

## Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

### Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2007

(Stand: 08.12.2010)

- 21.12. Ständerat verwirft FDP-Initiative zum VBR – Mit 23 zu neun Stimmen empfiehlt der Ständerat die FDP-Initiative gegen das Verbandsbeschwerderecht (VBR) der Umweltorganisationen zur Ablehnung. Auf einen indirekten Gegenvorschlag will das „Stöckli“ ebenfalls verzichten, nicht aber auf weitere Optimierungen im Umwelt- und Raumplanungsrecht. Die Vorlage geht nun an den Nationalrat.  
(NZZ 22./23.12.07; BaZ 22.12.07)
- 18.12. Bundesbudget 2008 bereinigt – Der Ständerat hat die letzten Differenzen beim Voranschlag 2008 des Bundes ausgeräumt und diesen damit bereinigt. Das Bundesbudget 2008 schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von gut 1,1 Milliarden Franken ab – dies bei Einnahmen von fast 58 Milliarden und Ausgaben von rund 56,9 Milliarden Franken. Einmalige Sonderausgaben von gut fünf Milliarden Franken für den Neuen Finanzausgleich, den Infrastrukturfonds und die Bundespensionskasse Publica sind darin nicht enthalten; deren Kompensation durch Einnahmenüberschüsse ist in der Finanzplanung aber bereist fest vorgesehen.  
(NZZ 19.12.07; BBl 2008 S. 1297-1301)
- 17.12. Nationalrat verabschiedet Budget 2008 – Der Voranschlag 2008 des Bundes pendelt sich nach der ersten Runde im Nationalrat bei einem Einnahmenüberschuss von gut 1,1 Milliarden Franken ein. Die Grosse Kammer hat das Budget 2008 mit 125 zu 46 Stimmen gegen den Widerstand der Schweizerischen Volkspartei (SVP) genehmigt. Unter anderem lehnte der Nationalrat mit 88 zu 57 Stimmen einen Kommissionsantrag ab, der die jährliche Einlage in den neuen Verkehrsinfrastrukturfonds um 50 Millionen Franken erhöhen wollte.  
(NZZ 18.12.07)
- 16.12. Roadmap für neue Vereinbarungen in der Klimapolitik steht – Auf Bali (Indonesien) ist nach langen Verhandlungen ein Mandat für die Erarbeitung einer alle Länder umfassenden Klimapolitik verabschiedet worden. Im Visier ist die Zeit bis 2012 und

danach; im Jahr 2009 soll darüber an der übernächsten jährlichen Vertragsparteienkonferenz in Kopenhagen (Dänemark) entschieden werden. Bis dann haben sich auch die Kyoto-Länder auf neue Ziele zur Reduktion ihrer Treibhausgase zu einigen. Die Abschlusserklärung von Bali (Bali-Roadmap) regelt vier Hauptbereiche: Erstens sollen die Verhandlungen für das nächste Klima-Abkommen bis 2009 abgeschlossen sein; zweitens anerkennt die Bali-Roadmap, dass tiefe Einschnitte notwendig sind (konkrete Zahlen wurden allerdings aus dem Text entfernt); drittens sollen die Entwicklungsländer von den Industriestaaten technologische sowie materielle Hilfe erhalten und viertens sollen gegen die zunehmende Abholzung positive Anreize gesetzt werden. Letzteres bedeutet, dass der Schutz der Tropenwälder in die Klimarahmenkonvention aufgenommen worden ist. Deren Abholzung bewirkt nämlich fast 20 Prozent der jährlichen globalen anthropogenen Treibhausgasemissionen; das ist mehr als der Autoverkehr generiert. Da in der Bali-Roadmap punkto Emissionssenkung bis 2020 keine konkreten Zahlen mehr enthalten sind, wäre ein Scheitern der Verhandlungen das ehrlichere Ende der Mammutkonferenz gewesen. Die Einigung aber verschleierte, dass sich die Welt auf Bali endgültig vom Ziel verabschiedet hat, die globale Erwärmung auf maximal zwei Grad zu begrenzen.

Bundesrat Moritz Leuenberger hat im Namen der Schweiz in Bali eine internationale CO<sub>2</sub>-Steuer vorgeschlagen. Das Modell geht von einer Kohlendioxid-Steuer in der Höhe von jeweils zwei US-Dollar pro Tonne CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) in Industrie- und einem US-Dollar in Entwicklungsländern aus. So würden pro Jahr rund 46,5 Milliarden US-Dollar für Anpassungsmassnahmen zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels zur Verfügung stehen. Das Bundesamt für Umwelt (Bafu) glaubt, mit seinem Vorschlag ein solidarisches globales System gefunden zu haben. Bafu-Direktor Bruno Oberle rechnete auf Bali vor, dass der Preis für CO<sub>2</sub> im internationalen Zertifikathandel auf hundert US-Dollar steigen müsste, um die gleiche Menge an Finanzmitteln zu generieren, die mit dem Schweizer CO<sub>2</sub>-Abgabemodell anfallen würden. Die Schweiz selber verpflichtet sich, wie Bundesrat Moritz Leuenberger vor dem Plenum der 13. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention von Kyoto (Conference of the Parties, COP-13) auf Bali wiederholte, auf eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 20 Prozent bis 2020. Zudem ist die Schweiz, wie die Europäische Union (EU), bereit, auch eine Verminderung von 30 Prozent zu erreichen, falls andere Industriestaaten ähnliche Ziele akzeptieren.

(SoZ 16.12.07; NZZ 15./16.12.07 und 17.12.07; BaZ 17.12./14.12.07; „Bund“ 17.12.07; NZZ am Sonntag 16.12.07; UVEK-Medienmitteilungen 14.12.07)

**13.12. Finanzhilfe für das Verkehrshaus der Schweiz –** Als Erstrat hat der Ständerat mit 34 zu null Stimmen eine Finanzhilfe in der Höhe von 5,32 Millionen Franken in den Jahren 2008 bis 2011 für das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern beschlossen.  
(NZZ 14.12.07)

**11.12. Definitive Strassenrechnung 2005 –** Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2005 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 116 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 115 Prozent. Für den Personewagen liegen diese Grade etwas tiefer – nämlich bei 114 bzw. 111 Prozent, derweil der Schwerverkehr mit 147 bzw. 154 Prozent sehr gut abschneidet. Im Gegensatz 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 zwischen 7,8 und neun Milliarden Franken an externen Kosten, je nach Hypothese, die für die Berechnung der klimatischen Kosten verwendet wird.

Als tendenziös und irreführend bezeichnet in einer Medienverlautbarung der Fachverband Infrastruktur Strasse den Hinweis auf die nicht berücksichtigten so genannt externen Kosten. Fairerweise müssten auch die externen Nutzen in der Höhe von rund 12 Milliarden Franken erwähnt werden.

(SDA-Meldung 11.12.07; BFS Aktuell 11.12.07; Medienmitteilung Infrastruktur Strasse 11.12.07)

**09.12. Freie Fahrt durch den Lötschberg-Basistunnel – Mit dem heutigen Fahrplanwechsel ist der Lötschberg-Basistunnel (LBT) der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) voll in das schweizerische und europäische Bahnnetz integriert worden. Täglich werden rund 40 Personenzüge (Intercity- und Eurocity-Züge) sowie 70 Güterzüge den LBT befahren. Die Investitionskosten für die gesamte Neat-Lötschbergachse, die nach rund acht Jahren Bauzeit in Betrieb geht, betragen rund 4,3 Milliarden Franken. (NZZ 10.12.07; NZZ am Sonntag 09.12.07; BAV-Medienmitteilung 07.12.07)**

**07.12. Gütliche Einigung bei der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel – Das unterlegene Schweizerische Bahntechnik-Konsortium (SBK), in dem sechs Baufirmen bzw. Bahntechnik-Anbieter zusammengeschlossen sind, zieht seine Beschwerde gegen die Vergabe des 1,69-Milliarden-Franken-Auftrags durch die Alptransit Gotthard AG (ATG) zurück. Zuvor erklärten sich die ATG und die aus fünf Firmen bestehende Arbeitsgemeinschaft Transtec, die am 4. Mai 2007 den Zuschlag für das finale Baulos erhalten hatte, bereit, das SBK für seine Aufwendungen bei der Offertstellung zu entschädigen. Von Seiten der ATG erhält das SBK eine Million Franken; den Betrag, den Transtec darüber hinaus beisteuert, ist Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den beiden Bietern. Nach Rücksprache mit dem Departement Leuenberger erklärte sich die ATG nach dem Richterspruch bereit, auf einen solchen Handel einzutreten. In der bisherigen Geschichte der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ist dies eine einmalige Lösung eines Vergabestreits. (NZZ 08.09.12.07)**

**07.12. Bundesrat gibt grünes Licht für Road-Pricing-Versuche – Der Bundesrat hat den Auftrag zur Ausarbeitung einer Rechtsgrundlage für Road-Pricing-Pilotprojekte in ausgewählten Städten und Agglomerationen gegeben. Konkret soll ein auf zehn Jahre befristetes Bundesgesetz formuliert, das wiederum dem Bundesrat vorgelegt, dann in die Vernehmlassung geschickt und in der Folge vom Parlament behandelt werden. Schliesslich müsste ein solches Bundesgesetz im Falle eines Referendums von den Stimmbürgerinnen und -bürgern genehmigt werden. Erst nach diesem aufwändigen Prozedere könnten interessierte Städte – man spricht von Zürich, Basel, Bern und Genf – Versuche mit modernen Strassenzöllen durchführen. Gleichzeitig mit dem Bundesratsentscheid hat das Bundesamt für Strassen (Astra) die summarischen Ergebnisse eines Forschungsprogramms unter dem Namen „Mobility Pricing“ veröffentlicht, das dem Bund langfristig die Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren empfiehlt. Gemäss einer repräsentativen Umfrage des Berner Forschungsinstituts CBC sind knapp zwei Drittel der Befragten gegen die Einführung von Strassenzöllen, 28 Prozent sind dafür, der Rest ist unentschieden.**

Der Touring Club Schweiz (TCS), der Automobil Club der Schweiz (ACS) und strasse-

schweiz haben in ihren Medienverlautbarungen Road-Pricing-Versuche grundsätzlich abgelehnt.

(NZZ 08./09.12.07; BaZ 08.12.07; „Bund“ 08.12.07; BZ 08.12.07; SoZ 09.12.07; NZZ am Sonntag 09.12.07; ASTRA- und ARE-Medienmitteilung 07.12.07; Medienmitteilungen von ACS, TCS und strasseschweiz 07.12.07)

**06.12. Nationalrat befürwortet Spezialfinanzierung für den Luftverkehr – Entgegen der Empfehlung seiner vorberatenden Verkehrskommission ist der Nationalrat mit 106 zu 76 Stimmen auf die Vorlage, die eine neue Spezialfinanzierung für den Luftverkehr vorsieht, eingetreten. Die Vorlage geht nun zurück an die nationalrätliche Verkehrskommission zur Detailberatung.**

(NZZ 07.12.07; Medienmitteilung aerosuisse 06.12.07)

**03.12. Klimakonferenz auf Bali eröffnet – Die 13. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention von Kyoto (Conference of the Parties, COP-13) ist auf Bali (Indonesien) eröffnet worden. Das deklarierte Ziel der COP-13 ist, Leitlinien für Verhandlungen zu verabschieden. Diese so genannte „Road Map“ soll ermöglichen, bis im Jahr 2009 ein Nachfolgeabkommen zur ersten Phase des Klimaprotokolls von Kyoto vorzulegen. Einzig wenn ein solches Abkommen in zwei Jahren vorliegt, besteht gemäss allgemeiner Auffassung reell die Möglichkeit, dieses auf Ende 2012 auch in Kraft zu setzen und damit einen nahtlosen Übergang zu gewährleisten. Von den Industrienationen haben nach dem Beitritt Australiens allein die Vereinigten Staaten von Amerika noch keine Reduktionsziele.**

(NZZ 04.12.07)

**30.11. Schwerverkehr steigert seine Fahr- und Transportleistung – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) haben die Lastwagen auf dem Schweizer Strassennetz zwischen 1993 und 2006 ihre Fahrleistung um 20 Prozent und ihre Transportleistung um 43 Prozent gesteigert. Eine dynamische Entwicklung vollzieht sich im internationalen Schwerverkehr: Das Transportgut hat zwischen 1993 und 2006 um 82 Prozent zugelegt; die Transportleistung hat sich sogar verdoppelt. Der Vergleich zwischen Strasse und Schiene zeigt, dass im Jahr 2005 gut 61 Prozent der Transportleistung auf der Strasse erbracht wurden – ein in etwa gleich grosser Wert wie in den Jahren zuvor.**

(NZZ 01./02.11.07)

**30.11. Schwerverkehrszentrum Schaffhausen eröffnet – Das Schwerverkehrskontrollzentrum Schaffhausen hat heute offiziell seinen Betrieb aufgenommen. Es ist gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) die zweite fest installierte Anlage nach jener in Unterrealta (GR), die im Jahr 2004 eröffnet wurde.**

(NZZ 01./02.12.07)

**30.11. Weitere 4,3 Kilometer Transjurane – Heute ist das 4,3 Kilometer lange Teilstück Choindez–Moutier Nord der A16 (Transjurane) eröffnet worden. Die Arbeiten an diesem Abschnitt begannen 1995; die gesamten Baukosten belaufen sich auf 317 Millionen Franken.**

(NZZ 01./02.12.07; AR 05.12.07)

**29.11. Durchschlag in der Neat-Oströhre – Ein halbes Jahr früher als geplant ist ein Durchschlag in der Oströhre des Gotthard-Basistunnels (GBT) der Neuen Eisenbahn-**

Alpentransversalen (Neat) zwischen Sedrun (GR) und Amsteg (UR) erfolgt – dies trotz schwieriger geologischer Verhältnisse. Das Baukonzept mit deformierbarem Stahlbau hat sich gemäss der Alptransit Gotthard AG (ATG) in der rund 1'200 Meter langen bautechnischen Zone als voller Erfolg erwiesen.

(NZZ 30.11.07)

- 28.11. Gotthard: Zwischenentscheid im Streit um Vergabe der Bahntechnik – Im Streit um die Vergabe der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel (GBT) der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) hat das Bundesverwaltungsgericht das bereits vor rund einem halben Jahr vom Schweizerischen Bahntechnik-Konsortium Gotthard eingereichte Gesuch um aufschiebende Wirkung abgewiesen. Der Zwischenbericht liegt erst als so genanntes Dispositiv und damit noch ohne Begründung vor. Deshalb dürfte sich in der Angelegenheit einstweilen nicht viel bewegen. Das Vorgehen des Bundesverwaltungsgerichts ist nicht üblich, wird doch über die aufschiebende Wirkung in aller Regel sehr rasch und mit sofort gelieferter kurzer Begründung entschieden. Zudem haben Beschwerden im öffentlichen Beschaffungswesen – anders als im übrigen Bundesverwaltungsrecht – von Gesetzes wegen keine aufschiebende Wirkung. Diese Regel könnte wohl nur ganz ausnahmsweise auf den Kopf gestellt werden, wenn die Gründe dafür gewissermassen in die Augen springen.
- (NZZ 29.11.07)

- 21.11. Bundesrat gibt grünes Licht für neue Bahnstrecke – Der Bundesrat hat sich für die Schaffung einer neuen Bahnverbindung von Mendrisio (TI) Richtung Varese (Italien) ausgesprochen und die entsprechende Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Strecke ist Teil der grenzüberschreitenden S-Bahn Mendrisio–Varese (MEVA). Die MEVA weist eine Gesamtlänge von rund 18 Kilometern auf. Davon liegen 6,5 Kilometer auf schweizerischem und gut elf Kilometer auf italienischem Gebiet. Die Baukosten der neuen SBB-Strecke betragen auf schweizerischem Boden 134 Millionen Franken. Mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds hat das nationale Parlament 67 Millionen Franken bewilligt; der Kanton Tessin leistet einen Beitrag in derselben Höhe.
- (BAV-Medienmitteilung 21.11.07; BBl 2007 S. 8489-8502)

- 21.11. Schweizer Klimapolitik im Gleichschritt mit der EU – Die Schweiz lehnt sich im Hinblick auf die internationale Klimakonferenz auf Bali (Indonesien) an die Politik der Europäischen Union (EU) an. Diese will den CO<sub>2</sub>-Ausstoss gegenüber dem Referenzjahr 1990 bis ins Jahr 2020 um 20 Prozent senken bzw. sogar um 30 Prozent, falls andere Länder dabei mitziehen. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger, der die Schweizer Delegation auf Bali leiten wird, werde die Schweiz eine Position nahe bei Europa einnehmen. Bruno Oberle, Direktor des federführenden Bundesamts für Umwelt (Bafu), erklärte, dass der entsprechende Bundesratsbeschluss faktisch ein erstes Bekenntnis zu einem Reduktionsziel von 20 Prozent darstelle.
- (NZZ 22.11.07; BaZ 22.11.07)

- 17.11. Uno-Klimarat präsentiert Schlussbericht – Uno-Generalsekretär Ban Ki Moon und der Vorsitzende des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), Rajendra Pachauri, haben den Synthese-Teil des vierten Uno-Klimaberichts vorgestellt. Dieser enthält grundsätzlich nichts Neues; darin wird das Wichtigste der drei bereits erschienenen Teile des Klimaberichts zusammengefasst. Die Synthese konstatiert, dass sich

das Klimasystem zwar unzweifelhaft erwärme, dass aber die als Verursacher im Zentrum stehenden, durch den Menschen verursachten Treibhausgasemissionen mit verschiedenen Strategien und Massnahmen in den kommenden Jahrzehnten stark reduziert werden könnten. Es sei wahrscheinlich (d.h. zu über 66 Prozent gesichert), dass es in den vergangenen 50 Jahren über allen Kontinenten mit Ausnahme der Antarktis eine erhebliche durch den Menschen erzeugte Erwärmung gegeben habe. Diese globale Temperaturerhöhung sei mit einer Wahrscheinlichkeit von über 90 Prozent zum grössten Teil durch die anthropogenen Emissionen bewirkt. Dieser Treibhausgasausstoss sei zwischen 1970 und 2004 um 70 Prozent angestiegen. Falls auch in Zukunft weiterhin gleich viel oder noch mehr Treibhausgase freigesetzt würden, dürften viele Veränderungen laut den Wissenschaftlern im 21. Jahrhundert mit über 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit stärker sein als jene im 20. Jahrhundert. Die grössten Reduktionspotenziale liegen gemäss dem IPCC-Synthesebericht im Gebäudesektor, in der Landwirtschaft sowie bei der Energieversorgung.

(NZZ am Sonntag 18.11.07; SoZ 18.11.07; NZZ 17./18.11.07 und 19.11.07; „Bund“ 19.11.07)

- 16.11. Kantone wollen eine Öko-Motorfahrzeugsteuer – Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD) will bei der Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern in Zukunft ökologische Kriterien berücksichtigen. Ziel dabei ist die Senkung des Treibstoffverbrauchs über Rabatte oder ein Bonus-Malus-System. Als Bemessungsgrundlage soll vorerst die Energieetikette der Fahrzeuge dienen – jedenfalls so lange, bis der Bund seine laufenden Arbeiten an einer Umweltetikette abgeschlossen hat. Diese soll nicht nur den Energieverbrauch, sondern alle ökologischen Aspekte der Motorfahrzeuge erfassen. Ein definierter Zeitplan wurde von der KKJPD allerdings nicht beschlossen.  
(NZZ 17./18.11.07)

- 15.11. Strassennetz in der Schweiz wird immer länger – Gemäss der dritten Fortschreibung der Studie „Landschaft unter Druck“ der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt (Bafu) sind in der Beobachtungsperiode 1989 und 2003 jährlich rund 250 Kilometer Strassen neu gebaut worden. Im selben Zeitraum wurden pro Jahr je rund 1'600 Kilometer Lokalstrassen und Wege ausgebaut bzw. verbreitert. Über die gesamten 32 Jahre betrachtet, während denen die Schweizer Landschaft im Rahmen der Studie unter die Lupe genommen wurde, nahm das Strassen- und Wegnetz total um fast 60'000 Kilometer zu.  
(SDA-Meldung 15.11.07; ARE/Bafu-Medienmitteilung 15.11.07)

- 14.11. Heizen und Autofahren als Klimaprobleme – Gemäss einer neuen Studie der Bundesämter für Energie (BFE) und Umwelt (Bafu) sind die Schweiz beim Heizen und Autofahren wenig klimafreundlich: Die Personenwagenflotte in der Schweiz hat im Jahr 2005 durchschnittlich 200 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittiert. Laut Beim Heizenergieverbrauch pro Wohnfläche lag die Schweiz im Vergleich zu ausgewählten europäischen Ländern zwar ähnlich wie Deutschland und Österreich im Mittelfeld, jedoch deutlich hinter den skandinavischen Ländern; wegen des hohen Heizölanteils gehören Schweizer Haushalte beim Pro-Kopf-Ausstoss von CO<sub>2</sub> zu den europäischen Schlusslichtern.  
(NZZ 15.11.07; BFE-Medienmitteilung 14.11.07)

- 11.11. Ausbau der überlasteten Autobahn A1 auf sechs Spuren – Die Autobahn A1 soll auf dem chronisch überlasteten Teilstück zwischen Luterbach (SO) und der Verzweigung Wiggertal (AG) auf sechs Spuren ausgebaut werden. Für die neun Kilometer zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal könnte die zweijährige Bauzeit im Jahr 2010 losgehen. Für diesen Abschnitt, auf dem sich auch der gesamte Verkehr der Autobahn A2 Basel–Chiasso abwickelt, liegt das generelle Projekt derzeit in den betroffenen Gemeinden auf. Frühestens im Jahr 2016 könnten auch die dreijährigen Bauarbeiten am anschliessenden Teilstück von Luterbach bis zur Verzweigung Härkingen aufgenommen werden. Die Baukosten für die insgesamt 20 Kilometer lange Strecke werden auf 300 Millionen Franken veranschlagt.  
(SDA-Meldung 12.11.07; BZ 12.11.07)**
- 09.11. Grösste Föderalismusreform der Schweiz: NFA ist startklar – Nach rund 15 Jahren intensiver Arbeit wird die umfassende Reform des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) integral per 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt. Kernelemente der NFA sind der neue Ressourcen- sowie der Lastenausgleich, die die bisherigen Ausgleichssysteme ablösen und den „Finanzausgleich im engeren Sinn“ bilden. Dafür stellen Bund und Kantone jährlich 3,74 Milliarden Franken bereit. Die unbestrittene wichtigste und anspruchvollste Aufgabe, die der Bund ab Anfang 2008 in integraler Verantwortung übernehmen wird, sind die Nationalstrassen. Der Bund wird somit Eigentümer der Nationalstrassen. Er ist neu der Bauherr und wird entsprechend alle strategischen und operativen Bauherrenaufgaben wahrnehmen. Konsequenterweise trägt er künftig auch sämtliche Kosten. Die Übertragung der Nationalstrassen in das Eigentum des Bundes erfordert eine örtliche Dezentralisierung wesentlicher Funktionen. Die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes wird als Verbundaufgabe von Bund und Kantonen zu Ende geführt. Beim betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt werden die Kantone mit Leistungsvereinbarungen beauftragt.  
(EFD-Medienmitteilung 09.11.07; AS 2007 S. 5765-5772 / 5779-5818 / 5823-5870 / 5953-6024)**
- 08.11. LSWA-Bilanz: Mehr Effizienz, geringe Zusatzkosten – Gemäss dem Schlussbericht „Volkswirtschaftliche Auswirkungen der LSWA mit höherer Gewichtslimite“ des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) hat die per 1. Januar 2001 eingeführte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die Effizienz im Strassentransport deutlich gesteigert. Ohne die LSWA und die übrigen ergriffenen Massnahmen – Erhöhung der Gewichtslimite, Förderung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene – würden heute jährlich rund 400'000 mehr schwere Strassenfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren, als dies tatsächlich der Fall ist. Im beobachteten Zeitraum von 2001 bis 2005 sei ein Rückgang der Fahrleistung des Schwerverkehrs von 6,4 Prozent bei gleichzeitiger Zunahme der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung um 16,4 Prozent berechnet worden. Vereinfacht ausgedrückt bedeute dies, dass weniger Lastwagen mehr Güter transportieren. Ferner bleibe der Einfluss der LSWA auf die Teuerung aus verschiedenen Gründen gering, und Befürchtungen, Randregionen würden deutlich stärker belastet, hätten sich kaum bewahrheitet.  
In einer Medienverlautbarung hielt der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) fest, dass er die Auffassung nicht teilen könne, wonach sich die LSWA-Einführung kaum auf die Randregionen ausgewirkt habe. Insbesondere die nochmalige LSWA-Anhebung per Anfang 2008 werde sich voll auf die Transportpreise niederschlagen, da die mit der Gewichtserhöhung verbundenen Produktivitätsgewinne nach 2005 bereits**

vollständig ausgeschöpft worden sind.

(ARE-Medienmitteilung 08.11.07; ASTAG-Medienmitteilung 08.11.07)

**01.11. Private Betriebsgesellschaften für Unterhalt der Autobahnen – Ab dem Jahr 2008** wird der Bund für Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen allein verantwortlich zeichnen. Faktisch werden es weiterhin die über die ganze Schweiz verteilten Werkhöfe sein, die den Unterhalt der Autobahnen besorgen. In der Nordwestschweiz ist dafür neu eine privatrechtliche Aktiengesellschaft (AG) zuständig, die von den Kantonen Aargau, Solothurn und Basel-Landschaft getragen wird. Wer auf der Autobahn zum Rechten sieht, erhält seinen Lohn von dieser AG. Das sei ein zukunftsweisendes Modell, hält der Leiter der neuen Gesellschaft fest. Ein Modell, das da und dort Schule machen könnte.

(Tages-Anzeiger 02.11.07)

**01.11. Empa-Studie: Erdgasautos klimafreundlicher als Benzinfahrzeuge – Gemäss einer** neuen Studie der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) produzieren Erdgasautos 21 Prozent weniger Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) als Benzin- bzw. elf Prozent weniger CO<sub>2</sub> als Dieselfahrzeuge. Bei der Emission an den für die Ozonbildung verantwortlichen Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) sind die Werte für Benzin- und Erdgas-Motoren vergleichbar; jene von Dieselmotoren sind etwa zehnmal höher. Als Fazit wird in der Empa-Studie anerkannt, dass sämtliche markenrelevanten Antriebstechnologien dank dem technologischen Fortschritt in den vergangenen Jahren deutlich sauberer geworden sind.

(NZZ 02.11.07; „Bund“ 02.11.07; SDA-Meldung 01.11.07)

**30.10. Unfallgeschehen auf Schweizer Strassen 2006: Tempo primäre Ursache – Gemäss** dem so genannten Sinus-Report der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), die das Unfallgeschehen des vergangenen Jahres untersucht hat, bleibt die Geschwindigkeit trotz einer positiven Entwicklung im Jahr 2006 die Unfallursache Nummer eins auf Schweizer Strassen. Im Jahr 2005 war bei geschwindigkeitsbedingten Unfällen noch ein Viertel mehr Tote zu verzeichnen als 2006. Die Anstrengungen der Polizei – mehr Radargeräte und Tempokontrollen – hätten ihre Wirkungen nicht verfehlt. Laut dem Sinus-Report lässt sich allerdings keine positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen aufgrund der neuen Alkoholgesetzgebung belegen.

(NZZ 31.10.07)

**28.10. Neue Umfahrungsstrasse für Flims – Heute ist in Flims (GR) die gut 4,5 Kilometer** lange Umfahrungsstrasse, die weitgehend in Tunnels verläuft, offiziell eröffnet worden. Damit wird ein Bauwerk vollendet, das vor zehn Jahren begonnen worden ist. Herzstück der Umfahrung ist der 2,9 Kilometer lange Flimsersteintunnel. Die Gesamtkosten blieben im budgetierten Rahmen: Sie wurden – nach einer Aufstockung zur Verbesserung der Tunnelsicherheit – mit 300 Millionen Franken berechnet. In der Endabrechnung werden es voraussichtlich „nur“ 295 Millionen Franken sein. 85 Prozent der Kosten trägt der Bund. Für Flims, die drittgrösste Tourismusdestination des Kantons Graubünden, bricht mit der Eröffnung der Umfahrung quasi ein neues Zeitalter an. Zuvor fuhren an Spitzentagen nämlich bis zu 20'000 Autos und Lastwagen mitten durchs Dorf.

(NZZ 26.10.07; BaZ 26.10.07)

- 26.10. Verbesserung der Luftqualität in der Schweiz in den letzten 20 Jahren –** Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) und der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) bzw. gemäss deren Messresultate im Rahmen des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (Nabel) für das Jahr 2006 ist die Luft in den vergangenen 20 Jahren zwar deutlich besser geworden, aber immer noch nicht sauber genug. Bei neun von 12 wichtigen Luftschadstoffen, für die die Luftreinhalteverordnung (LRV) Immissionsgrenzwerte festsetzt, liegt die Belastung heute in der ganzen Schweiz unter diesen Limiten. Insbesondere beim Ozon, beim Feinstaub und beim hauptsächlich aus dem Auspuff stammenden Reizgas Stickstoffdioxid würden die Grenzwerte jedoch weiterhin überschritten. Überall eingehalten werden die Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt vor Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Staubbiederschlag und Schwermetallen. Gemessen am Volkseinkommen und an der Bevölkerungszahl emittiert gemäss einem Prüfbericht (Mai 2007) von Umweltsachleuten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) kein anderer OECD-Mitgliedstaat so wenig Schwefel- und Stickoxide wie die Schweiz. Laut Bafu erklärt sich die Entkoppelung der Schadstoff-Emissionen vom Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum vor allem mit den Abgasvorschriften für Heizungen, Kehrlichtverbrennungsanlagen, Fabriken und Gewerbebetriebe in der seit März 1986 gültigen LRV. Wichtig seien zudem die Qualitätsanforderungen an die Treibstoffe sowie die verschärften Abgasgrenzwerte für Motorfahrzeuge im Strassenverkehrsrecht gewesen. (NZZ 27./28.10.07; SDA-Meldung 26.10.07; NABEL – Luftbelastung 2006 26.10.07; „Umwelt“ 4/2007)
- 18.10. Zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte –** Der Bundesrat hat eine Gesamtschau zur zukünftigen Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte (ZEB) an die eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Landesregierung will den FinöV-Fonds, der zur Finanzierung der Eisenbahnprojekte ins Leben gerufen worden war, um eine Milliarde auf 31,5 Milliarden Franken aufstocken. Ohne diese Aufstockung stünden die für das ZEB-Kernangebot vorgesehenen 5,2 Milliarden Franken wegen der gestiegenen Kosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) nicht mehr vollumfänglich zur Verfügung. Offenbar bereits zu Beginn der kommenden Legislatur soll eine Zusatzvorlage (ZEB 2) für vorerst aufgeschobene grössere Projekte (Erweiterungsoptionen) folgen. Darin enthalten sein sollen insbesondere der Zimmerberg-Basistunnel, der Wisenbergtunnel als dritter Juradurchstich sowie das dritte Gleise zwischen Lausanne und Genf. Allein diese drei Projekte dürften weitere rund vier Milliarden Franken beanspruchen. Obwohl ihre Finanzierung noch offen ist, wird voraussichtlich aber erneut der Mechanismus des FinöV-Fonds mit seinen zweckgebundenen Einnahmen – Anteile an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie an der Mineralöl- und Mehrwertsteuer – zur Anwendung kommen. Für die Ausarbeitung von ZEB 2 wird innerhalb der Gesamtschau zu ZEB ein Planungskredit von 40 Millionen Franken beantragt. Ferner soll der Neat-Gesamtkredit um 3,5 Milliarden auf 19,1 Milliarden Franken erhöht werden. (NZZ 19.10.07; „Bund“ 19.10.07; BaZ 19.10.07; BAV-Medienmitteilung 18.10.07; BBl 2007 S. 7683-7848)
- 17.10. Weiterer Durchschlag im Gotthard-Basistunnel –** Rund neun Monate früher als vorgesehen ist der Durchschlag in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels (GBT) der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zwischen den Zwischenangriffen Sedrun (GR) und Amsteg (UR) erfolgt. Dies, obwohl im 17 Kilometer langen Tunnelteil im

Abschnitt Sedrun mit dem nördlichen Tavetscher Zwischenmassiv eine geologisch äusserst schwierige Stelle von 1'200 Metern Länge durchquert werden musste. Der Einsatz von Stahlbögen mit Glockenprofilen und damit der Rückgriff auf Bergbautechnik haben sich gemäss den Verantwortlichen bewährt. Auch der in den Werkverträgen fixierte Kostenrahmen von 1,2 Milliarden Franken habe eingehalten werden können. In der Oströhre sei der Durchschlag im November geplant. Die mutmasslichen Endkosten des GBT würden sich auf 11,74 Milliarden Franken belaufen. (NZZ 18.10.07; „Bund“ 18.10.07; BaZ 18.10.07)

**08.10. Sechster Jahresbericht von EnergieSchweiz – Gemäss seinem sechsten Jahresbericht konnte EnergieSchweiz, das Energiesparprogramm des Bundes, die energetischen Wirkungen gegenüber dem Vorjahr um rund 26 Prozent auf 4,4 Petajoule (PJ) steigern: Dabei wurden rund drei PJ Brennstoffe, 0,4 PJ Treibstoffe und ein PJ Elektrizität eingespart oder durch erneuerbare Energien ersetzt. Ohne EnergieSchweiz und dem Vorgängerprogramm Energie2000 würde der Verbrauch an fossiler Energie um mehr als acht Prozent und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 2,8 Millionen Tonnen (rund sechs Prozent der totalen CO<sub>2</sub>-Emissionen) über dem heutigen Niveau liegen. Der gesamtschweizerische Stromverbrauch läge um rund 4,5 Prozent über dem heutigen Stand. (6. Jahresbericht EnergieSchweiz 2006/2007 08.10.07)**

**05.10. Eidgenössische Räte heissen Änderung des SVAG und des SVG gut – In der Schlussabstimmung ist das Bundesgesetz über Massnahmen zur Verbesserung der Verfahren im Bereich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), das Änderungen im Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) sowie im Strassenverkehrsgesetz (SVG) vornimmt, vom Nationalrat mit 136 zu 58 Stimmen bei zwei Enthaltungen und vom Ständerat mit 43 zu null Stimmen genehmigt worden. (NZZ 06./07.10.07; BBl 2007 S. 7173-7176; AS 2008 S. 765-774)**

**04.10. Ständerat gegen die Wiederezulassung möglicher Formel-1-Rennen – Der Ständerat hat sich mit der knappen Mehrheit von 22 zu 21 Stimmen gegen die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen im Strassenverkehrsgesetz (SVG) ausgesprochen. Das „Stöckli“ ist gar nicht auf die Vorlage eingetreten; diese geht nun zurück an den Nationalrat. Erst ein zweiter Nichteintretensentscheid würde dann das endgültige Aus für die Vorlage bedeuten. Die Befürworter hoffen nun, doch noch einen mehrheitsfähigen Kompromiss zu finden – etwa in dem Sinne, dass Formel-1-Rennen explizit untersagt bleiben, das Verbot anderer Rundstreckenrennen hingegen aufgehoben oder zumindest eine Teststrecke zugelassen wird. (NZZ 05.10.07)**

**04.10. Zusatzvorlage für Bahnprojekte – Der Ständerat hat mit 31 zu null Stimmen eine Motion von Thomas Pfisterer (fdp, Aargau) überwiesen, wonach eine Nachfinanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) sowie eine Zusatzvorlage für weitere Bahnprojekte verlangt wird. Die Motion bedeutet nichts anderes, als dass das vom Bundesrat bislang als Obergrenze betrachtete Kostendach von 30,5 Milliarden Franken für die Eisenbahngrossprojekte, die aus dem FinöV-Fonds und dessen Quellen (LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer) finanziert werden, angehoben wird. (NZZ 05.10.07)**

- 03.10. Ständerat bremst Alpentransitbörse** – Der Ständerat hat es abgelehnt, schon jetzt im neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetz das Fundament für eine künftige Alpentransitbörse (ATB) zu legen. Im Weiteren verschob das „Stöckli“ das Verlagerungsziel auf etwa 2019, also zwei Jahre nach der Eröffnung der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat). Bis zu diesem Zeitpunkt soll insbesondere der alpenquerende Transport von Gütern per Bahn weiterhin subventioniert werden. Die Kleine Kammer bewilligte dafür drei Rahmenkredite von insgesamt gut 1,7 Milliarden Franken. Gemäss geltendem, allerdings Ende 2010 auslaufendem Verlagerungsgesetz hätten bereits 2009 nur noch 650'000 Lastwagen die Alpen überqueren dürfen. (NZZ 04.10.07)
- 01.10. Entschädigung für Verkehrslärm** – Gegen den Willen des Bundesrats hat der Nationalrat Änderungen des Enteignungs- sowie des Luftfahrtgesetzes mit unabsehbaren finanziellen Folgen beschlossen. Nebst der Entschädigung bei Fluglärm, die als Ursprung der Gesetzesrevision gilt, werden neu auch die Lärmimmissionen des Schienenverkehrs, der Nationalstrassen sowie von Anlagen der Landesverteidigung miteinbezogen. Konkret sollen künftig Eigentümer, die unter Flug-, Strassen- und Schienenlärm leiden, besser entschädigt werden. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger ist allein im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich mit Entschädigungszahlungen von 200 bis 400 Millionen Franken zu rechnen. (NZZ 02.10.07; BaZ )
- 30.09. Nein zur Schnellstrasse durch die Magadinoebene** – In einer sozusagen historischen Abstimmung haben die Tessiner Stimmberechtigten den Planungskredit von rund 4,7 Millionen Franken für die Schnellstrasse Bellinzona–Locarno durch die Magadinoebene mit 55 Prozent Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 44 Prozent abgelehnt. Im Vorfeld der Abstimmung hatten die Gegner des Projekts nicht primär die Schnellstrasse, sondern deren Streckenführung in Frage gestellt. (NZZ 01.10.07)
- 28.09. Klima-Gegenvorschlag von Bundesrätin Doris Leuthard** – Die Vorsteherin des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD), Bundesrätin Doris Leuthard, hat im Rahmen eines Symposiums an der ETH Zürich ihren Gegenvorschlag zum vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vorgelegten Entwurf für eine Klimastrategie präsentiert bzw. bekräftigt. Im Unterschied zum Uvek-Vorsteher, Bundesrat Moritz Leuenberger, setzt Bundesrätin Doris Leuthard nicht praktisch ausschliesslich auf Inlandmassnahmen, sondern zielt auf eine Kompensation von Emissionen – insbesondere der so genannten grauen Emissionen – im Ausland. Die Klimastrategie des EVD besteht aus vier Stossrichtungen. Eine davon besteht darin, dass die Schweiz bei der nächsten Kyoto-Verpflichtungsperiode ab 2012 mit allen Staaten einen ehrgeizigen Reduktionsbeitrag anstreben muss, um die massive CO<sub>2</sub>-Zunahme wirkungsvoll eindämmen zu können. Als Land mit geringer CO<sub>2</sub>-Intensität, aber einem hohen Anteil an grauen Emissionen erreicht die Schweiz am meisten, wenn sie ihren Beitrag massgeblich im Ausland leistet. Bundesrätin Doris Leuthard setzt mit ihrem Gegenvorschlag auch auf den internationalen Emissionshandel. Im Inland soll die Schweiz die bisherigen Massnahmen weiterführen und ergänzen. Die EVD-Vorsteherin strebt eine Reduktion von hundert Prozent an, damit die Schweiz klimaneutral wird. (NZZ 29./30.09.07; Energie-Report Energieforum Schweiz 02.10.07)

**28.09. Der Klimarappen wird weitergeführt – Der Bundesrat genehmigt den Businessplan der Stiftung Klimarappen (SKR), und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) verzichtet darauf, den Vertrag mit der Stiftung zu kündigen.** Die in der Koordinationsgruppe Klimarappen Einsitz nehmenden Experten seien zum Schluss gelangt, dass das Vorgehen der Stiftung zweckmässig ist und diese die vereinbarten Ziele bis 2012 erfüllen kann. Aktuellste Berechnungen des Bundesamts für Umwelt (Bafu) zeigen gemäss Uvek nun allerdings auf, dass die Schweiz ihre gesetzlich festgelegte CO<sub>2</sub>-Zielsetzung bis 2010 um rund 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verfehlen wird. Insbesondere bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen bestünde eine massive Abweichung vom Zielpfad (Ziel für 2010: minus acht Prozent; Stand 2006: plus rund neun Prozent). Gründe dafür seien die Verzögerung bei der Einführung energie- und klimapolitischer Instrumente wie das Bonus-Malus-System für energieeffiziente und emissionsarme neue Personenwagen oder die Revision des Mineralölsteuergesetzes hinsichtlich steuerlicher Begünstigung von Erdgas und Bio-treibstoffen. Das die SKR die ihr zur Verfügung stehenden Mittel voraussichtlich nicht ausschöpfen muss, um ihre mit dem Bund vertraglich festgelegten Verpflichtungen zu erfüllen, würden das Uvek und die SKR vereinbaren, wie die überschüssigen Mittel für die Erreichung der Ziele des Kyoto-Protokolls durch die Schweiz am besten einzusetzen sind. Trotz allem will das Uvek dem Bundesrat die Frage vorlegen, ob eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen eingeführt werden soll oder nicht. In einer Medienverlautbarung hat strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS festgehalten, dass sich eine solche CO<sub>2</sub>-Abgabe erübrige, da der Klimarappen ohne weiteres in der Lage sei, auch die Differenz zwischen der alten und der neuen Ziellücke abzudecken. Ins gleiche Horn stiess die Erdöl-Vereinigung (EV). Der Klimarappen sei um ein Mehrfaches effizienter als eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen. (UVEK-Medienmitteilung 28.09.07; Medienmitteilung strasseschweiz 28.09.07; EV-Medienmitteilung 28.09.07)

**28.09. Schonzeit bei Widerhandlungen im Ausland beenden – Wer im Ausland die Verkehrsregeln derart verletzt, dass er mit einem Fahrverbot belegt wird, soll den Führerausweis auch in der Schweiz wieder abgeben müssen.** Der Bundesrat hat heute eine entsprechende Botschaft dem Parlament überwiesen. Mit dieser Gesetzesanpassung soll sozusagen die Schonzeit bei Widerhandlungen im Ausland beendet werden. Bis vor kurzem wurde Verkehrssündern auch im Inland der Führerausweis entzogen, wenn sie im Ausland die Fahrberechtigung verloren hatten. Mit einem jüngst ergangenen Urteil hatte das Bundesgericht jedoch seine Jahrzehnte alte Praxis aufgegeben und diese Regelung ausser Kraft gesetzt. Das Bundesgericht verlangte dabei, dass die betreffende Form des Führerausweistzuges explizit im Strassenverkehrsgesetz (SVG) stipuliert werde. (NZZ 29./30.09.07; ASTRA-Medienmitteilung 28.09.07; BBl 2007 S. 7617-7626)

**28.09. Bundesrat verabschiedet neue Fahrlehrerverordnung – Angehende Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer müssen in Zukunft einen eidgenössischen Fachausweis Fahrlehrer/in erwerben, bevor sie den Fahrlehrerausweis erhalten.** Die verbesserte Berufsbildung soll den erhöhten Anforderungen im Fahrlehrerberuf Rechnung tragen und die Verkehrssicherheit heben. Die vom Bundesrat heute verabschiedete neue Fahrlehrerverordnung tritt per 1. Januar 2008 in Kraft. In dieser Verordnung gibt es drei Fahrlehrer-

ausweiskategorien, namentlich für Motorräder, Personenwagen und Lastwagen. (NZZ 29./30.09.07; ASTRA-Medienmitteilung 28.09.07; AS 2007 S. 5011-5044)

**14.09. Erstmalige Dokumentation der Auswirkungen der Klimaänderung – Zum ersten Mal hat das Bundesamt für Umwelt (Bafu) rund 50 Indikatoren zu Ursachen des Klimawandels, zu dessen Auswirkungen und zu Massnahmen zusammengetragen. Der Bafu-Bericht „Klimaänderung in der Schweiz“ umfasst folgende Schwerpunkte: die Entwicklung der Treibhausgasemissionen sowie des Klimas; die Auswirkungen auf den Naturraum sowie auf Gesellschaft und Wirtschaft; die Massnahmen zur Verminderung der Klimaänderung sowie zur Anpassung and die Auswirkungen. Gemäss Bafu-Bericht sind die Treibhausgasemissionen (THG) des Strassenverkehrs seit 1990 markant angestiegen; die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen hätten zwar auf 187 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer gesenkt werden können, das mit auto-schweiz, der Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure, vereinbarte Ziel betreffend die Reduktion des Treibstoffverbrauchs bis 2008 sei mit der gegenwärtigen Trendentwicklung allerdings unvereinbar. Der Verkehrssektor ist laut Bafu-Bericht der grösste THG-Emittent, gefolgt von den Haushalten und der Industrie. Ferner hätten die THG seit 1990 insgesamt zwar stabilisiert, jedoch nicht gesenkt werden können. (BAFU-Medienmitteilung 14.09.07)**

**14.09. Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren nützen der Umwelt nichts – Der Interessenverband Espace Mobilité, dem Coop, Ikea, Maus Frères, Migros, Möbel Pfister und der Verband der Immobilien-Investoren angehören, hat die Ergebnisse einer Umfrage zur Wirksamkeit der Parkplatzgebührenpflicht bei Einkaufszentren präsentiert. An dieser Umfrage nahmen mehr als tausend Kunden der beiden in der Nähe von Biel gelegenen Einkaufszentren Brügg und Boujean teil. Ziel der dortigen Parkgebühr, die zur Vermeidung eines Rechtsstreits mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eingeführt worden war, ist es, möglichst viele Kunden zu einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Gemäss den Umfrageergebnissen ist dieses Ziel allerdings verpasst worden: Von den gut tausend befragten Kunden sind lediglich drei aufgrund der Parkgebühren auf den öffentlichen Verkehr (öV) umgestiegen. Viele Kunden seien über die Parkgebühren erzürnt und würden nun vermehrt in Einkaufszentren in den angrenzenden Kantonen oder im Ausland einkaufen. Dies führe nicht nur zu Ausweichverkehr und wildem Parkieren in den Quartieren, sondern produziere auch weitere Emissionen. Laut den Ergebnissen der Umfrage, die offenbar die erster ihrer Art ist, tätigen Kunden, die mit dem Auto anreisen, meist einen Grosseinkauf und wollen deshalb nicht auf den öV umsteigen. Für Espace Mobilité sind kostenpflichtige Parkplätze bei Einkaufszentren schädlich fürs Geschäft sowie nutzlos für die Umwelt. Espace Mobilité fordert daher ein grundlegendes Umdenken in der Verkehrs- und Umweltpolitik: Behörden, Gesetzgeber, Justiz und Umweltverbände sollten sich auf Massnahmen mit nachweisbarem Nutzen beschränken; der Einkaufsverkehr gehöre nicht dazu. (NZZ 15./16.09.07; „Bund“ 15.09.07)**

**13.09. Vorläufiges Aus für die Porta Alpina – Der Kanton Graubünden, die Region Surselva und die Gemeinde Tujetsch gaben in Sedrun (GR) das vorläufige Aus der Porta Alpina bekannt. Das finanzielle und betriebliche Risiko sei zu gross und für den Kanton Graubünden nicht verkraftbar. Ausschlaggebend war dabei ein Studienbericht der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Dieser kam zum Schluss, dass ein minimaler**

Betrieb der Porta Alpina, der den Verkehr im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) nicht eingeschränkt hätte, nie hätte rentabel arbeiten können, da selbst drei Züge am Morgen und am Abend mit Halt an der Porta-Alpina-Station zu massiven Ausfallentschädigungen führen würden.

(„Bund“ 14.09.07)

**12.09. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird erhöht – Trotz breiten und massiven Widerstands der Wirtschaft hat der Bundesrat beschlossen, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu Beginn des Jahres 2008 zu erhöhen. Damit verteuert sich eine Transitfahrt von Basel nach Chiasso auf 271 bis 369 Franken. Für Euro-3-Lastwagen, die im Schweizer Binnenverkehr weit verbreitet sind und erst allmählich durch neuere und sauberere Fahrzeuge (Euro 4 bis 6) abgelöst werden, garantiert der Bundesrat einen Aufschub um ein Jahr: Sie werden ab 2009 von der günstigsten in die mittlere, teurere Kategorie umgeteilt. Die LSVA-Einnahmen von derzeit rund 1,3 Milliarden Franken werden durch die Erhöhung um jährlich 50 bis 150 Millionen Franken steigen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) kritisierte den Entscheid des Bundesrats heftig und kündigte an, er werde seine Mitglieder ermuntern, die erhöhten Abgaben auf dem Rechtsweg anzufechten. Die Aussichten solcher Beschwerden scheinen allerdings ungewiss, bewegen sich die neuen Sätze doch im Rahmen des Landverkehrsabkommens. Zudem liegen sie noch deutlich unter dem im LSVA-Gesetz verankerten Maximum von durchschnittlich drei Rappen pro Tonne und Kilometer. (NZZ 13.09.07; EFD-Medienmitteilung 12.09.07; ASTAG-Medienmitteilung 12.09.07; AS 2007 S. 4695-4700)**

**12.09. Verkehrshaus der Schweiz soll weiter Bundesgelder erhalten – Der Bundesrat will den Erhalt der Sammlung des Verkehrshauses der Schweiz (VHS) in Luzern von 2008 bis 2011 mit gut fünf Millionen Franken unterstützen. (NZZ 13.09.07; BBl 2007 S. 6669-6680)**

**12.09. Grünes Licht für dritte Röhre durch den Gubrist – Der Bundesrat hat den Ausbau der A20, der Nordumfahrung von Zürich, auf sechs Spuren genehmigt. Die Kosten für das betreffende Teilstück mit einer Länge von zehn Kilometern werden auf rund 890 Millionen Franken geschätzt. Kernstück des Ausbaus ist eine dritte Röhre für den 3,3 Kilometer langen Gubristtunnel mit drei Fahrstreifen nordwestlich des bestehenden Tunnels. Die neue Röhre wird – wie beim Baregg Tunnel – den ganzen Strassenverkehr von Osten aufnehmen; aus dem Limmattal wird er auf den heutigen vier Spuren durch den Gubristtunnel geführt. Der Baubeginn für den eigentlichen Ausbau ist für 2009 geplant. Die Erweiterung soll 2013 samt der dritten Tunnelröhre beendet sein. (NZZ 13.09.07; ASTRA-Medienmitteilung 12.09.07)**

**11.09. Erste Sprengung für den Ceneri-Basistunnel – Heute ist im Rahmen eines offiziellen Aktes eine erste Sprengladung für den Ceneri-Basistunnel (CBT) auf der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) detoniert. Als erstes wird während zwei Jahren von den drei im „Consorzio Monte Ceneri“ zusammengeschlossenen Schweizer Firmen ein 2,3 Kilometer langer Zugangsstollen bei Sigirino (TI) ausgebrochen, zu Beginn im Sprengvortrieb und ab November 2007 mit einer Tunnelbohrmaschine. Die Ausschreibung des Hauptloches ist für Anfang 2008 vorgesehen, die Inbetriebnahme des Bauwerks gemäss neuester Planung für das Jahr 2019. Dannzumal wird der CBT in Lugano für mindestens zehn Jahre in die bestehende Linie Richtung**

Chiasso münden, deren Kapazität die gleiche sein wird wie heute und die nicht die Normalien der angestrebten Flachbahn aufweist.

Beim kürzlich eröffneten Lötschberg-Basistunnel (LBT) der Neat steht eine weitere Etappe bevor: Ab 15. September 2007 verkehrt täglich in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend je ein fahrplanmässiges Zugspaar für Reisende von Bern (nur an Wochenenden) und Spiez durch den neuen LBT nach Visp und Brig.

(NZZ 12.09.07; „Bund“ 12.09.07)

**07.09. Bundesrätin Leuthard will weg vom nationalen Ansatz in der Klimapolitik – Die Vorsteherin des Volkswirtschaftsdepartements (EVD), Bundesrätin Doris Leuthard, will in der Klimapolitik weit stärker auf einen internationalen Ansatz setzen, als dies in den Vorschlägen von Bundesrat Moritz Leuenberger vorgesehen ist. Die EVD-Vorsteherin möchte diesen internationalen Ansatz ins Zentrum der Klimapolitik stellen und sich nicht darauf konzentrieren, mit teuren Massnahmen den CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Schweiz zu reduzieren. Es nütze nichts, Millionen in die Verbesserung der Schweizer Standards zu investieren – die im internationalen Vergleich ja bereits hoch seien –, wenn der Effekt dieser Investitionen im Ausland ein Mehrfaches wäre. Das EVD propagiert das Modell der klimaneutralen Schweiz, das einen Weg aufzeigt, um mit überraschend wenig Mitteln substanzielle ökologische Ziele zu erreichen. Gemäss dem Konzept der Klimaneutralität würde die Schweiz sich verpflichten, den Kohlendioxid-Ausstoss vollständig zu kompensieren. Dies entspräche einem Reduktionsziel von hundert Prozent. Zentral an der Idee ist aber, dass die Reduktionen nicht innerhalb der Landesgrenzen erfolgen, sondern es könnten Projekte im Ausland unterstützt werden, die weit kostengünstiger wäre. Die Kosten für die Einführung der Klimaneutralität zum gegenwärtigen Zeitpunkt lägen theoretisch bei einer bis 1,5 Milliarden Franken.**

(NZZ 08./09.09.07)

**04.09. Kampagne „Ein Band fürs Leben“ zum Dritten – Die Verkehrssicherheitskampagne „Ein Band fürs Leben“ geht mit dem Start am 10. September 2007 in die dritte Runde. Der Slogan lautet diesmal: „Sich hinten nicht angurten, kann Fahrer und Beifahrer töten.“ Diese Botschaft richtet sich auch an junge Eltern, denn: Eines von sechs Kindern fährt ungesichert, jedes zweite Kind ist im Auto nicht korrekt in einem Kindersitz angegurtet und damit deutlich stärker gefährdet, bei einem Unfall schwer verletzt oder gar getötet zu werden.**

(Gemeinsame Medienmitteilung bfu, TCS, VSR, FVS 04.09.07)

**03.09. Spatenstich für grösstes Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz – In Erstfeld hat der Kanton Uri direkt an der Nord-Süd-Achse und beim Anschluss zur Autobahn A2 mit dem Bau des grössten Kontrollzentrums für den Strassengüterverkehr in der Schweiz begonnen. 360 Parkplätze, technische Einrichtungen für die Kontrolle, Büroräume, eine Tankstelle mit Shop sowie Sanitäreinrichtungen gehören zum diesem Zentrum. Ab 2009 sollen in Erstfeld 54 Personen täglich 150 Lastwagen – das entspricht einem Zehntel der schweren Brummer, die täglich auf der Nord-Süd-Achse verkehren – kontrollieren, davon 35 vertieft. Mittelfristig sollen in der Schweiz ein Dutzend weiterer derartiger Kontrollzentren entstehen.**

(NZZ 04.09.07)

**03.09. Aktionspläne zur Energieeffizienz und zu erneuerbaren Energien – Mit insgesamt 26 Massnahmen soll der Verbrauch von fossilen Energien jährlich um 1,5 Prozent gesenkt, der Stromverbrauch auf dem Niveau von 2006 stabilisiert und der Anteil an erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch um die Hälfte gesteigert werden. Erreichen will dies der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Bundesrat Moritz Leuenberger, unter anderem mit einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffen, die teilweise der energetischen Gebäudesanierung zugute käme. Diese Abgabe soll ab 2013 eingeführt werden und mit etwa 15 bis 50 Rappen pro Liter zu Buche schlagen. Ferner will Bundesrat Leuenberger mit der Autobranche verschärfte Zielvereinbarungen beim Verbrauch von Neuwagen bzw. deren CO<sub>2</sub>-Emissionen aushandeln oder auch direkt erlassen. Dabei orientiert sich das Uvek am Ziel der Europäischen Union (EU): Bis 2012 soll die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf maximal 130 Gramm pro Kilometer reduziert werden, was einem Verbrauch von rund fünf Litern Benzin oder 4,5 Litern Diesel auf hundert Kilometern entspricht. Auf der Automobil-Importsteuer will der Uvek-Vorsteher ein Bonus-Malus-System einführen; damit soll der Kauf von so genannt sauberen Fahrzeugen gefördert werden. Ein sparsameres Auto erhalte auf diese Weise einen Rabatt von 3'000 bis 4'000 Franken. Bei den biogenen Treibstoffen will das Uvek eine verpflichtende, bis auf zehn Prozent steigende Quote vorschreiben. Den fossilen Treibstoffen würde also ein bestimmter Anteil von Treibstoffen, die aus nachwachsenden Organismen gewonnen werden, beigemischt. Allerdings soll nicht jeder „Bio“-Treibstoff in die Tanks der Fahrzeuge geschüttet werden dürfen. Öko- und Sozialbilanzen müssten berücksichtigt werden, um die Umweltverträglichkeit zu gewährleisten.**  
(NZZ 04.09.07; „Bund“ 04.09.07; Blick 04.09.07; BaZ 04.09.07; UVEK-Medienmitteilung 03.09.07)

**01.09. Klimapolitik nach 2012: Einigung der Industriestaaten auf Zielbereich – Das Wiener Vorbereitungstreffen der Vereinten Nationen (Uno) hat den Grundstein für die Verhandlungen im Rahmen der Klimakonferenz von Ende 2007 auf Bali für eine internationale Klimapolitik nach 2012 gelegt. Die Industriestaaten haben sich dabei darauf geeinigt, dass ihr Ausstoss bis 2020 um 25 bis 40 Prozent unter das Emissionsvolumen von 1990 gesenkt werden muss, um eine gefährliche Veränderung des Klimasystems zu verhindern. Ferner wurde von den Verhandlungsdelegationen anerkannt, dass die globalen Emissionen in den nächsten zehn bis 15 Jahren ihren Höhepunkt erreichen und anschliessend sinken müssen. Im Visier haben sie dabei eine Halbierung des Emissionsvolumens bis 2050 gegenüber dem Jahr 2000. Konsens bestand auch darin, dass eine globale Aktion gegen den Klimawandel notwendig sei und dass der Anpassung an den Klimawandel und der Vermeidung der Emissionen künftig gleiches Gewicht beigemessen werden müsse.**  
(Energie-Report 01.09.07)

**30.08. Sicherheitsüberwachung: Mehr als die Hälfte der Güterzüge beanstandet – Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat seit Anfang 2007 bei seinen Sicherheitskontrollen von Güterzügen auf dem schweizerischen Schienennetz mehr als die Hälfte der Kompositionen beanstandet: Gegen 74 von 120 kontrollierten Zügen wurde gemäss BAV ein vorübergehendes Fahrverbot verhängt. Bei 2011 kontrollierten Güterwagen wurden 319 Mängel festgestellt; das heisst, 16 Prozent der Güterwagen durften nicht weiterfahren. Im Jahr 2006 waren es noch ein Viertel der kontrollierten Güterzüge gewesen, die ein solches vorübergehendes Fahrverbot erhielten.**  
(BAV-Medienmitteilung 30.08.07; NZZ 04.09.07)

**29.08. Flugtreibstoffträge für die Luftfahrt –** Die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen in der Höhe von rund 60 Millionen Franken sollen künftig der Luftfahrt zugute kommen. Mit einer Verfassungsänderung schlägt der Bundesrat die gleiche Lösung vor, wie sie analog für den Strassenverkehr gilt. Nach Abzug des Bundesanteils verblieben demnach gut 40 Millionen Franken für Luftfahrtzwecke. Die Hälfte davon soll nach dem Willen des Bundesrats für die technische Sicherheit eingesetzt werden. Von der anderen Hälfte sollen wiederum je 50 Prozent für den Umweltschutz sowie für den Schutz vor kriminellen Übergriffen verwendet werden.  
(NZZ 30.08.07; SDA-Meldung 29.08.07; BAZL-Medienmitteilung 29.08.07)

**16.08. Departement Leuenberger stellt Klimabericht vor –** Gemäss dem vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) präsentierten Bericht über die zukünftige Klimapolitik der Schweiz (Klimabericht) soll ab 2012 eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen und klimawirksamen Gasen wie z.B. Methan erhoben werden. Die Abgabe soll rund 200 Franken pro CO<sub>2</sub>-Äquivalent betragen und entspräche damit der maximalen Höhe, die schon heute im CO<sub>2</sub>-Gesetz verankert ist. Der Liter Benzin bzw. Dieselöl würde damit um 50 Rappen verteuert. 90 bis 95 Prozent der Erträge sollen an die Bevölkerung und Wirtschaft zurückerstattet werden; den Rest will das Uvek zweckgebunden investieren, z.B. in den Hochwasserschutz, in die Förderung innovativer Technologien oder in den öffentlichen Verkehr. Das Argument, mit dem Handel von Emissionszertifikaten sei im Ausland ein höherer zu erzielen, erachtet das Uvek nicht als schlagend. Einerseits sei nicht der absolute Ausstoss wichtig, sondern der Ausstoss pro Kopf, weshalb auch ein kleines Land wie die Schweiz gezwungen sei, zur Reduktion der Treibhausgase beizutragen. Ausserdem würden die Zertifikate immer teurer, weshalb die Schweiz darauf angewiesen sei, Massnahmen im eigenen Land zu treffen.  
In einer Medienverlautbarung hat strasseschweiz den Vorschlag einer umfassenden Lenkungsabgabe mit Teilzweckbindung – unter anderem zur Förderung des öffentlichen Verkehrs – abgelehnt. Vielmehr sei in Zukunft das CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial in erster Linie mittels technischer Massnahmen sowie durch die Unterstützung von konkreten emissionsmindernden Projekten im Ausland auszuschöpfen.  
(NZZ 17.08.07; BaZ 17.08.07; „Blick“ 17.08.07; „Bund“ 17.08.07; SDA-Medienmitteilung 16.08.07; UVEK-Medienmitteilung 16.08.07; Medienmitteilung strasseschweiz 16.08.07)

**10.08. Geringes Entgegenkommen bei der LSVA-Erhöhung –** Das Gewerbe kämpft seit langem gegen die für 2008 geplante Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die aber inzwischen vom Gemischten Ausschuss Schweiz-EU Mitte Juni 2007 ausgehandelt wurde. Nun hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf die Forderungen scheinbar reagiert; der Wechsel in die mittlere Abgabeklasse soll statt 2008 erst 2009 erfolgen. Die Erhöhung des Abgabesatzes würde demnach für Euro-3-Fahrzeuge im nächsten Jahr nur fünf Prozent betragen. Über die LSVA-Erhöhung wird der Bundesrat voraussichtlich im Herbst 2007 definitiv befinden.  
Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) und der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) zeigen sich über den einjährigen Aufschub gar nicht zufrieden. Während die Astag den BAV-Entscheid als Mogelpackung bezeichnet, spricht der SGV von einem schlechten Witz. Gemäss Astag ist die Behauptung des BAV, wonach die Wirtschaft mit dem Aufschub für die Euro-3-Lastwagen hundert Millionen spare, falsch. Die Tarifsätze seien höher angesetzt worden als noch in der Branchenkonsultation.

Unter dem Strich führe dies für die Wirtschaft sogar zu einer höheren Belastung als ursprünglich befürchtet.

(NZZ 11./12.08.07; „Bund“ 11.08.07; ASTAG- und SGV-Medienmitteilungen 10.08.07)

**09.08. Mehr Geld für Eisenbahngrossprojekte –** Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) soll der Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) um rund eine Milliarde Franken auf insgesamt 31,5 Milliarden Franken aufgestockt werden. Dies deshalb, weil nur mit einer Erhöhung der Finanzmittel im FinöV-Fonds die erneut gestiegenen Kosten für die Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) aufgefangen und zugleich das Minimalprogramm einer zweiten Etappe von Bahn 2000 realisiert werden können. So würden für Letzteres weiterhin die vorgesehenen gut 5,2 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Laut dem Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Max Friedli, ist die Aufstockung des FinöV-Fonds rechtlich unproblematisch, da der finanztechnische Mechanismus des Fonds nicht verändert werde; insbesondere soll auch an dessen Verschuldungslimite nicht geschraubt werden. Gemäss gegenwärtigem Terminplan soll die Vorlage im Herbst 2007 in den Bundesrat kommen und im Jahr 2008 von den eidgenössischen Räten beraten werden. 50 Millionen der beantragten Mittel sollen für die Vertiefung von Erweiterungsoptionen, also für Ausbauten, die über das Minimalprogramm hinausreichen, eingesetzt werden. In einer Medienverlautbarung hat strasseschweiz dem Minimalprogramm für die zweite Etappe von Bahn 2000 klare Priorität zugestanden. Ausserdem seien weitere Neat- und Bahn-2000-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung gewährleistet werden kann. Dabei dürfe die zeitliche Erstreckung der Investitionsprogramme im öffentlichen Verkehr (öV) zusammen mit der Verlängerung des FinöV-Konzepts kein Tabu sein.

(NZZ 10.08.07; BaZ 10.08.07; „Bund“ 10.08.07; Medienmitteilung strasseschweiz 09.08.07)

**07.08. Initiative „Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern“ gescheitert –** Bereits im Sammelstadium ist die Eidgenössische Volksinitiative „Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern“ gescheitert. Bis zum 24. Juli 2007 ist das Volksbegehren nicht mit der nötigen Unterschriftenzahl (100'000) bei der Bundeskanzlei eingereicht worden. (BBl 2007 S. 5992)

**31.07. Verkehrsflussbericht 2006: Zunahme der Staustunden –** Gemäss dem Jahresbericht 2006 „Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen“ (kurz Verkehrsflussbericht) des Bundesamts für Strassen (Astra) hat der Verkehr auf den schweizerischen Nationalstrassen gegenüber 2005 um 0,6 Prozent zugenommen, was deutlich unter dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre von 2,6 Prozent liegt. Auf den Hauptstrassen resultierte ein Verkehrswachstum von 0,8 Prozent, was ebenfalls unter dem langjährigen Mittelwert von einem Prozent liegt. Die Ursachen für die gebremste Zunahme sind laut Astra nicht abschliessend bekannt. Als mögliche Gründe nennt das Astra die einmonatige Sperrung der Gotthardroute infolge des Felssturzes von Gurtellen (UR), die Gesamterneuerung der Autobahn A1 zwischen Kriegstetten (SO) und Oensingen (SO) sowie die Sanierungsarbeiten auf der A2 zwischen Basel und Augst (BL). Ferner könnten sich gemäss Astra auch die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000, der Anstieg der Treibstoffpreise, die Witterung oder die Lage der Feiertage im Kalender dämpfend auf das Verkehrswachstum ausgewirkt haben. Wesentlich stärker zugenommen als der Verkehr hat hingegen die Anzahl der Staustun-

den auf den Nationalstrassen. Im Jahr 2006 wurden insgesamt rund 11'500 Staustunden registriert. Das sind 521 oder fast fünf Prozent Staustunden mehr als noch 2005. Vor allem in den Ballungszentren haben die Nationalstrassen teilweise ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Häufigster Staugrund war auch 2006 die Verkehrsüberlastung; sie verursachte 70 Prozent aller Staus. Gegenüber 2005 haben die Staustunden infolge Verkehrsüberlastung um 17 Prozent auf total gut 8'000 Stunden zugenommen. Nicht zuletzt überquerten im Jahr 2006 insgesamt rund 1'180'400 schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen, was zwei Prozent weniger sind als 2005. Allerdings haben infolge der einmonatigen Sperrung der Gotthardachse 25'000 bis 30'000 Fahrten des schweren Güterverkehrs nicht stattgefunden bzw. sind auf einen Alpenübergang in Österreich oder Frankreich ausgewichen. Ohne die besagte Sperrung hätten 2006 also etwa gleich viele Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen passiert wie 2005.

(NZZ 02.08.07; ASTRA-Medienmitteilung 31.07.07; ASTRA-Verkehrsflussbericht 2006)

**25.07. Immer mehr Radargeräte auf Schweizer Strassen – Auf Schweizer Strassen überwachen immer mehr fixe und mobile Radargeräte die Einhaltung der signalisierten bzw. erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) ist vor allem die Zahl der automatischen Kontrollgeräte zwischen 2002 und 2006 stark erhöht worden: jene der Radarkästen bei Ampeln auf 114 Anlagen (plus 253 Prozent) und jene der Anlagen am Strassenrand auf 177 Einheiten (plus 149 Prozent). Auch bei den mobilen Messgeräten rüsteten die Schweizer Polizeien in den vergangenen Jahren auf. Die Zahl der tragbaren Laserpistolen belief sich im Jahr 2006 auf 57, was gegenüber 2002 einem Anstieg von 31 Prozent entspricht. In Fahrzeugen der Polizei sind 223 Radargeräte im Einsatz, 12 Prozent mehr als 2002. Hinzu kommen 160 Radare auf Dreifüssen. Obwohl die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge wegen der grösseren Anzahl von Geräten gestiegen ist, blieben die Übertretungsquoten zwischen 2002 und 2006 stabil. Bei rund fünf Prozent der 2006 gemessenen Geschwindigkeitsübertretungen handelte es sich um schwerwiegende Fälle.**

(NZZ 26.07.07)

**25.07. Immer weniger Raser auf Schweizer Strassen – Die Zahl der registrierten Raser auf Schweizer Strassen ist im Jahr 2006 weiter zurückgegangen. Der Anteil schwerer Geschwindigkeitsübertretungen lag gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) bei rund fünf Prozent. Seit 2002 betrug der Rückgang innerorts und auf Autobahnen rund 50 Prozent.**

(NZZ 26.07.07; BFS; AP-Meldung 25.07.07)

**22.07. Ozon ist importiert: Fahrverbote und Temporeduktionen nützen nichts – Gemäss jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnissen des Labors für Atmosphärenchemie am Paul Scherrer Institut (PSI) ist die Ozonbelastung in der Deutschschweiz nicht hausgemacht. Rund 80 Prozent des für die Atemwege und Augen schädlichen Reizgases stammten aus dem Ausland. Das Ozon werde grossräumig von starken Winden in höheren Lagen verfrachtet. Zudem falle aus der Ozonschicht mehr Ozon in tiefere Luftschichten, was die Belastung am Boden verstärkt. Mit den neuesten Forschungsergebnissen würden die bisherigen Modellprognosen über den Haufen geworfen. Vor allem die interkontinentale Verfrachtung von Ozon und seinen Vorläuferschadstoffen sei viel höher als bislang angenommen. Dem Ozon sei deshalb mit temporären Temporeduktionen oder sogar Fahrverboten nicht beizukommen. Mit Tempo 80 könne die Ozonbelastung bloss um rund ein Prozent reduziert werden. Einzig im Tessin würden lokale Tempoeinschränkungen allenfalls Sinn machen, da aufgrund der speziellen**

Topografie im Windschatten der Alpen der Anteil des hausgemachten Ozons in der „Sonnenstube“ zum Teil bis 50 Prozent beträgt. Der Kampf gegen die Ozonbelastung müsse weltweit geführt werden, weil Ozon oder dessen Vorläuferstoffe aus dem übrigen Europa und selbst aus Amerika sowie Asien innerhalb von 36 bis 72 Stunden in der Schweiz auftauchen könnten. Seit Ende der 1980er Jahre habe die Schweiz die Emission von Ozon bildenden Stoffen halbiert. Trotzdem sei die Ozonkonzentration im Mittelland im Wesentlichen stabil geblieben.  
(SoZ 22.07.07; AP-Meldung 23.07.07)

- 22.07. Bund präsentiert erstmals Umwelt-Rangliste für Autos – Bereits Anfang Juli 2007** hatte das Bundesamt für Umwelt (Bafu) mitgeteilt, dass die 2006 im Aktionsplan gegen Feinstaub angekündigten Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef) vorlägen. Anhand dieser Kriterien hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) nun die aktuellen Fahrzeugtypen in der Reihenfolge ihrer Umweltverträglichkeit rangiert. Zum ersten Mal werden Autos damit von amtlicher Stelle nach ihrer „Umwelt-Schädlichkeit“ klassiert. Gemäss Bafu handelt es sich derzeit noch um einen Entwurf; Ende 2008 soll Keef definitiv vorliegen. Ausschlaggebend für die Platzierung innerhalb der Rangliste, die alle Personenwagen, welche die Euro-4-Norm erfüllen, umfasst, sind die so genannten Umweltbelastungspunkte. Dabei berücksichtigt das Bafu den Ausstoss der verschiedenen Luftschadstoffe und von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), den Lärm, aber auch Kriterien wie etwa die Treibstoffherstellung. Mit den neu entwickelten Kriterien geht der Bund weiter als bei der bestehenden Energieetikette, die rechtlich im Energiegesetz verankert ist. Diese Energieetikette für neue Personenwagen soll gemäss Uvek bis im Jahr 2010 durch eine um verschiedene Kriterien erweiterte Umweltetikette abgelöst werden. Dabei ist das Ziel laut Bafu, dass sich der Personenwagenpark der Schweiz künftig moderner und ressourcenorientierter präsentiert. Ausserdem sollen die neuen Instrumente dereinst den Kantonen bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuern dienen: Saubere Autos könnten steuerlich entlastet, jene mit schlechten Umweltwerten hingegen zusätzlich belastet werden.
- Während der Touring Club Schweiz (TCS) die Bafu-Vorschläge als interessant erachtet, begrüsst der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) diese als Schritt in die richtige Richtung. Gemäss VCS ist es gegenüber der heutigen Energieetikette ein Fortschritt, dass neu die Emissionen absolut und nicht mehr relativ zur Grösse des Autos gemessen werden sollen. Der TCS seinerseits lehnt einen schweizerischen Alleingang sowie eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern ab. auto-schweiz, die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, kann die neue Methode nach heutigem Kenntnisstand nicht unterschreiben.  
(NZZ am Sonntag 22.07.07; BaZ 23.07.07; NZZ 23.07.07; BAFU-Medienmitteilung 04.07.07)

- 20.07. Widerstand des Gewerbes gegen höhere LSVA – Im Kampf gegen eine Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat sich ein Komitee „Wirtschaft gegen LSVA-Erhöhung“ unter der Schirmherrschaft des Schweizerischen Gewerbeverbands (SGV) gebildet. Damit erhält der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) breite Unterstützung in seinem Widerstand gegen die geplante Anhebung der LSVA-Abgabesätze. Dem Komitee gehören nebst dem SGV und der Astag unter anderem auch der Schweizerische Bauernverband (SBV), der Schweizerische Baumeisterverband (SBV), die IG Detailhandel sowie das Centre patronal an. In einem Brief hat das Komitee den Bundesrat dazu aufgefordert, auf die LSVA-Erhöhung zu verzichten.**

Als Mindestforderung verlangt das Komitee, dass der Bundesrat zumindest bei den Fahrzeugen mittleren Alters einlenkt, also bei den rund zwei- bis sechsjährigen Lastwagen, die der Euro-3-Norm entsprechen. Für diese Fahrzeuge soll die höhere LSVA erst ab Anfang 2012 gelten. Gemäss Astag besteht nämlich der Fahrzeugpark der Schweizer Transportunternehmer überdurchschnittlich aus Euro-3-Camions. Diese würden vielfach im Binnenverkehr in der flächendeckenden Feinverteilung mit kurzen Wegstrecken eingesetzt. Im Komitee nicht vertreten ist der Wirtschaftsdachverband economiesuisse. In einem eigenen Schreiben an den Bundesrat hat sich dieser allerdings bereits gegen die LSVA-Erhöhung zum jetzigen Zeitpunkt ausgesprochen. (NZZ 21./22.07.07; AP-Meldung 20.07.07; AR 25.07.07)

**19.07. Grünliberalen gründen nationales Dach** – Die beiden bestehenden grünliberalen Kantonalparteien Zürich und St. Gallen haben beschlossen, sich unter einem nationalen Dach zu vereinen: In Zürich ist heute die Gründung der Grünliberalen Partei der Schweiz (GPL) bekannt gemacht worden. Präsiert wird die neue schweizerische Partei vom Zürcher Nationalrat Martin Bäuml. Die GPL steht für eine Politik, die im Kern grün und im Handeln liberal sein soll. Die GPL Schweiz will sich von den national weit links aussen politisierenden Grünen abgrenzen und versteht sich als eine Mittepartei, die ökologisch ausgerichtet, aber offen gegenüber der Modernisierung ist. Unantastbar bleibt für die GPL Schweiz hingegen das Verbandsbeschwerderecht. (NZZ 20.07.07)

**16.07. Steuerliche Entlastung für sparsame Fahrzeuge** – Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) und weitere kantonale Stellen haben einen Vorschlag zur ökologischen Besteuerung von Motorfahrzeugen lanciert. Daraus soll eine Orientierung für kantonale Lösungen werden. Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) koordiniert nun die Abklärungen zu besagtem Vorschlag mit weiteren Kantons- und Bundesstellen. Als Grundlage zur steuerlichen Entlastung soll die bestehende Energieetikette dienen, die den Treibstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss eines Fahrzeugs bewertet. (NZZ 17.07.07)

**10.07. Keinen Schutz für inländische Biotreibstoffe** – Der Bundesrat will das Mineralölsteuergesetz nicht in der von den eidgenössischen Räten im März 2007 beschlossenen Version umsetzen. Die Bestimmungen zum Schutz der inländischen Produktion erneuerbarer Treibstoffe verstiesse gegen die Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) und seien somit völkerrechtswidrig. Die Schutzbestimmungen für einheimische erneuerbare Rohstoffe würden internationale Verpflichtungen der Schweiz (WTO-Zollbindungen) verletzen und damit dem Interesse der Schweiz an stabilen und günstigen aussenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zuwiderlaufen. Der Bundesrat legt deshalb einen Gegenvorschlag vor: Zwar soll die Menge des aus dem Ausland einzuführenden Biotreibstoffs beschränkt werden; die Grenze würde jedoch so hoch angesetzt, dass keine Beschränkung der Einfuhr resultiert. In einem entsprechenden Schreiben an die aussenpolitische Kommission des National- und Ständerats bittet der Bundesrat nun um eine Stellungnahme bis Ende August 2007. (NZZ 11.07.07; BaZ 11.07.07; OZD-Medienmitteilung 10.07.07)

**09.07. Verein Alpen-Initiative abgeblitzt** – Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Nationalrats hat die Aufsichtsbeschwerde des Vereins Alpen-Initiative gegen den Bun-

desrat abgelehnt. Nach Auffassung der nationalrätlichen GPK wird das Anliegen der Beschwerdeführer im Rahmen der Güterverkehrsvorlage im Parlament behandelt. In ihrer Aufsichtsbeschwerde hatte die Alpen-Initiative die eidgenössischen Räte aufgefordert, den Bundesrat an seine verfassungsmässigen Pflichten bei der Umsetzung von Artikel 84 der Bundesverfassung über den alpenquerenden Transitverkehr zu mahnen. (NZZ 10.07.07; GPK-Medienmitteilung 09.07.07)

**04.07. Kerosinsteuererträge für Belange der Luftfahrt – Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen sollen künftig der Luftfahrt zugute kommen.** Der Bundesrat hat das Vernehmlassungsergebnis zur Kenntnis genommen. Mit einer Änderung der Bundesverfassung will die Landesregierung für die aus dem Luftverkehr stammenden Gelder eine analoge Lösung wie für die Erträge des Strassenverkehrs schaffen.

(NZZ 05.07.07; BAZL-Medienmitteilung 04.07.07)

**03.07. Bahn und Bus werden in der Schweiz teurer – Die Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und weiterer Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV) werden mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 um gut drei Prozent teurer.** Der Preisüberwacher Rudolf Strahm hat die Begehren mit einer Ausnahme akzeptiert: Die Distanzzuschläge auf einzelnen Linien – Bergstrecken und nachfragestarke Strecken im Fernverkehr –, die für die Preisberechnung und die Verteilung der Einnahmen unter den verschiedenen Unternehmen angewendet werden, bleiben im Sinne eines Moratoriums ein Jahr lang eingefroren. Rudolf Strahm analysierte die Gewinne der SBB im Personenfernverkehr und beurteilte diese als so hoch, dass sich kein Aufschlag rechtfertigen lasse. Zudem sei es unerwünscht, dass die SBB andere Leistungen aus solchen Gewinnen quersubventionierten und beispielsweise der Pendler auf der Pardestrecke Bern–Zürich den Regional- oder Güterverkehr mitfinanziere.

(NZZ 04.07.07; „Blick“ 04.07.07; „Bund“ 04.07.07)

**03.07. Strassenverkehrsunfälle 2006: Deutlicher Rückgang der Todesopfer – Die von Politik und Verkehrsverbänden ergriffenen Massnahmen für mehr Sicherheit im Strassenverkehr und deutlich verschärfte Strafnormen zeigen als Gesamtstrategie Wirkung:** Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) lag die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Personen im Jahr 2006 bei 370 und damit fast zehn Prozent tiefer als 2005. In den vergangenen zwölf Jahren ist die Zahl der Verkehrstoten im Durchschnitt um mehr als drei Prozent pro Jahr zurückgegangen. Einen entscheidenden Anteil daran dürfte auch die deutlich verbesserte Fahrzeugsicherheit haben. Die Zahl der Schwerverletzten hingegen stieg von 5'059 im Jahr 2005 leicht auf 5'066 im Jahr 2006 an. Derweil ging die Zahl der leicht verletzten Personen geringfügig zurück (21'652 gegenüber 21'695 im Jahr 2005). Hauptursache für schwere Strassenverkehrsunfälle blieben auch 2006 zu schnelles Fahren sowie Fahren in angetrunkenem Zustand. Obwohl der Einfluss von Alkohol bei Unfällen mit Todesopfern 2006 deutlich zurückgegangen ist, sind Verkehrssicherheitsexperten mehrheitlich der Meinung, dass sich die Angst vor Kontrollen, die sich dank verstärkter Polizeipräsenz nach Einführung der 0,5-Promille-Limite bei den Fahrzeuglenkern aufgebaut hatte, bereits wieder verringert hat. Gemessen an den zurückgelegten Distanzen ist das Risiko, auf dem Motorrad tödlich zu verunfallen, gemäss BFS 18-mal höher als im Auto.

In einer Medienverlautbarung stellte der Touring Club Schweiz (TCS) fest, dass insbesondere auf Ausserortsstrassen, auf denen sich 2006 194 der Unfälle mit Getöteten

ereigneten, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko besteht.

(NZZ 04.07.07; BFS-Medienmitteilung 03.07.07; TCS-Medienmitteilung 03.07.07)

**29.06. Der Klimarappen übertrifft sein Reduktionsziel –** Die Stiftung Klimarappen hat dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) verbindlich mitgeteilt, dass sie ihre CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele erreichen bzw. übertreffen werde. Die Stiftung hat sich zu einer Senkung um neun Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) im Zeitraum von 2008 bis 2012 verpflichtet. Dies entspricht rund zwei Drittel der vom Bundesrat im Jahr 2005 konstatierten Ziellücke in der Klimastrategie von 14,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bis 2010. Gemäss definitivem Businessplan wird der Klimarappen – konservativ gerechnet – sogar eine Reduktion von mindestens 12,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bewirken. Seit dem 1. Oktober 2005 wird eine Abgabe von 1,5 Rappen pro importierten Liter Benzin oder Dieselöl erhoben. Dies ergibt rund hundert Millionen Franken jährlich und somit bis Ende 2012 rund 735 Millionen Franken, die der Stiftung zur Verfügung stehen. Davon weist die Stiftung 112 Millionen Franken als strategische Reserve aus, über die erst entschieden werden soll, wenn der Bundesrat den Businessplan endgültig genehmigt hat. 210 Millionen Franken sieht die Stiftung für den Kauf von Kyoto-Zertifikaten hoher Qualität vor. Allein damit wird eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von gut zehn Millionen Tonnen im Ausland erreicht. In einer Medienverlautbarung hat strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS darauf hingewiesen, dass es aufgrund der so genannt grauen Energie (Import von Waren und Gütern) sinnvoll sei, die CO<sub>2</sub>-Emissionen direkt bei deren Erzeugung im Ausland zu senken. Der Klimarappen erfülle die verlangte CO<sub>2</sub>-Reduktion wirtschaftlich effizient, ohne wegen der Mindereinnahmen aus dem Tanktourismus ein Loch von 650 Millionen Franken in die Bundeskasse zu reissen, wie dies bei einer CO<sub>2</sub>-Abgabe von 30 Rappen pro Liter Treibstoff der Fall wäre. Gemäss dem Wirtschaftsdachverband economiesuisse ist die Schweiz mit einem rekordtiefen CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Einheit Bruttoinlandprodukt (BIP) eines der energieeffizientesten Länder und kann durch vermehrte Investitionen in Entwicklungs- und Schwellenländer am meisten zum globalen Klimaschutz beitragen.

(NZZ 29.06.07 und 30.06./01.07.07; BaZ 30.06.07; Medienmitteilung strasseschweiz 30.06.07)

**28.06. Bundesrat verabschiedet Budget und Finanzplan –** Das Budget 2008 des Bundes sieht bei Einnahmen von 58 Milliarden Franken und Ausgaben von 56,8 Milliarden Franken einen Überschuss von 1,2 Milliarden Franken vor. Der provisorisch bereinigte Legislaturfinanzplan für die Jahre 2009-2011 weist kumulierte Überschüsse von fast vier Milliarden Franken aus. Für das Jahr 2008 rechnet der Bundesrat beim Verkehr mit einer Zunahme der Ausgaben um fünf Prozent – dies aufgrund der Erhöhung der Einlage in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (150 Mio. Franken) sowie der Förderung des Agglomerationsverkehrs auf Schiene und Strasse (430 Mio. Franken).

(NZZ 29.06.07; EFD-Medienmitteilung 28.06.07)

**28.06. Schweizer Energieverbrauch 2006 leicht gesunken –** Der Gesamtenergieverbrauch der Schweiz ist im Jahr 2006 leicht gesunken. Gemäss Bundesamt für Energie lag er mit 888'330 Terajoule um 0,5 Prozent unter dem Niveau von 2005. Als Grund für den Rückgang werden das warme Wetter und die hohen Erdölpreise angegeben. Mengemässig ins Gewicht fiel insbesondere der Verbrauchsrückgang bei Heizöl extra-leicht um knapp fünf sowie bei Erdgas um fast zwei Prozent. Der Absatz der Treibstoffe nahm mit Ausnahme von Benzin, dessen Verbrauch um rund drei Prozent sank,

zu. So wurden gut acht Prozent mehr Dieselöl und beinahe fünf Prozent mehr Flugs-treibstoffe verbraucht. Der gesamte Absatz an Treibstoffen nahm um 1,3 Prozent zu. Im Strassenbereich kompensierte die Zunahme des Dieselverbrauchs den Rückgang des Benzinkonsums. Die Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich somit fort. Ferner stieg die mittlere Wohnbevölkerung um 0,7 Prozent; der Motorfahr-zeugbestand erhöhte sich um 1,3 Prozent.

(NZZ 29.06.07; BFE-Medienmitteilung 28.06.07)

**28.06. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen wird ab Januar 2008 eingeführt – Ab 1. Januar 2008** wird die Oberzolldirektion (OZD) auf importierte fossile Brennstoffe eine Abgabe von 12 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub>-Emissionen erheben. Dies entspricht rund drei Rappen pro Liter Heizöl bzw. 2,5 Rappen pro Kubikmeter Gas. Der Ertrag – insgesamt 215 bis 650 Millionen Franken pro Jahr – wird je zur Hälfte an die Bevölkerung (via Krankenkassenprämien) und an die Wirtschaft (pro Arbeitsplatz) zurückerstattet. Pro Einwohner ist mit jährlich 15 bis 50 Franken zu rechnen. Falls sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht in ausreichendem Mass verringern, wird der Abgabesatz 2009 und 2010 stufenweise erhöht. Zwar sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2006 gegenüber 1990 um 4,6 Prozent zurückgegangen, trotzdem wurde damit gemäss der CO<sub>2</sub>-Statistik des Bundesamts für Umwelt (Bafu) das von Parlament und Bundesrat definierte Reduktionsziel von sechs Prozent verfehlt. Anhaltend negativ ist der Trend übrigens beim Treibstoffverbrauch im Verkehr (Benzin, Dieselöl). Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aus diesem Bereich hat laut Bafu-Statistik von 1990-2006 nicht ab-, sondern um gut neun Prozent zugenommen. (NZZ 29.06.07; „Bund“ 29.06.07; UVEK-Medienmitteilung 28.06.07; AS 2007 S. 2915-2926)

**27.06. Klima in der Schweiz erwärmt sich besonders rasch – Gemäss zwei Wissenschaftlern** der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) sowie der ETH Lausanne sind die Temperaturen in der Schweiz in den vergangenen drei Jahrzehnten besonders schnell gestiegen. Pro Dekade ergibt sich dabei durchschnittlich eine Erhöhung um 0,57 Grad. Das sei mehr als zweimal soviel wie im Mittel auf der Nordhalbkugel registriert worden sei. Die Wissenschaftler führen dies auf den schwindenden Einfluss der Aerosole als Folge einer verbesserten Luftreinhaltung zurück. Diese Aerosole hätten früher während des Tages eine kühlende und während der Nacht eine wärmende Wirkung gehabt. Dass die Erwärmung in der Schweiz so stark ausgefallen ist, wird mit der kontinentalen, eher nördlichen Lage der Schweiz sowie mit dem Rückgang der Schnee- und Eisschicht, der vor allem zu einem markanten Anstieg der Frühlingstemperaturen geführt haben dürfte, erklärt. (NZZ 27.06.07)

**26.06. EnergieSchweiz: Wirkung stark verbessert – Das Energiesparprogramm Energie-**Schweiz ist gemäss Wirkungsanalyse des Bundesamts für Energie (BFE) wunschgemäss in die zweite Etappe (2006-2010) gestartet: Zur Einsparung einer Kilowattstunde (kWh) mussten im Jahr 2006 nur 0,2 Rappen an Fördermitteln aufgewendet werden. 2003 lag dieser Wert noch bei 0,6 Rappen pro kWh. Die Wirkungen der im Rahmen von EnergieSchweiz umgesetzten freiwilligen Massnahmen verzeichneten 2006 einen deutlichen Anstieg um fast 23 Prozent auf rund 4'300 Terajoule (2005: rund 3'500 Terajoule). Dies, obwohl die finanziellen Mittel auf dem Stand des Vorjahrs geblieben sind (rund 42 Millionen Franken), was dem tiefsten Stand seit Beginn des Programms entspricht. Ohne die besagten freiwilligen Massnahmen würde die Schweiz heute 1,7 Prozent mehr Energie verbrauchen. Werden zusätzlich die freiwilligen Massnahmen, die das

1991 gestartete Vorgängerprogramm Energie 2000 auslöste, berücksichtigt, so hat bis zum Jahr 2006 eine Energieeinsparung von 3,5 Prozent resultiert. Probleme bereitet laut Analyse nach wie vor der Treibstoffbereich, bei dem die Wirkungen insgesamt leicht abgenommen haben. Als Vision strebt das BFE die 2000-Watt-Gesellschaft an, in welcher der Energieverbrauch nur noch etwas mehr als einen Drittel des heutigen Pro-Kopf-Verbrauchs betragen soll. Um dies umzusetzen, genügen laut Michael Kaufmann, Programmleiter von EnergieSchweiz, die freiwilligen Vereinbarungen zwischen Staat und Wirtschaft nicht mehr. Die Zeit der Freiwilligkeit sei deshalb vorbei. Bei der Mobilität wird nebst einem Bonus-Malus-System für Personenwagen (PW) vorgeschlagen, dass die Emissionen der in der Schweiz verkauften neuen PW bis 2012 auf 130 Gramm Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) pro Kilometer gesenkt werden. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern sollen harmonisiert und verbrauchsabhängig ausgestaltet werden; energieeffiziente Autos werden also belohnt. Zudem soll das Förderprogramm Klimarappen weitergeführt werden.

(NZZ 27.06.07; BaZ 27.06.07; BFE-Medienmitteilung 26.06.07)

**22.06. Aufsichtsbeschwerde gegen säumigen Bundesrat** – Der Verein Alpen-Initiative hat bei der Bundesversammlung die angedrohte Aufsichtsbeschwerde eingereicht. Darin wird daran erinnert, dass Volk und Stände im Jahr 1994 eine Verlagerung des alpenquerenden Strassengütertransitverkehrs auf die Schiene innerhalb von zehn Jahren beschlossen haben. Der Bundesrat wolle die Verlagerungsfrist nun verfassungswidrig auf bis zu 25 Jahre ausdehnen. Die Aufsichtsbeschwerde listet eine lange Reihe von Versäumnissen des zuständigen Bundesrats auf. Der Verein erwartet vom Parlament, dass es den Bundesrat dazu anhält, auf dem Verordnungsweg sofort ein griffiges Massnahmenbündel zu genehmigen. Zentrales Element soll dabei die Alpentransitbörse sein.

(Medienmitteilung Alpen-Initiative 22.06.07)

**22.06. LSVA-Erhöhung ist mit EU fixiert** – Gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Europäische Union (EU) der letzten im Landverkehrsabkommen vorgesehenen Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugestimmt. Diese tritt am 1. Januar 2008 in Kraft. Die Fahrt eines 40-Tonnen-Lastwagens über 300 Kilometer in der Schweiz kostet neu im Durchschnitt 325 Franken statt wie heute gut 292 Franken. Wie die Einteilung der Lastwagenkategorien in die drei Tarifstufen aussehen soll, mochte das BAV nicht mitteilen; die Umsetzung sei zuerst noch mit dem Finanzdepartement zu finalisieren.

Für den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) ist die beschlossene LSVA-Erhöhung laut einer Medienverlautbarung unbegreiflich. Dies, weil einerseits innert kürzester Zeit 150'000 Petitionäre den Bundesrat aufgefordert hätten, auf die Erhöhung zu verzichten und weil sich auch Gewerbe, Landwirtschaft sowie Wirtschaft einhellig dagegen ausgesprochen hätten. Andererseits verstosse die Erhöhung gegen Artikel sieben des Schwerverkehrsabgabegesetzes, da der Schwerverkehr inzwischen seine so genannten externen Kosten zu mehr als hundert Prozent deckt.

(NZZ 23.06.07; ASTAG-Medienmitteilung 22.06.07; AS 2008 S. 341-344)

**19.06. Immer mehr Erd- und Biogas als Treibstoff** – Gemäss dem Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) sind in der Schweiz inzwischen rund 4'000 Erdgasfahrzeuge – knapp 3'000 Personenwagen, rund 850 Lieferwagen und Kleinbusse sowie etwa 40 Lastwagen und rund 110 Busse – in Betrieb. Das Tankstellennetz zählt fast 90 Stationen; bis

Ende 2007 sollen es rund hundert sein. Die im Jahr 2006 getankten Mengen Erd- und Biogas entsprechen gut fünf Millionen Litern Benzin.  
(VSG-Medienmitteilung 19.06.07)

**15.06. 54 Massnahmen für eine bessere Luft im Tessin** – Mit insgesamt 54 Massnahmen will der Kanton Tessin in den kommenden zehn Jahren die Luftqualität erheblich verbessern. Bis im Jahr 2016 sollen die Tessinerinnen und Tessiner erheblich weniger Ozon, Feinstaub und Stickoxide einatmen müssen als bisher. Unter anderem sieht der kantonale Luftsanierungsplan vor, auf der Autobahn zwischen Lugano und Chiasso die Geschwindigkeit von 120 auf hundert Stundenkilometer zu senken. Davon verspricht sich die Tessiner Regierung eine Reduktion des vom Strassenverkehr verursachten Schadstoffausstosses um rund sechs Prozent. Ob allerdings Tempo hundert auf dem besagten Autobahnabschnitt tatsächlich in Kraft tritt, ist fraglich. Denn der Touring Club Schweiz (TCS) hat angekündigt, gegen die Tempobeschränkung eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einzureichen. Begründung: Die Temporeduktionsmassnahme verbessere die Luftqualität nicht.  
(NZZ 16./17.06.07; SDA-Meldung 15.06.07)

**15.06. Neue Vorschriften für Car- und Lastwagen-Chauffeure** – Der Bundesrat hat eine neue Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und -führerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung) verabschiedet. Demnach muss, wer ab 1. September 2009 mit Cars, Kleinbussen oder Lastwagen Personen oder Güter befördern will, zusätzlich zum Führerausweis den Fähigkeitsausweis für den Personen- und Gütertransport erwerben und sich regelmässig weiterbilden. Der Bundesrat verspricht sich davon eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine umweltschonendere und energieeffizientere Fahrweise. Ferner müssen Schweizer Berufschauffeure gemäss der neuen Zulassungsverordnung künftig die gleichen Anforderungen erfüllen wie ihre Kolleginnen und Kollegen in der Europäischen Union (EU). Die Schweiz kommt damit einer Verpflichtung nach, die sie mit dem Landverkehrsabkommen eingegangen ist.  
(NZZ 16./17.06.07; ASTRA-Medienmitteilung 15.06.07; AP-Meldung 15.06.07; AS 2007 S. 3533-3554)

**15.06. Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels** – Heute ist der rund 35 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel (LBT) der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) nach achtjähriger Bauzeit mit Feiern in Frutigen (BE) und Visp (VS) eröffnet worden. Der LBT wird vorerst nur von Güterzügen und allenfalls vereinzelt auch von Personenzügen benutzt. Fahrplanmässig sollen täglich 110 Güter- und Personenzüge, wovon 42 Intercityzüge mit Tempo 200 und mehr, jedoch erst ab 9. Dezember 2007 im LBT verkehren. Obwohl zweiröhrig konzipiert, wurde in den vergangenen acht Jahren aus Kostengründen nur die Oströhre bahntechnisch voll ausgebaut. Die Weströhre ist zwar teilweise ausgebrochen, müsste für den Bahnbetrieb allerdings erst noch entsprechend ausgerüstet werden. Die Ausrüstung dieser ausgebrochenen, 15 Kilometer langen Röhre Ferdemitholz käme auf gegen 500 Millionen Franken zu stehen. Fahren heute 60 bis 80 Güterzüge auf der Lötschberg-Simplon-Achse, sollen es künftig 90 bis 110 sein; 40 davon werden allerdings weiterhin über die alte Bergstrecke und durch den Lötschberg-Scheiteltunnel geführt. Mit der besagten technischen Ausrüstung könnten bis zu 150 Güterzüge täglich die Lötschbergachse befahren.  
(NZZ 16./17.06.07 und 11.06.07; BaZ 15.06.07; „Bund“ 15./16.06.07)

- 14.06. Lötschberg-Basistunnel: Effektive Kosten einen Drittel höher –** Der knapp 35 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel (LBT) der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) kostet gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) effektiv – inklusive Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer – rund 5,3 Milliarden Franken und damit ziemlich genau einen Drittel (34 Prozent) mehr als geplant. Zudem ist der LBT noch lange nicht bezahlt; erst im Jahr 2009 sollten die letzten Rechnungen beglichen sein. Die Höhe der Mehrkosten entspricht der Entwicklung der ganzen Neat-Ausgaben. Der LBT hat sich nicht mehr, aber auch nicht weniger verteuert als der Gotthard-Basistunnel (GBT) der Neat. Die Tunnelbauer und das BAV begründen den grössten Teil dieser Mehrkosten mit Projektänderungen für mehr Sicherheit, mit Verbesserungen für die Umwelt und die Bevölkerung, mit der Geologie sowie der technischen Entwicklung.  
(BZ 14.06.07)
- 12.06. strasseschweiz ist gegen Road Pricing und die CO<sub>2</sub>-Abgabe –** strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat sich an seiner 62. ordentlichen Mitgliederversammlung deutlich gegen eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen und die Einführung von Road Pricing ausgesprochen. Die Schweiz habe ihre Hausaufgaben in Sachen Klimaschutz längst gemacht und sei ein Klima-Musterschüler, der kein schlechtes Gewissen zu haben brauche. Zudem funktioniere der freiwillige Klimarappen bestens. Ebenso lehnte strasseschweiz die Einführung der Alpentransitbörse (ATB) ab. Die ATB stelle einen planwirtschaftlichen Eingriff erster Güte in den Güterverkehrsmarkt dar und sei zudem praxisuntauglich. Ferner erachtete strasseschweiz die vorliegende Gesamtschau FinöV als ungenügend. Es fehlten beispielsweise Angaben über die Nachfrageentwicklung oder über erwartete Engpässe im Schienennetz.  
(AR 13.06.07; AP-Meldung 12.06.07; strasseschweiz Info 12.06.07)
- 11.06. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen: Bundesrat schliesst sich dem Parlament an –** Falls die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht in genügendem Umfang sinken, kann die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen ab Januar 2008 in drei Stufen eingeführt werden. Diesem Entscheid des Parlaments hat sich nun auch der Bundesrat abgeschlossen. Er hat die CO<sub>2</sub>-Verordnung entsprechend geändert; sie soll am 1. Juli 2007 in Kraft treten. Die schrittweise Einführung stellt sich folgendermassen dar: ab 2008 eine Abgabe von zwölf Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> (das entspricht drei Rappen pro Liter Heizöl), falls die Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2006 gegenüber 1990 um weniger als sechs Prozent gesunken sind; ab 2009 eine Abgabe von 24 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> (sechs Rappen pro Liter Heizöl), falls die Emissionen im Jahr 2007 gegenüber 1990 um weniger als zehn Prozent gesunken sind; ab 2010 ein Abgabe von 36 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> (neun Rappen pro Liter Heizöl), falls die Emissionen im Jahr 2008 gegenüber 1990 um weniger als 13,5 Prozent oder in einem der folgenden Jahre um weniger als 14,25 Prozent gesunken sind. Neuesten Schätzungen zufolge liegt die Wahrscheinlichkeit, dass die erste Stufe der CO<sub>2</sub>-Abgabe 2008 eingeführt wird, bei ungefähr 50 Prozent.  
(BAFU-Medienmitteilung 11.06.07)
- 10.06. Täglich vier TGV-Verbindungen von Basel nach Paris –** Die neue schnelle TGV-Verbindung Zürich–Paris ist heute aufgenommen worden. Die Reisenden kommen somit nach viereinhalb Stunden in der französischen Metropole an; 90 Minuten früher als bisher. Ab Basel gibt es damit vier TGV-Verbindungen nach Paris täglich.  
(NZZ 11.06.07)

**09.06. Nordtangente in Basel feierlich eröffnet** – Basel hat heute die grösstenteils unterirdisch verlaufende Nordtangente eingeweiht. Das knapp 3,2 Kilometer lange Autobahnteilstück verbindet die Autobahn A2 mit Frankreich und Deutschland und führt zu einer grossen Entlastung der Quartiere in Klein- sowie in Grossbasel. Mit Kosten von 1,5 Milliarden Franken wurde die Nordtangente am Schluss fast doppelt so teuer wie in den 1980er Jahren vorgesehen. Sie ist damit pro Kilometer gerechnet das teuerste Stück Strasse, das in der Schweiz je gebaut worden ist.  
(NZZ 11.06.07; „Bund“ 11.06.07)

**08.06. Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Verbandsbeschwerderechts-Initiative** – Der Bundesrat hat die Botschaft zur Volksinitiative „Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!“ zuhanden des Parlaments verabschiedet. Vor rund einer Woche hatte die Landesregierung beschlossen, das Volksbegehren ohne Gegenvorschlag zur Annahme zu empfehlen. Die von der FDP des Kantons Zürich lancierte Volksinitiative will das Verbandsbeschwerderecht dann ausschliessen, wenn es um Entscheide des Volkes oder von Parlamenten geht.  
(UVEK-Medienmitteilung 08.06.07; BBl 2007 S. 4347-4364)

**08.06. Bundesrat verabschiedet Botschaft zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz** – Im Gesetzesentwurf, den die Landesregierung dem Parlament vorlegt, sieht sie davon ab, im Hinblick auf die nächste Etappe der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) konkrete Zahlen festzuschreiben. Der Bundesrat trägt damit den Realitäten Rechnung, die deutlich gemacht haben, dass die faktische Halbierung des Transitverkehrs auf der Strasse mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie der Liberalisierung des Güterverkehrs auf der Schiene allein nicht zu bewerkstelligen ist. Auf das Festsetzen einer neuen verbindlichen Frist wird demnach verzichtet; im Jahr 2011 soll die Zahl der Lastwagenfahrten zwischen Nord und Süd allerdings unter die magische Zahl von einer Million fallen. Den weiteren Erfolg der Verlagerungspolitik macht der Bundesrat de facto von einer Alpentransitbörse (ATB) abhängig, durch die sich der auf der Strasse transitierende Schwerverkehr angeblich marktwirtschaftlich steuern liesse. Mit dem neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetz, das 2011 das geltende Verlagerungsgesetz ablösen soll, will der Bundesrat die ATB-Einführung ermöglichen. Bis zur Schaffung einer ATB dürfte es aber noch ein Weilchen dauern, da diese mit der Europäischen Union (EU) abgesprochen werden soll. Festhalten will der Bundesrat ferner an der finanziellen Förderung des internationalen Bahngüterverkehrs. Zwischen 2011 und 2018 sollen dafür 1,6 Milliarden Franken aufgewendet werden. Dies entspricht im Durchschnitt 200 Millionen Franken pro Jahr oder 85 Millionen weniger als heute. Zum einen will die Landesregierung den vom Markt gut aufgenommenen unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) weiter unterstützen. Zum andern soll aber auch die Rollende Landstrasse (Rola), der zunehmend das Etikett eines Auslaufmodells anhaftet, weiter ausgebaut werden.  
(NZZ 09./10.06.07; BaZ 09.06.07; BBl 2007 S. 4377-4529)

**06.06. Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes** – Der Nationalrat hat sich als Erstrat einstimmig für eine Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) ausgesprochen. Mit der Gesetzesänderung sollen gewisse administrative Abläufe im Bereich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) effizienter gestaltet werden. Namentlich soll rasch und unkompliziert gegen zahlungsunwillige LSVA-Schuldner vor-

gegangen werden können und der Vollzug vereinheitlicht werden.  
(NZZ 07.06.07; BaZ 07.06.07)

**05.06. Nationalrat streicht Verbot von Rundstreckenrennen – Der Nationalrat hat in der Gesamtabstimmung mit 97 zu 77 Stimmen mittels einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) das seit mehr als 50 Jahren bestehende Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz aufgehoben. Primär ging es der bürgerlichen Mehrheit um die Zulassung des Baus einer Rundstrecke für Renn- und Testzwecke und nicht gleich um einen Formel-1-Grand-Prix. Die Vorlage geht nun an den Ständerat. Erst wenn auch dieser der SVG-Änderung zugestimmt hat, ist das Verbot endgültig gefallen.**  
(NZZ 06.06.07)

**05.06. Nationalrat nimmt NAD-Bericht zur Kenntnis – Der Nationalrat hat den Jahresbericht 2006 der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) zur Kenntnis genommen. Dabei gab es Verunsicherung darüber, wo und wie die Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpen transversalen (Neat) nach Italien geführt wird. Auch acht Jahre nach Unterzeichnung eines entsprechenden Staatsvertrags mit Italien sei die Linienführung nicht klar. Ebenfalls lege dieser Vertrag nicht fest, wo der Güterverkehr abgenommen werde. Bundesrat Moritz Leuenberger erläuterte, dass auf ministerieller Ebene die Linienführung in Italien schon vor längerer Zeit für das Jahr 2008 terminiert worden sei. Eine aus Vertretern der Schweiz und Italiens bestehende Arbeitsgruppe sei daran, zu evaluieren, wie die staatsvertraglichen Verpflichtungen erfüllt werden sollen. Bereits im Vorfeld der Debatte hatte Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), verlauten lassen, dass der Schienengüterverkehr ab 2020 zu einem Drittel durch den Lötschberg- und zu zwei Dritteln durch den Gotthard-Basistunnel rollen werde. Die Gotthard-Flachbahn mit dem Ceneri-Basistunnel sei für den Bahngüterverkehr besser geeignet als die Lötschberg-Simplon-Strecke, auf der grössere Steigungen (z.B. Thun-Frutigen) überwunden werden müssten.**  
(NZZ 06.06.07; BaZ 06.06.07)

**01.06. Bericht „Umwelt Schweiz 2007“: Gemischte Bilanz in der Schweiz – Heute haben die Bundesämter für Umwelt (Bafu) und Statistik (BFS) den Bericht „Umwelt Schweiz 2007“ publiziert. Die beiden Bundesämter kommen darin zum Schluss, dass sich der Gesamtzustand der Umwelt seit dem letzten Bericht im Jahr 2002 nicht wesentlich verbessert hat. Zwar falle die Bilanz der Schweizer Umwelt- und Ressourcenpolitik in vielen Bereichen positiv aus wie z.B. in Sachen Wasserqualität, Abfallentsorgung oder bei einzelnen Luftschadstoffen. Die Lebens- und Konsumgewohnheiten würden allerdings die Fortschritte beim Umweltschutz wieder zunichte machen. Die grössten Herausforderungen für die Zukunft blieben der Ressourcenverbrauch und der Klimawandel. Immerhin hätten sich die Treibhausgasemissionen in der Wirtschaft seit 1990 und im Verkehr seit 2000 dank technologischer Fortschritte sowie der Weiterentwicklung der Schweizer Industrie stabilisiert. Aufgrund zahlreicher Massnahmen sei die Luftqualität in den vergangenen 20 Jahren deutlich besser geworden. Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid, Ozon und Feinstaub würden aber noch immer und teilweise massiv überschritten. In der Schweiz sei die durchschnittliche Temperatur zwischen 1970 und 2005 um 1,5 Grad Celsius angestiegen, was rund eineinhalbmals schneller sei als die Temperatur der Landflächen der Nordhalbkugel. Der Gletscherschwund, der Rückgang der Schneedecke im Mittelgebirge und Veränderungen der Vegetation zeugten vom Klimawandel. Die Treibhausgasemissionen seien vor allem dank energiepolitischer Mass-**

nahmen zwischen 1990 und 2005 um einen halben Prozentpunkt zurückgegangen. (NZZ 02./03.06.07; BaZ 02.06.07; „Bund“ 02.06.07; BAFU/BFS-Medienmitteilung 01.06.07)

**31.05. Treibstoffverbrauch neu verkaufter Autos nimmt nur geringfügig ab – Der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der in der Schweiz im Jahr 2006 verkauften neuen Personenwagen hat 7,62 Liter pro hundert Kilometer betragen. Dies entspricht einer Abnahme von lediglich 0,05 Liter oder 0,65 Prozent gegenüber 2005. Damit ist der zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) und auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, vereinbarte Zielwert von 6,9 Liter pro hundert Kilometer für 2006 um über zehn Prozent verfehlt worden. Das angestrebte Reduktionsziel von 6,4 Liter bis ins Jahr 2008 kann faktisch kaum mehr erreicht werden. Deshalb sollen ab dem Jahr 2009 weitergehende Massnahmen und allenfalls Zulassungsvorschriften eingeführt werden. Der Hauptgrund für die eingetretene Stagnation im Kaufverhalten der Bevölkerung liegt darin, dass beim Neuwagenkauf vorab Autos mit hohem Verbrauch favorisiert werden. Seit dem Jahr 2000 hat zudem das Durchschnittsgewicht der neu gekauften Personenwagen um rund 130 Kilogramm zugenommen, was die Fortschritte bei der Motorentechnik punkto weniger Treibstoffverbrauch zu einem guten Teil wieder kompensiert. In einer Medienverlautbarung hält auto-schweiz fest, dass der zeitliche Rückstand auf den vereinbarten Absenkungspfad zirka drei Jahre betrage. Was das Bundesamt für Energie (BFE) leider verschweige, sei die erfreuliche Tatsache, dass sich die Autokäuferinnen und -käufer immer mehr für verbrauchsfreundliche Fahrzeuge entschieden. (NZZ 01.06.07; BFE-Medienmitteilung 31.05.07; SDA-Meldung 31.05.07; 11. Berichterstattung auto-schweiz 18.05.07; Medienmitteilung auto-schweiz 01.06.07)**

**30.05. Keine vorzeitige Einführung der Partikelfilterpflicht – Der Bundesrat will die zukünftige Euro-5-Norm für neu importierte Diesel-Personenwagen nicht vor der Europäischen Union (EU) einführen. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Norm soll im September 2009 in Kraft gesetzt werden. Im Rahmen des Aktionsplans gegen Feinstaub hatte die Schweiz im Juni 2006 der EU und der Welthandelsorganisation (WTO) mittels eines Notifikationsverfahrens ihre Absicht angezeigt, die Euro-5-Norm für Personenwagen mit Dieselmotoren bereits ab 2007 einzuführen. Ziel war es, die krebserregenden und daher besonders gesundheitsschädlichen Dieselmotoren-Emissionen so rasch als möglich zu reduzieren. Keine Freude an der vorzeitigen Einführung der Euro-5-Norm in der Schweiz bekundete insbesondere die EU. Sowohl die EU als auch die WTO-Mitglieder Japan und Korea hatten sich in ihren Stellungnahmen gegenüber der Schweiz ablehnend geäussert. In einer Medienverlautbarung begrüsst auto-schweiz, die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, den Entscheid des Bundesrats. Bereits heute seien über 80 Prozent der neu in Verkehr gesetzten Dieselaautos serienmässig mit modernen Partikelrückhaltesystemen ausgerüstet. Ferner plädiert auto-schweiz dafür, die steuerliche Belastung des Dieseltreibstoffs zu senken, um damit eine Angleichung an das Benzin zu erreichen. Begründet wird dies damit, dass Dieseltreibstoff eine bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz aufweist und die Verkäufe von dieselpbetriebenen Fahrzeugen gefördert werden sollten. (NZZ 31.05.07; BaZ 31.05.07; „Bund“ 31.05.07; SDA/AP-Medienmitteilung 30.05.07; UVEK-Medienmitteilung 30.05.07; Medienmitteilung auto-schweiz 30.05.07)**

**29.05. Sammelfrist für Klima-Initiative läuft – Die Promotoren der Eidgenössischen Volksinitiative „für ein gesundes Klima“ haben bis 29. November 2008 Zeit, die erforderli-**

chen 100'000 Unterschriften beizubringen. Mit der Publikation des Textes im Bundesblatt hat die Sammelfrist begonnen. Das Volksbegehren verlangt einen neuen Verfassungsartikel zum Klimaschutz. Bund und Kantone sollen dafür sorgen, dass die vom Menschen in der Schweiz verursachten Treibhausgasemissionen bis ins Jahr 2020 um mindestens 30 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden.

(NZZ 30.05.07; BBl 2007 S. 3667-3669)

- 29.05. Verzögerung bei Neat-Anschluss** – Bei den Planungen für den Südanchluss der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) im Tessin kommt es zu einer rund einjährigen Verzögerung. Grund ist der Rekurs eines Ingenieurbüros, das gegen die Auftragsvergabe für eine Studie erfolgreich Beschwerde geführt hat. Ursprünglich ging man davon aus, die Ergebnisse der Studie lägen bis Ende 2007 vor. Doch aufgrund des Rekurses musste das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Auftrag neu ausschreiben. Die Studie soll die technische und sozioökonomische Zweckmässigkeit von vier Varianten des Projekts „Lugano–Chiasso“ prüfen. Dabei geht es um die Weiterführung der Neat nach dem Südportal des Ceneri-Basistunnels (CBT) in Vezia bei Lugano. Die Planungsarbeiten für die dortige Neubaustrecke obliegen ausschliesslich der Schweiz. Das BAV geht für die Neubaustrecke von Kosten in der Grössenordnung von drei Milliarden Franken aus, die noch nicht finanziert sind. Vor dem Jahr 2020 ist mit einer Realisierung nicht zu rechnen.
- („Bund“ 30.05.07)

- 22.05. Neue Empa-Studie: Biotreibstoffe sind nicht immer besser** – Wie eine neue, im Auftrag der Bundesämter für Umwelt (Bafu), Energie (BFE) und Landwirtschaft (BLW) erstellte Studie der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) zeigt, weisen Biotreibstoffe sehr unterschiedliche Ökobilanzen auf. Biotreibstoffe sind nicht immer umweltfreundlich, was bei der vom Parlament vorgesehenen Mineralölsteuerbefreiung zu berücksichtigen wäre. Es liegt nun am Bundesrat, in der Verordnung zum Mineralölsteuergesetz den Umfang der Steuerbefreiung festzulegen. Dabei stellt sich die Frage, wie die einzelnen Biotreibstoffe (Bioethanol, Biomethanol, Biodiesel und Biogas) aus ökologischer Sicht zu bewerten sind. Die Empa-Studie gelangt zum Ergebnis, dass aus Biomasse hergestellte Biotreibstoffe nicht zwingend umweltfreundlicher sind als fossile Treibstoffe. Bei den meisten zeige sich ein Zielkonflikt zwischen der Minimierung der Treibhausgase und einer positiven ökologischen Gesamtbilanz. Zwar würden einige Biotreibstoffe die Treibhausgasemissionen um mehr als 30 Prozent gegenüber Benzin senken, deren Anbau und die Herstellung verursachten bei anderen Umweltindikatoren hingegen oft höhere Belastungen als Benzin und Diesel. Vor allem jene Biotreibstoffe würden gut abschneiden, die aus Abfall- und Reststoffen hergestellt werden, weil bei diesen die grösste Umweltbelastung, namentlich jene für den Anbau von Rohstoffen, entfalle.
- (NZZ 23.05.07; BaZ 23.05.07; „Bund“ 23.05.07; BAFU-BFE-BLW-Medienmitteilung 22.05.07)

- 16.05. Rückerstattung der Mineralölsteuer für Naturwerkstein-Abbau** – Der Bundesrat hat eine Anpassung der Mineralölsteuerverordnung genehmigt. Demnach erhält, wer Treibstoff für den Abbau von Naturwerkstein verbraucht, die Mineralölsteuer künftig teilweise zurück erstattet. Die neue Regelung tritt – zusammen mit der bereits verabschiedeten Änderung des Mineralölsteuergesetzes – auf den 1. Juli 2007 in Kraft. Die steuerliche Begünstigung des Treibstoffverbrauchs für den Abbau von Naturwerkstein geht auf eine Parlamentarische Initiative von Nationalrat Meinrado Robbiani

(cvp, Tessin) zurück.

(EFD-Medienmitteilung 16.05.07; AS 2007 S. 2693-2699)

- 16.05. Änderungen punkto VBR und UVP gelten ab 1. Juli 2007 – Der Bundesrat hat beschlossen, die Änderungen im Umweltschutzgesetz (USG) betreffend das Verbandsbeschwerderecht (VBR) und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf den 1. Juli 2007 in Kraft zu setzen. Die Revision geht auf eine Parlamentarische Initiative von Ständerat Hans Hofmann (svp, Zürich) zurück. Konkret führen die Änderungen zu einer Vereinfachung im Bereich der UVP sowie zu einer Einschränkung des VBR. (BAFU-Medienmitteilung 16.05.07; AS 2007 S. 2701-2709)**
- 16.05. Bundesrat setzt Porta Alpina auf Warteliste – Für weitere Abklärungen zum Betrieb der Porta Alpina will sich der Bundesrat bis im Jahr 2012 Zeit lassen. Ob die unterirdische Haltestelle je gebaut wird und wann sie eröffnet würde, bleibt damit weiterhin offen. Mit dieser Verzögerung steigen die Baukosten der Porta Alpina. Die meisten Synergien, die mit einer einheitlichen Projektierung und dem gleichzeitigen Bau der Porta Alpina mit dem Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) hätten erzielt werden können, entfallen. Mit der Verschiebung seines Entscheids bringt der Bundesrat jene Skepsis zum Ausdruck, die zuletzt auch von der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) oder von Seiten der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geäußert worden war. (NZZ 18.05.07; BaZ 18.05.07)**
- 15.05. Neuer Bafu-Bericht: Graue Treibhausgasemissionen der Schweiz – Gemäss einer erweiterten und aktualisierten Bilanz des Bundesamt für Umwelt (Bafu) betreffend die grauen Treibhausgasemissionen der Schweiz 1990-2004 schneidet die Eidgenossenschaft bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf verglichen mit anderen hoch industrialisierten Ländern zwar relativ gut ab: Gut sechs Tonnen CO<sub>2</sub> pro Kopf und Jahr stünden rund elf Tonnen im Durchschnitt der in der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) zusammengefassten Länder gegenüber. Diese Pro-Kopf-Emissionen gemäss nationalem Treibhausgas-Inventar würden allerdings darüber hinweg täuschen, dass die Schweiz in bedeutendem Umfang auf Importe angewiesen sei. Ein realitätsnaheres Bild der durch die Schweizer Bevölkerung verursachten Emissionen würde sich dann ergeben, wenn die grauen Emissionen ebenfalls erfasst würden und somit ein Treibhausgas-Inventar gemäss Inländerprinzip resultiere. Unter Berücksichtigung der grauen Emissionen des Waren- und Stromhandels stiegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf und Jahr nämlich von gut sechs auf fast elf Tonnen. Die in den vergangenen 14 Jahren gesunkenen direkten Pro-Kopf-Emissionen in der Schweiz würden somit durch steigende Importe von grauen Treibhausgasemissionen wieder ausgeglichen. Würden die grauen Emissionen mit eingerechnet, lägen die Pro-Kopf-Emissionen in der Grössenordnung des OECD-Durchschnitts. Dies widerlege die oft gehörte Behauptung, die Schweiz verursache deutlich weniger Emissionen als vergleichbare Industrieländer. (NZZ 16.05.07; BAFU-Bericht „Graue Treibhausgas-Emissionen der Schweiz 1994 bis 2004“ 15.05.07)**
- 15.05. Mikrozensus zum Verkehrsverhalten im Jahr 2005 publiziert – Die Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) haben den neuesten so genannten Mikrozensus veröffentlicht. Gemäss dessen Ergebnissen legte die Schweizer Bevölkerung pro**

Person im Jahr 2005 im In- und Ausland rund 19'000 Kilometer zurück. Von dieser Jahresmobilität entfallen rund 70 Prozent oder rund 13'000 Kilometer auf die Alltagsmobilität, während für 24 Prozent (gut 4'600 Kilometer) Reisen mit Übernachtungen und für sechs Prozent (gut 1'200 Kilometer) nicht-alltägliche Tagesreisen verantwortlich zeichnen. Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab sechs Jahren haben im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren rund 90 Minuten unterwegs. Während der öffentliche Verkehr (primär die Bahn) um 16 Prozent zugelegt habe, seien die Auto-Distanzen pro Person praktisch unverändert geblieben. Trotz dieser Stabilisierung habe der Strassenverkehr seit der letzten Erhebung im Jahr 2000 weiter zugenommen – dies aufgrund des Bevölkerungswachstums und des leicht gesunkenen Besetzungsgrads der Fahrzeuge. Nach wie vor dominiert der motorisierte Individualverkehr: Gegen 60 Prozent der Jahresmobilität werden mit Autos und Motorrädern zurückgelegt. Der wichtigste Verkehrszweck im Inland ist mit 45 Prozent der Distanzen der Freizeitverkehr, gefolgt mit rund 27 Prozent vom Arbeits- und Ausbildungsverkehr sowie mit gut 11 Prozent vom Einkaufsverkehr. Mehr als 80 Prozent aller Haushalte haben mindestens ein Auto: Während knapp 20 Prozent der Haushalte kein Auto vorweisen, verfügen über 30 Prozent der Haushalte über mehrere Autos. 74 Prozent der Frauen und fast 90 Prozent der Männer sind im Besitz des Führerausweises. (NZZ 16.05.07; BaZ 16.05.07; BFS/ARE-Medienmitteilung 15.05.07)

11.05. Umweltprüfbericht der OECD veröffentlicht – Gemäss den Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Umweltprüfberichts der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) nimmt die Schweiz unter den Industrienationen im Kampf gegen Luft- und Gewässerverschmutzung sowie gegen Lärm eine führende Stellung ein. Zudem weise die Schweiz unter allen OECD-Ländern die niedrigste Energieintensität auf. Trotz allem stosse die konkrete Umsetzung des Nachhaltigkeitsprinzips unter anderem im Verkehr nach wie vor auf grosse Schwierigkeiten. So seien beispielsweise eine ökologische Steuerreform sowie eine Politik zur Abwälzung externer Kosten der Luftverschmutzung auf den Verkehr zwei unverzichtbare Elemente. Im Weiteren sei die Besteuerung von Energie und insbesondere von Benzin weiterhin zu tief; dies vermöge keine Veränderungen der Konsumgewohnheiten herbeizuführen. Beim Benzin sollten die Preisunterschiede zwischen der Schweiz und dem angrenzenden Ausland verringert werden, um zum sparsameren Verbrauch anzuregen und die Emissionen aus dem so genannten Tanktourismus zu vermindern. Ferner stelle der Freizeitverkehr eine der grössten Herausforderungen für die schweizerische Verkehrs- und Umweltpolitik dar, denn dieser mache einen hohen und rasch wachsenden Anteil am Automobilverkehr aus. Im Verkehr müssen gemäss Eidgenössischem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) sämtliche Umweltauswirkungen eines Autos berücksichtigt werden (Luftverschmutzung, Lärm, CO<sub>2</sub>-Ausstoss). Die heutige Energieetikette soll durch eine Umweltetikette ersetzt werden. Diese biete Aufschluss über die gesamthafte Umweltbilanz von Motorfahrzeugen und könne als Grundlage für Anreizmechanismen wie beispielsweise ein Bonus-Malus-System auf Bundesebene oder weitere kantonale Massnahmen dienen. (NZZ 12./13.05.07; UVEK-Medienmitteilung 11.05.07)

11.05. NAD legt Tätigkeitsbericht für das Jahr 2006 vor – Gemäss dem Tätigkeitsbericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) für das Jahr 2006 sind die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zu optimistisch kalkuliert worden. Seit 1998 seien die Kosten um 32 Prozent gestiegen. Die mutmasslichen Neat-Endkosten würden sich aus heutiger

Sicht zwischen 19 und 20 Milliarden Franken bewegen. Hinzu kämen Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf rund vier Milliarden Franken schätze. Alles in allem lägen die effektiven Endkosten demnach in der Grössenordnung von 24 Milliarden Franken. Obwohl nach heutigem Stand der Vortriebsarbeiten mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) der Neat im Mai 2017 zu rechnen ist, könnte sich diese Inbetriebnahme wegen Unsicherheiten in Bezug auf die erreichbaren Vortriebsleistungen im Abschnitt Faido sowie angesichts der eingeschränkten Flexibilität bei der Reaktion auf Veränderungen um bis zu vier Jahre, also bis 2021, verzögern. Im Weiteren bemängelt die NAD, dass die beiden sich ergänzenden FinöV-Projekte Neat und ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) bzw. die Ost-West- und Nord-Süd-Bahnverbindungen gegeneinander ausgespielt würden. Vielmehr sollte im Rahmen einer umfassenden Priorisierung die Finanzierung jener Eisenbahngrossprojekte (FinöV) Vorrang geniessen, die den Bau und Betrieb der Neat, namentlich deren nördlichen und südlichen Zufahrten im Inland, unterstützen würden. Nicht zuletzt darf laut NAD der geplante unterirdische Bahnhof „Porta Alpina“ den Transitverkehr im GBT nicht beeinträchtigen.  
(NZZ 12./13.05.07; SDA-Meldung 11.05.07; NAD-Medienmitteilung 11.05.07)

**04.05. Dritter Teil des Uno-Klimaberichts veröffentlicht – Gemäss dem dritten Teil des Uno-Klimaberichts ist Klimaschutz bezahlbar – vorausgesetzt, es werden rasch entsprechende Weichen gestellt. Der dritte Teil ist der letzte des neuen Zustandsberichts des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC); ausstehend ist derzeit einzig noch eine auf den Teilberichten basierende Synthese, deren Publikation im November 2007 erfolgen soll. Gemäss dem IPCC sind die vom Menschen emittierten Treibhausgase von 1970 bis 2004 um 70 Prozent und von 1990 bis 2004 um 24 Prozent gestiegen. Das Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) machte 77 Prozent dieser Emissionen aus. Wird die gegenwärtige Klimapolitik nicht geändert, rechnen die Experten mit einem weiteren Anstieg bis ins Jahr 2030 um 25 bis 90 Prozent. Es gebe allerdings ein erhebliches wirtschaftlich nutzbares Potenzial zur Reduktion der Emissionen in den kommenden Jahrzehnten. Damit liessen sich die Emissionen auf dem Stand des Jahres 2000 halten oder sogar verringern. Die Kosten für eine Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen in einem Bereich, der die Erwärmung auf zwei bis 2,4 Grad limitieren würde, werden für 2030 auf höchstens drei Prozent des Bruttonationalprodukts beziffert oder auf eine Reduktion der Wachstumsrate um 0,12 Prozentpunkte. Deutlich geringer bis sogar negativ fallen die Kosten in Szenarien aus, die mit einer Stabilisierung auf höherem Niveau und einem Emissionsmaximum in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts rechnen.**  
(NZZ 05./06.05.07; BaZ 05.05.07)

**03.05. Schlussbericht belegt: 1. Etappe von Bahn 2000 ist ein Erfolg – Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) sind Verkehrsexperten des Büros Infrac in einer unabhängigen Evaluation zum Ergebnis gelangt, dass die Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 als Erfolg gewertet werden kann. So habe die Personenverkehrsleistung im Fernverkehr zwischen 1996 und 2005 um fast 30 Prozent zugenommen, davon allein zwischen 2004 und 2005 um sieben Prozent. Verglichen mit dem Jahr 1996 würden die Schweizerischen Bundesbahnen seit Dezember 2004 im Weiteren rund 30 Prozent mehr Zugskilometer fahren. Laut dem Fazit des Infrac-Schlussberichts dürfte allerdings nur ein kleiner Teil dieses Nachfragewachstums auf echte Umsteiger von der Strasse zurückzuführen sein. Vor allem der strukturell bedingte Neuverkehr habe auf die Schiene gelenkt werden können. Die Endkosten der 1. Etappe von Bahn 2000**

betragen fast sechs Milliarden Franken; das sind rund 1,5 Milliarden Franken weniger als ursprünglich vorgesehen.

(BAV-Medienmitteilung 03.05.07)

**03.05. Alpentransitbörse ist laut neuer Studie praxistauglich –** Eine von den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE), für Strassen (Astra) und für Verkehr (BAV) in Auftrag gegebene Studie kommt zum Schluss, dass eine Alpentransitbörse (ATB) technisch, betrieblich und organisatorisch umsetzbar ist. Aus rechtlicher Sicht sei allerdings eine gesetzliche Verankerung notwendig; die verfassungsmässige Grundlage sei gegeben. Zudem müsste das Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) zwar nicht neu verhandelt, aber im gegenseitigen Einvernehmen angepasst werden – denn: Um Ausweichverkehre durch die Nachbarländer zu vermeiden, würde die ATB ein über den ganzen Alpenraum koordiniertes Vorgehen voraussetzen. Bei der ATB soll die Gesamtzahl der jährlich zugelassenen Fahrten in Form von Alpentransitrechten (ATR), die einem bestimmten Fahrzeug zugewiesen und nicht handelbar wären, festgelegt werden. Um eine möglichst gute Planungssicherheit zu gewährleisten, würden diese Mengenziele mindestens vier Jahr im Voraus bestimmt. Bei jeder Fahrt über einen ATR-pflichtigen Alpenübergang würde ein ATR entwertet. Für ein ATR müssten grundsätzlich zehn Alpentransiteinheiten (ATE) entrichtet werden. Diese würden versteigert und könnten danach von den Transporteuren im freien Handel erstanden oder verkauft werden. Angebot und Nachfrage bestimmten den Preis. Für den Lokalverkehr wären für den Erwerb eines ATR statt zehn nur zwei ATE bzw. für den Kurzstreckenverkehr nur fünf ATE notwendig. Mit dieser Ermässigung würde eine überproportionale Verteuerung vermieden.

In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) die ATB als ein in der Praxis der Transportwelt und der Wirtschaft realitätsfernes Hirngespinnst bezeichnet. Die der ATB zugrunde liegende Zwangskontingentierung, die als Massnahme einer planwirtschaftlichen Verkehrspolitik von Volk und Ständen in der Schweiz bereits in den Jahren 1935 (Verkehrsteilungsgesetz) sowie 1988 (Koordinierte Verkehrspolitik) abgelehnt worden sei, widerspreche dem Wesen und den Anforderungen einer liberalen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Sie sei alles andere als marktwirtschaftlich.

(NZZ 05./06.05.07; ARE-Medienmitteilung 03.05.07; ASTAG-Medienmitteilung 03.05.07)

**02.05. Bundesrat will VBR nun doch einschränken –** Der Bundesrat verzichtet auf einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!“ der FDP des Kantons Zürich und empfiehlt deren Annahme. Damit kommt der Bundesrat auf seinen Entscheid von Mitte September 2006 zurück: Damals hatte er dieselbe Initiative noch zur Ablehnung empfohlen. So wird es in den eidgenössischen Räten erneut zu einer Grundsatzdiskussion über die Existenzberechtigung des Verbandsbeschwerderechts (VBR) kommen.

(NZZ 03.05.07; BaZ 03.05.07; UVEK-Medienmitteilung 03.05.07)

**26.04. Rechnung des Bundes 2006: Überschuss von 2,5 Milliarden Franken –** Bei Ausgaben von fast 52,4 Milliarden und Einnahmen von gut 54,9 Milliarden Franken schliesst die Finanzrechnung des Bundes für das Jahr 2006 mit einem Einnahmenüberschuss von über 2,5 Milliarden Franken ab; budgetiert war ein Defizit von 586 Millionen Franken. Zum deutlich besseren Abschluss trugen nicht nur primär Mehreinnahmen (mehr als

2,75 Milliarden Franken), sondern auch Minderausgaben (rund 370 Millionen Franken) bei. In diesen Zahlen nicht enthalten sind ausserordentliche Einnahmen in der Höhe von 3,2 Milliarden Franken aus dem Verkauf von Swisscom-Aktien. Die Schulden des Bundes konnten insgesamt um 6,7 Milliarden auf 123,6 Milliarden Franken abgebaut werden. Im Verkehrsbereich gingen die Ausgaben des Bundes 2006 relativ deutlich um 2,3 Prozent zurück. Zwei Drittel der Minderausgaben entfielen auf den Strassenbereich. Dabei war aufgrund ungenügender Baureife einzelner Abschnitte fast ausschliesslich der Nationalstrassenbau betroffen.

(EFD-Medienmitteilung 26.04.07)

**26.04. Schweizer Strassentunnels gehören zu den sichersten – Auf dem hiesigen Nationalstrassennetz sind heute 200 Tunnels in Betrieb. Von diesen sind immerhin 56 länger als einen Kilometer. In 15 Jahren werden 14 Prozent oder 280 Kilometer des gesamten Nationalstrassennetzes in Tunnels verlaufen. Automobilklubs aus elf Ländern, darunter der Touring Club Schweiz (TCS), führen seit neun Jahren ein unterdessen auch von der Europäischen Kommission mitgetragenes „European Tunnel Assessment Program“ durch. Im laufenden Jahr wurden in 13 europäischen Ländern 51 Autobahntunnels getestet. Dabei gehörten die in der Schweiz untersuchten sieben Tunnels zu den besten. Einzig der Tunnel Mosi auf der A4 (Umfahrung Brunnen) erhielt das Prädikat „ungenügend“. Nachholbedarf wird zudem beim für den Transitverkehr wichtigen Strassentunnel am Grossen St. Bernhard geortet. Dessen Sicherheitsstandard ist lediglich als ausreichend eingestuft worden. Im Weiteren bemängelt der TCS, dass vor allem die vielen älteren Tunnels auf der A13 ungenügend ausgerüstet seien; an vielen Orten fehlten Fluchtwege. Laut dem Bundesamt für Strassen (Astra) hat die Schweiz aus den tragischen Unfällen in den Nationalstrassentunnels Konsequenzen gezogen und rund 250 Millionen Franken in die Tunnelsicherheit investiert. Damit alle Normen erfüllt würden, seien allerdings weitere 1,3 Milliarden Franken notwendig.**  
(NZZ 27.04.07; „Bund“ 27.04.07)

**26.04. Strassen- und Eisenbahnrechnung 2005 – Gemäss den provisorischen Resultaten für das Jahr 2005 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 117 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 115 Prozent. Laut der ebenfalls vom BFS veröffentlichten definitiven Schweizerischen Eisenbahnrechnung 2005 weisen die Eisenbahnen einen Kostendeckungsgrad von 99 Prozent aus. Das sind rund vier Prozent weniger als im Jahr 2004. 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 rund 70 Prozent. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur gut 42 Prozent macht deutlich, dass die Eisenbahnen die Volkswirtschaft sehr viel kosten. Sowohl in der Strassen- als auch in der Eisenbahnrechnung sind die so genannt externen Kosten – im Gegensatz zur Transportkostenrechnung (Trakos) – nicht berücksichtigt.**  
(NZZ 27.04.07; BFS aktuell 26.04.07)

**24.04. Neuartiger Öko-Rabatt von Autoversicherern – Die Vaudoise hat als erste Schweizer Versicherung überhaupt einen Öko-Rabatt für die Autohaftpflicht- und Vollkaskoversicherung angekündigt. Besitzer von verbrauchs- und emissionsarmen Motorfahrzeugen erhalten demnach einen Rabatt von zehn bis 32 Prozent. Auch die Mobiliarversicherung gewährt für Neukunden ab sofort einen Öko-Rabatt von 20 Prozent. Bei be-**

stehenden Kunden gelte dieser Rabatt ab der nächsten Vertragsänderung; er betreffe gas- und ethanolbetriebene Autos sowie solche mit Hybridantrieb. Für Elektroautos gäbe es schon länger einen Rabatt von 50 Prozent.  
(„Bund“ 24.04.07)

**24.04.** Gut 1,3 Milliarden Franken für den Nationalstrassenbau im Jahr 2007 – Im laufenden Jahr werden rund sieben Kilometer Nationalstrassen dem Verkehr übergeben und für sieben Abschnitte die Hauptarbeiten freigegeben. Dies sieht das Nationalstrassenbauprogramm für das Jahr 2007 vor. Die eidgenössischen Räte hatten dafür in der Wintersession 2006 einen Kredit von gut 1,3 Milliarden Franken genehmigt. Ende 2006 waren insgesamt rund 1'760 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb, was fast 93 Prozent der geplanten Netzlänge entspricht.

(ASTRA-Medienmitteilung 24.04.07)

**22.04.** Neue ETH-Studie zum Trassenpreissystem im Bahnverkehr – Gemäss einer aktuellen, im Auftrag von SBB Cargo erstellten „Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem“ des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich wird der Güterverkehr auf der Schiene gegenüber dem Personenverkehr systematisch benachteiligt und deshalb die Transportkapazität nicht ausgenutzt. Der Güterverkehr bezahle bezogen auf die Verkehrsleistung zu viel für die Benützung der Schieneninfrastruktur. Es finde eine überproportionale Belastung von schweren Güterzügen statt. Würden die entsprechenden Subventionen wegfallen, sei zu befürchten, dass die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährdet ist, was in der Konsequenz auch die verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in Frage stelle. Ferner bemängelt die Studie, dass die gegenwärtige Preisgestaltung keine Anreize enthalte, um die Schieneninfrastruktur besser und schonender zu nutzen. Auch wer mit wenig dringlichen Gütern auf Nebengleise ausweiche und damit die Hauptverkehrsachsen entlaste, werde nicht angemessen belohnt. Allerdings könne das bestehende Preissystem nicht sanft reformiert, sondern müsse vielmehr von Grund auf neu gestaltet werden. Dabei sollte unter anderem das Gewicht des Zuges nicht mehr so entscheidend sein; wichtiger sei die effektive Kapazität, die ein Zug auf einem Gleis verbrauche. Zu den Gewinnern eines derart modifizierten neuen Trassenpreissystems würde der schwere Güterverkehr gehören, zu den Verlierern insbesondere der regionale Personenverkehr, der heute viel zu billig wegkomme.

(NZZ am Sonntag 22.04.07)

**16.04.** Mehr Treibhausgase ausgestossen – In der Schweiz sind die Treibhausgasemissionen im Jahr 2005 gegenüber 2004 um 0,6 Millionen Tonnen gestiegen. Diese Zunahme führt das Bundesamt für Umwelt (Bafu) auf die kalten Wintermonate zu Beginn des Jahres 2005 zurück. Laut Bafu beliefen sich die besagten Emissionen 2005 auf 53,6 Millionen Tonnen; 2004 waren es noch 53 Millionen Tonnen und 1990 – im Referenzjahr des Kyoto-Protokolls – 52,8 Millionen Tonnen gewesen. Trotz des Zuwachses ist das Bafu davon überzeugt, dass die Schweiz die im Kyoto-Protokoll festgelegte Reduktion um acht Prozent gegenüber 1990 bis ins Jahr 2012 einhalten können. Im kommenden Sommer wird das Bafu die Statistik gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz publizieren, aufgrund derer entschieden wird, ob die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen schon 2008 oder erst 2009 eingeführt wird.

(NZZ 17.04.07)

**12.04. Aktueller Neat-Standbericht veröffentlicht** – Gemäss dem neuesten, durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erstellten Standbericht Nummer 22 zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) wird die Lötschberg-Basislinie am 15. Juni 2007 eröffnet. Zunächst fahren die Güterzüge und mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 auch die Personenzüge durch den modernsten Bahntunnel der Welt. Es zeichnet sich ferner ab, dass dieses Bauwerk bei veranschlagten Gesamtkosten von gut 4,3 Milliarden Franken unter dem Strich um rund acht Millionen Franken günstiger zu stehen kommt als budgetiert. Bis Ende des Jahres 2006 waren zwei Drittel des neuen Tunnelsystems am Gotthard ausgebrochen; für den neuen Ceneri-Basistunnel wurden die Vorarbeiten weitergeführt. Gründe für die Verschiebung des Termins der kommerziellen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnel (GBT) von 2016 auf 2017 sind laut Standbericht die Reduktion der Geschwindigkeit beim Bau der Fahrbahn und die ursprünglich nicht vorgesehene Führung einer Übertragungsleitung durch den Tunnel. Im Weiteren weist der Standbericht zum Gotthard-Objektkredit von etwas mehr als acht Milliarden Franken zusätzliche mutmassliche Endkosten von 208 Millionen Franken aus. Diese werden begründet mit der längeren Realisierungsdauer, mit Mehrkosten in den Tunnelabschnitten Sedrun und Faido sowie mit Änderungen bei der Projektierung der Bahntechnik und beim offenen Anschluss Giustizia südlich von Biasca. Die für die gesamte Neat gemäss den heute gültigen Beschlüssen veranschlagten Endkosten von zwischen 19 und 20 Milliarden Franken – bzw. zwischen 23 und 24 Milliarden Franken, wenn Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen berücksichtigt werden – bewegen sich damit in jenem Rahmen, auf den das BAV die Öffentlichkeit bereits im Herbst 2006 vorbereitet hatte. (NZZ 13.04.07; BAV-Medienmitteilung 12.04.07; Neat-Standbericht Nr. 22 22.03.07)

**11.04. IPPC veröffentlicht Studien zu den Regionen** – Das wissenschaftliche Beratergremium der Uno-Klimakonvention, das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), veröffentlicht die Kapitel seines Zustandsberichts 2007, die sich mit den Auswirkungen der Klimaentwicklung in den einzelnen Kontinenten befassen. Laut den Autoren dürfte die in Zukunft zu erwartende Erwärmung von Region zu Region deutlich variieren und die natürlichen Differenzen zwischen den Gebieten verstärken. Mit einer Sicherheit von über 90 Prozent gehen die Wissenschaftler davon aus, dass klimabedingte Gefahren in der Regel auch in Zukunft weiter zunehmen. So sei es z.B. wahrscheinlich, dass sich in der Nähe der Meere, winterliche Überschwemmungen vermehren, ebenso Überflutungen als Folge der Schneeschmelze in Zentral- und Osteuropa. Ein Anwachsen von Stürmen und das Ansteigen des Meeresspiegels würden mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens 66 Prozent in Europa jährlich weitere 2,5 Millionen Menschen bedrohen. Die Unterschiede zwischen Nord und Süd dürften sich gemäss den Wissenschaftlern vergrössern. Während im Norden auch positive Veränderungen erwartet werden – beispielsweise eine verbesserte Verfügbarkeit von Wasser und vor allem Vorteile für die Landwirtschaft und die Fischerei –, wird im Süden mit in den Bereichen der Wasserversorgung, der Wälder, Feuchtgebiete und aquatischen Ökosysteme sowie der Landwirtschaft fast ausschliesslich mit negativen Auswirkungen gerechnet. Positiv könne überall zu Buche schlagen, bei einer Erwärmung im Winter weniger geheizt werden muss; negativ, dass im Sommer der Bedarf für Kühlung zunimmt. (NZZ 12.04.07)

**06.04. Grenzwert für Feinstaub im Jahr 2006 an bis zu 66 Tagen überschritten** – Gemäss einem neuen Bericht des Bundesamts für Umwelt (Bafu) ist die Feinstaubbelastung im

Jahr 2006 in gewissen Gegenden der Schweiz während bis zu 66 Tagen (Stadt Bern) über dem gesetzlich vorgeschriebenen Tagesgrenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gelegen. Auch der Jahresmittelgrenzwert von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft wurde laut Bafu-Bericht bei allen Messstationen im Flachland überschritten. Auch die Ozongrenzwerte wurden 2006 häufiger übertroffen als in den Jahren 2005 und 2004.

(SDA-Meldung 06.04.07)

**06.04. Neuer wissenschaftlicher Uno-Klimabericht –** Gemäss dem neuesten Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), das die Gremien der Uno-Klimakonvention wissenschaftlich berät, ist die Menschheit offenbar der Apokalypse ein gute Stück näher gekommen: Laut den Wissenschaftern droht mit zunehmender Klimaerwärmung nämlich der Verlust vieler Pflanzen- und Tierarten; es drohen aber auch Dürren und Überschwemmungen sowie mittelfristig global ein Rückgang der Nahrungsmittelproduktion. Es sei ferner das erste Mal, dass man ein klares Klimasignal als Folge der menschlichen Aktivitäten auf globaler Ebene empirisch nachweisen könne. Kurz- und mittelfristig, das heisse in den kommenden paar Jahrzehnten, stehe vor allem eine Anpassung an die Erwärmung im Vordergrund, eine Reduktion der Treibhausgasemissionen falle dagegen erst längerfristig ins Gewicht.

(NZZ 07./08.04.07; BZ 07.04.07; NZZ am Sonntag 08.04.07)

**05.04. Lärmsanierung des Schweizer Bahnnetzes: 40 Prozent billiger –** Die Lärmsanierung des Schweizer Bahnnetzes kostet gemäss dem neuesten Standbericht Nummer sechs des Bundesamts für Verkehr (BAV) 750 Millionen Franken bzw. 40 Prozent weniger als vorgesehen. Dabei müssen laut BAV beim Lärmschutz keine Abstriche gemacht werden. Die Endkosten schätzt das BAV derzeit auf rund 1,1 Milliarden Franken. Für die besagte Lärmsanierung sind im Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ursprünglich 1,85 Milliarden eingestellt worden.

(SDA-Meldung 05.04.07; BAV-Medienmitteilung 05.04.07; Standbericht Lärmsanierung 14.03.07)

**04.04. SBB schreiben wieder schwarze Zahlen –** Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) weisen für das Jahr 2006 einen Konzerngewinn von rund 260 Millionen Franken aus, nachdem sie ihre Rechnung für 2005 mit einem Verlust von gut 165 Millionen Franken abgeschlossen hatten. Wesentlich zum positiven Resultat beigetragen haben 131 Millionen Franken, die die SBB aus der Auflösung von nicht mehr begründeten Rückstellungen für Restrukturierungen oder die Sanierung von Rollmaterial sowie Steuerabgrenzungen generierten. Die Zahl der beförderten Passagiere stieg um neun Millionen oder mehr als drei Prozent auf 285 Millionen. Im Gütertransport verzeichneten die SBB Zunahmen um 6,5 Prozent auf rund 4'150 Millionen Tonnenkilometer (Binnenverkehr) bzw. um acht Prozent auf fast 8'200 Millionen Tonnenkilometer (Nord-Süd-Korridor). Eine schwere Last ist nach wie vor die nicht sanierte SBB-Pensionskasse (PK), für die im Jahr 2006 keine Rückstellungen zuhanden der Erfolgsrechnung gemacht worden sind, was Letztere entlastete. Die PK schloss mit einem Verlust von 60 Millionen Franken; der Deckungsgrad verschlechterte sich von rund 87 auf 86,5 Prozent. Von jedem Franken, den heute aktive SBB-Mitarbeiter in die PK einzahlen, gehen rund 60 Rappen direkt in Leistungen an Rentner. Für die Ausfinanzierung der SBB-PK wird derzeit mit einem Beitrag aus der Bundeskasse von ein bis zwei Milliarden Franken gerechnet.

(NZZ 05.04.07 und 20.04.07; BaZ 05.04.07)

**04.04. Fünf Milliarden Franken für mehr und schnellere Züge – Der Bundesrat will bis ins Jahr 2030 rund fünf Milliarden Franken in den Ausbau des Schweizer Schienennetzes investieren. Finanziert werden die Projekte aus dem FinöV-Fonds, der im Übrigen grösstenteils (zu fast 60 Prozent) für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) beansprucht wird. Mit den nun präsentierten Ausbauten soll namentlich die Reisezeit zwischen Genf und St. Gallen um eine halbe Stunde verkürzt werden. In zahlreichen Bahnhöfen im ganzen Land soll es zudem mehr und bessere Anschlüsse geben. Die Pläne des Bundesrats, die er heute in die Vernehmlassung geschickt hat, laufen unter dem Titel „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ und sehen darüber hinaus einen Neat-Zusatzkredit von rund drei Milliarden Franken vor. Bewilligt hat das Parlament bis anhin 15,6 Milliarden; dieser Betrag muss auf bis 18,8 Milliarden Franken erhöht werden. Ausgangspunkt aller Ausbauprojekte bilden nach wie vor die 30,5 Milliarden Franken, die zwar in keinem Gesetz festgeschrieben sind, von denen im Jahr 1998 vor der Volksabstimmung zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) aber die Rede gewesen war. Der Bundesrat will sich gemäss dem zuständigen Bundesrat Moritz Leuenberger an dieses Kostendach halten. Sollte das Parlament zusätzliche Wünsche in die Vorlage aufnehmen, müsste es auch über die Finanzierung dementsprechend anpassen. Dann wären der Plafond von 30,5 Milliarden Franken sowie die geltende Verschuldungslimite zu erhöhen und die Laufzeit des FinöV-Fonds mit den dafür reservierten Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralöl- sowie der Mehrwertsteuer über das Jahr 2030 hinaus zu erstrecken. Von sich aus will der Bundesrat das Fondsreglement indes nur geringfügig ändern: Unter anderem soll die Rückzahlung neu erst nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der Neat, die kaum vor 2017 erfolgen wird, einsetzen.**

(NZZ 05.04.07; BaZ 05.04.07; BAV-Medienmitteilung 04.04.07; BBl 2007 S. 2840)

**02.04. Deutlicher Rückgang der Auto-Theorieprüfungen – Rund 120'200 Personen haben im Jahr 2006 die theoretische Führerprüfung für Personenwagen absolviert. Diese erhalten den Führerausweis auch nach bestandener praktischer Prüfung nur auf Probe, wie es das im Dezember 2005 eingeführte Zwei-Phasen-Modell für Neuliker vorsieht. Die Neuregelung führte zu einem markanten Rückgang der absolvierten Auto-Theorieprüfungen – letztere hatten im Jahr 2005 nämlich noch gut 173'500 Personen abgelegt. Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) geht davon aus, dass zahlreiche Kandidaten noch von der alten Regelung profitieren wollten und deshalb die Theorieprüfung vorgezogen haben.**

(AP-Meldung 02.04.07; asa-Medienmitteilung 02.04.07)

**30.03. Trotz warmem Winter hoher Erdgasabsatz – Der Erdgasabsatz in der Schweiz hat sich im Jahr 2006 gemäss dem Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) auf rund 35 Milliarden Kilowattstunden belaufen. Das entspricht einer Abnahme von lediglich rund drei Prozent gegenüber 2005 – und dies, trotz eines äusserst milden Winters. Zugenommen hat hingegen der Absatz von Erdgas und Biogas Treibstoff. Er stieg verglichen mit 2005 um 45 Prozent, was umgerechnet der Menge von rund 5,15 Millionen Litern Benzin gleichkommt. Mit der in der vergangenen Frühjahrsession von den eidgenössischen Räten beschlossenen Steuerreduktion auf Erdgas als Treibstoff und der Steuerbefreiung für das im Erdgasnetz verteilte CO<sub>2</sub>-neutrale Biogas werden diese**

Treibstoffe bald schweizweit über 30 Prozent günstiger sein als Benzin.  
(NZZ 02.04.07; VSG-Medienmitteilung 30.03.07)

**29.03. Dieseldruck aus landwirtschaftlichen Maschinen: Korrektur nach unten** – Die landwirtschaftlichen Maschinen haben laut aufdatierten Modellrechnungen des Bundesamts für Umwelt (Bafu) im Jahr 2005 neu nur noch rund 400 statt 1'100 Tonnen Dieseldruck pro Jahr ausgestossen. Damit bewegen sich die landwirtschaftlichen Maschinen in der gleichen Grössenordnung wie die Lastwagen (413 Tonnen pro Jahr). Wie gross der prozentuale Anteil der landwirtschaftlichen Maschinen am gesamten Dieseldruckausstoss ist, lässt sich gemäss Bafu derzeit noch nicht sagen. Zuerst müssten die Modellrechnungen für andere Maschinenkategorien vorliegen, so etwa für Baumaschinen, Industrie, Forstwirtschaft und Schiffe.

(NZZ 30.03.07; BAFU-Medienmitteilung 29.03.07)

**29.03. Positiver Trend beim Alpen querenden Güterverkehr** – Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) hat sich der positive Trend in der Schweizer Verlagerungspolitik auch im Jahr 2006 fortgesetzt. Die Schiene habe praktisch das gesamte Wachstum von rund vier Prozent oder 1,5 Millionen auf gut 38 Millionen Nettotonnen im Alpen querenden Verkehr übernehmen und ihren Anteil an der transportierten Menge (gemessen in Nettotonnen) von 65 Prozent im Jahr 2005 auf 66 Prozent steigern können. Die auf der Strasse über die Alpen beförderte Gütermenge sei mit rund 13 Millionen Nettotonnen stabil geblieben; die Zahl der Lastwagenfahrten über die vier Alpenpässe sei um zwei Prozent auf 1,18 Millionen zurückgegangen und liege somit um 16 Prozent unter dem Referenzjahr 2000 (1,4 Millionen Fahrten), in dem das Verlagerungsgesetz in Kraft trat. Verantwortlich für die Entwicklung zeichnen laut BAV die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2005, die Wirkung der flankierenden Verlagerungsmassnahmen des Bundes und die einmonatige Sperrung der Gotthardachse infolge eines Felssturzes auf die Autobahn A2. Für das BAV zeigen die aktuellsten Zahlen, dass die Schweizer Verlagerungspolitik greife und Wirkung entfalte.

Gegenteiliger Meinung ist der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag): Wäre die A2 bei Gurtnellen im Frühsommer 2006 nicht für einen ganzen Monat gesperrt gewesen, hätte der Alpen querende Strassengüterverkehr erneut Marktanteile gewonnen. Es müsste nämlich noch zirka ein Zwölftel zur Jahrestonnage der Strasse hinzugezählt werden. So gesehen habe 2006 keine Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Schiene stattgefunden; beide Verkehrsträger hätten ihre bisherigen Anteile halten können. Auch die LSVA habe somit nichts zur Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene beigetragen und sei deshalb ab 1. Januar 2008 nicht weiter zu erhöhen.

(NZZ 30.03.07; BAV-Medienmitteilung 29.03.07; ASTAG-Medienmitteilung 29.03.07)

**27.03. Bundesrat verabschiedet neue Bestimmungen im Strassenverkehr** – Am 1. Juli 2007 bzw. am 1. Januar 2008 treten verschiedene Änderungen des Strassenverkehrsrechts in Kraft. So können z.B. Motorfahrzeugführer, die ihren Führerausweis abgeben müssen, künftig nicht mehr auf gedrosselte Fahrzeuge der Spezialkategorie F mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern umsteigen. Ferner sind Längsbänke in neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen aus Sicherheitsgründen nicht mehr erlaubt. Zudem müssen Velo- und Mofafahrer, die angetrunken im Sattel erwischt werden, erst dann zur Blutprobe antreten, wenn der Atemlufttest bei ihnen mehr als 1,1 Promille im Blut anzeigt. Bislang galten 0,8 Promille als Grenzwert. Nicht zuletzt tritt die neue

Strassenverkehrskontrollverordnung in Kraft. In dieser werden die bisher in anderen Verordnungen verstreuten Bestimmungen betreffend Verkehrskontrollen und die damit zusammenhängenden Meldungen sowie Massnahmen in einem Erlass zusammengefasst. Dies bedeutet gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) sowohl für die Behörden als auch für die Betroffenen eine Verbesserung der Transparenz und Übersichtlichkeit. (SDA-Meldung 27.03.07; ASTRA-Medienmitteilung 27.03.07; AS 2007 S. 2081-2194)

**23.03. Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten –** Mit 137 zu 53 Stimmen bei drei Enthaltungen (Nationalrat) und 41 zu null (Ständerat) Stimmen bei zwei Enthaltungen haben die eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss über die Kompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Gaskombikraftwerken (GKK) genehmigt. Ebenso hat das Parlament mit 193 zu null (Nationalrat) und 43 zu null (Ständerat) Stimmen die Änderung des Mineralölsteuergesetzes (Begünstigung „grüner“ Treibstoffe zulasten unvermischten Benzins) gutgeheissen. (NZZ 24./25.03.07; BBl 2007 S. 2331-2334)

**22.03. ETCS auf einer Strecke im Vollbetrieb –** Als erste Eisenbahn Europas haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) das elektronische Zugsicherungssystem (ETCS) auf der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist in den 24-Stunden-Betrieb genommen. Im ETCS-Vollbetrieb verkehren täglich rund 250 Reise- und Güterzüge. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wird die Höchstgeschwindigkeit der Reisezüge auf der Neubaustrecke von derzeit 160 auf 200 Stundenkilometer erhöht. Ursprünglich sollte das neue Zugsicherungssystem zur Eröffnung der Neubaustrecke im Dezember 2004 eingeführt werden; technische Probleme verhinderten dies allerdings. (BZ 23.03.07; NZZ 24./25.03.07)

**22.03. Nationalrat genehmigt Darlehen an die BLS –** Nach dem Ständerat hat auch der Nationalrat die Umwandlung eines der BLS Lötschbergbahn AG für den Doppelspurausbau auf der Lötschberg-Bergstrecke gewährten Baukredits von rund 800 Millionen Franken in ein bedingt rückzahlbares Darlehen gutgeheissen. Der Widerwille der Schweizerischen Volkspartei (SVP) war bei diesem Geschäft gross; sie vertrat die Meinung, dass das Darlehen mit Sicherheit nie zurückbezahlt und auch nicht verzinst werde. (NZZ 23.03.07; BBl 2007 S. 2557)

**21.03. Monsterdebatte zur Energie- und Klimapolitik im Nationalrat –** Der Nationalrat hat sich heute ausgiebig mit der Energie- und Klimapolitik befasst. Ergebnis der mehrstündigen Debatte: gut zwanzig gutgeheissene Vorstösse. In einem Abstimmungs-marathon sondergleichen sind etwas mehr als die Hälfte der traktandierten Vorstösse verworfen worden. Genehmigt wurden gegen den Willen des Bundesrats unter anderem Motionen, die zum Teil ambitionöse Forderungen erheben. So soll die Landesregierung z.B. innerhalb von sechs Monaten einen Bericht über die CO<sub>2</sub>-freie Schliessung der voraussehbaren Stromversorgungslücke vorlegen und eine ökologische Steuerreform anpacken. Weitere Motionen verlangen eine steuerliche Begünstigung umweltfreundlicher Autos, die beschleunigte Einführung alternativer Fahrzeugantriebe sowie eine Motivierung der Kantone zur Einführung verbrauchsabhängiger Motorfahrzeugsteuern. (NZZ 22.03.07)

- 21.03. Zunahme der Führerausweisentzüge um rund 18 Prozent** – Gemäss den neuesten Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (Admas) des Bundesamts für Strassen (Astra) haben die Autofahrer in der Schweiz ihren Führerausweis im Jahr 2006 deutlich häufiger abgeben müssen als noch im Jahr 2005. Die Zahl der Führerausweisentzüge ist um rund 18 Prozent angestiegen. 2006 mussten demnach gut 72'000 Personen ihren Ausweis deponieren. Häufigste Gründe waren überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol. Dabei nahmen die Entzüge wegen zu schnellem Fahren um fast 17 Prozent auf rund 33'000 und jene wegen Angetrunkenheit am Steuer um knapp elf Prozent auf 18'600 Fälle zu.  
(NZZ 22.03.07; ASTRA-Medienmitteilung 21.03.07)
- 20.03. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen unter Dach** – Die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen kann eingeführt werden. Ab 2009 soll der Liter Heizöl um sechs und ab 2010 um neuen Rappen verteuert werden, sofern der Ausstoss des Treibhausgases Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) nicht messbar abnimmt. Letzter Knackpunkt der Vorlage war die Frage, wie hoch der Anteil ausländischer Emissionszertifikate zur Kompensation des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Gaskombikraftwerke (GKK) sein darf. Der Nationalrat schwenkte schliesslich auf die Linie des Ständerats ein, der den Auslandanteil auf 30 Prozent begrenzt, den Bundesrat aber ermächtigt hatte, diesen Anteil auf maximal 50 Prozent zu erhöhen.  
(NZZ 21.03.07; BBl 2007 S. 3377)
- 18.03. Fast 731'000 Eintritte beim Genfer Automobilsalon** – Nach einem Einbruch der Besucherzahlen im Jahr 2006 ist der 77. Internationale Genfer Automobilsalon in diesem Jahr wieder auf die Erfolgsstrasse zurückgekehrt. Mit rund 731'000 Besucherinnen und Besucher registrierte der Salon das zweitbeste Ergebnis seiner Geschichte.  
(„Bund“ 19.03.07)
- 16.03. Bundesrat verabschiedet Bericht über Strassengebühren** – In Erfüllung eines Postulats der nationalrätlichen Verkehrskommission hat der Bundesrat einen vertiefenden, vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) verfassten Bericht zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz gutgeheissen und veröffentlicht. Für die Einführung von Road Pricing – die Benützung der Strassen gegen Entgelt – stehen gemäss Bericht die Städte und Agglomerationen, in denen sich 85 bis 90 Prozent der Staus bilden, im Vordergrund. Die Gemeinden profitierten heute kaum von den Erträgen aus den Verkehrsabgaben. Zusätzliche Mittel aus Road Pricing könnten deshalb eine wichtige Rolle bei der Finanzierung der dortigen Verkehrsinfrastruktur übernehmen. Ein aufkommensneutraler Übergang zu einem landesweiten Road Pricing stelle eine interessante Option für eine gesicherte Verkehrsfinanzierung dar. Im Gegenzug sei eine Reduktion oder gar Abschaffung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern und/oder der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) denkbar. Nebst der Verkehrsfinanzierung könne Road Pricing auch einen namhaften Beitrag zur Verkehrslenkung leisten. Für die Einführung von Road Pricing müsste die Bundesverfassung (BV) geändert werden, denn diese verlange heute die gebührenfreie Benützung öffentlicher Strassen. Hingegen ist laut Bericht die einschlägige und geltende BV-Bestimmung – zumindest nach ihrem Wortlaut – für die Umwandlung von der pauschalen in eine leistungsabhängige Nationalstrassenabgabe ausreichend. Für Schritte in besagte Richtung müsste allerdings die entsprechende Ausführungsgesetzgebung angepasst werden.

In einer Medienverlautbarung hat strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS die Einführung einer neuen Steuer in Form von Road Pricing als unnötig und wirkungslos bezeichnet und sich äusserst erstaunt darüber gezeigt, dass im Bericht mit keiner Silbe erwähnt wird, dass der Verkehr gemäss aktuellen Studien des Bundesamts für Statistik (BFS) und des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) seine Kosten für die Infrastruktur, für die Fahrzeuge und deren Betrieb, für die Sicherheit sowie für die Zeitaufwendungen vollständig deckt.

(NZZ 17./18.03.07; ARE-Medienmitteilung 16.03.07; Bericht „Einführung eines Road Pricing“ 03.07; Medienmitteilung strasseschweiz 16.03.07)

**15.03. Biotreibstoffe: Vorlage bereinigt** – Die Vorlage zur Förderung von Biotreibstoffen via die Mineralölsteuer ist von den eidgenössischen Räten bereinigt worden. Der Nationalrat hat sich im letzten noch offenen Punkt diskussionslos dem Ständerat angeschlossen. Der Bundesrat soll demnach bei Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen nicht nur auf eine positive ökologische Gesamtbilanz, sondern auch auf sozial annehmbare Produktionsbedingungen in den Herkunftsländern achten.  
(NZZ 16.03.07)

**14.03. CO<sub>2</sub>-Ablass jetzt auch für Autofahrer** – Nach den freiwilligen Kompensationszahlungen für CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Fliegen kommt nun auch der Ablasshandel für Fahrten mit Personewagen. Die Schweizer Stiftung „Myclimate“ bietet auf ihrer Homepage neu einen Rechner für Autofahrten an. Abhängig vom Treibstoffverbrauch des Autos kostet die „Klimaneutralisierung“ jeder Fahrt zwischen einem und vier Rappen pro Kilometer. Wer beispielsweise zehntausend Kilometer in einem Mittelklassewagen zurücklegt, verursacht 2,4 Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Die Kompensation dieser CO<sub>2</sub>-Emissionen kostet 96 Franken (Unterstützung von Projekten ausschliesslich in Entwicklungsländern) oder 288 Franken (Unterstützung von Projekten mindestens zur Hälfte in der Schweiz).  
(„heute“ 14.03.07; BaZ 15.03.07)

**14.03. Neue Studien zur Rola: Optimierungspotenzial vorhanden** – Die neuen, vom Bundesamt für Verkehr (BAV) in Auftrag gegebenen Studien zeigen, dass die Rollende Landstrasse (Rola) noch optimiert werden kann – etwa durch stündliche Abfahrten wie im Personenverkehr oder kürzere Fahrzeiten. Die Studien haben unter anderem untersucht, unter welchen Voraussetzungen ein substanzieller Rola-Ausbau (Stundentakt, rund 400'000 Stellplätze jährlich) realisierbar wäre und kommen zum Schluss, dass eine ausgebaute Rola ohne Alpentransitbörse (ATB) nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Erst mit einer ATB würde der Markt spielen und die Rola rentieren. Ferner könnte eine ausgebaute Rola Trassen konkurrenzieren, die vom mengenmässig dominierenden, unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) beansprucht werden. Nicht zuletzt sei ein substanzieller Ausbau der Rola nicht rasch realisierbar und mit verschiedenen Unsicherheiten und finanziellen Hürden behaftet.  
(„Bund“ 15.03.07; BAV-Medienmitteilung 14.03.07)

**14.03. Motorradfahrer wehren sich gegen Tests** – Die Interessengemeinschaft (IG) Motorrad will keine obligatorischen Abgas- und Lärmkontrolle. Sie hat deshalb eine Petition mit 2'600 Unterschriften an den Nationalrat eingereicht. Die Eingabe fordert die Grosse Kammer auf, eine vom Ständerat überwiesene Motion abzulehnen.  
(NZZ 15.03.07; SDA-Meldung 14.03.07)

**14.03. OcCC-Studie „Klimaänderung und die Schweiz 2050“ vorgestellt –** Gemäss einer Studie des beratenden Organs des Bundes für Fragen der Klimaänderung (OcCC) können die Folgen des Klimawandels langfristig nur bewältigt werden, wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen massiv gesenkt und Massnahmen ergriffen werden. Bei den Niederschlägen geht die Studie „Klimaänderung und die Schweiz 2050 – Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft“ von einer Zunahme im Winter und einer Abnahme im Sommer aus. Im Winter sei vor allem im Mittelland, im Jura und in den Voralpen mit Hochwasser und Erdbeben, im Sommer mit Trockenperioden und Wasserknappheit zu rechnen. Die Folgen einer moderaten Klimaerwärmung um zwei bis drei Grad seien für die Schweiz zwar zu bewältigen, es müsse aber eine Reihe von volkswirtschaftlichen Massnahmen ergriffen werden, damit die Schweiz dem Wandel adäquat begegnen könne. In Zukunft werde im Winter weniger Heizenergie, im Sommer dafür mehr Kühlenergie benötigt. Damit komme es zu einer Verlagerung der Nachfrage von Brennstoffen zu Strom. Der geringere Wasserabfluss werde sich ferner nachteilig auf die Wasserkraft auswirken. Für die Landwirtschaft hingegen würde eine Klimaerwärmung um weniger als zwei bis drei Grad positive Folgen haben. Umgekehrt profitierten allerdings auch Unkraut und Schädlinge von höheren Temperaturen. Die prognostizierten heisseren Sommer könnten insbesondere die Seen in den Alpen für den Tourismus attraktiver machen. Die steigende Schneefallgrenze führe jedoch dazu, dass Skigebiete in den Voralpen kaum mehr rentabel betrieben werden könnten. Ergänzend zur OcCC-Studie bereitet das Bundesamt für Umwelt (Bafu) gegenwärtig einen Bericht vor, in dem die mittelfristigen wirtschaftlichen Kosten der Klimaänderung für die Schweiz beziffert werden. Die Veröffentlichung dieses Berichts ist auf Sommer 2007 vorgesehen. Der Bericht soll als weitere Grundlage dienen, um Vorsorge- und Anpassungsstrategien zu entwickeln.  
(NZZ 15.03.07; BaZ 15.03.07; „Bund“ 15.03.07; SDA-Meldung 14.03.07; UVEK-Mitteilung 14.03.07)

**13.03. Auch der Ständerat will Flüssig- und Erdgas gleich behandeln –** Der Ständerat hat die Hauptdifferenz in der Vorlage zur Förderung von Biotreibstoffen ausgeräumt: Flüssig- und Erdgas werden demnach gleich behandelt; die Mineralölsteuer wird um jeweils 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent reduziert. Ferner verzichtete das „Stöckli“ mit 22 zu 14 Stimmen auf die Möglichkeit, eine minimale Beimischung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen vorzuschreiben. Bei Importen soll der Bundesrat aber auch auf sozial annehmbare Produktionsbedingungen in den Herkunftsländern achten. Aufgrund dieser verbleibenden Differenz geht die Vorlage nochmals an den Nationalrat zurück.  
(NZZ 14.03.07; BaZ 14.03.07)

**12.03. SPS, GPS und Umweltorganisationen lancieren Klima-Initiative –** Mit einer Volksinitiative wollen die sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS), die Grüne Partei der Schweiz (GPS), die Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP), der World Wildlife Fund Schweiz (WWF), Greenpeace Schweiz, die Schweizerische Energiestiftung (SES), der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) sowie die bürgerliche Westschweizer Bewegung Ecologie libérale eine klimapolitische Offensive starten. Ihre Klima-Initiative verlangt in erster Linie das verfassungsrechtlich vorgeschriebene Ziel, bis ins Jahr 2020 die Treibhausgasemissionen der Schweiz im Vergleich zum Stand von 1990 um 30 Prozent zu senken. Dass die Ziele der Initiative über jene der Europäischen Union

(EU) hinausgehen, ist gemäss den Urhebern kein Problem. Die Forderungen könnten wissenschaftlich belegt werden. Mit dem Volksbegehren soll vor allem die Klimadebatte beeinflusst und der Druck auf die politischen Agitatoren erhöht werden. Die Reduktion der Emissionen muss laut den Initianten schwergewichtig über eine bessere Energieeffizienz und über erneuerbare Energien erreicht werden. Die diesbezügliche Technologie sei vorhanden. Die Initianten sehen konkret eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffen, einen Mindestanteil erneuerbarer Energie und eine Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vor. Fakt ist allerdings, dass eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäss Klima-Initiative um weitere 20 Prozent auf der Basis von 1990 im nächsten Jahrzehnt eine kaum mehrheitsfähige politische Rosskur voraussetzen würden.

(NZZ 13.03.07; „Bund“ 13.03.07)

**11.03. Umfahrung Cham an der Urne äusserst knapp gutgeheissen** – Im Kanton Zug kann das bisher grösste Bauprojekt, die Umfahrung der Gemeinden Cham und Hünenberg, gebaut werden. Der dafür vorgesehene Kredit von 230 Millionen Franken ist mit lediglich 236 Stimmen Unterschied hauchdünn angenommen worden. Mit einer Eröffnung der Entlastungsstrasse, die vor allem der Autobahn A 4 entlang führen wird, ist frühestens im Jahr 2015 oder 2016 zu rechnen.

(NZZ 12.03.07)

**11.03. Frauenfeld: Projekt zur Entlastung des Stadtzentrums abgelehnt** – Die Stimmberechtigten von Frauenfeld haben einen Kredit von 11,5 Millionen Franken für die Tangente F 21, die das Ortszentrum hätte vom Durchgangsverkehr entlasten sollen, knapp abgelehnt. Mit dieser Entscheidung bleibt beim Rathausplatz ein Verkehrsaufkommen von bis zu 25'000 Fahrzeugen pro Tag – weiterhin wird es morgens, mittags und am späten Nachmittag zu Staus kommen. Der Bund war bereit, aus dem Infrastrukturfonds 25 Millionen Franken an die budgetierten Gesamtkosten von 54,2 Millionen Franken beizusteuern. Die Gegner der Tangente machten geltend, dass sich der Verkehr vom Rathausplatz und von der Vorstadt in die Wohnquartiere verlagern und ein Naherholungsgebiet beeinträchtigen würde. Alternativen zum gescheiterten Projekt liegen nicht vor.

(NZZ 12.03.07)

**09.03. Brüsseler Gipfel endet mit Bekenntnis zum Klimaschutz** – Die Staats- und Regierungschefs der 27 EU-Mitgliedstaaten haben sich über die künftige Klimapolitik und ein verbindliches Ziel für den Ausbau erneuerbarer Energien bis ins Jahr 2020 geeinigt. Deren Anteil soll demnach von derzeit rund 6,5 Prozent am gesamten Energieverbrauch auf 20 Prozent steigen. Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2020 um mindestens 20 Prozent unter das Niveau von 1990 gesenkt werden. Biokraftstoffe sollen künftig einen verbindlichen Mindestanteil von zehn Prozent am verkehrsbedingten Bedarf ausmachen. Darüber hinaus wurde das Ziel formuliert, den Energieverbrauch in der Europäischen Union (EU) um einen Fünftel zu reduzieren.

(NZZ 10./11.03.07)

**09.03. Bundesrat verabschiedet Zusatzbotschaft zur Bahnreform** – Der Bundesrat hat eine Zusatzbotschaft verabschiedet, die unbestrittene Teile der Bahnreform 2 vorzieht. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger soll vorab die prekäre Sicherheit in Zügen, Bussen und Bahnhöfen verbessert werden. Weitere Fortschritte bringt die Zusatzbot-

schaft bei der gesetzlichen Gleichbehandlung der Transportunternehmen. Die Rollmaterialfinanzierung der Privatbahnen wird jener der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) angepasst; diesbezüglich genossen die SBB bislang eine bevorzugte Stellung. Auch die bis anhin den SBB vorbehaltene Steuerbefreiung wird auf alle privatrechtlichen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet.

(NZZ 10./11.03.07; BBl 2007 S. 2681-2832)

- 08.03. 77. Genfer Automobilsalon hat seine Tore geöffnet – Bis zum 18. März 2007 werden am 77. Internationalen Genfer Automobilsalon rund 700'000 Besucherinnen und Besucher erwartet. Nebst viel Hubraum und Motorkraft ist auch der Trend zum ökologischeren Auto unübersehbar. Hierzulande allerdings hat die Ökologisierung der Motoren als Verkaufargument noch kaum verfangen. Bundespräsidentin Micheline Calmy-Rey bezeichnete das Auto in ihrer Eröffnungsrede als Komplizen bzw. kleinen Helfer der Frau, da Letztere statistisch nachgewiesen bei 70 Prozent der Fahrten hinter dem Steuerrad sitzt. Dennoch seien Frauen weniger in Unfälle verwickelt als Männer – und sie seien keineswegs langsamer unterwegs, sondern fielen bloss weniger oft wegen Geschwindigkeitsexzessen auf als die Männer. Als Herausforderung für die Industrie erachtete die Bundespräsidentin heute nicht mehr die Zahl der Pferdestärken, sondern vielmehr die Senkung der Schadstoffe.

(NZZ 09.03.07)

- 07.03. Nationalrat will Flüssiggas gleich entlasten wie Erdgas – Treibstoffe mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoss wie Biogas, Biodiesel und Bioethanol sollen steuerlich entlastet und normales Benzin im Gegenzug verteuert werden. Darin sind sich die eidgenössischen Räte im Grundsatz einig. Obwohl dadurch Normalbenzin kurzfristig um bis zu zwei und mittelfristig um bis zu sieben Rappen teurer wird, steigen die Benzinpreise an den Tankstellen kaum. Denn es ist technisch möglich, dem Benzin fünf bis zehn Prozent steuerbefreites Ethanol beizumischen, womit der Literpreis womöglich sogar leicht unter das heutige Niveau sinkt. Eine wesentliche Differenz besteht allerdings in Bezug auf die Entlastung von Erd- und Flüssiggas: Der Nationalrat will mit 95 zu 58 Stimmen Flüssiggas gleich stark entlasten (mit 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent) wie Erdgas. Der Ständerat sah dies in der Wintersession anders und wollte das ökologisch schlechtere Flüssiggas nur mit 20 Rappen pro Liter Benzinäquivalent begünstigen. Die Unterschiede seien gering und das System dürfe nicht zu kompliziert werden, argumentierte die bürgerliche, von Bundesrat Hans-Rudolf Merz unterstützte Mehrheit. Bei einer weiteren Differenz scheint sich der Nationalrat durchzusetzen: Er lehnte nämlich einen Antrag der Grünen mit 103 zu 70 Stimmen ab, wonach der Bundesrat mit Blick auf teilweise unhaltbare Arbeitsbedingungen in Drittweltländern für den Import von Biotreibstoffen Mindestanforderungen an die Produktionsbedingungen hätte stellen können.

(NZZ 08.03.07)

- 05.03. Ende der Blockade beim Neat-Baulos Erstfeld – Im April 2007 können die Installationsarbeiten auf der letzten rund acht Kilometer langen Baustelle des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) mit rund eineinhalb Jahren Verzögerung in Angriff genommen werden. Die zweimal unterlegene Bieterin für den gut 400-Millionen-Franken Auftrag, die Berner Marti AG, hat bekannt gegeben, auf einen dritten Rekurs gegen den Vergabeentscheid zugunsten eines von

der österreichischen Strabag dominierten Konsortiums zu verzichten.  
(NZZ 06.03.07)

**28.02. Stiftung Klimarappen mit neuem Programm** – Die Stiftung Klimarappen hat das neue Programm „Zielvereinbarungen“ gestartet. Sie erwirbt dabei von Firmen, die eine Zielvereinbarung im Treibstoff- oder Brennstoffbereich abgeschlossen haben, gegen Abgeltung CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen. Für deren Erwerb stellt die Stiftung insgesamt rund 120 Millionen Franken bereit. Damit können voraussichtlich gut 1,3 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen abgegolten werden.  
(NZZ 01.03.07)

**27.02. Wärmster Winter seit Messbeginn** – Gemäss MeteoSchweiz sind seit Beginn der Messungen bzw. der Einsetzung eines standardisierten Messnetzes im Jahr 1864 im Durchschnitt in der ganzen Schweiz im Winter noch nie derart hohe Temperaturen gemessen worden. In den meisten Gebieten sei der meteorologische Winter (Dezember, Januar, Februar) um drei bis vier Grad milder als normal gewesen. Rekordwerte seien in den tiefen Lagen der Nordwestschweiz, im Mittelland, im Talboden des Engadins und in grossen Teilen der Alpensüdseite registriert worden. Winterwärmerekord würden beispielsweise die fünf Grad bedeuten, die in Basel im Durchschnitt von Anfang Dezember bis 22. Februar gemessen wurden. Hier stammte der bisher höchste Winterdurchschnitt mit 4,6 Grad aus dem Jahr 1916. In fast allen übrigen Gebieten der Schweiz sei der Winter 2006/07 der zweitwärmste seit Messbeginn gewesen. Milder sei der Winter nur noch in den Jahren 1989/90 und 2000/01. Auch bei den Schneemengen lag der Winter 2006/07 laut dem Eidgenössischen Institut für Schnee- und Lawinenforschung (SLF) weit ausserhalb des langjährigen Mittels. Es habe sich um einen der an Schnee ärmsten Winter seit Beginn der regelmässigen Messungen im Jahr 1930 gehandelt. Im Norden und Nordosten der Schweiz sei der Winter 2006/07 einer der fünf mit den geringsten Schneemengen der vergangenen 75 Jahre gewesen. Auch für den Frühling 2007 prognostizieren die Meteorologen überdurchschnittliche Temperaturen.  
(NZZ 02.03.07; BaZ 28.02.07)

**25.02. Neat-Röhre auf über einem Kilometer zu eng** – Die Gotthardröhre der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) muss auf rund 1,2 Kilometern und nicht wie bisher angenommen auf nur 600 Metern Länge erweitert werden. Dabei ist die östliche Röhre auf 420 und die westliche Röhre auf 800 Metern betroffen. Aufgrund der über doppelt so langen Strecke entstehen gemäss der Alptransit Gotthard AG nun auch höhere Kosten. Die Mehrkosten für Erweiterung des Tunneldurchmessers auf einer Länge von 600 Metern wurden seinerzeit auf 15 bis 20 Millionen Franken geschätzt. Für die gesamte so genannte Nachprofilierung werden diese Kosten neu auf 40 bis 50 Millionen Franken geschätzt.  
(NZZ am Sonntag 25.02.07)

**20.02. EU verständigt sich auf Klimaschutzziele** – Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) haben sich im Grundsatz auf neue Ziele zum Klimaschutz verständigt. Die EU gibt die feste, unilaterale Zusage, ihren Ausstoss an Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und anderen Treibhausgasen bis ins Jahr 2020 gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Darüber hinaus ist sie sogar zu einem Abbau um 30 Prozent bereit, falls auch andere Industrieländer eine vergleichbare Verminderung zusagen. Da

das EU-weite Reduktionsziel auf die einzelnen Mitgliedstaaten im Sinne einer Lastenteilung aufgeteilt werden muss, müssen wirtschaftlich fortgeschrittene EU-Länder ihre Emissionen um mehr als acht Prozent verringern, einigen ärmeren hingegen ist sogar eine Erhöhung erlaubt worden.

(NZZ 21.02.07)

**20.02. Weniger Verkehrstote, Stagnation bei Schwerverletzten** – Gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) sind im Jahr 2006 auf den Schweizer Strassen 371 Menschen ums Leben gekommen. Das entspricht einem Rückgang von neun Prozent gegenüber 2005, als 409 Personen starben. Besonders auffällig ist dabei die Abnahme der tödlich Verunfallten bei den beiden Hauptunfallursachen Alkohol (minus 19 Prozent) und Geschwindigkeit (minus 29 Prozent) Die Zahl der Schwerverletzten hingegen hat mit rund 5'100 im Jahr 2006 auf dem Niveau von 2005 stagniert. Nicht zuletzt deshalb unterstütze die bfu mehr denn je das bundesrätliche Ziel, bis ins Jahr 2010 die Zahl der Toten im Strassenverkehr auf 300 und jene der Schwerverletzten auf 3'000 zu senken. Handlungsbedarf bestehe in erster Linie bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Denn im 2006 seien 30 Prozent der Getöteten Fahrradfahrer und Fussgänger gewesen. Und die meisten Unfälle hätten sich innerorts ereignet. Der Anteil der Verkehrstopfer am Total der Todesfälle liegt derzeit bei deutlich unter 0,6 Prozent. Damit schneidet die Schweiz punkto Verkehrssicherheit europaweit am erfolgreichsten ab.

(NZZ 21.02.07; bfu-Medienmitteilung 20.02.07)

**19.02. Erfolgreiche Swiss-Moto** – Über 61'000 Besucherinnen und Besucher haben sich die Neuheiten aus den Bereichen Motorrad, Roller und Tuning nicht entgehen lassen. („Blick“, 20.02.07)

**14.02. Eröffnung der Motorrad-Messe Swiss-Moto** – Heute öffnet die Swiss-Moto, die Schweizer Motorrad-Messe, in Zürich zum vierten Mal ihre Pforten. 180 Aussteller zeigen während vier Tagen in sechs Hallen einen Überblick über die neuesten Maschinen, die auf den Markt kommen werden.

(NZZ 15.02.06)

**14.02. Bundesrat verabschiedet Mandat zur Verhandlung über 24-Stunden-Regel** – Gemäss Bundesrat soll das Güterverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) geändert werden, um die Rechtsgrundlage für eine Ausnahme von der so genannten 24-Stunden-Regel zu schaffen. Diese obligatorische Vorausanmeldung für Waren ist die wichtigste Änderung im Handelswarenverkehr zwischen der EU und Drittstaaten; sie soll ab 1. Juli 2009 gelten. Für die Schweiz als EU-Nichtmitglied ist eine Sonderlösung notwendig, wenn der grenzüberschreitende Warenverkehr nicht erheblich erschwert werden soll. Ein grosser Teil der Güter wird heute nämlich sehr kurzfristig ein- und ausgeführt. Es gilt nun, mit der EU eine Ausnahmeregelung zu vereinbaren, damit die vorgesehene obligatorische Vorausanmeldung zu keinen zusätzlichen Hemmnissen im Handelswarenverkehr an der Grenze EU/Schweiz führt. Die Schweiz strebt dabei eine Reduktion der Frist von 24 auf null Stunden an.

(NZZ 15.02.07; EFD-Medienmitteilung 14.02.07)

**13.02. Absatz von Mineralölprodukten im Jahr 2006 leicht höher** – Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte hat in der Schweiz im Jahr 2006 gemäss der Erdöl-

Vereinigung (EV) rund 11,5 Millionen Tonnen erreicht. Dies entspricht einer Zunahme von gut zwei Prozent gegenüber 2005. Der grösste Anteil am Gesamtabsatz entfällt auf den Treibstoffsektor. Insgesamt wurden 2006 schweizweit rund 6,6 Millionen Tonnen Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft – 1,3 Prozent mehr als 2005. Wie bereits im Jahr 2005 ging die Nachfrage nach Autobenzin auch 2006 weiter zurück (minus gut drei Prozent). Diese Entwicklung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: So sank der mittlere Benzinverbrauch von neu zugelassenen Personenwagen aufgrund einer verbesserten Treibstoffeffizienz zwischen 2000 und 2005 um rund sechs Prozent auf etwas mehr als acht Liter pro hundert Kilometer. Gleichzeitig verringerte sich auch der Anteil neu zugelassener Personenwagen mit Benzinmotor zugunsten von solchen mit Dieselmotor. Letztere machten 30 Prozent der 2006 verkauften Personenwagen aus. In der Folge erhöhte sich der Absatz von Dieselöl um über acht Prozent. Trotz eines zeitweise markanten Anstiegs der Zapfsäulenpreise während der Sommermonate 2006 wurde das Fahrverhalten nur marginal beeinflusst. Dies wird durch die leichte Zunahme des Absatzes von Autobenzin und Dieselöl von zusammen rund 0,6 Prozent bestätigt.  
(EV-Medienmitteilung 13.02.07)

**12.02. Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ in Vorprüfung – Die Jungen Grünen Schweiz haben bei der Bundeskanzlei den Text ihrer Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ zur Vorprüfung eingereicht. Zum Unterstützungskomitee gehören die Grüne Partei der Schweiz (GPS), der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), die IG Velo Zürich, Fussverkehr Schweiz und die Greenpeace-Jugend. Das Volksbegehren verlangt, dass der Bund Vorschriften zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen erlässt, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Motorfahrzeuge mit übermässigem Ausstoss schädlicher Emissionen, primär von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) oder Feinstaub, sollen nicht mehr zugelassen werden. Damit nimmt die Initiative in erster Linie so genannte Offroaders ins Visier, von denen etwa 70 Prozent betroffen wären. Auch 24 Prozent der Sportwagen, 19 Prozent der hubraumstarken Limousinen und vier Prozent der Mittelklassewagen würden den Emissionsgrenzwert überschreiten.  
(NZZ 13.02.07; „Bund“ 13.02.07; BZ 13.02.07; BBl 2007 S. 1541-1544)**

**09.02. Vergabe des Neat-Loses Erstfeld zum dritten Mal an Strabag – Der Verwaltungsrat der Alptransit Gotthard AG (ATG) hat den Bau des letzten Abschnitts des Gotthard-Basistunnels (GBT) der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zum dritten Mal an den Bieter Murer-Strabag vergeben. Entweder kann nun im April mit den Bauarbeiten begonnen werden, oder es droht ein Rechtsstreit von nicht absehbarer Dauer. Bis heute resultierten aus den Streitigkeiten rund um die Vergabe des Bauloses Erstfeld zusätzliche Kosten von 40 Millionen Franken. Gemäss dem ausschlaggebenden externen Urteil seien weder das Vergabeverfahren unkorrekt abgelaufen, noch sei ein Anbieter systematisch bevorzugt oder benachteiligt worden. Die unterlegene Arbeitsgemeinschaft um die Berner Firma Marti AG kritisierte allerdings erneut die Bevorzugung der Strabag durch die ATG. Ob sie den Rechtsweg ein drittes Mal beschreiten wird, liess sie offen. Laut ATG entstehen während jedes weiteren Monats, in dem die Baumaschinen ruhen, Mehrkosten von drei Millionen Franken.  
(NZZ 10./11.02.07)**

- 08.02. Neuigkeiten zu den Neat-Gesamtkosten – Die massgeblichen Projektkosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) liegen gemäss der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) aus heutiger Sicht bei rund 20 Milliarden Franken und damit um fast 4,5 Milliarden über den ursprünglichen gut 15,5 Milliarden Franken. Enthalten sind in den Kosten neu aber auch zusätzliche Leistungen für den Bahnstrom, für die Inbetriebsetzung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels sowie für die ETCS-Schnittstellen. Samt Teuerung, Mehrwertsteuer und Zinsen werden die Gesamtkosten auf knapp 24 Milliarden Franken geschätzt. Eine Vernehmlassung über die Gesamtschau zu den verbleibenden Eisenbahngrossprojekten (FinöV) ist im zweiten Quartal 2007 geplant. (BaZ 09.02.07; NAD-Medienmitteilung 08.02.07)**
- 07.02. EU-Kommission will CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen weiter senken – Die EU-Kommission beabsichtigt auf dem Gesetzesweg, die durchschnittlichen Emissionen der in der Europäischen Union (EU) verkauften Neuwagen (einschliesslich Importen) bis ins Jahr 2012 auf 120 Gramm (g) CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) pro Kilometer (km) zu senken. Die Autoindustrie soll durch Verbesserungen der Motorentechnologie die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen per 2012 „nur“ auf 130 g/km (bei Personenwagen) reduzieren. Den restlichen Abbau um weitere zehn g CO<sub>2</sub>/km bis zur definitiven Zielerreichung soll eine Reihe von zusätzlichen Massnahmen leisten. Dazu zählt die Kommission Mindeststandards für die Effizienz von Klimaanlage, den Einsatz von Reifendruck-Überwachungssystemen, Obergrenzen für den Reifen-Rollwiderstand, einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen sowie Anzeigen, die dem Fahrer signalisieren, wann er zu schalten hat. Ferner gehört zum Katalog der EU-Kommission eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge (Lieferwagen) auf durchschnittlich 175 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 und 160 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015. Zu diesen verbindlichen Vorgaben greifen will die Kommission, weil die 1998 mit der Automobilindustrie vereinbarte freiwillige Selbstverpflichtung nicht die erhofften Resultate erbracht hat. Zwar ging der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der in der EU-15 verkauften neuen Personenwagen von 186 g/km im Jahr 1995 auf 163 g/km im Jahr 2004 zurück, allerdings ist dies von dem per 2008/2009 vereinbarten Zwischenziel von 140 g CO<sub>2</sub>/km noch weit entfernt. (NZZ 08.02.07; NZZ am Sonntag 04.02.07)**
- 02.02. Resultate des neuen Uno-Klimaberichts: Klimawandel ist menschengemacht – Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), das die Gremien der Uno-Klimakonvention wissenschaftlich berät, hat in Paris den vierten Bericht zur Erderwärmung vorgelegt. Laut dem Befund würde sich die Atmosphäre sogar bei einem sofortigen Stopp der Treibhausgasemissionen noch über Jahrhunderte weiter erwärmen. Eine der zentralen Schlussfolgerungen des 21 Seiten umfassenden Summary for Policy-makers ist, dass die seit Mitte des 20. Jahrhunderts beobachtete Erwärmung mit einer Sicherheit von über 90 Prozent durch die von Menschen emittierten Treibhausgase verursacht worden ist. Im dritten Bericht vor sechs Jahren hatten die Autoren diese Aussage erst mit einer Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit von über 66 Prozent machen können. Die IPCC-Wissenschaftler erwarten einen weiteren Anstieg der Temperaturen und des Meeresspiegels sowie eine Zunahme schwerer Wetterereignisse. Am grössten ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Temperaturen im Jahr 2100 zwischen 1,8 und vier Grad über den heutigen Werten liegen. In der Folge steige der Meeresspiegel um 18 bis 59 Zentimeter. Zusätzliche zehn bis 20 Zentimeter seien möglich, wenn das schnelle Abschmelzen des Polareises fortschreite. In der letzten Zwischeneiszeit, in der über eine lange Periode ähnliche Temperaturen herrschten, wie sie zum Teil für Ende**

des laufenden Jahrhunderts erwartet werden, lag der Meeresspiegel vier bis sechs Meter höher als im 20. Jahrhundert – dies vor allem als Rückgang des Eises an den Polen. Elf der zwölf letzten Jahre waren die wärmsten seit Beginn der Messungen im Jahr 1850. Gemäss den Daten aus den Eisbohrkernen waren die Temperaturen allerdings vor 125'000 Jahren drei bis fünf Grad höher als heute. Ursache dafür war offenbar eine veränderte Position der Erdachse gegenüber der Sonne, was die Erwärmung bewirkte. Der vierte Klimabericht, an dem Hunderte von Klimaforschern mitgearbeitet haben, geniesst laut IPCC-Präsident Rajendra Pachauri die Akzeptanz aller Regierungen der Welt.

(NZZ 03./04.02.07; BaZ 03.02.07; NZZ am Sonntag 04.02.07)

**30.01. Verfestigte Trendwende bei den Bundesfinanzen** – Statt mit einem budgetierten Defizit von 0,6 Milliarden schliesst die Finanzrechnung 2006 des Bundes mit einem Einnahmenüberschuss von 2,5 Milliarden Franken ab. Dieser Saldo resultiert aus Gesamteinnahmen von rund 54,9 Milliarden – 2,8 Milliarden höher als budgetiert – und Ausgaben von 52,4 Milliarden Franken. Letztere fallen damit um 300 Millionen Franken tiefer als veranschlagt aus. Zum Überschuss beigetragen haben sowohl die gute Konjunktur, die zu höheren Einnahmen unter anderem auch bei den Verkehrsabgaben führte, als auch die Ausgabendisziplin von Bundesrat und Verwaltung. Allerdings sind bereits im Jahr 2008 ausserordentliche Zahlungen von fünf Milliarden Franken – für den Infrastrukturfonds, die Bundespensionskasse „Publica“ sowie die Einführung des neuen Finanzausgleichs (NFA) – absehbar. Mittelfristig ist zudem mit Sonderausgaben für die Pensionskasse der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und für die Invalidenversicherung (IV) zu rechnen.

(NZZ 31.01.07; EFD-Medienmitteilung 30.01.07)

**29.01. In Paris tagen die Klimaexperten** – Seit heute beraten in der französischen Hauptstadt fast 500 Experten aus 154 Staaten über den neuen vierten IPCC-Bericht der Uno zu den Folgen des Klimawandels und über eine Zusammenfassung für die Politiker. Die Schlussfolgerungen des Fachgremiums Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) sollen Ende Woche veröffentlicht werden.

(NZZ 30.01.07; „Bund“ 30.01.07)

**23.01. Wieder mehr neue Fahrzeuge** – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind in der Schweiz im Jahr 2006 insgesamt rund 370'000 neue Fahrzeuge – davon gut 350'600 Motorfahrzeuge – in Verkehr gesetzt worden. Das sind über 3,5 Prozent mehr als im Jahr 2005. Nach einem kontinuierlichen Rückgang seit 2001 ist diese Zahl erstmals wieder gestiegen. Dieser jüngste Wiederanstieg kann als verzögerte Reaktion auf den Wirtschaftsaufschwung gedeutet werden. Von den neu in Verkehr gesetzten Motorfahrzeugen waren fast 270'000 Personenwagen (3,5 Prozent mehr als 2005) und rund 45'700 Motorräder (ein Prozent mehr als 2005). Stark zugenommen (11,5 Prozent mehr als 2005) hat die Inverkehrsetzung von Sachtransportfahrzeugen (rund 26'000). Der gesamte Fahrzeugbestand in der Schweiz ist von 1990 bis 2005 von knapp vier auf 5,4 Millionen Fahrzeuge – darunter fünf Millionen Motorfahrzeuge, wovon fast vier Millionen Personenwagen – angestiegen. Gab es im Jahr 2000 492 Personenwagen pro tausend Einwohner; so waren es im Jahr 2005 515 Personenwagen.

(NZZ 24.01.07; SDA-Meldung 23.01.07; BFS-Medienmitteilung 25.01.07)

- 17.01. Autoverkäufe 2006 im Plus – Mit knapp 270'000 immatrikulierten Neuwagen im Jahr 2006 liegt gemäss auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, der Automarkt in der Schweiz verglichen mit dem Jahr 2005 (rund 260'000 Neuwagen) um fast vier Prozent im Plus. Zudem setzte sich der seit Jahren sichtbare Trend zum Dieselmotor fort und erreichte mit über 80'000 verkauften Einheiten – 8'000 mehr als im Jahr 2005 – einen neuen Rekordwert. Heute seien 30 Prozent aller neuen Personenwagen mit einem Dieselmotor bestückt, davon würden 62 Prozent über ein effizientes Partikelrückhaltesystem verfügen.  
(Medienmitteilung auto-schweiz 17.01.07)**
- 17.01. Hupac legt um 18 Prozent zu – Das auf den kombinierten Verkehr spezialisierte Transportunternehmen Hupac AG ist im Jahr 2006 weiter gewachsen. Es beförderte insgesamt 612'488 Lastwagen-Sendungen auf der Schiene. Das sind 18 Prozent mehr als im Jahr 2005. Einzig beim Transport ganzer Lastenzüge bzw. Sattelschlepper verzeichnete die Hupac AG einen Rückgang. Der alpenquerende Verkehr stieg mit gut 16 Prozent deutlich stärker als in den Jahren zuvor.  
(NZZ 18.01.07)**
- 16.01. Unfallentwicklung 2006: 370 im Strassenverkehr getötete Personen – Gemäss Erhebungen des Touring Club Schweiz (TCS) ist die Zahl der im Strassenverkehr tödlich verunfallten Personen im Jahr 2006 auf rund 370 gesunken. Dies entspricht einer Reduktion von neun Prozent gegenüber 2005 (409 Getötete). Falls dieser Trend weiter anhält, kann laut TCS die von „Via sicura“ geforderte Absenkung auf 300 Unfalltote im Strassenverkehr ohne Einführung drastischer Massnahmen erreicht werden. Der TCS ist der Auffassung, dass die verbesserte Verkehrssicherheit auf mehrere Faktoren zurückzuführen sei, darunter das höhere Sicherheitsbewusstsein, die grossen Fortschritte in Bezug auf die Fahrzeugsicherheit sowie die Beseitigung der von Unfallschwerpunkten betreffend die Strasseninfrastruktur. Nicht zuletzt weist der TCS darauf hin, dass man bis ins Jahr 1929 zurückgehen müsse, um eine ähnlich tiefe Zahl von rund 370 im Strassenverkehr getöteten Personen anzutreffen. Allerdings hätten damals nur rund 25 und nicht wie im Jahr 2005 um die 520 Personenwagen pro tausend Einwohner auf den Schweizer Strassen zirkuliert.  
(BaZ 17.01.07; TCS-Medienmitteilung 16.01.07)**
- 15.01. Standbericht zur Sanierung gefährlicher Bahnübergänge – Im neusten Standbericht betreffend die Sanierung der gefährlichen Niveauübergänge zieht die vom Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Bundesrat Moritz Leuenberger, eingesetzte Taskforce eine positive Bilanz: Von den 190 Bahnübergängen mit einer Sichtzeit unter sechs Sekunden wurde bis Ende 2006 deren 120 saniert oder aufgehoben. 24 Bahnübergänge werden zurzeit oder demnächst saniert. Bei 25 Bahnübergängen läuft das Plangenehmigungsverfahren; sie werden im Lauf Jahres 2007 saniert. Die restlichen 21 Bahnübergänge dienen nicht dem allgemeinen motorisierten Verkehr; deswegen stehen für deren Sanierung keine Bundesbeiträge zur Verfügung. Trotzdem ist auch die Sanierung dieser Niveauübergänge bereits vollzogen oder wird demnächst an die Hand genommen. Zudem gibt es in der Schweiz rund 600 weitere Bahnübergänge, die als ungenügend gesichert gelten. Bei diesen beträgt die Sichtzeit meist sieben bis zwölf Sekunden. Bis 2014 müssen sie alle überprüft und aufgrund der neuen Vorgaben gemäss Eisenbahnverordnung saniert werden. Für die besagten Bahnübergänge stehen keine Bundesmittel mehr zur Verfü-**

gung. Die Kosten müssen die Bahnunternehmen und Strasseneigentümer (Kantone, Gemeinden, Private) tragen.

(AP-Meldung 15.01.07; BAV-Medienmitteilung 15.01.07; UVEK-Standbericht 30.11.06)

**09.01. Temposünder werden zur Kasse gebeten –** Das seit 1. Januar 2007 geltende neue Strafrecht hat auch Auswirkungen auf die Bussen im Strassenverkehr. Während die Ansätze bei den Ordnungsbussen unverändert bleiben, werden Tempo- und Alkoholexzesse anders bestraft als bisher. Dies, weil gemäss revidiertem Strafrecht „Sünden“ im Strassenverkehr neuerdings mit Geldbussen und nicht mehr mit Gefängnis geahndet werden. In der Praxis bedeutet das, dass vor allem gut situierte Bürgerinnen und Bürger stärker zur Kasse gebeten werden können, da sich die zur Anwendung kommenden Tagessätze von minimal 30 bis maximal 3'000 Franken nach Einkommen, Vermögen, Schulden sowie Anzahl Kinder, usw. richten. Fährt ein sehr gut betuchter Fahrzeuglenker mit einem anrechenbaren Monatseinkommen von 90'000 Franken auf der Autobahn statt 120 Stundenkilometer (km/h) mit 160 km/h (Toleranz abgezogen), müsste er mit einer (bedingten) Geldstrafe von 45'000 Franken rechnen. Ferner hätte er eine Busse von 10'000 Franken zu bezahlen. Früher lag die höchst mögliche Busse bei 40'000 Franken, ab Anfang 2007 sind Geldstrafen von maximal 1,08 Millionen Franken (360 Tagesansätze) möglich.

(BaZ 09.01.07; Touring 11.01.07)

**05.01. Jeder vierte kontrollierte Güterzug beanstandet –** Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Jahr 2006 zum ersten Mal Güterzüge kontrolliert, da die Bahnen im Zuge der Liberalisierung in diesem Bereich nicht mehr weitgehend selbstverantwortlich sind. Bei elf der 44 kontrollierten in- und ausländischen Kompositionen mit über 860 Wagen musste wegen Mängeln ein vorübergehendes Fahrverbot verhängt werden. Grobe Verstösse, die zu einer Anzeige geführt hätten, habe es allerdings nicht gegeben. Dies veranschauliche auch der so genannte Fehlersummenwert; er liege in der Schweiz bei gut einem Prozent gegenüber vier Prozent im ausländischen Durchschnitt.

(NZZ 06./07.01.07; SDA-Meldung 05.01.07; BAV-Medienmitteilung 05.01.07)

strasseschweiz/pk; 08.12.2010

**Stichwortverzeichnis 2007****08.12.2010**

<b>Verkehr</b>	<b>(Datum)</b>
Automobilsalon; Rund 731'000 Besucherinnen und Besucher; zweitbestes je erzielt	18.03.
Automobilsalon; Bundespräsidentin Calmy-Rey eröffnet 77. Ausgabe	08.03.
Automobilwirtschaft; BFS-Statistik der Neuzulassungen für das Jahr 2006	23.01.
Automobilwirtschaft; Rund 270'000 Neuwagen im Jahr 2006 immatrikuliert; Zuwachs von vier Prozent gegenüber 2005	17.01.
Autoversicherung; Neuartiger Öko-Rabatt der Vaudoise und Mobiliar	24.04.
Bahn 2000; ETCS auf Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im Vollbetrieb	22.03.
Bahnreform 2; Bundesrat verabschiedet Zusatzbotschaft; Insbesondere Sicherheit in Zügen, Bussen und Bahnhöfen soll verbessert werden	09.03.
EU; Durchschnittlicher CO <sub>2</sub> -Ausstoss von Neuwagen soll bis 2012 mittels gesetzlicher Vorgaben auf 120 g/km gesenkt werden	07.02.
Güterverkehr; Schwerverkehr steigert zwischen 1993 und 2006 seine Fahr- und Transportleistung	30.11.
Güterverkehr; In Schaffhausen nimmt nach Unterrealta (GR) das zweite Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz seinen Betrieb auf	30.11.
Güterverkehr; Ständerat bremst Alpentransitbörse; Verschiebung des Verlagerungsziels von 650'000 alpenquerender Lastwagen um rund zehn Jahre	03.10.
Güterverkehr; Spatenstich für grösstes Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz in Erstfeld (UR); Inbetriebnahme im Jahr 2009 geplant	03.09.
Güterverkehr; Sicherheitsüberwachung auf Schweizer Schienen; Seit Anfang 2007 mehr als die Hälfte der Güterzüge beanstandet	30.08.
Güterverkehr; Alpen-Initiative in GPK des Nationalrats abgeblitzt	09.07.
Güterverkehr; Alpen-Initiative reicht Aufsichtsbeschwerde gegen Bundesrat ein	22.06.
Güterverkehr; Bundesrat verabschiedet Botschaft zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz; Keine neue verbindliche Frist; 200 Mio. pro Jahr für Bahngüterverkehr	08.06.
Güterverkehr; Neue Studie von ARE, ASTRA und BAV; Alpentransitbörse ist praxistauglich; ASTAG spricht von realitätsfernem Hirngespinnst	03.05.
Güterverkehr; Neue Studie des IVT an der ETH Zürich zum schweizerischen Trassenpreissystem im Bahnverkehr; Schwere Güterzüge werden klar benachteiligt	22.04.
Güterverkehr; Aktuelle Zahlen für das Jahr 2006 zur Schweizer Verlagerungspolitik; BAV sieht positiven Trend; ASTAG widerspricht	29.03.
Güterverkehr; Bundesrat verabschiedet Mandat zur Verhandlung über 24-Stunden-Regel; Güterverkehrsabkommen Schweiz-EU soll geändert werden	14.02.
Güterverkehr; BAV kontrolliert erstmals Güterzüge; Jeder vierte beanstandet	05.01.
HGV-Anschluss; Täglich vier TGV-Verbindungen ab Basel; Von Zürich nach Paris in viereinhalb Stunden	10.06.

Kantonsstrassen; Eröffnung der Umfahrungsstrasse von Flims nach zehnjähriger Bauzeit; Gesamtkosten rund 300 Mio. Franken	28.10.
Kantonsstrassen; Planungskredit für Schnellstrasse Bellinzona–Locarno durch die Magadinoebene mit 55 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt	30.09.
Kantonsstrassen; Umfahrung Cham und Hünenberg hauchdünn gutgeheissen	11.03.
Kantonsstrassen; Projekt zur Entlastung des Frauenfelder Stadtzentrums an der Urne knapp gescheitert	11.03.
Kombinierter Verkehr; BAV legt neue Studien zur Rola vor; Optimierungspotenzial vorhanden; Substanzieller Rola-Ausbau ohne ATB nicht rentabel	14.03.
Kombinierter Verkehr; Hupac AG mit 18-prozentigem Wachstum im Jahr 2006	17.01.
Nationalstrassen; Private Betriebgesellschaften für den Unterhalt ab 2008; Privatrechtliche Aktiengesellschaft in Nordwestschweiz als Modell	01.11.
Nationalstrassen; ASTRA-Verkehrsflussbericht 2006; Verkehrswachstum gebremst; Zunahme der Staustunden um fast fünf Prozent	31.07.
Nationalstrassen; „European Tunnel Assessment Program“; Schweizer Tunnels gehören in Europa zu den besten; Von sieben Tunnels zwei beanstandet	26.04.
Nationalstrassenbau; 3,4 Kilometer langes Teilstück der Tansjurane (A16) zwischen Choindez und Moutier Nord eröffnet	30.11.
Nationalstrassenbau; Autobahn A1 soll zwischen Luterbach (SO) und der Verzweigung Wiggertal (AG) sechsspurig werden; Baubeginn im Jahr 2010	12.11.
Nationalstrassenbau; Bundesrat genehmigt den Ausbau der Nordumfahrung von Zürich auf sechs Spuren; Dritte Röhre durch den Gubrist als Kernstück	12.09.
Nationalstrassenbau; 3,2 Kilometer lange Nordtangente der A2 in Basel eröffnet; Mit 1,5 Mia. Franken das teuerste Strassenstück der Schweiz	09.06.
Nationalstrassenbau; Gut 1,3 Mia. Franken im Jahr 2007; Sieben Kilometer Nationalstrassen werden dem Verkehr übergeben	24.04.
Neat; Gütliche Einigung im Streit um die Vergabe der Bahntechnik für den GBT	07.12.
Neat; Durchschlag der Oströhre des GBT zwischen Sedrun (GR) und Amsteg (UR); Ein halbes Jahr früher als geplant	29.11.
Neat; Zwischenentscheid um die Vergabe der Bahntechnik; Bundesverwaltungsgericht weist das Gesuch um aufschiebende Wirkung ab	28.11.
Neat; Durchschlag der Weströhre im 17 Kilometer langen Tunnelteil des GBT zwischen Sedrun (GR) und Amsteg (UR); Rund neun Monate früher als geplant	17.10.
Neat; Vorläufiges Aus für die Porta Alpina; Finanzielles und betriebliches Risiko zu hoch; Studienbericht der SBB	13.09.
Neat; Erste Sprengladung für den CBT detoniert; Inbetriebnahme 2019; Erstes fahrplanmässiges Zugpaar durch den LBT ab 15. September 2007	11.09.
Neat; LBT feierlich eröffnet; Fahrplanmässige Inbetriebnahme ab 9. Dezember 2007	15.06.
Neat; LBT kostet effektiv rund 5,3 Mia. Franken; Mehrkosten von 34 Prozent	14.06.
Neat; Nationalrat nimmt Jahresbericht 2006 der NAD zur Kenntnis; Debatte darüber, wie und wo die Gotthardachse nach Italien geführt wird	05.06.
Neat; Verzögerung bei Planungsarbeiten für Neubaustrecke Lugano–Chiasso; Nicht finanzierte Kosten von rund drei Mia. Franken	29.05.
Neat; Bundesrat verschiebt Entscheid zur Porta Alpina ins Jahr 2012	16.05.

Neat; NAD legt Tätigkeitsbericht 2006 vor; Zu optimistisch kalkuliert; GBT-Inbetriebnahme möglicherweise erst 2021	11.05.
Neat; Neuester Standbericht veröffentlicht; Eröffnung der Lötschberg-Basislinie per 15. Juni 2007 geplant; Zwei Drittel des GBT ausgebrochen	12.04.
Neat; Marti AG verzichtet auf dritte Beschwerde gegen Vergabe des Bauloses Erstfeld	05.03.
Neat; Gotthard-Röhre nicht nur auf 600 Metern, sondern auf 1,2 Kilometern zu eng; Geschätzte Mehrkosten für Nachprofilierung von 40 bis 50 Mio. Franken	25.02.
Neat; ATG vergibt letztes Baulos Erstfeld zum dritten Mal an Strabag; Dritter Rekurs von Marti AG noch offen	09.02.
Neat; Gesamtkosten werden gemäss NAD auf knapp 24 Mia. Franken geschätzt	08.02.
Öffentlicher Verkehr; Bahn und Bus werden ab 9. Dezember 2007 um gut drei Prozent teurer; Einjähriges Moratorium bei Distanzzuschlägen	03.07.
Offroad-Initiative; Volksbegehren der Jungen Grünen bei Bundeskanzlei zur Vorprüfung eingereicht	12.02.
Parteien; Grünliberale Partei (GPL) der Schweiz gegründet; Im Kern grüne und im Handeln liberale Politik; Ökologisch ausgerichtete Mittepartei	19.07.
Personenverkehr; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten im Jahr 2005 veröffentlicht	15.05.
SBB AG; Konzerngewinn von rund 260 Mio. Franken im Jahr 2006; Verlust bei der Pensionskasse von 60 Mio. Franken und verschlechterter Deckungsgrad	04.04.
StGB; Revidiertes Strafrecht mit Auswirkungen auf den Strassenverkehr; Bussen statt Gefängnis für Temposünder; Ordnungsbussen bleiben unverändert	09.01.
Strassenbau; Dritte Fortschreibung der Studie „Landschaft unter Druck“; Zwischen 1989 und 2003 wurden jährlich rund 250 Kilometer Strassen neu gebaut	15.11.
strasseschweiz; 62. ordentliche Mitgliederversammlung; Gegen Road Pricing, CO <sub>2</sub> -Abgabe und ATB; Gesamtschau FinöV ungenügend	12.06.
SVG; Ständerat spricht sich mit 22 zu 21 Stimmen gegen die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen aus	04.10.
SVG; Führerausweisentzug im Ausland für Verletzung der Verkehrsregeln soll auch im Inland gelten; Bundesrat überweist Botschaft ans Parlament	28.09.
SVG; Bundesrat verabschiedet neue Fahrlehrerverordnung; Inkrafttreten per 1. Januar 2008	28.09.
SVG; Immer mehr Radargeräte auf Schweizer Strassen; Zunahme von 2002 bis 2006 um teilweise über 250 Prozent	25.07.
SVG; Immer weniger Raser auf Schweizer Strassen; Anteil schwerer Geschwindigkeitsübertretungen bei fünf Prozent; Rückgang seit 2002 rund 50 Prozent	25.07.
SVG; Bundesrat verabschiedet neue Chauffeurzulassungsverordnung	15.06.
SVG; Nationalrat streicht mit 97 zu 77 Stimmen das über 50jährige Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz	05.06.
SVG; Zwei-Phasen-Modell für Neulenkler; Deutlicher Rückgang der absolvierten Auto-Theorieprüfungen im Jahr 2006 gegenüber 2005	02.04.

<b>SVG; Bundesrat verabschiedet Änderungen des Strassenverkehrsrechts; Neue Strassenverkehrskontrollverordnung ab Anfang 2008 in Kraft</b>	<b>27.03.</b>
<b>SVG; Neueste Admas-Statistik; Zunahme der Führerausweisentzüge im Jahr 2006 um rund 18 Prozent gegenüber 2005; Hauptgründe: Tempo und Alkohol</b>	<b>21.03.</b>
<b>SVG; IG Motorrad wehrt sich mit einer Petition an den Nationalrat gegen eine Motion, die obligatorische Abgas- und Lärmkontrollen bei Motorrädern fordert</b>	<b>14.03.</b>
<b>Swiss-Moto; Über 61'000 Besucherinnen und Besucher</b>	<b>19.02.</b>
<b>Swiss-Moto; Die Schweizer Motorrad-Messe hat zum vierten Mal ihre Pforten geöffnet; 180 Aussteller während vier Tagen in sechs Hallen</b>	<b>14.02.</b>
<b>Verkehrsentwicklung;</b>	
<b>Verkehrshaus; Ständerat bewilligt mit 34 zu null Stimmen als Erstrat Finanzhilfe für die Jahre 2008 bis 2011 in der Höhe von gut fünf Mio. Franken</b>	<b>13.12.</b>
<b>Verkehrshaus; Bundesrat will den Erhalt der Sammlung von 2008 bis 2011 mit gut fünf Mio. Franken unterstützen</b>	<b>12.09.</b>
<b>Verkehrssicherheit; Neuer Sinus-Report der bfu; Unfallgeschehen im Jahr 2006; Geschwindigkeit nach wie vor Ursache Nummer eins</b>	<b>30.10.</b>
<b>Verkehrssicherheit; Kampagne „Ein Band fürs Leben“ geht in dritte Runde; Neuer Slogan lautet: „Sich hinten nicht angurten, kann Fahrer und Beifahrer töten“</b>	<b>04.09.</b>
<b>Verkehrssicherheit; Gemäss BFS 370 Tote bei Strassenverkehrsunfällen im Jahr 2006; Zehn Prozent weniger als 2005; Zahl der Schwerverletzten leicht gestiegen</b>	<b>03.07.</b>
<b>Verkehrssicherheit; Rückgang der getöteten Personen im Jahr 2006; Stagnation bei den Schwerverletzten; Gemäss bfu 371 Getötete und fast 5'100 Schwerverletzte</b>	<b>20.02.</b>
<b>Verkehrssicherheit; Rund 370 im Strassenverkehr getötete Personen im Jahr 2006; TCS-Erhebung; Reduktion um neuen Prozent gegenüber 2005</b>	<b>16.01.</b>
<b>Verkehrssicherheit; Neuster Standbericht zur Sanierung gefährlicher Niveauübergänge; 120 von 190 Bahnübergängen mit Sichtzeit unter sechs Sekunden saniert</b>	<b>15.01.</b>

<b>Energie</b>	<b>(Datum)</b>
<b>Energieetikette; Erstmals Umweltrangliste für Autos; Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef); Umweltetikette ab 2010</b>	<b>22.07.</b>
<b>EnergieSchweiz; Sechster Jahresbericht; Steigerung der energetischen Wirkungen gegenüber dem Vorjahr um 26 Prozent</b>	<b>08.10.</b>
<b>EnergieSchweiz; Wirkung 2006 stark verbessert; Vision 2000-Watt-Gesellschaft; Neue Vorschriften bei der Energieeffizienz gefordert; Ende der Freiwilligkeit</b>	<b>26.06.</b>
<b>Sparmassnahmen; UVEK-Vorsteher stellt 26 Massnahmen zu mehr Energieeffizienz und zu erneuerbaren Energien vor; Privater Strassenverkehr sehr betroffen</b>	<b>03.09.</b>
<b>Treibstoffe; Menge des 2006 getankten Erd- und Biogases entspricht gut fünf Mio. Litern Benzin; Inzwischen rund 4'000 Erdgasfahrzeuge in Betrieb</b>	<b>19.06.</b>
<b>Verbrauch; Gesamtenergieverbrauch der Schweiz 2006 leicht gesunken; Absatz der Treibstoffe um 1,3 Prozent zugenommen; Dieselölabsatz markant höher</b>	<b>28.06.</b>
<b>Verbrauch; Neuwagen haben 2006 gegenüber 2005 0,65 Prozent weniger Treibstoff verbraucht; Durchschnittlich 7,62 l/100 km; Zwischenziel verfehlt</b>	<b>31.05.</b>
<b>Verbrauch; Hoher Erdgasabsatz im Jahr 2006 trotz mildem Winter; Absatz von Erdgas und Biogas als Treibstoff gegenüber 2005 um 45 Prozent zugenommen</b>	<b>30.03.</b>
<b>Verbrauch; Nachfrage nach Benzin um gut drei Prozent zurückgegangen; Absatz von Dieselöl um gut acht Prozent zugenommen; Gesamtabsatz: 6,6 Mio. Tonnen</b>	<b>13.02.</b>

Umwelt	(Datum)
Emissionen; Personenwagenflotte hat mit 200 Gramm pro Kilometer höchsten CO <sub>2</sub> -Ausstoss in Europa; Neue Studie von BFE und BAFU	14.11.
Emissionen; Erdgasautos mit 21 Prozent bzw. elf Prozent weniger CO <sub>2</sub> -Ausstoss als Benzin- bzw. Dieselfahrzeuge; Neue Empa-Studie	01.11.
Emissionen; Bundesrätin Doris Leuthard bekräftigt ihren Klima-Gegenvorschlag	28.09.
Emissionen; Bundesrätin Doris Leuthard will weg vom nationalen Ansatz in der Klimapolitik; Modell der klimaneutralen Schweiz vorgestellt	07.09.
Emissionen; CO <sub>2</sub> -Abgabe auf Brennstoffen wird ab 1. Januar 2008 eingeführt; Drei Rappen pro Liter Heizöl bzw. 2,5 Rappen pro Kubikmeter Gas	28.06.
Emissionen; CO <sub>2</sub> -Abgabe auf Brennstoffen; Bundesrat schliesst sich dem Parlament an; Schrittweise Einführung; Geänderte CO <sub>2</sub> -Verordnung am 1. Juli 2007 in Kraft	11.06.
Emissionen; Keine vorzeitige Einführung der Euro-5-Norm; Partikelfilter für neue Dieselpersonenwagen wie in der EU erst am September 2009 obligatorisch	30.05.
Emissionen; Sammelfrist für Klima-Initiative läuft bis 29. November 2008	29.05.
Emissionen; Neuer BAFU-Bericht; Graue Treibhausgasemissionen der Schweiz 1990-2004; Statt gut sechs fast elf Tonnen CO <sub>2</sub> -Emissionen pro Kopf und Jahr	15.05.
Emissionen; Treibhausgasemissionen haben 2005 gegenüber 2004 zugenommen; Achtprozentige Reduktion gemäss Kyoto-Protokoll dennoch erreichbar	16.04.
Emissionen; BAFU korrigiert den Dieselluss von landwirtschaftlichen Maschinen im Jahr 2005 nach unten; 400 statt 1'100 Tonnen	29.03.
Emissionen; Bundesbeschluss betreffend Kompensation des CO <sub>2</sub> -Ausstosses von GKK durch eidg. Räte genehmigt	23.03.
Emissionen; CO <sub>2</sub> -Abgabe auf Brennstoffen ist unter Dach; Nationalrat bereinigt letzte Differenz bezüglich Gaskombikraftwerken (GKK)	20.03.
Emissionen; Stiftung „Myclimate“ bietet neu auch Ablasszahlungen für CO <sub>2</sub> -Ausstoss auch für Autofahrten an	14.03.
Emissionen; SPS, GPS und Umweltorganisationen lancieren Klima-Initiative; Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstosses um 30 Prozent gegenüber 1990	12.03.
Emissionen; EU-Kommission will durchschnittlichen CO <sub>2</sub> -Ausstoss von Neuwagen bis 2012 auf dem Gesetzesweg auf 120 g/km senken	07.02.
Immissionen; Messresultate für das Jahr 2006 von NABEL ; Ozon, Feinstaub und Stickstoffoxide immer noch über dem Grenzwert	26.10.
Immissionen; Nationalrat beschliesst gegen den Willen des Bundesrats für Verkehrslärm Entschädigungen; Unabsehbare finanzielle Folgen	01.10.
Immissionen; Neueste Forschungsergebnisse des PSI; Ozon nicht hausgemacht; Rund 80 Prozent der Belastung aus dem Ausland; Grossräumige Verfrachtungen	22.07.
Immissionen; BAFU und BFS publizieren Bericht „Umwelt Schweiz 2007“; Gesamtzustand der Umwelt seit 2002 nicht wesentlich verbessert	01.06.
Immissionen; Neuer OECD-Umweltprüfbericht; Schweiz nimmt führende Stellung ein; Niedrigste Energieintensität; Ökologische Steuerreform postuliert	11.05.
Immissionen; Neuer Bafu-Bericht; Grenzwerte für Feinstaub und Ozon im Jahr 2006 häufig überschritten	06.04.
Klimarappen; Bundesrat genehmigt den Businessplan der Stiftung; UVEK kündigt vereinbarten Vertrag nicht; Ziellücke hat sich offensichtlich vergrößert	28.09.

Klimarappen; Einreichung des definitiven Businessplans beim UVEK; Reduktionsziel von neun Mio. Tonnen CO <sub>2</sub> wird klar erreicht bzw. sogar übertroffen	29.06.
Klimarappen; Stiftung Klimarappen startet neues Programm „Zielvereinbarungen“; Für rund 120 Mio. Franken gut 1,3 Mio. CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionen	28.02.
Klimaveränderung; COP-13 auf Bali ist zu Ende; Roadmap für weitere Vereinbarungen steht; Keine konkreten Zahlen zur Emissionssenkung mehr erwähnt	16.12.
Klimaveränderung; Eröffnung der COP-13 auf Bali; Einigung auf eine „Road Map“ für Verhandlungen als Ziel; 2009 soll neues Klimaprotokoll vorgelegt werden	03.12.
Klimaveränderung; Schweizer Klimapolitik im Gleichschritt mit der EU; Faktisches Reduktionsziel von 20 Prozent bis ins Jahr 2020 gegenüber 1990	21.11.
Klimaveränderung; Uno-Klimarat präsentiert Synthese-Teil des 4. Uno-Klimaberichts	17.11.
Klimaveränderung; BAFU dokumentiert im Bericht „Klimaänderung in der Schweiz“ erstmals Indikatoren zu Ursachen, Auswirkungen und Massnahmen	14.09.
Klimaveränderung; Uno-Vorbereitungstreffen für Klimakonferenz von Ende 2007 auf Bali; Senkung des Emissionsvolumens um 25-40% gegenüber 1990 bis 2020	01.09.
Klimaveränderung; Besonders rasche Erwärmung in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten; Über zweimal mehr als im Mittel auf der Nordhalbkugel	27.06.
Klimaveränderung; Dritter Teil des neuen IPCC-Zustandsberichts; erhebliches wirtschaftlich nutzbares Potenzial zur Reduktion der Emissionen	04.05.
Klimaveränderung; IPCC-Zustandsbericht 2007; Regionale Studien der Uno-Klimakonvention; Norden eher als Gewinner; Süden als Verlierer	11.04.
Klimaveränderung; Neuster IPCC-Bericht malt düsteres Bild; Verlust vieler Pflanzen- und Tierarten; Dürren und Überschwemmungen	06.04.
Klimaveränderung; Monsterdebatte im Nationalrat zur Energie- und Klimapolitik; Diverse Motionen entgegen dem Willen des Bundesrats angenommen	21.03.
Klimaveränderung; OcCC-Studie „Klimaänderung und die Schweiz 2050“ präsentiert	14.03.
Klimaveränderung; EU-Staats- und -Regierungschefs wollen CO <sub>2</sub> -Emissionen bis ins Jahr 2020 um 20 Prozent senken	09.03.
Klimaveränderung; Wärmster Winter in der Schweiz seit Beginn der Messungen 1864	27.02.
Klimaveränderung; EU-Mitgliedstaaten wollen Treibhausgas-Ausstoss bis 2020 um 20 bis 30 Prozent gegenüber 1990 reduzieren	20.02.
Klimaveränderung; Vierter Uno-Klimabericht vorgelegt; Klimawandel ist mit einer Wahrscheinlichkeit von über 90 Prozent menschengemacht	02.02.
Klimaveränderung; Neuer IPCC-Bericht in Beratung; Fast 500 Experten tagen in Paris	29.01.
Tempobeschränkungen; Kanton Tessin will auf der Autobahn zwischen Lugano und Chiasso Tempo 100 statt 120 signalisieren; TCS hat Beschwerde angekündigt	15.06.
Verbandsbeschwerderecht; Ständerat empfiehlt mit 23 zu neun Stimmen VBR-Volksinitiative der FDP des Kantons Zürich zur Ablehnung; Keinen Gegenvorschlag	21.12.
Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat verabschiedet Botschaft zur VBR-Volksinitiative der FDP des Kantons Zürich zuhanden des Parlaments	08.06.
Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat setzt Änderungen des USG auf 1. Juli 2007 in Kraft; Vereinfachung im Bereich der UVP; Einschränkung des VBR	16.05.
Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat will VBR einschränken; Volksinitiative der FDP des Kantons Zürich zur Annahme empfohlen; Kein Gegenvorschlag	02.05.

<b>Finanzen</b>	<b>(Datum)</b>
Bahn 2000; Unabhängiger Infrass-Schlussbericht im Auftrag des BAV; 1. Etappe ist ein Erfolg; Nur sehr wenig echte Umsteiger von der Strasse	03.05.
Bundesfinanzen; Budget 2008 bereinigt; Ständerat räumt letzte Differenzen aus Bundesfinanzen; Nationalrat genehmigt Budget 2008 mit 124 zu 46 Stimmen; Einnahmenüberschuss von gut 1,1 Mia. Franken	18.12. 17.12.
Bundesfinanzen; Budget 2008 mit 1,2 Mia. Franken Überschuss; Finanzplanung für die Jahre 2009-2011 kumulierte Überschüsse von fast vier Mia. Franken	28.06.
Bundesfinanzen; Bundesschuld um 6,7 Mia. auf 123,6 Mia. Franken reduziert	26.04.
Bundesfinanzen; Verfestigte Trendwende in der Rechnung 2006; Statt budgetiertem Defizit von 0,6 Mia. Überschuss von 2,5 Mia. Franken	30.01.
Eisenbahnrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2005; Deckungsgrad bei 99 bzw. 70 Prozent (ohne Beiträge); Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 42 Prozent	19.12.
FinöV; Bundesrat überweist ZEB-Botschaft ans Parlament; Gesamtkredit soll um eine Mia. auf 31,5 Mia. Franken aufgestockt werden; ZEB-2-Vorlage angekündigt	18.10.
FinöV; Ständerat heisst Motion für eine Zusatzvorlage für Bahnprojekte mit 31 zu null Stimmen gut; Kostendach von 30,5 Mia. Franken muss angehoben werden	04.10.
FinöV; Aufstockung des Fonds um rund 1 Mia. auf 31,5 Mia. Franken; Finanzierung der Neat-Mehrkosten und des Minimalprogramms 2. Etappe Bahn 2000	09.08.
FinöV; Lärmsanierung des Eisenbahnnetzes; 750 Mio. Franken oder 40 Prozent billiger; Endkostenprognose: 1,1 Mia. statt 1,85 Mia. Franken	05.04.
FinöV; Bundesrat schickt ZEB-Vorlage in die Vernehmlassung; Gut fünf Mia. Franken für Ausbau des Bahnangebots; Kostendach von 30,5 Mia. Franken soll bleiben	04.04.
Infrastrukturfonds; Bundesrat gibt grünes Licht für neue SBB-Strecke von Mendrisio Richtung Varese (Italien); Hälfte der Baukosten auf Schweizer Boden aus Fonds	21.11.
Infrastrukturkosten; Lötschberg-Bergstrecke; Nationalrat genehmigt Umwandlung eines Baukredits von rund 800 Mio. Franken an die BLS in ein Darlehen	22.03.
Lenkungsabgaben; Volksinitiative „Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern im Sammelstadium gescheitert	07.08.
LSVA; Neueste ARE-Studie zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der LSVA mit höherer Gewichtslimite; ASTAG mit Ergebnissen nicht ganz einverstanden	08.11.
LSVA; Eidg. Räte genehmigen Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG)	05.10.
LSVA; Trotz massiven Widerstands der Wirtschaft wird die Abgabe per 2008 erhöht; Transitpreis von 271 bis 369 Franken	12.09.
LSVA; BAV will Euro-3-Lastwagen erst ab 2009 in die mittlere Abgabeklasse einteilen; ASTAG und SGV sind mit diesem Aufschub nicht zufrieden	10.08.
LSVA; Komitee „Wirtschaft gegen LSVA-Erhöhung“ tritt an die Öffentlichkeit; Mindestforderung: Höhere Abgabe für Euro-3-Lastwagen erst ab 2012	20.07.
LSVA; Erhöhung ist mit EU fixiert; Für ASTAG unbegreiflich	22.06.
LSVA; Nationalrat beschliesst einstimmig SVAG-Änderung; Rascheres und unkomplizierteres Vorgehen gegen zahlungsunwillige Schuldner	06.06.

Mineralölsteuer; Problematische Schutzbestimmungen für einheimische Biotreibstoffe; Bundesrat unterbreitet aussenpolitischen Kommissionen Gegenvorschlag	10.07.
Mineralölsteuer; Bundesrat beschliesst teilweise Rückerstattung beim Verbrauch für Naturwerkstein-Abbau; Inkraftsetzung per 1. Juli 2007	16.05.
Mineralölsteuer; Vorlage zur Förderung von Biotreibstoffen durch die eidg. Räte ohne Gegenstimmen genehmigt	23.03.
Mineralölsteuer; Vorlage zur Förderung von Biotreibstoffen bereinigt	15.03.
Mineralölsteuer; Ständerat schliesst sich dem Nationalrat an; Erd- und Flüssiggas werden um jeweils 40 Rp. verbilligt	13.03.
Mineralölsteuer; Nationalrat will Erd- und Flüssiggas um jeweils 40 Rp. pro Liter Benzinäquivalent steuerlich entlasten	08.03.
Motorfahrzeugsteuer; KKJPD will künftig bei der Ausgestaltung ökologische Kriterien ebenfalls berücksichtigen	16.11.
Motorfahrzeugsteuer; Vorschlag zur steuerlichen Entlastung sparsamer Fahrzeuge in Diskussion; Energieetikette soll als Grundlage dienen	16.07.
NFA; Inkraftsetzung per 1. Januar 2008; Bund wird Eigentümer der Nationalstrassen; Bund nimmt alle strategischen und operativen Bauherrenaufgaben wahr	09.11.
Parkplatzbewirtschaftung; Interessenverband der Grossverteiler Espace Mobilité nimmt Parkgebühren bei Einkaufszentren ins Visier; Umfrage bei Kunden	14.09.
Road Pricing; Bundesrat gibt grünes Licht zur Ausarbeitung eines befristeten Bundesgesetzes; Summarische Ergebnisse der Studie „Mobility Pricing“ veröffentlicht	07.12.
Road Pricing; Bundesrat verabschiedet Bericht; Verfassungsänderung notwendig; Leistungsabhängige statt pauschale Nationalstrassenabgabe jedoch möglich	16.03.
Strassenrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2005; Deckungsgrad liegt bei 116 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 115 Prozent	11.12.
Strassenrechnung; Provisorische Resultate für das Jahr 2005; Deckungsgrad liegt bei 117 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 115 Prozent	26.04.
Zweckbindung; Nationalrat beschliesst mit 106 zu 76 Stimmen, auf die Vorlage zur Spezialfinanzierung für den Luftverkehr einzutreten	06.12.
Zweckbindung; Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen sollen künftig der Luftfahrt zugute kommen; Kenntnisnahme der Vernehmlassungsergebnisse	04.07.