen sollen den Kindern in einem altersgerechten Unterricht die Gefahren und das richtige Verhalten im Verkehr gezeigt werden. Einerseits wird den Erst- und Zweitklässlern mit der Lektion „Augen auf“ das Einschätzen von Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer aufgezeigt und im Rahmen der ersten Verkehrserziehungslektionen mit dem Überqueren der Strasse beigebracht. Andererseits wird mit der Lektion „Agieren – Reagieren“ den Oberstufenschülern das Einschätzen ihrer eigenen Geschwindigkeit und vor allem der Unterschied der Anhaltstrecke mit oder ohne Bremsbereitschaft gezeigt. Den Verkehrsinstruktoren von kantonalen und kommunalen Polizeikörpern werden unter anderem speziell für diesen Zweck beschriftete und ausgerüstete Demonstrationsfahrzeuge sowie didaktisches Material zur Verfügung gestellt. An über 2'500 Einsatztagen wurden im Berichtsjahr rund 80'000 Kinder und Jugendliche geschult.

2.3. Signalfalter und Signalplakate

Unter dem Titel „Strassensignale- und Markierungen in der Schweiz“ wurden neuartige F4 und A1 Plakate hergestellt und distribuiert. Derselbe Inhalt ist ebenfalls in Form eines Leporellos im Taschenformat erhältlich. Wie andere Produkte im didaktischen Bereich, sind Plakat und Leporello in einer dreisprachigen Version verfügbar.

2.4. Sehtests

Sehtestaktionen sind notwendig. Das zeigt die statistische Auswertung der vergangenen Jahre: über 20 Prozent der Probanden erfüllten die Anforderungen nicht, davon waren über 80 Prozent regelmäßige Verkehrsteilnehmer. Die vom Club eingesetzten Prüfgeräte bieten zusätzlich die Möglichkeit, eine mangelnde Sehschärfe bei Nacht (eine so genannte Nachtblindheit) zu ermitteln. Die Sehtestmobile werden den ACS Sektionen kostenlos zur Verfügung gestellt.

2.5. Jugendfahrschullager

In den Jugendfahrschullagern (JUFALA) werden Jugendliche im Alter zwischen 17 und 18 Jahren als angehende Automobilisten zu einem zweckmässigen und vernünftigen Umgang mit Fahrzeugen und dem Verhalten im Verkehr (Verkehrssinnbildung) geschult. Die Sektionen Zürich führte zwei einwöchige, und die Sektion Basel ein zweiwöchiges Lager durch. Sie erfreuen sich konstant grosser Beliebtheit.

2.6. Dokumentationen

Vielseitige Einsatzmöglichkeiten bieten ebenfalls die zahlreichen Broschüren, Tests, Faltprospekte, usw., welche die verschiedensten Bereiche der Unfallverhütung und Verkehrssicherheit behandeln.

2.7. Beratungsdienst

Im Berichtsjahr wurden hauptsächlich Fragen aus den Bereichen Strassenverkehrsrecht, Verkehrssicherheit, Signalverordnung aus dem In- und Ausland beantwortet.