

## Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

### Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2009

(Stand: 08.12.2010)

**19.12. Klimagipfel in Kopenhagen: Lose Übereinkunft als Ergebnis – Eine unverbindliche Klima-Übereinkunft ist das Ergebnis einer der bisher grössten Uno-Konferenzen, welche die Welt je gesehen hat. Das völlige Fiasko wurde zwar noch abgewendet, dennoch ist die Enttäuschung vor allem in Europa, in den Entwicklungsländern und bei Umweltschutzorganisationen gross: Ein rechtlich verbindlicher Vertrag wurde nicht unterzeichnet. Die wichtigsten Punkte des so genannten „Copenhagen Accord“ sind folgende: Das Ziel, die globale Erwärmung nicht über zwei Grad Celsius ansteigen zu lassen, wird anerkannt. Zwischen 2010 und 2012 sollen insgesamt 30 Milliarden Dollar aufgebracht werden, mit denen die Industrieländer die Entwicklungsländer unterstützen; vorgesehen sind Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sowie der Aufbau einer umweltfreundlichen Wirtschaft. Ausserdem sollen die reichen Staaten einen Klima-Fonds äufnen, der ab 2020 jährlich hundert Milliarden Dollar pro Jahr zugunsten der Entwicklungsländer bereit zu stellen vermag. Nicht zuletzt sollen die Schwellen- und Entwicklungsländer ihre Bemühungen für den Klimaschutz in internationalen Konsultationen und Analysen überprüfen lassen sowie alle zwei Jahre die Resultate den Vereinten Nationen (Uno) übermitteln**

(NZZ 21.12.09)

**18.12. Mitholztunnel wieder offen – Durch den Mitholztunnel im Berner Oberland (Kandertal) rollt nach über fünf Jahre Sperrung wegen Bausanierung wieder der Strassenverkehr. Damit ist die Kantonsstrasse zum Autoverlad Kandersteg wieder lawinensicher befahrbar. Der Neubau des Tunnels hatte knapp 19 Millionen Franken gekostet, für dessen Sanierung hat der Kanton Bern über 21 Millionen Franken budgetiert. Im Gang ist gegenwärtig noch ein Verfahren um Schadenersatzforderung des Kantons Bern in der Höhe von rund 25 Millionen Franken.**

(NZZ 19.12.09; BZ 18.12.09; „Bund“ 18.12.09)

- 17.12. LSVA-Kantonsanteil wird unterschiedlich verwendet** – Im Gegensatz zum Anteil (zwei Drittel) der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der an den Bund geht und für die Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs reserviert ist, haben die Kantone hinsichtlich der Verwendung ihres Anteils (ein Drittel) einen grossen Handlungsspielraum. Gemäss einem Bericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) lassen sich betreffend den effektiven Einsatz der gegenwärtig rund 450 Millionen Franken drei Hauptgruppen unterscheiden: In neun Kantonen fliesst der Ertrag in die allgemeine Staatskasse, in weiteren neun Kantonen werden die Finanzmittel den Strassen- bzw. anderen Verkehrsfonds zugewiesen und in acht Kantonen schliesslich bestehen verbindliche Regelungen, um die LSVA-Gelder nach Sachbereichen (z.B. Lärmsanierungen, etc.) zu verwenden. Darüber hinaus haben sich vier Kantone dazu entschieden, die Gemeinden mit einem fixen Anteil (im Umfang von 10- 30%) am LSVA-Ertrag zu beteiligen.  
(ARE-Medienmitteilung 17.12.09)
- 15.12. Definitive Strassenrechnung 2007** – Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2007 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 122 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 119 Prozent. Für den Personenverkehr liegen diese Grade etwas tiefer – nämlich bei 116 bzw. 112 Prozent; derweil schneidet der Güterverkehr mit 149 bzw. 146 Prozent sehr gut ab. 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 ungefähr acht Milliarden Franken an externen Kosten.  
(NZZ 16.12.09; BFS-Aktuell 15.12.09; Info strasseschweiz 18.12.09)
- 14.12. Die Schweiz sollte ihre Klimaziele erreichen** – Gemäss dem fünften nationalen Bericht zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen und dem zweiten zuhanden des Kyoto-Protokolls können sowohl die Ziele des CO<sub>2</sub>-Gesetzes als auch jene des Kyoto-Protokolls knapp erreicht werden. Über den Zeitraum von 1990 bis 2007 ist der Ausstoss von Treibhausgasemissionen insgesamt stabil geblieben – dies, obwohl in der gleichen Periode nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Wirtschaft gewachsen ist. Stark zugenommen haben mit plus fast elf Prozent die Emissionen beim Verkehr. Allein mit Massnahmen im Inland ist das Kyoto-Ziel nicht zu schaffen. Die Schweiz kann und darf sich nebst den „Senkenleistungen“ des Waldes auch Emissionsverminderungen im Ausland anrechnen lassen. Gemäss der aktuellen Referenzentwicklung übertrifft die Schweiz das Kyoto-Ziel um rund 260'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente sowie das CO<sub>2</sub>-Gesetz-Ziel um rund 120'000 Tonnen CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) und verfügt somit noch über Reserven.  
(NZZ 15.12.09; BaZ 15.12.09; BAFU-Medienmitteilung 14.12.09)
- 13.12. Keine Schlaf- und Liegewagen mehr durch die Schweizer Alpen** – Mit der Umstellung auf den Winterfahrplan sind sämtliche Nachtzüge nach Italien eingestellt worden. Auch tagsüber verschlechtern sich auf der Gotthardachse die Bahnverbindungen mit dem südlichen Nachbarland. Dies hat nicht zuletzt damit zu tun, dass der internationale Personenverkehr zwischen der Schweiz und Italien neu durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie Trenitalia gewährleistet wird. Gleichzeitig wurde die

operative Tätigkeit der Cisalpino AG eingestellt.  
(BaZ 14.12.09; Medienmitteilung Cisalpino AG 11.12.09)

**11.12. Eröffnung der Umfahrung Bulle** – Nach sechsjähriger Bauzeit ist die gut fünf Kilometer lange Umfahrungsstrasse Bulle–La Tour-de-Trême (H189) eröffnet worden. Statt der budgetierten 215 Millionen hat die Strasse gut 300 Millionen Franken gekostet. Davon übernimmt der Bund rund 70 Prozent. Zur Kreditüberschreitung kam es nicht zuletzt deswegen, weil die Umfahrung zu 40 Prozent untertunnelt ist und diese Tunnel hohen Sicherheitsanforderungen zu genügen haben. Musste der Transitverkehr bis anhin oft eine halbe Stunde einrechnen, um Bulle zu passieren, wird dies künftig nur noch fünf Minuten dauern.  
(BZ 12.12.09)

**11.12. Nationalrat lehnt Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention ab** – Mit 97 zu 94 Stimmen hat der Nationalrat die neun Ausführungsprotokolle zum seit längerem ratifizierten Rahmenabkommen (Alpenkonvention) knapp ab. Die Mehrheit der Grossen Kammer ist der Auffassung, dass die Durchführungsprotokolle einseitig auf den Schutz ausgerichtet und die Auswirkungen nicht absehbar seien. Die Vorlage geht wieder in den Ständerat und kommt danach wohl in den Nationalrat zurück.  
(NZZ 12.12.09; BaZ 12.12.09)

**07.12. Beginn des Klimagipfels in Kopenhagen** – Heute ist in der Hauptstadt Dänemarks, Kopenhagen, die 15. Vertragsstaatenkonferenz zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (Conference of Parties, COP 15) eröffnet worden. Bis zum 18. Dezember 2009 werden Delegationen aus mehr als 190 Ländern über das weitere Vorgehen betreffend die globale Klimapolitik verhandeln. Insgesamt nehmen über 15'000 Personen an der COP 15 teil. Dabei wird die Klimakonferenz von Kopenhagen quasi als letzte Chance dargestellt, um verbindliche Schritte im Kampf gegen den vom Menschen mit verursachten Klimawandel zu ergreifen. Die Zeit, Absichtserklärungen abzugeben, sei vorbei. Inhaltlich stehen vier Themen im Zentrum: Erstens sollen sich die Industrieländer zu ehrgeizigen Zielen bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen verpflichten; zweitens sollen – anders als im Kyoto-Protokoll – auch die Entwicklungs- und Schwellenländer dazu angehalten werden, ihre Emissionen nicht mehr unbeschränkt ansteigen zu lassen; drittens bedarf die Umsetzung der Klimapolitik finanzieller und technischer Instrumente, die vor allem den armen Ländern zugute kommen sollen – der Finanzbedarf wird von den Vereinten Nationen (Uno) auf 250 Millionen Dollar pro Jahr ab 2020 geschätzt und viertens soll, um die Klimapolitik weltweit zu verankern, eine durchsetzungsfähige Struktur geschaffen werden – etwa indem das Uno-Klimasekretariat mit mehr Kompetenzen ausgestattet wird.  
(NZZ 08./07./06./05.12.09)

**02.12. Parkplatzgebühren bei Verkehrsintensiven Einrichtungen: Neu Studie** – Aufgrund eines neuen Gutachtens der Universität St. Gallen, das den Titel „Parkgebühren bei Publikumsintensiven Einrichtungen – Analyse der Methodik und Belastbarkeit von zwei ASTRA/SVI-Studien“ trägt, sind gemäss Espace mobilité, einer Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Verkaufs und der Immobilienwirtschaft, die bisherigen Annahmen zur Lenkungswirkung von Parkplatzgebühren bei Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) zu revidieren. Insbesondere werde durch die Studie der bis anhin gängigen Rechtsprechung des Bundesgerichts in Sachen Park-

platzbewirtschaftung die argumentative Grundlage entzogen, da die Wirksamkeit von Parkplatzgebühren bei VE nicht länger durch die ASTRA/SVI-Studie aus dem Jahr 2002 belegt werden könne.

(Medienmitteilung Espace mobilité 11/09; Gutachten Uni St. Gallen 11/09)

**30.11. Differenz im NSAG bleibt erhalten** – Im Rahmen der Differenzbereinigung des Nationalstrassenabgabegesetzes (NSAG) hat es der Nationalrat abgelehnt, dem Finanzdepartement zu erlauben, Kontrolle und Strafverfolgung an Dritte auszulagern. Es handle sich um hoheitliche Aufgaben, argumentierten sowohl die SP als auch die SVP. Die Vorlage geht nun wieder zurück an den Ständerat.  
(NZZ 01.12.09)

**30.11. Präsentation der ersten Etappe von ZEB** – Bund und Schweizerische Bundesbahnen (SBB) konkretisieren die erste Stufe des von den eidgenössischen Räten beschlossenen Ausbaus im Schienennetz. Von Anfang an war klar, dass auch die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) in Etappen realisiert wird. Die erste Phase umfasst rund 60 kleinere und mittlere Projekte im ganzen Land, die mit Kosten von 2,7 Milliarden Franken die Hälfte des Gesamtkredits in der Höhe von 5,4 Milliarden Franken beanspruchen. Im ersten Umsetzungsschritt von ZEB wird der Fokus auf die Kapazitätserweiterung mit zusätzlichen Zügen und mehr Sitzplätzen gelegt. Zu den wichtigsten Projekten gehören die Entflechtung von Bahnknoten (Bern Wylerfeld, Liestal), der Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Olten, die Durchmesserlinie Zürich–Oerlikon, die Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversalen (NEAT) sowie das vierte Gleis zwischen Lausanne und Renens. Auf der Strecke Bern–Zürich soll in Stosszeiten annähernd der Viertelstundentakt möglich werden. Finanziert wird ZEB aus dem FinöV-Fonds, der durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Mineralöl- und die Mehrwertsteuer gespeist wird. Gemäss Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), dauere es bei den gegenwärtigen Rahmenbedingungen bis ins Jahr 2025, bis alle über insgesamt hundert ZEB-Projekte verwirklicht seien.  
(NZZ 01.12.09; BAV-Medienmitteilung 30.11.09)

**29.11. Eine Eisenbahn für Pendler aus Frankreich** – Mit 61 Prozent Ja-Stimmen haben die Genfer Stimmberechtigten den Bau eines Eisenbahnprojekts zwischen dem Hauptbahnhof Genf-Cornavin und der französischen Nachbarstadt Annemasse gutgeheissen. Die Kosten der neuen Verbindung sind auf 1,5 Milliarden Franken budgetiert, wovon zwei Drittel die Eidgenossenschaft unter anderem via den Infrastrukturfonds finanziert.  
(NZZ 30.11.09)

**29.11. Unbestrittene Kerosinsteuer** – Zwei Drittel der Erträge aus der Kerosinbesteuerung im Umfang von rund 44 Millionen Franken kommen künftig der Luftfahrt und nicht mehr der Strasse zugute. Volk und Stände haben die dafür notwendige Verfassungsänderung mit 65 Prozent Ja-Stimmen klar angenommen. Der besagte Betrag fliesst in die technische Sicherheit, den Umweltschutz und den Schutz der Flugpassagiere vor Terroranschlägen. Der restliche Drittel oder rund 16 Millionen Franken gehen voraussetzungslos in die Bundeskasse.  
(NZZ 30.11.09; AS 2010 S. 2159; BBl 2010 S. 3437)

- 29.11. Ja zur Tangente Zug–Baar –** Die rund 3,5 Kilometer lange Tangente Zug–Baar kann gebaut werden. Die Zuger Stimmberechtigten nehmen die Vorlage mit 59 Prozent Ja-Stimmen an. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Berggemeinden Ober- und Untertägeri sowie Menzingen und Neuheim werden durch das Strassenbauprojekt, das rund 200 Millionen Franken kostet, besser an die Autobahn in Richtung Zürich und Luzern angebunden.  
(NZZ 30.11.09 und 26.11.09; NLZ 30.11.09)
- 29.11. Kanton Uri: Saubere Autos zahlen weiter Steuern –** Wer im Kanton Uri ein besonders energieeffizientes Auto kauft und fährt, kommt nicht in den Genuss eines Steuererlasses. Die Urner Stimmberechtigten haben eine Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer mit Zweidrittelmehrheit klar abgelehnt.  
(BaZ 30.11.09; „Blick“ 30.11.09)
- 27.11. Bundesrat verabschiedet Mandat für Weltklimakonferenz –** Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gibt den Rahmen für die Klimapolitik vor, die der Bundesrat an der Uno-Klimakonferenz in Kopenhagen vertreten wird. Der Bundesrat hat ein entsprechendes Verhandlungsmandat verabschiedet. Demnach wird die Schweiz ihren Treibhausgasausstoss bis ins Jahr 2020 um 20 Prozent verglichen mit dem Jahr 1990 senken. Wie Bundesrat Moritz Leuenberger betonte, wird die Schweiz auch dann an ihrem 20-Prozent-Ziel festhalten, wenn in Kopenhagen keine Vereinbarung zustande kommt. Damit die globale Durchschnittstemperatur nicht um mehr als zwei Grad Celsius steigt, muss gemäss Klimawissenschaftlern der Treibhausgasausstoss bis 2050 um 50 bis 85 Prozent reduziert werden. Auch an diesen Vorgaben will sich der Bundesrat ausrichten. Zudem beabsichtigt die Landesregierung, sich dafür stark zu machen, dass die Luft- und Schifffahrt sowie die Landwirtschaft ebenfalls in ein neues Klimaabkommen mit einbezogen werden.  
(NZZ 28.11.09; BAFU-Medienmitteilung 27.11.09)
- 27.11. Bundesrat verabschiedet Verlagerungsbericht 2009 –** Der Bericht zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs in den Jahren 2007 und 2008 rapportiert das Gegenteil dessen, was politisch angestrebt wird: eine Trendwende zugunsten der Strasse bzw. zulasten der Schiene. Seit 2006, als etwa wieder das Niveau von 1997 erreicht worden ist, wächst der Schwerverkehr auf den Transitstrassen durch die Schweiz erneut an – dies gegenüber den jeweiligen Vorjahreswerten von 2007 um sieben und 2008 um ein Prozent. 2008 wurden 1,3 Millionen Lastwagen gezählt, welche die Alpen durchquerten. Parallel dazu sank der Marktanteil der Bahn von 66 auf 64 Prozent. Das Departement Leuenberger bekräftigt nicht nur, dass es an der per Gerichtsentscheid widerrufenen dritten Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) festhalten will, sondern auch, dass ihm die Einführung einer Alpen transitbörse unabdingbar erscheint.  
(NZZ 28.11.09; BAV-Medienmitteilung 27.11.09)
- 20.11. Kilometerabgabe im Strassenverkehr: Nein zu Steuerexperimenten –** Mittels einer Medienverlautbarung hat sich strasseschweiz gegen die mittelfristige Einführung einer Kilometerabgabe auf dem Schweizer Strassennetz ausgesprochen. Vielmehr sei die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, die sich bestens bewährt habe und Ende 2008 einen positiven Saldo von 2,7 Milliarden Franken aufwies, in Zukunft zu erhalten und

zu stärken.

(Medienmitteilung strasseschweiz 20.11.09)

**19.11. EFD und UVEK fechten LSVA-Urteil vor Bundesgericht an –** Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) sowie das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ziehen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen widerrechtliche Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an das Bundesgericht weiter. Ungeachtet dieses Weiterzugs und ohne dem letztinstanzlichen Urteil vorzugreifen, erhebt die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) ab sofort nur noch jenen Tarif, der vor der LSVA-Erhöhung Gültigkeit hatte. Damit wird die Sofortmassnahme, die am 4. November 2009 für ausländische Fahrzeuge getroffen worden war, auch auf die inländischen Fahrzeuge angewendet.

(EZV-Medienmitteilung 19.11.09)

**19.11. Klimarappen ist auf Kurs –** Die Stiftung Klimarappen wird ihre Zielvorgabe zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses erreichen. Das Gesamtreduktionsziel von 12 Millionen Tonnen zwischen 2008 und 2012 werde auch unter Berücksichtigung bestehender Lieferrisiken voraussichtlich übererfüllt.

(NZZ 20.11.09)

**15.11. Messe transport<sup>CH</sup> auf Erfolgskurs –** Der gesamte Markt des schweizerischen Strassenverkehrs hat sich vom 12. bis 15. November an der transport<sup>CH</sup> im Forum Fribourg eingefunden. Rund 22'300 Besucherinnen und Besucher hat der grösste Nutzfahrzeugsalon der Schweiz verzeichnen können. Das sind gut 18 Prozent mehr als im Jahr 2007. In seiner Eröffnungsrede hielt Michael Gehrken, Direktor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) fest, dass die transport<sup>CH</sup> die Leitmesse der Branche sei. Zum zweiten Mal fand im Rahmen der transport<sup>CH</sup> die Nutzfahrzeugtagung des AGVS (Autogewerbeverband der Schweiz) statt. Die nächste Nutzfahrzeugausstellung im Jahr 2011 wird aus Platzgründen nicht mehr im Forum Fribourg, sondern in der BEA bern expo in der Bundesstadt über die Bühne gehen.

(ots-Meldung 15.11.09)

**13.11. Autobahn A4 durch das Knonauer Amt feierlich eröffnet –** Der Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundesrat Moritz Leuenberger, hat die Nationaltrasse A4 durch das Knonauer Amt offiziell dem Verkehr übergeben. Mit dem neuen rund 16 Kilometer langen Autobahnstück wird fast 40 Jahre nach dem Spatenstich eine wichtige Lücke im Nationalstrassennetz endlich geschlossen. Die Kosten von rund 1,15 Milliarden Franken sind deswegen so hoch ausgefallen, weil neue Massstäbe gesetzt wurden: Der neu eröffnete Autobahnabschnitt gehört aufgrund der hohen ökologischen Standards zu den nachhaltigsten aller Zeiten und seine vielen Tunneln zu den sichersten auf der ganzen Welt.

(NZZ 14.11.09; ASTRA-Medienmitteilung 13.11.09; BaZ 13.11.09)

**11.11. Drei Milliarden Franken für Verkehrsprojekte –** Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten knapp drei Milliarden Franken für den Ausbau der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Die eine Hälfte dieser Gelder (1,36 Mia. Franken) soll der Beseitigung von vier Engpässen auf dem Nationalstrassennetz – davon der Grossteil für den Ausbau der Nordumfahrung Zürichs auf sechs Spuren – dienen; die andere Hälfte (1,5 Mia. Franken) soll in 26 Agglomerationsprogramme für Strasse und Schiene –

darunter die Durchmesserlinie in Zürich – fliessen. Der Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundesrat Moritz Leuenberger, wies im Namen des Gesamtbundesrats explizit darauf hin, dass die Realisierung aller Projekte auch vom nächsten Sparprogramm abhängt. Konkret bedeutet dies, dass es aufgrund des Spardrucks zu Verzögerungen von mehreren Jahren kommen könnte.

In einer Medienverlautbarung protestiert strasseschweiz dagegen, dass der Bundesrat eine Kürzung der jährlichen Einlage in den Infrastrukturfonds des Strassenverkehrs vornehmen will. Dies sei umso unverständlicher, als die zweckgebundenen Strassengelder weiterhin in ausreichendem Mass fliessen und der Bundeshaushalt mit den Investitionskürzungen die Reserven in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr weiter anwachsen lassen würden.

(NZZ 12.11.09; UVEK- und ASTRA-Medienmitteilungen 11.11.09; Medienmitteilung strasseschweiz 11.11.09; BBl 2009 S. 8307-8464)

**06.11. Auswirkungen des LSVA-Urteils – Als Reaktion auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen widerrechtliche Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per Anfang 2008 hat die Oberzolldirektion (OZD) die Tarife für ausländische Lastwagen im Sinne einer Sofortmassnahme auf das Niveau von 2007 gesenkt. Würde der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts bei einem voraussichtlichen Weiterzug des Urteils ans Bundesgericht bestätigt, wäre die Realisierung von Bahnprojekten wegen der Mindereinnahmen aus der LSVA zwar nicht in Gefahr; es dürfte jedoch zu Verzögerungen kommen. Den Camionneuren müssten für die Jahre 2008 und 2009 total 280 Millionen Franken zurück bezahlt werden. In den kommenden Jahren rechnet die OZD mit Einbussen von jährlich 180 Millionen Franken.**

(NZZ 07./08.11.09)

**04.11. Bundesrat passt Verordnungen für den öV an – Der Bundesrat hat insgesamt 20 Verordnungen aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) angepasst, die auf den 1. Januar bzw. den 1. Juli 2010 in Kraft treten werden. Diese Verordnungen lassen sich in drei Bereiche einteilen: erstens Ausführungsbestimmungen zur Revision der Erlasse über den öV (RöVE), zweitens Güterverkehr und Netzzugang sowie drittens Zugang zum öV auch mit Rollatoren.**

(BAV-Medienmitteilung 04.11.09; AS 2009 S. 5953-6078)

**03.11. VCS-Initiative ist schädlich – Anlässlich der Publikation des Strategieberichts „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“ durch das eidgenössische Verkehrsdepartement hat strasseschweiz in einer Medienverlautbarung festgehalten, dass die VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ völlig quer in der Landschaft stehe. Das Volksbegehren würde dem privaten Strassenverkehr finanzielle Mittel in beträchtlichem Umfang entziehen. Massive Störungen und Zusammenbrüche nicht nur auf dem nationalen, sondern auch auf dem kantonalen und kommunalen Strassenetz wären die Folge. Ohne eine erhebliche Erhöhung der Mineralölsteuer würde die VCS-Initiative somit grosse volkswirtschaftliche Schäden bewirken.**

(Medienmitteilung strasseschweiz 03.11.09)

**03.11. Neue Abgabe für Verkehrsteilnehmer – Das Departement Leuenberger schlägt vor, die heutige Mineralölsteuer mittelfristig durch ein „Mobility Pricing“ zu ersetzen. Sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene sollen die Benutzer nicht nur abhängig von der zurückgelegten Strecke belastet werden, sondern auch vom Umfang der**

Nachfrage zu der Zeit, in der sie unterwegs sind. Dies ist eine der zentralen Empfehlungen, die aus der erstmals durchgeführten umfassenden Analyse des Zustands der Schweizer Infrastrukturen und ihrer Entwicklung bis ins Jahr 2030 resultieren.  
(NZZ 04.11.09)

- 03.11. Rechtswidrige Erhöhung der LSVA – Der Bundesrat hat die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per Anfang 2008 zu Unrecht erhöht. Das Bundesverwaltungsgericht hat dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) recht gegeben. Demnach resultiert eine Kostenüberschreitung des Schwerverkehrs in der Höhe von 134 Millionen Franken für das Jahr 2008 bzw. 185 Millionen Franken für 2009. Ausschlaggebend für den Gerichtsentscheid ist der Umstand, dass der Bundesrat bei der Berechnung der LSVA die so genannten Stauzeit-Kosten im Umfang von über 200 Millionen Franken mit berücksichtigt hat. Dies ist nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts unzulässig, da es sich dabei selbst nach Dafürhalten der beteiligten Bundesämter nicht um externe, sondern um interne Kosten handelt. Der Schwerverkehr bezahlt derzeit also deutlich höhere Kosten, als er der Allgemeinheit verursacht.  
(NZZ 04.11.09; AR 11.11.09)**
- 02.11. VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ zustande gekommen – Aller Voraussicht nach ist die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ des Verkehrsclub der Schweiz (VCS) zustande gekommen. Innerhalb von acht Monaten sind laut VCS rund 150'000 Unterschriften gesammelt worden.  
(NZZ 02.11.09)**
- 19.10. EnergieSchweiz: Wirkungen deutlich gesteigert – Gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) hat das Energiesparprogramm des Bundes, EnergieSchweiz, die Wirkungen der Massnahmen, die im Jahr 2008 realisiert wurden, gegenüber 2007 um 15 Prozent auf 3,9 Petajoule (PJ) steigern können. Durch freiwillige Massnahmen und durch Förderaktivitäten auf kantonaler Ebene konnten insgesamt drei PJ Brennstoffe, 0,4 PJ Treibstoffe sowie rund 0,5 PJ Elektrizität eingespart werden. Die Wirkungen aller anhaltenden freiwilligen Massnahmen von EnergieSchweiz und Energie2000 (Vorgängerprogramm) stiegen verglichen mit dem Jahr 2007 um fünf Prozent auf 33,2 PJ. Dies entspricht einer Emissionsreduktion – aufgrund der 2008 noch wirkenden Massnahmen beider Programme – von 1,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Wurden im Jahr 2003 noch 0,6 Rappen an Fördermitteln zur Einsparung einer Kilowattstunde aufgewendet, waren es 2008 noch 0,18 Rappen. Dies bedeutet eine Reduktion von 14 Prozent gegenüber 2007.  
(BFE-Medienmitteilung 19.10.09; 8. Jahresbericht EnergieSchweiz Oktober 2009)**
- 14.10. Bundesrat verschärft Regeln zugunsten der Verkehrssicherheit – Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat der Bundesrat im Interesse der Verkehrssicherheit mehrere Verordnungsänderungen beschlossen. Die meisten davon treten am 1. April 2010 in Kraft. Künftig müssen z.B. Kinder, falls sie kleiner als 150 Zentimeter sind, bis zwölfjährig im Privatauto mit geprüften und gekennzeichneten Kinderrückhaltevrichtungen gesichert werden. Ab 1. August 2012 gilt dann auch für Schulbusse ein den Personenwagen gleichwertiges Schutzniveau. Ebenfalls strengere Vorschriften hat der Bundesrat für das so genannte Chip-Tuning sowie punkto Ladungssicherheit erlassen. Ferner werden Überschreitungen der zulässigen Achslasten bei Lastwagen bis zu zwei Prozent in Zukunft gar nicht mehr und bis zu fünf Prozent milder bestraft als heute. Die gilt allerdings nur dann, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs nicht**

überschritten wird.

(NZZ 15.10.09; BaZ 15.10.09; ASTRA-Medienmitteilung 14.10.09; AS 2009 S. 5699-5812)

**09.10. Helvetia Nostra zieht umweltschützerische Volksinitiative zurück –** Die Umweltschutzorganisation Helvetia Nostra von Franz Weber zieht die Eidgenössische Volksinitiative „Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen“ zurück. Im Gegenzug soll die Volksinitiative „Raum für Mensch und Natur (Landschaftsinitiative)“ der Umweltschutzorganisationen unterstützt werden. Diese Ziele in die gleiche Richtung wie das nun zurück gezogene Volksbegehren.  
(NZZ 10.10.09; BBI 2009 S. 7391)

**30.09. Bundesrat stellt Weichen für Haushaltkonsolidierung –** Gemäss dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) sind in den Finanzplanjahren 2011-2013 zur Einhaltung der Schuldenbremse Entlastungen in der Grössenordnung von jährlich 1,5 Milliarden Franken notwendig. Der Bundesrat hat deshalb die Ausarbeitung eines Konsolidierungsprogramm für den Bundeshaushalt in der Höhe von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr beschlossen, womit das ordentliche Ausgabenwachstum 2008-2013 auf durchschnittlich 2,3 Prozent gesenkt werden soll. Definitiv festgelegt werden die Konsolidierungsmassnahmen aufgrund aktueller Prognosen im Sommer 2010. Ferner hat sich der Bundesrat ab sofort ein Ausgabenmoratorium auferlegt. Er wird sich dafür einsetzen, dass sich die eidgenössischen Räte diesem Moratorium anschliessen.  
(EFD-Medienmitteilung 30.09.09)

**27.09. Ja und Nein zu „grüner“ Autosteuer –** Während im Kanton Genf ein Bonus-Malus-System zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern deutlich angenommen wird, versagen die Stimmberechtigten des Kantons Solothurn einem solchen Vorhaben die Unterstützung.  
(NZZ 28.09. und 17.09.09; SDA-Meldung 28.09.09; Solothurner Zeitung 12.09.09)

**25.09. Eidgenössische Räte lehnen umweltschützerische Volksinitiative klar ab –** Mit 142 zu 41 Stimmen (Nationalrat) und mit 30 zu drei Stimmen (Ständerat) haben die eidgenössischen Räte den Bundesbeschluss verabschiedet, der Volk und Ständen die Volksinitiative „Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen“ zur Ablehnung empfiehlt.  
(NZZ 26.09.09)

**25.09. Endgültig Endstation für Cisalpino –** Ab dem Fahrplanwechsel vom 12./13. Dezember 2009 betreiben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Trenitalia die Züge zwischen der Schweiz und Italien wieder unter dem eigenen Namen. Die Auflösung der Tochtergesellschaft Cisalpino wird mit den anhaltenden Qualitätsproblemen begründet.  
(NZZ 26./27.09.09)

**22.09. Treibhausgasemissionen gestiegen –** Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind die Treibhausgasemission der Schweiz zwischen 1990 und 2005 um 3,6 Prozent bzw. um 2,2 Millionen Tonnen von 61 auf 63,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente gestiegen. Diese Zunahme geht zu mehr als 80 Prozent auf das Konto der Haushalte, deren Verkehrsemissionen 1,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bzw. plus 20 Prozent höher lagen als im Jahr 1990 (neun Millionen Tonnen). Diese Entwicklung lässt sich nur teilweise auf das Bevölkerungswachstum zurück führen. Autos und Flugzeuge verbrauchten

zwar weniger Treibstoff, wurden aber schlicht auch mehr genutzt. Für die restlichen 0,4 Millionen Tonnen ist die Wirtschaft verantwortlich, deren CO<sub>2</sub>-Emissionen in der besagten Periode um ein Prozent angestiegen sind.

(NZZ 23.09.09; BFS-Medienmitteilung 22.09.09)

**15.09. Kanton Wallis führt Ökobonus für Autos ein – Autos mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoss werden im Kanton Wallis ab 2010 tiefer besteuert als herkömmliche Fahrzeuge. Je nach Hubraum können somit bei der Motorfahrzeugsteuer zwischen 60 und 120 Franken eingespart werden. Diese Massnahme betrifft gegenwärtig rund 3'600 Fahrzeuge; das entspricht weniger als zwei Prozent aller im Kanton Wallis zugelassener Autos. Um von der Steuererleichterung profitieren zu können, muss ein Auto über die Energieetikette A verfügen, weniger als 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen sowie – bei Dieselmotoren – mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein. Bis dato bereits einen Ökobonus für Autos eingeführt haben die Kantone St. Gallen, Tessin, Waadt und Genf. (SDA-Meldung 15.09.09)**

**15.09. Ständerat heisst Nationalstrassenabgabegesetz gut – Der Ständerat hat als Zweitrat das neue Gesetz über die Nationalstrassenabgabe (NSAG) einstimmig genehmigt. Ausser dass die Busse für das Fahren auf Autobahnen ohne Vignette von hundert auf 200 Franken erhöht wird, bleibt alles beim Alten. Das heisst, die Klebevignette kostet auch in Zukunft 40 Franken pro Kalenderjahr. Wegen einer kleinen Differenz geht die Vorlage nochmals zurück an den Nationalrat. (NZZ 16.09.09)**

**11.09. Neue Etappe in der Luftreinhaltung – Dank der Luftreinhaltmassnahmen, die seit den 1980er-Jahren ergriffen wurden, ist die Luftverschmutzung in der Schweiz beträchtlich zurückgegangen. Hinsichtlich Feinstaub, Ozon, Stickoxide und Ammoniak ist die Luftqualität aber noch immer ungenügend. Deshalb hat der Bundesrat heute das Luftreinhaltungskonzept des Bundes in Erfüllung einer Motion aktualisiert. Demnach müssen die Emissionen von Stickoxiden gegenüber 2005 um die Hälfte reduziert werden, jene von Feinstaub um 45, von Ammoniak um 40 und von flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) um 20 bis 30 Prozent. Der Bundesrat lässt eine Reihe von Massnahmen prüfen und in Form von Vorschlägen für einen späteren Entscheid vorbereiten. Dies betrifft auch die allfällige Verschärfung der Grenzwerte für Emissionen von Fahrzeugen sowie die Einführung finanzieller Anreize für die saubersten Fahrzeuge z.B. durch eine Umweltetikette oder eine Differenzierung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – Letzteres zugunsten von Lastwagen mit nachgerüsteten Partikelfiltern. (BAFU-Medienmitteilung 11.09.09)**

**09.09. Schwerverkehrszentrum im Kanton Uri eröffnet – Im Beisein von Bundesrat Moritz Leuenberger ist heute das gut 70 Millionen Franken teure Schwerverkehrszentrum (SVZ) Uri bei Ripshausen (Gemeinde Erstfeld) eröffnet worden. Das SVZ ist das erste seiner Art in Europa. Alle Lastwagen auf dem Weg in den Süden werden über das SVZ geleitet; Binnentransporte mit S-Kennzeichnung können allerdings direkt weiterfahren. Im SVZ wird nicht nur eine Warteraumfläche für fast 500 Lastwagen angeboten, sondern die Fahrzeuge werden dort mittels modernster Technik auch stichprobenweise kontrolliert. Nicht zuletzt finden die Lastwagenfahrer im SVZ eine Infrastruktur mit**

Restaurant, Tankstelle, Toiletten und Duschen vor.  
(NZZ 10.09.09; ASTRA-Medienmitteilung 09.09.09)

- 01.09. Elf Prozent weniger Verkehrstote im ersten Semester 2009** – Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) haben im ersten Halbjahr 2009 die Anzahl sowohl der Getöteten (148; minus 11%) als auch der Schwerverletzten (2002; minus 13%) auf Schweizer Strassen gegenüber der gleichen Periode 2008 abgenommen. Besonders positiv ist die Entwicklung bei den Personenwagen. Hier sind die Getöteten und Schwerverletzten sogar um jeweils 23 Prozent zurück gegangen. Eine markante Zunahme der Getöteten (24; plus 118%) gab es hingegen bei den Fahrrädern. (bfu-Medienmitteilung 01.09.09)
- 01.09. Euro-5-Abgasnorm tritt in Kraft** – Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) tritt heute die Euro-5-Abgasnorm für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge in Kraft. Das heisst: Neue Fahrzeugmodelle dieser Kategorien erhalten nur dann eine schweizerische Typengenehmigung, wenn sie die Euro-5-Norm erfüllen. Für mit Diesel betriebene Fahrzeuge bedeutet dies faktisch die Ausrüstung mit Partikelfiltern. Bereits heute sind 90 Prozent der in der Schweiz neu zugelassenen Diesel-Modelle mit Partikelfiltern ausgestattet. Diese stellen das wirksamste technische Instrument dar, damit die Feinstaubemissionen bei Dieselfahrzeugen um über 90 Prozent reduziert werden können. Im Jahr 2014 bzw. 2015 wird die Euro-5- durch die Euro-6-Norm ersetzt. Diese führt dannzumal vor allem zu einer Senkung der Grenzwerte für Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) bei Dieselfahrzeugen. (ASTRA-Medienmitteilung 31.08.09)
- 26.08. Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes** – Indem der Bundesrat die Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes verabschiedet hat, unterbreitet er dem Parlament sowohl den indirekten Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ (Klima-Initiative) als auch die Grundlagen für die Klimapolitik nach 2012. Demnach soll die Schweiz ihren Ausstoss an Treibhausgasen bis 2020 gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 20 Prozent reduzieren. Falls sich andere wichtige Industrieländer und namentlich die Europäische Union (EU) auf ein weitergehendes (minus 30 Prozent) verpflichten, will der Bundesrat diesbezüglich nachziehen. Das neue Reduktionsziel muss – wie schon das alte (minus zehn Prozent) im noch geltenden Gesetz – mindestens zur Hälfte durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Gemäss der Botschaft soll mit den geplanten Massnahmen allerdings ein höherer Inlandanteil (minus 14 von 22 Prozent) angepeilt werden. Ein Drittel der Gesamtreduktion soll die Nachfolgeregelung für den so genannten Klimarappen (heute 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel) erbringen. Eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen bleibt laut dem neuen Gesetzesvorschlag zwar weiterhin möglich und dient insofern als Druckmittel. Der Bundesrat rechnet aber nicht mit einer Einführung. Statt einer unveränderten Weiterführung des Klimarappens sollen die Hersteller und Importeure von Treibstoffen dazu verpflichtet werden, mindestens einen Viertel der verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu kompensieren. Praktisch dürfte dies durch den Kauf von Emissionszertifikaten im Ausland geschehen. Wie die Kosten auf die Treibstoffpreise überwältzt werden und ob die Abwicklung auch fortan der Stiftung Klimarappen obliegt, ist Sache der Branche. Die Kosten beziffert das Bundesamt für Umwelt (BAFU) bei den heutigen Preisen im Emissionshandel auf zwei bis drei Rappen pro Liter. Erst später festlegen will sich der Bundesrat auf einen verbindlichen Zielwert für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen

neuer Personenwagen – dies in der Botschaft zur Offroader-Initiative, und zwar im Sinne eines indirekten Gegenvorschlags.

(NZZ 27.08.09; BaZ 27./28.08.09; BAFU-Medienmitteilung 26.08.09; BBl 2009 S. 7433-7538)

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

(BAFU-Medienmitteilung bzw. -MFM-U 24.08.09)

**24.08. Gotthard-Strassentunnel wird erst nach 2019 saniert –** Der Gotthard-Strassentunnel soll erst umfassend saniert werden, wenn der neue Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in Betrieb ist. Dies dürfte frühestens im Jahr 2019 der Fall sein. Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) kann der Verkehr bei einer Sanierung nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der NEAT während der Sperrung des Gotthard-Strassentunnels teilweise auf die Bahn verlagert werden. Die kontrovers behandelte Frage nach einer zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel soll laut ASTRA gesondert betrachtet werden.

(NZZ 25.08.09; ASTRA-Medienmitteilung 24.08.09)

**24.08. Rezession bremst Gütertransporte auf Schiene und Strasse –** Gemäss dem ersten Semesterbericht 2009 des Monitoring Flankierende Massnahmen (MFM) des Eidgenössischen Verkehrsdepartements (UVEK) ist im ersten Semester 2009 sowohl der alpenquerende Strassen- als auch Schienengüterverkehr massiv zurückgegangen. Der Hauptgrund für den kräftigen Rückgang der Mengen (Strasse: minus 6,6 Mio. Nettotonnen; Schiene: minus 10 Mio. Nettotonnen) sowie der alpenquerenden Lastwagenfahrten im Umfang von 578'000 (1. Semester 2008: 666'000 bzw. minus rund 13%) sind die Auswirkungen der Konjunkturkrise auf den Nord-Süd-Verkehr. In der Tat stehen die neuesten Semesterzahlen zu den Gütertransporten durch die Schweiz quer zu den Zielen der eidgenössischen Verlagerungspolitik, da die Bahn gegenüber der Strasse Marktanteile verliert. Obschon bei den schweren Güterfahrzeugen, welche die Alpen passierten, das tiefste Aufkommen seit mehr als zehn Jahren registriert wurde, hat sich der so genannte Modalsplit verglichen mit dem ersten Semester 2008 eindeutig zuungunsten der Schiene verändert. Der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr lag mit 61 Prozent fast drei Prozentpunkte tiefer als in der Vorjahresperiode. Handkehrum bedeutet dies für den alpenquerenden Strassengüterverkehr mit 39 Prozent den höchsten Marktanteil, den er jemals erzielt hat.

(BaZ 25.08.09; UVEK-Medienmitteilung bzw. -MFM 24.08.09)

**20.08. Strassenverkehrsunfälle: Markanter Rückgang getöteter und verletzter Personen –** Im Jahr 2008 verloren gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) 357 (2007: 384; -7%) Personen ihr Leben im Strassenverkehr. Seit dem Zweiten Weltkrieg wurde nie mehr ein so tiefer Wert beobachtet. Die Zahl der schwer Verletzten sank auf 4'780 (2007: 5'235; -9%) und jene der leicht Verletzten auf 20'776 (2007: 21'897; -5%). Nahezu die Hälfte der getöteten und schwer verletzten Strassenverkehrsteilnehmer waren Zweiradfahrer (Fahrrad, Motorfahrrad und Motorrad), obschon diese nur 23 Prozent der an Unfällen beteiligten Verkehrsmittel ausmachten. Zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden ereigneten

sich innerorts, 26 Prozent ausserorts und neun Prozent auf Autobahnen. Allerdings war der Anteil der Unfälle mit getöteten und schwer verletzten Personen ausserorts mit 30 Prozent viel höher als innerorts (21%) bzw. auf den Autobahnen (17%).  
(BFS-Medienmitteilung 20.08.09)

**19.08. LSVA-Verordnung: Anteile für Kantone werden neu verteilt – Der Bundesrat hat die Verordnung über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) revidiert. Bisher wurden 20 Prozent des Kantonsanteil (ein Drittel aller LSVA-Einnahmen) vorab auf die Kantone mit Berg- und Randgebieten verteilt (so genannter Vorabanteil). Da nun gemäss einer Expertenstudie die Benachteiligung, die diesen Regionen durch das neue Verkehrsregime mit LSVA und Erhöhung der Gewichtslimite entsteht, spürbar gesunken ist, hat der Bundesrat den Vorabanteil neu auf 15 Prozent reduziert. Ferner wird auch der Verteilschlüssel unter den betroffenen Kantonen den geänderten Gegebenheiten angepasst. Die Revision tritt per 1. Januar 2010 in Kraft.  
(UVEK-Medienmitteilung 19.08.09; AS 2009 S. 4333-4340)**

**15.08. Berner Neufeldtunnel offiziell eröffnet – Seit heute ist der rund 550 Meter lange und insgesamt fast 80 Millionen Franken teure Berner Neufeldtunnel in Betrieb. Er ist die unterirdische Verbindung zwischen Autobahnzufahrt Neufeld und Tiefenaustrasse. Im Jahr 2002 hiess das Berner Stimmvolk das nicht unumstrittene Tunnelprojekt, das an verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Länggassquartier gekoppelt ist, grossmehrheitlich gut.  
(„Bund“ 17.08.09; 20minuten 17.08.09; AR 19.08.09)**

**14.08. Relativierter Nutzen von Gotthard-Basistunnel und Subventionen – Gemäss einer neuen, vom Verein „Alpeninitiative“ in Auftrag gegebenen Studie verschiebt sich das Verhältnis im alpenquerenden Güterverkehr durch die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) um höchstens 2,5 Prozentpunkte zugunsten der Schiene. Das Planungsbüro Metron, das die Studie verfasst hat, rechnet bei einer durchschnittlichen Produktivitätssteigerung von vier Prozent und ansonsten gleichbleibenden Rahmenbedingungen bestenfalls mit einer maximalen Steigerung des Marktanteils der Schiene von 62 auf 64,5 Prozent. Während die Bahn bei den so genannten Totalkosten gegenüber der Strasse schon heute zu punkten vermag und sie im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) oder im konventionellen Wagenladungsverkehr Güter um knapp vier Fünftel günstiger von Rotterdam, Antwerpen, Köln oder Basel nach Mailand transportiert, kann sie beim Tempo nicht mithalten. Güterzüge benötigen heute für eine Fahrt durch den Gotthard zwischen zwei Drittel (Basel–Mailand) und der Hälfte (Rotterdam–Mailand) mehr Zeit als Lastwagen. Besser schneidet die Rollende Landstrasse (Rola) bzw. der Huckepackverkehr ab. Bei dieser bzw. diesem beträgt der zeitliche Mehrbedarf bis Mailand zwischen rund elf (ab Rotterdam) und fast 53 Prozent (ab Strassburg). Die bereits bestehende preisliche Attraktivität der Bahn hat auf die Wahl des Verkehrsträgers beim Gütertransport kaum einen grossen Einfluss. Die Zeit ist laut der Metron-Studie das zentrale Kriterium für die Wahl des Transportmittels. Nicht zuletzt würden nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im günstigsten Fall weiterhin 1,4 Millionen Lastwagen die Alpen queren; ohne Basistunnel wären es 1,5 Millionen Camions.  
(NZZ 14.08.09; SDA-Meldung 13.08.09)**

**22.07. Krise bei den Transporteuren – Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) fordert vom Bundesrat angesichts der Wirtschaftskrise Rückendeckung. Die Camionneure wollen allerdings keine Subventionen, sondern verlangen Erleichterungen im administrativen und fiskalischen Bereich. Die ASTAG hat dem Bundesrat deshalb einen Katalog mit zwölf konkreten Massnahmen zur Konjunkturstützung im Schweizer Strassentransport zugestellt. Darunter figurieren z.B. die Entlastung von 28-Tonnen-Fahrzeugen bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die steuerliche Gleichbehandlung von Benzin und Diesel oder die Aufhebung des Tropfenzähler-systems an den wichtigsten Alpenübergängen (St. Gotthard und San Bernardino). (NZZ 23.07.09; BZ 23.07.09; „Bund“ 23.07.09; ASTAG-Mediendossier 22.07.09)**

**22.07. EU will Sonderregeln für Autovertrieb teilweise lockern – Die Europäische Kommission hält wettbewerbsrechtliche Sonderregeln für den Vertrieb und die Wartung von Autos nicht mehr im selben Ausmass für nötig wie bis anhin. Mit Blick auf die Nachfolgeregelung unterscheidet die Kommission zwischen dem Primärmarkt (Verkauf von Neuwagen) und dem „Anschlussmarkt“ (Kundendienst und Reparaturen). Auf dem Primärmarkt werden keine nennenswerten Wettbewerbsprobleme mehr festgestellt, sondern eher strukturelle Überkapazitäten und rückläufige reale Preise. Für den Primärmarkt sollen künftig deshalb „nur“ noch die flexibleren allgemeinen Wettbewerbsregeln der Europäischen Union (EU) für vertikale Vereinbarungen gelten. Um Zeit für die nötigen Anpassungen zu schaffen, will die Kommission die Gültigkeit der gegenwärtigen Bestimmung allerdings noch um drei Jahre verlängern. Die Anwendung der allgemeinen EU-Wettbewerbsregeln würde den Autoherstellern einiges wieder erlauben, was die derzeitige „Gruppenfreistellungsverordnung“ (GVO) nicht zulässt. So könnte ein Hersteller, der im relevanten Markt einen Anteil von weniger als 30 Prozent hat, im Vertrag mit einem Händler diesem während fünf Jahren verbieten, im gleichen „Showroom“ Autos eines anderen Konzerns anzubieten. Auch könnte der Hersteller dem Händler die Eröffnung einer Zweigstelle an einem anderen Standort untersagen und ihn dazu verpflichten, nebst dem Verkauf auch Kundendienst- und Reparaturleistungen anzubieten. Anders beurteilt die Kommission die Situation auf dem „Anschlussmarkt“, auf dem der Wettbewerb weniger intensiv sei. Für diesen Bereich soll deshalb per Ende Mai 2010 eine Anschlussregelung in Form einer gezielteren GVO nur für diesen Teilsektor und/oder von Leitlinien erlassen werden. So müssten der Zugang unabhängiger Werkstätten zu den für die heutigen komplexen Autos nötigen technischen Informationen sowie der freie Zugang von unabhängigen Reparateuren und von Vertragswerkstätten zur Original- und Alternativ-Ersatzteilen gewährleistet sein. Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, hat in einer Medienverlautbarung den Entscheid der Europäischen Kommission grundsätzlich zwar begrüsst. Der Branchen- und Berufsverband von 4'000 Garagen setze sich in der Schweiz jedoch für die unbefristete Beibehaltung der KFZ-Bekanntmachung, dem Schweizer Pendant zur GVO ein. (NZZ 23.07.09; BaZ 23.07.09; AGVS-Medieninformation 23.07.09)**

**09.07. Konkrete Klimaziele abgelehnt – Anlässlich des G-8-Gipfels im italienischen L'Aquila ist es den Staats- und Regierungschefs der sieben führenden Industriestaaten und Russland misslungen, die grossen Schwellenländer China, Indien, Brasilien, Südafrika und Mexiko für verbindliche Ziele zur Reduktion der Treibhausgase zu gewinnen. Primär China und Indien sträubten sich gegen verbindliche Emissionsobergrenzen. Der Konsens beschränkte sich auf die Anerkennung der wissenschaftlichen Einschätzung, dass die Erderwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau zwei Grad Celsius**

nicht überschreiten darf.  
(NZZ 10.07.09)

- 07.07. Mehr Verkehr, aber weniger Stau –** Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind Autofahrer auf den Nationalstrassen im Jahr 2008 trotz einer leichten Verkehrszunahme so wenig im Stau gestanden wie seit sieben Jahren nicht mehr. Der Verkehr auf den Nationalstrassen stieg verglichen mit 2007 um gut ein Prozent an. Dieser Wert liegt unter der durchschnittlichen Wachstumsrate der vergangenen zehn Jahre von 2,4 Prozent. Deutlich zurück ging der Verkehr vor allem im zweiten Semester 2008, was womöglich an der Entwicklung der Wirtschaftslage sowie dem frühen Winter einbruch gelegen haben könnte. Insgesamt standen die Verkehrsteilnehmer während rund 10'000 Stunden im Stau. Dies sind 2,6 Prozent weniger als im Jahr 2007. Abgenommen haben primär Staus wegen Baustellen; Staus infolge von Unfällen gab es 8,5 Prozent weniger. Verkehrsüberlastungen waren für drei Viertel aller Staustunden verantwortlich. Diese haben gegenüber 2007 um mehr als fünf Prozent zugenommen. Stauschwerpunkt blieb die Agglomeration Zürich. Die Anzahl Fahrten des alpenquerenden Güterverkehrs ist 2008 um ein Prozent gestiegen. Dies entspricht einem Zuwachs von 12'291 auf total 1'274'816 Lastwagen, welche die vier schweizerischen Hauptalpenübergänge Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosser St. Bernhard überquerten. (NZZ 08.07.09; ASTRA-Medienmitteilung und -Verkehrsflussbericht 07.07.08)
- 29.06. Erfolgreiches Geschäftsjahr für die Stiftung Klimarappen –** Die Stiftung Klimarappen kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2008 zurückblicken. Die gegenüber dem Bund eingegangene Verpflichtung, acht Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) im Ausland und eine Million Tonnen CO<sub>2</sub> im Inland zu reduzieren, wird mit grosser Wahrscheinlichkeit erfüllt. Dies belegen die erwarteten CO<sub>2</sub>-Reduktionen unter Vertrag per Ende Dezember 2008 für den Zeitraum 2008 bis 2012: 9,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus dem Kauf von Kyoto-Zertifikaten, wobei jedes Zertifikat einer reduzierten Tonne CO<sub>2</sub> entspricht, sowie 2,25 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus Projekten im Inland. (Medienmitteilung Stiftung Klimarappen 29.06.09)
- 27.06. 50 Jahre Verkehrshaus der Schweiz in Luzern –** Das meistbesuchte Museum der Schweiz mit aktuell über 820'000 Besucherinnen und Besucher pro Jahr feiert sein 50jähriges Bestehen. Mit einem Investitionsvolumen von rund 50 Millionen Franken konnte auf das Jubiläum hin ein Neubau- und Attraktivierungsprogramm lanciert und realisiert werden. So ist heute als grösste Neuerung die zweigeschossige Halle Strassenverkehr eingeweiht und der Öffentlichkeit übergeben worden. (VHS-Medienmitteilung 27.06.09)
- 25.06. Positive Bilanz der Taskforce Bahnübergänge –** Eine Bilanz der im Jahr 2004 ins Leben gerufenen Taskforce für die Sanierung der ungesicherten Bahnübergänge zeigt, dass von den 190 gefährlichsten Bahnübergängen, die eine Sichtzeit von unter sechs Sekunden aufweisen, bis auf zwei Übergänge alle saniert sind. Allerdings verbleiben noch immer 2'600 zu sanierende Bahnübergänge, die bis ins Jahr 2014 aufgehoben oder gesichert sein müssen. Die ist nahezu die Hälfte der insgesamt rund 5'700 auf dem Schweizer Schiennetz (Gesamtlänge: rund 5'000 Kilometer) existierenden Bahnübergänge. Zum ersten Mal in Europa findet heute der Tag der Bahnübergänge statt. Auf Letzteren verunfallten in Europa im Jahr 2008 etwa 600 Personen. Ursache der überwiegenden Mehrheit dieser Unfälle war das Fehlverhalten der Strassenverkehrs-

teilnehmenden – namentlich deren Unaufmerksamkeit.

(NZZ 26.06.09; „Bund“ 26.06.09; BAV-Medienmitteilung 25.06.09)

**24.06. SBB-Pensionskasse soll mit über eine Milliarde Franken saniert werden – Der Bundesrat will 1,148 Milliarden Franken an Bundesmitteln zur Sanierung der maroden Pensionskasse (PK) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), deren Deckungsgrad momentan bei knapp 80 Prozent liegt, beisteuern. Diese Unterdeckung ist im Wesentlichen auf drei Gründe zurückzuführen: Zum einen war die im Zug der Ausgliederung der SBB aus der Bundesverwaltung 1999 geschaffene PK nicht mit einer Schwankungsreserve ausgestattet worden, mit der sich normale Anlageverluste hätten auffangen lassen; zum andern leidet die PK SBB bis heute darunter, dass SBB-Angestellte bis 2006 – aufgrund eine 1988 vom Bund etablierten Modus – zu Bedingungen frühpensioniert wurde, die ungedeckte Kosten verursachen und zum dritten setzten sowohl die PK SBB als auch jene der anderen Verkehrsbetriebe, die Ascoop, Anfang des laufenden Jahrzehnts grosse Summen mit Börsenspekulationen in den Sand. Ausgehend von den vielen ablehnenden Antworten aus der Vernehmlassung, hätte man eigentlich nicht erwarten dürfen und können, dass die definitive Offerte des Bundesrats noch grosszügiger ausfallen würde als jene, die er in den Vernehmlassungsunterlagen favorisierte (gegen 0,7 Milliarden Franken). Betreffend die PK Ascoop, in der die Angestellten vieler privater Transportunternehmen versichert sind und innerhalb derer der durchschnittliche Deckungsgrad mit rund 73 Prozent noch tiefer liegt als jener der PK SBB, verzichtet die Landesregierung darauf, einen Sanierungsvorlage zu präsentieren. Dies, obwohl der Bund bei vielen unterfinanzierten Betrieben als Miteigentümer ebenso für die Deckungslücken verantwortlich zeichnet wie bei den SBB.**

(NZZ 25.06.09; „Bund“ 25.06.09; EFD-Medienmitteilung 24.06.09)

**19.06. Gesamtenergieverbrauch 2008: Neuer Rekord – Nie zuvor wurde in der Schweiz gemäss Bundesamt für Energie (BFE) mehr Energie konsumiert als im Jahr 2008: Der Gesamtenergieverbrauch nahm gegenüber 2007 um gut vier Prozent zu und erreichte die neue Rekordmarke von mehr als 900'000 Terajoule. Die wichtigsten dafür verantwortlichen Gründe waren die deutlich kältere Witterung als im Jahr 2007, die positive Wirtschaftsentwicklung sowie das anhaltende Bevölkerungswachstum. Ein Verbrauchsanstieg konnte sowohl bei den Brenn- als auch bei den Treibstoffen sowie bei der Elektrizität verzeichnet werden. Die Brennstoffe Heizöl extra-leicht (plus 5,1%) und Erdgas (plus 6,1%) legten ebenso zu wie die Treibstoffe insgesamt (plus 3,2%). Der Absatz von Dieselöl (plus 10%) und jener der Flugtreibstoffe (plus 6,9%) stiegen besonders stark an, während der Benzinverbrauch leicht rückläufig war (minus 2,2%). Der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieselöl setzte sich damit unvermindert fort. Zum hohen Gesamtenergiekonsum trug auch die positive volkswirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2008 bei: Das Bruttoinlandprodukt (BIP) stieg um 1,6 Prozent (bzw. um 2,2 Prozent in den ersten drei Quartalen). Die Wohnbevölkerung wuchs um 1,2 Prozent, soviel wie seit 1971 nicht mehr. Der Motorfahrzeugbestand nahm um 1,1 Prozent zu und auch der Gesamtwohnungsbestand stieg weiter an. Diese gesamtwirtschaftlichen Effekte verstärkten den Einfluss der Witterung zusätzlich.**

(BFE-Medienmitteilung (19.06.09)

**18.06. strasseschweiz entlarvt die Propaganda zur öV-Initiative als „Bschiss“ – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat an seiner 64. ordentlichen Mitgliederversammlung die von den Urhebern der unlängst lancierte Eidgenössischen Volks-**

initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ betriebene Propaganda als „Bschiss“ entlarvt. Gemäss Initiativtext gehe es – anders als die Initianten behaupten – nicht um eine je hälftige Aufteilung der zweckgebundenen Mineralölsteuermittel, sondern um eine Umkehr des heutigen Zustands. Von den besagten Mitteln fliessen derzeit rund drei Viertel in den Strassenverkehr und rund ein Viertel in den öffentlichen Verkehr (öV). (Medienmitteilung strasseschweiz 18.06.09, NZZ 17.06.09; Info strasseschweiz 16.06.09)

- 16.06. Weiterer Meilenstein im Gotthard-Basistunnel der Neat** – Mit dem sechs Monate früher als geplant erfolgten Durchschlag zwischen den Baulosen Erstfeld und Amsteg in der Oströhre ist ein weiterer Schritt hin zum durchgehenden Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) gemacht worden. In der parallel verlaufenden Weströhre wird der Durchbruch zwischen denselben Baulosen für den kommenden Herbst erwartet. Vereinigt werden sollen die Nord- und Südabschnitte beider Röhren Anfang 2011. Bei der offiziellen Feier zum Durchschlag in der Oströhre zeigte sich Bundesrat Moritz Leuenberger unter anderem zufrieden ob dieses Sieges über alle Zweifler und Nörgler. (NZZ 17.06.09; UVEK-Medienmitteilung 16.06.09)
- 10.06. Auch in Zukunft keine Rundstreckenrennen** – Die mögliche Wiederezulassung von Formel-1-Rennen in der Schweiz ist endgültig vom Tisch. Der Ständerat ist zum zweiten Mal nicht auf eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) eingetreten, womit das Verbot von Rundstreckenrennen hätte abgeschafft werden sollen. (NZZ 11.06.09)
- 09.06. Überparteilicher Kampf gegen Raser** – Nationalräte aus allen politischen Parteien verlangen griffigere Massnahmen gegen die Exzesse auf Schweizer Strassen. Die von Daniel Jositsch (sp, ZH) angeführte Gruppe präsentierte ein Paket mit neun Vorstössen. In diesen werden Verschärfungen des Strassenverkehrs- und des Strafrechts gefordert. Mehrheitlich handelt es sich um Parlamentarische Initiativen, die nicht den Bundesrat, sondern Kommissionen des Nationalrats mit Gesetzesänderungen beauftragen wollen. Das Einziehen von Fahrzeugen soll explizit ermöglicht werden. Beschlagnahmte Autos sollen verwertet und der Erlös für die Unterstützung von Verkehrsopfern verwendet werden. In schweren Fällen von fahrlässiger Tötung und Körperverletzung soll die Höchststrafe von drei auf fünf Jahre Freiheitsentzug angehoben werden. Urteile sollen veröffentlicht und im Führerausweis eingetragen, Fahrausweise länger (bis zu unbegrenzt) entzogen und die Bedingungen für die Wiedererteilung verschärft werden. Einmal verurteilte Raser dürften nur noch Fahrzeuge mit digitalem Fahrtenschreiber (Blackbox) lenken. Nicht zuletzt soll der Bundesrat prüfen, ob Raser, die schwere Unfälle verursacht haben, konsequent in Untersuchungshaft gesetzt werden können. (NZZ 10.6.09; „Bund“ 10.06.09; BaZ 10.06.09; News 10.06.09)
- 04.06. Nationalrat lehnt zwei Umweltschutz-Initiativen ab** – Der Nationalrat hat die beiden von Franz Weber lancierten Eidgenössischen Volksinitiativen gegen den Bau von Zweitwohnungen sowie gegen den Bau umwelt- und landschaftsbelastender Grossanlagen ohne Gegenvorschlag mit 121 zu 39 bzw. mit 116 zu 33 Stimmen zur Ablehnung empfohlen. Gemäss der Letztgenannten dürften entsprechende Anlagen nur noch dann gebaut bzw. erweitert werden, wenn aus bildungs- und gesundheitspolitischer, natur- oder landschaftsschützerischer Sicht gesamtschweizerisch ein dringendes Bedürfnis besteht. Diese Bedingung wäre allerdings nur selten erfüllt. Etliche Anlagen

wie z.B. Parkhäuser liessen sich nicht mehr realisieren, wenn das Parlament das Volksbegehren buchstabengetreu umsetzen würde. Sogar Bundesrat Moritz Leuenberger sprach von nicht durchdachten und leichtfertig formulierten Initiativen. (NZZ 05.06.09)

**04.06. Trassenpreise zugunsten der Verkehrsverlagerung senken – Der Gütertransport auf der Schiene soll günstiger und attraktiver werden. Zu diesem Zweck sollen die Trassenpreise auf das Niveau der Nachbarländer reduziert und nicht mehr nach dem Gewicht, sondern nach einem marktwirtschaftlichen Anreizsystem bemessen werden. Eine entsprechende Motion von Ständerat Rolf Büttiker (fdp, SO) hat die Grosse Kammer als Zweitrat oppositionslos überwiesen. (NZZ 05.06.09)**

**03.06. Raser sollen mit Blackbox fahren – In der Sondersession zum Strafrecht hat der Nationalrat unter anderem einer Verschärfung im Bereich des Strassenverkehrs zugestimmt, indem er mit 89 zu 86 Stimmen eine Motion „Massnahmen gegen gemeingefährliche Geschwindigkeitsexzesse“ angenommen hat. So sollen Raser, die nach einem Führerausweisentzug in einer Geschwindigkeitskontrolle hängen bleiben, künftig auf eigene Kosten eine so genannte Blackbox installieren lassen. Das Gerät zeichnet in der Folge das Fahrverhalten auf. (BaZ 04.06.09; „Bund“ 04.06.09; News 04.06.09)**

**02.06. Neuer Bericht „Umwelt Schweiz 2009“ veröffentlicht – Gemäss dem von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und für Umwelt (BAFU) publizierten Bericht „Umwelt Schweiz 2009“ geht es der Umwelt in der Schweiz seit der Jahrhundertwende leicht besser. Dies, obwohl die Mobilität ständig gewachsen ist und von 2000 bis 2005 die jährlich zurückgelegten Wegstrecken pro Person um sieben Prozent zugenommen haben. Dabei wurden nur für 18 Prozent dieser Wegstrecken die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt. Im selben Zeitraum nahmen die Verkehrsleistungen im Güterverkehr um zehn Prozent zu. (NZZ 03.06.09; Medienmitteilung BAFU/BFS 02.06.09)**

**29.05. Verkehrsinvestitionen sind nicht ausgewogen – Gemäss strasseschweiz, dem Dachverband des privaten Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft in der Schweiz, sind die Infrastrukturinvestitionen in Strasse und Schiene bezogen auf die von den beiden Verkehrsträgern erbrachten Verkehrsleistungen nicht ausgewogen. Während sich die Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonsstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) von 1970 bis 2007 fast nicht veränderten bzw. sogar leicht rückläufig waren, haben die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Schiene, in der gleichen Periode um rund 2'300 Prozent (!) zugelegt. Konkret gab der Bund im Jahr 2007 pro hundert Leistungskilometer für den öV knapp Fr. 13.60 und für Strassen gut Fr. 2.40 aus. (Info strasseschweiz 29.05.09)**

**28.05. Bund verbilligt den alpenquerenden Schienengüterverkehr – Die Wirtschaftskrise führt zu einer starken Abnahme des Transportvolumens im alpenquerenden Güterverkehr. Gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ist die Schiene vom Rückgang stärker betroffen als die Strasse, weil die Lastwagentransporteure ihre Preise stark ge-**

senkt haben. Verantwortlich für den Preiszerfall sei in erster Linie ein Kapazitätsüberschuss auf der Strasse. Ein Teil der Camionneure fahre – aufgrund des durch die Überkapazitäten ausgelösten Konkurrenzdrucks – sogar unter den Grenzkosten. Die Veränderung des Modalsplits zuungunsten der Schiene läuft laut dem BAV dem Verfassungsauftrag zur Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn zuwider. Um eine weitere Abwanderung von Gütern zu verhindern, soll der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) vorübergehend stärker gefördert werden. Zu diesem Zweck werden die Betriebsabgeltungen an die Operateure bis zum Jahresende befristet erhöht. Konkret wird der maximale Abgeltungssatz je Sendung (Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter) von 45 auf 90 Euro erhöht werden. Für diese Massnahme stehen rund 50 Millionen Franken zur Verfügung. Es handelt sich dabei um „Restmittel“ auf dem Kredit für Abgeltungen des kombinierten Verkehrs.

(BAV-Medienmitteilung 28.05.09)

**28.05. Ständerat will Velovignette abschaffen** – Mit 21 zu acht Stimmen hat der Ständerat eine Parlamentarische Initiative von Philipp Stähelin (cvp, TG) gutgeheissen, welche die Velovignette abschaffen will. Der Erlös dieser Vignette fliesst heute nicht mehr wie früher einmal in öffentliche Kassen, sondern entspricht zu vier Fünfteln der Prämie für eine private Haftpflichtversicherung, die Schäden bis zu zwei Millionen Franken deckt. Ein Fünftel macht der administrative Aufwand für die Produktion und den Vertrieb aus. Für die meisten Velohalter bringt die Vignette eine Doppelversicherung, da 90 Prozent bereits über die Privathaftpflichtversicherung verfügen. Hinzu kommt, dass die umliegenden Länder keine Velovignette kennen. Für Touristen und Grenzgänger gilt daher die Pflicht – im Unterschied zur Autobahnvignette – nicht, so dass in der Schweiz sogar legal vignettenfreie Velos verkehren. Ein weiterer Unterschied zur Autobahnvignette liegt darin, dass die Velovignette auch auf andere Fahrräder übertragbar ist; sie darf auch auf eine auswechselbare Grundplatte statt auf den Velorahmen geklebt werden.

(NZZ 29.05.09; BaZ 29.05.09)

**28.05. Ständerat überweist zwei Standesinitiativen zur Verkehrsverlagerung** – Zwei Standesinitiativen der Kanton Uri und Tessin, die eine beschleunigte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene sowie die Schaffung einer Alpentransitbörse (ATB) verlangen, ist vom Ständerat bei verminderter Präsenz mit 14 zu 12 bzw. mit 14 zu 13 Stimmen knapp Folge gegeben worden. Die in diesen beiden Standesinitiativen enthaltenen Forderungen gehen über das vor einem halben Jahr verabschiedete Güterverkehrsverlagerungsgesetz hinaus.

(NZZ 29.05.09)

**27.05. Ökologische Steuerreform soll vorangetrieben werden** – Der Bundesrat soll gemäss dem Willen des Parlaments die ökologische Steuerreform vorantreiben. Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat eine entsprechende Motion unterstützt und überwiesen. Die Kleine Kammer möchte den Auftrag an die Landesregierung allerdings offener formulieren. So soll diese einen Bericht über die Wirksamkeit der bestehenden Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen unterbreiten und anschliessend eine Vorlage zur Verbesserung dieser Rahmenbedingungen ausarbeiten.

(NZZ 28.05.09)

**26.05. Niedrigere CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neuwagen angestrebt** – Gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu immatrikulierten Fahrzeugen in der Schweiz zur Unterstützung der Energie-, Klima- und Umweltpolitik des Bundes bis 2015 auf 130 Gramm pro Kilometer (g/km) reduziert werden und sich damit an den Zielen der Europäischen Union (EU) orientieren. Eine entsprechende Vorlage zur Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes wurde in die Anhörung, die bis 29. Juni 2009 dauert, geschickt. Mit dem vorgeschlagenen Modell kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aus dem Personenwagenverkehr laut BFE zwischen 2012 und 2020 um durchschnittlich rund eine Million Tonnen pro Jahr vermindert werden. Mit einem System, das die Automobil-Importeure zur Zahlung einer Busse verpflichtet, falls die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu immatrikulierten Fahrzeuge über dem Wert von 130 g/km liegen, soll die erhoffte Reduktionswirkung erzielt werden.

Die Automobil-Importeure haben gegen die exakte Übernahme der EU-Zielwerte Widerstand angekündigt. Der Vorschlag sei für die Schweiz nicht zuletzt aufgrund eines eklatant tieferen Dieselanteils bei den Neuwagen unrealistisch. Zudem könne die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied nicht von einer Mischrechnung mit anderen Ländern profitieren.

(NZZ 27.05.09; BFE-Medienmitteilung 26.05.09)

**25.05. Fortschreibung der Transportrechnung für das Jahr 2005** – Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat die Transportrechnung erstmals für das Jahr 2003 publiziert. Nun hat das BFS die Transportrechnung für 2005 fort geschrieben. Für dieses Jahr betragen die gesamten Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs fast 82 Milliarden Franken. Davon entfielen 70,5 Milliarden Franken auf den Strassen- und 11,4 Milliarden Franken auf den Schienenverkehr. Insgesamt erreichte keiner der beiden Verkehrsträger und auch kein Verkehrsmittel eine vollständige Kostendeckung. Der Kostendeckungsgrad der Strasse lag bei 92 jener der Schiene bei 93 Prozent. Tiefer fällt der Kostendeckungsgrad aus, wenn Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht berücksichtigt werden. Da diese Abgeltungen im Schienenverkehr einen grossen Anteil aufweisen, lag der Kostendeckungsgrad ohne deren Berücksichtigung bei 66 Prozent; beim Strassenverkehr wären es 90 Prozent gewesen. Sowohl für Personen wie auch für Güter ist der Transport auf der Schiene günstiger als auf der Strasse: Ein Personenkilometer (Pkm) auf der Strasse kostete 54 Rappen (Personenwagen), während er auf der Schiene mit 40 Rappen zu Buche schlug. Im Güterverkehr verursachte ein Tonnenkilometer (Tkm) auf der Strasse Kosten von 57 Rappen und auf der Schiene von nur 24 Rappen. (NZZ 26.05.09; BFS-Medienmitteilung 25.05.09)

**19.05. Immer weniger Wiederverurteilungen** – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sinkt die Rückfallrate nach einer strafrechtlichen Verurteilung seit dem Jahr 1987 kontinuierlich. Rückläufige Werte resultierten dabei auch für Strassenverkehrsdelikte (1987: 25%; 2003: 19%). Aus einem kantonalen Vergleich betreffend das Strafmass für das Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ) geht ferner hervor, dass es in den als strenger geltenden Kantonen nicht zu weniger Rückfällen kommt. Die spezifische Rückfallrate nach drei Jahren bewegt sich in allen Kantonen im Bereich von 14 Prozent. Es lässt sich vermuten, dass die grösste präventive Wirkung bei Rückfällen nicht von der Art und Höhe der Strafe ausgeht, sondern eher vom Risiko, erneut von der Polizei gefasst zu werden, oder davon, wie stark die Bevölkerung im Allgemeinen die entsprechende Straftat verurteilt. Insgesamt sind die Angaben des BFS allerdings mit Vorsicht zu geniessen, da die Statistik nur Schweizer Bürger erfasst. Dabei sind rund die Hälfte

aller verurteilten Straftäter Ausländer. Geschmälert wird die Aussagekraft im Weiteren dadurch, dass der untersuchte Zeitrahmen (1987 bis 2003) lange vor Inkrafttreten des neuen und umstrittenen Strafrechts im Jahr 2007 liegt.  
(„Bund“ 20.05.09; BFS-Medienmitteilung 19.05.09)

**18.05. Strassenverkehr ist laut erster Gesamtstudie die grösste Lärmquelle –** Erstmals hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Lärmbelastung aus den Hauptquellen Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr flächendeckend berechnet. Diese Emissionsberechnung zeigt, dass in der Schweiz rund 1,35 Millionen Menschen tagsüber schädlichem oder lästigem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Unter dem Titel Son-Base wurde in den vergangenen Jahren mit Hilfe eines geografischen Informationssystems schweizweit die Lärmbelastung aus dem Verkehr ermittelt. Der alltägliche Lärm von Strassen, Bahnstrecken oder Flughäfen kann gemäss BAFU zwar dem Gehör nichts anhaben, verursache aber vegetative Funktionsstörungen oder Herz-Kreislauf-Probleme. Die Erhebung des BAFU gelangt zum Ergebnis, dass die bedeutendste Lärmquelle der Strassenverkehr sei. Er bewirke einen flächenhaften Lärmteppich, der sich über grosse Teile der Schweiz ausbreite. Rund 1,2 Millionen oder 16 Prozent aller Schweizerinnen und Schweizer litten tagsüber unter dem Strassenverkehrslärm; in der Nacht seien es immer noch rund 10 Prozent. Der Wert für den Bahnlärm liege dagegen tagsüber bei 70'000, nachts – wenn der Grossteil des lärmigen Güterverkehrs abgewickelt wird – allerdings bei 140'000 Personen. Rund 90 Prozent der übermässigen Lärmbelastung sind laut BAFU in Städten und Agglomerationen auszumachen. Dies sei nicht weiter verwunderlich, da Strassen und Schienen, aber auch Flughäfen oft nah an diesen lägen bzw. durch diese hindurchführten.

(NZZ 19.05.09; BAFU-Medienmitteilung 18.05.09)

**15.05. Raumplanung: Teilrevision statt neues Gesetz –** Gemäss Bundesverfassung obliegt die Raumplanung den Kantonen. Diese erachten die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation (UVEK) in der Vernehmlassung vorgeschlagene Totalrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG) als zu weitgehend und wünschen, stärker in die Revisionsarbeiten einbezogen zu werden. Im Vordergrund steht laut UVEK – als indirekter Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative – deshalb neu eine Teil- statt eine Totalrevision des RPG.

(UVEK-Medienmitteilung 15.05.09; BBl 2010 S. 1033-1088)

**14.05. Keine Entwarnung für den Schweizer Wald –** Die Schädigung des Schweizer Waldes nimmt gemäss dem Institut für Angewandte Pflanzenbiologie (IAP) kontinuierlich zu. Der Wald leide weiterhin unter der hohen Stickstoffbelastung. Die Waldböden würden zunehmend versauern, die Nährstoffversorgung sei gestört und das Stammwachstum reduziert. Laut IAP kann das Problem mit geeigneten Massnahmen jedoch angegangen werden, so etwa durch Einschränkungen der Stickstoffemissionen aus Verkehr und Industrie.

(NZZ 15.05.09)

**13.05. Angepasstes Güterverkehrsabkommen Schweiz-EU unterzeichnet –** Der Bundesrat hat die Änderungen im grenzüberschreitenden Warenverkehr gutgeheissen und die Unterzeichnung des angepassten Güterverkehrsabkommens Schweiz-EU beschlossen. Dieses angepasste Abkommen sieht vor, dass es im Warenverkehr zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) auch nach der Einführung der neuen EU-

Sicherheitsvorschriften keine Vorausanmeldung gibt. Die Transitachsen der Schweiz werden von der EU für ihren Binnenwarenverkehr sehr rege benutzt. Mehr als 20'000 Camions überqueren täglich die Schweizer Grenze. Im Strassentransitverkehr durchqueren pro Jahr rund 900'000 Lastwagen die Schweiz. Diese sind zu 70 Prozent in EU-Mitgliedstaaten immatrikuliert.

(EFD-Medienmitteilung 13.05.09)

**13.05. Vision einer Güter-U-Bahn soll die Güterlogistik revolutionieren – Mit einem voll-automatisiertes Gütertransportsystem, der so genannten Swiss Cargo Tube, sollen in Zukunft alle „toten“ Güter, also der gesamte Stückgutverkehr, in Ergänzung zu den überlasteten Strassen und Schienen in Röhren, die 20 bis 60 Meter unter dem Boden liegen, verteilt werden. Der Anstoss zu dieser Vision gab die Tatsache, dass sowohl Strasse als auch Schiene an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und die Zuverlässigkeit des freien Güterverkehrs angesichts der prognostizierten hohen Wachstumsraten mittelfristig als nicht gesichert erscheint, sowie die Forderung, dass Personen- und Güterverkehr zu trennen seien. Insbesondere die verstopften Strassen könnten massiv von Lastwagen befreit werden. Zuerst soll eine 240 Kilometer lange und rund fünf Milliarden Franken teure Ost-West-Achse entstehen, um eine leistungsfähige Verbindung der Logistik- und Verteilzentren in der Ostschweiz, im Raum Olten–Oensingen und in der Romandie herzustellen. Eine nächste Hauptachse würde in Richtung Nord-Süd verlaufen. Die Promotoren der Swiss Cargo Tube sind überzeugt, dass ihre Vision nicht nur finanzierbar, sondern im Gegensatz zu sämtlichen bekannten Mega-Projekten wie die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) oder der Eurotunnel, die alle defizitär seien, wirtschaftlich betrieben werden könnte.**

(BaZ 14.05.09; Medienmitteilung Verein PPP Schweiz 13.05.09)

**07.05. Neuwagen in der Schweiz mit zu hohem Verbrauch – Die im Jahr 2008 hierzulande verkauften neuen Personenwagen haben im Durchschnitt 7,14 Liter (l) Treibstoff pro hundert Kilometer (km) verbraucht. Gegenüber 2007 entsprach dies einer deutlichen Abnahme um fast vier Prozent oder 0,3 l/100 km. Damit wurde erstmals der in der freiwilligen Vereinbarung zwischen auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, sowie dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) festgelegte jährliche Absenkungswert von 0,25 l/100 km übertroffen. Allerdings konnte per Ende 2008 die Zielsetzung von 6,4 l/100 km nicht erreicht werden; statt der geforderten 2 l/100 km sank der spezifische Treibstoffnormverbrauch in den vergangenen acht Jahren um 1,26 l/100 km. Die Entwicklung geht – mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung – jedoch in die gewünschte Richtung. Trotzdem will das UVEK die künftigen Zielsetzungen gesetzlich verankern. Dazu sollen die vom Parlament der Europäischen Union (EU) im Dezember beschlossenen Grenzwerte betreffend den CO<sub>2</sub>-Ausstoss neuer Personenwagen übernommen werden. Demnach hätten im Jahr 2012 bereits 65 Prozent der Neuwagen eines Herstellers bzw. Importeurs das Ziel von durchschnittlich 130 Gramm (g) CO<sub>2</sub> pro Kilometer zu erreichen; 2013 müssten es 75 Prozent und 2014 schon 80 Prozent sein. Das UVEK arbeitet diesen Vorschlag, mit dem auch die Motion „Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen“ der Energiekommission des Nationalrats erfüllt wird, als indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative aus.**

Bei den vom EU-Parlament festgelegten 130 g CO<sub>2</sub> pro km handelt es sich gemäss auto-schweiz um einen Durchschnittswert für alle EU-Länder. Als Nicht-EU-Mitglied könne die Schweiz von einem innerhalb der EU spielenden Ausgleichsmechanismus nicht

profitieren. Hinzu komme, dass hierzulande der Anteil der 4x4-Fahrzeuge viel höher (CH: 26%; EU: 9,4%) und der Dieselanteil deutlich kleiner (CH: 32,5%; EU: 53,6%) sei als in der EU. Bei der Definition eines CO<sub>2</sub>-Grenzwerts für Neuwagen müsse für den „Sonderfall“ Schweiz zwingend ein Korrekturfaktor angewendet werden. (NZZ 08.05.09; „Bund“ 07.05.09; Medienmitteilungen BFE und auto-schweiz 07.05.09)

**07.05. Zwei Milliarden Franken an Strassengeldern für die Schiene –** Gemäss strasseschweiz, dem Dachverband des privaten Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft in der Schweiz, haben die Strassenbenützer im Jahr 2008 wiederum die Strasseninfrastruktur und einen Grossteil der neuen Schieneninfrastruktur bezahlt. Die Gesamteinnahmen des Bundes aus Strassen- und Autosteuern beliefen sich auf über 9,34 Milliarden Franken. Das waren rund 370 Millionen Franken mehr als im Jahr 2007. Für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) – Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) – sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen wurden gut zwei Milliarden Franken an ursprünglich zweckgebundenen Strassengeldern aufgewendet. Ein grosser Teil – rund vier Milliarden Franken – der Strassen- und Autosteuern ist gemäss Bundesverfassung allerdings nicht zweckgebunden und floss voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse. (Medienmitteilung strasseschweiz 07.05.09)

**06.05. Bundesrat legt Eckpunkte der CO<sub>2</sub>-Gesetzesrevision fest –** Der Bundesrat will im Einklang mit der Europäischen Union (EU) bis ins Jahr 2020 eine Senkung der Treibhausgasemissionen von 20 Prozent verglichen mit dem Stand von 1990 erreichen. Auf dem Weg zu diesem verbindlichen Ziel beabsichtigt der Bundesrat, vorerst auf die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe (Benzin und Diesel) zu verzichten. Allerdings soll die Möglichkeit, die Lenkungsabgabe dereinst auf Treibstoffe auszuweiten, quasi als Damoklesschwert weiterhin im revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehen bleiben. Der Bundesrat geht jedoch davon aus, dass andere Massnahmen wie etwa CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neue Personewagen in Anlehnung an die EU-Vorschriften wirksamer sind. Zudem sollen die Emissionen aus Benzin und Diesel bis ins Jahr 2020 mengenmässig beschränkt werden. Treibstoffimporteure müssten die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die den festgelegten Wert überschreiten, durch Massnahmen im In- und Ausland kompensieren. Die Landesregierung will die Vorlage zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes als indirekten Gegenvorschlag zur Eidgenössischen Volksinitiative „für ein gesundes Klima“ (Klimainitiative) der Umweltverbände einbringen. Aufgrund der Behandlungsfristen der Klimainitiative muss der Bundesrat die Botschaft spätestens am 26. August 2009 zuhänden des Parlaments verabschieden. (NZZ 07.05.09; UVEK-Medienmitteilung 06.05.09; SDA-Meldung 06.05.09)

**30.04. Nationalrat verabschiedet Nationalstrassenabgabegesetz –** Mit 106 zu 50 Stimmen hat der Nationalrat das neue Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) verabschiedet. Demnach soll die Autobahnvignette auch künftig 40 Franken kosten. Die Busse für das Fehlen einer gültigen Vignette verdoppelte die Grosse Kammer auf 200 Franken. Der Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD), Bundesrat Hans-Rudolf Merz hielt fest, dass der Bundesrat zwar über eine Preiserhöhung für die Vignette von 40 auf 50 Franken diskutiert habe. Gemäss Bundesrat Merz ist mit 40 Franken allerdings eine Schmerzgrenze erreicht, über der für Touristen Teilabgaben eingeführt werden müssten. Zur Bussenerhöhung unterstrich der EFD-Vorsteher, dass

die Missbrauchsquote heute rund sechs Prozent betrage. Damit entgingen dem Bund jährlich 20 Millionen Franken.

(NZZ 02./03.05.09; „Bund“ 01.05.09; SDA-Meldung 30.04.09)

**29.04. Neuester NAD-Bericht liegt vor** – Gemäss dem neuesten Tätigkeitsbericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) sind die Prognosen bezüglich der Kosten und Termine für das Jahr 2008 stabil geblieben. Bereinigt um die von den eidgenössischen Räten herausgelösten Elemente Zimmerberg-Basistunnel, Hirzeltunnel und Streckenausbauten auf der Gotthard-Achse beträgt die Kostenprognose knapp 18,7 Milliarden Franken. Seit Projektbeginn hat der Bundesrat den Gesamtkredit für die Neuen Eisenbahn-Alpen-transversalen (Neat) um gut 2,4 Milliarden Franken für die aufgelaufenen Finanzierungskosten (Teuerung, Mehrwertsteuer, Bauzinsen) erweitert. Damit haben Bundesrat und Parlament bislang zusammen rund 21,5 Milliarden Franken an Verpflichtungskrediten für die Neat gesprochen. Der Finanzierungsbedarf bis Projektende wird einschliesslich der bisher angefallenen und prognostizierten Kosten auf etwa 24 Milliarden Franken geschätzt. Hinsichtlich der Termine für die Inbetriebnahme geht die NAD betreffend den Gotthard-Basistunnel im besten Fall von Ende 2016, im schlimmsten Fall von 2020 aus; für den Ceneri-Basistunnel nennt die NAD eine Zeitspanne von Ende 2019 bis Ende 2022. Laut dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wird ein Ausbau der Neat-Zulaufstrecken inklusive Erweiterung des Profils im Rahmen der übernächsten, zwischen 2030 und 2040 zu realisierenden, grossen Bahnausbauten (Bahn 2030) geprüft. Im Zusammenhang mit den Neat-Anschlüssen im Kanton Tessin sind zwischen Lugano und Chiasso vier Varianten für eine neue Eisenbahnverbindung geprüft worden. Alle sind technisch machbar und kosten mit rund fünf bis sechs Milliarden Franken ungefähr gleich viel.

(NZZ 30.04.09; NAD-Medienmitteilung 29.04.09; BBl 2009 S. 5465-5576)

**23.04. Eisenbahnrechnung 2007** – Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2007 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Schweizerischen Eisenbahnrechnung weisen die Eisenbahnen einen Kostendeckungsgrad von fast 102 Prozent aus. Das sind über zwei Prozent weniger als im Jahr 2006. 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 gut 72 Prozent. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur 43 Prozent macht deutlich, dass die Eisenbahnen die Volkswirtschaft sehr viel kosten.

(BFS-Newsletter 23.04.09)

**23.04. Westumfahrung Zürich offiziell eingeweiht** – Zehn Tage vor ihrer Inbetriebnahme ist die insgesamt vier Milliarden Franken teure Westumfahrung Zürich von Bundesrat Moritz Leuenberger und dem Baudirektor des Kantons Zürich, Markus Kägi, offiziell eingeweiht worden. Diese feierliche Einweihung gilt total 26 neuen Autobahnkilometern im Kanton Zürich – und zwar sowohl der Westumfahrung samt Uetlibergtunnel als auch der Autobahn A4 im Knonauer Amt, die am 13. November nur noch mit einer kleinen Feier eröffnet wird.

(NZZ 24.04.09; „Blick“ 24.04.09; „Bund“ 14.04.09; AR 29.04.09)

**22.04. Bundesrat beschliesst Erleichterung im Zollrecht** – Der Bundesrat hat auf den 1. Mai 2009 eine Änderung der Zollverordnung gutgeheissen. Neu benötigen Schweizer Transportunternehmen keine Bewilligung mehr, um mit einem Anhänger, der im Aus-

land immatrikuliert ist, in die Schweiz zu fahren. Inländische Zugfahrzeuge dürfen die unverzollten Transportanhänger vorübergehend bei grenzüberschreitenden Beförderungen ziehen. Dies allerdings nur, wenn das jeweilige Zugfahrzeug in der Schweiz verzollt worden ist und der Anhänger nach dem Transport wieder ausgeführt wird. Binnentransporte bleiben weiterhin lediglich mit schweizerisch immatrikulierten und verzollten Beförderungsmittel möglich.

(OZD-Medienmitteilung 22.04.09)

- 21.04. Vernehmlassung zur Differenzierung der Automobilsteuer ausgewertet – Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer begrüsst Massnahmen des Bundes zur Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Automobile. Allerdings wurde die von der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Ständerats (SR) vorgeschlagene Umsetzung als zu kompliziert beurteilt. Das vorgesehene Bewertungssystem – Energieeffizienzklassen einerseits und Umweltkriterien andererseits – wurde in der postulierten Form klar abgelehnt. Die UREK-SR hat nun die Verwaltung beauftragt, neue Vorschläge zur Vereinfachung des Systems zu machen. Einerseits soll es eine einzige Etiketle geben, die Energieeffizienz und Umweltkriterium vereint, um zu definieren, welcher Kategorie (A bis G) ein Fahrzeug angehört, und andererseits soll die Anzahl möglicher Boni reduziert werden. Die UREK-SR wird an ihrer Sitzung im August über die weiteren Schritte beraten und entscheiden.
- (Medienmitteilung UREK-SR 21.04.09)

- 21.04. TCS-Tunneltest 2009: Vue-des-Alpes-Tunnel nicht sicher genug – Im Rahmen des Tunneltest 2009 des Touring Club Schweiz (TCS) sind in der Schweiz vier einröhrige Hauptstrassentunnel unter die Lupe genommen worden. Der Vue-des-Alpes-Tunnel zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, der mit rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag stärker befahren ist als der Gotthardstrassentunnel, bekommt vom TCS zwar noch die Note „ausreichend“. Den EU-Richtlinien betreffend Sicherheitsstandards, die auch für die Nationalstrassen in der Schweiz gelten, genügt der Vue-des-Alpes allerdings nicht. Bis 2016 will der Bund in die Sanierung von über 220 Nationalstrassentunnels rund 1,2 Milliarden Franken investieren.
- (NZZ 22.04.09)

- 16.04. Treibhausgasemissionen 2007 deutlich gesunken – Die schweizerischen Treibhausgasemissionen sind im Jahr 2007 gegenüber 2006 um 1,9 Millionen Tonnen auf insgesamt 51,3 Millionen Tonnen gesunken. Sie liegen 1,4 Millionen Tonnen oder 2,7 Prozent niedriger als 1990. Dieser Rückgang erfolgte, obschon die Treibstoffemissionen (Benzin und Diesel) 2007 gegenüber 2006 um zwei Prozent zugenommen haben. Dafür verantwortlich zeichneten insbesondere das Wirtschaftswachstum, der zu geringe Preiseffekt bzw. die hohe Steuerbelastung sowie der zunehmende Tanktourismus. Werden die Waldsenkenleistung und die zugekauften Emissionszertifikate einbezogen, kann die Schweiz das Kyoto-Ziel erreichen.
- (NZZ 17.04.09; BAFU-Medienmitteilung 16.04.09)

- 15.04. Weiterhin zu viele Schadstoffe in der Luft – Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat es auch im Jahr 2008 zu viele Luftschadstoffe – namentlich Stickstoffdioxid, Ozon und lungengängiger Feinstaub – gegeben. Trotz der in den vergangenen 20 Jahren deutlich verbesserten Luftqualität sind die Immissionsgrenzwerte der genannten drei

Schadstoffe weiterhin überschritten.  
(NZZ 16.04.09; SDA-Meldung 15.04.09)

**15.04. Neuer Höchststand beim Stromverbrauch** – Im Jahr 2008 hat der Endverbrauch an Elektrizität gut 58'700 Gigawattstunden betragen. Dies ist der grösste je gemessene Stromverbrauch in der Schweiz. Auch in Zukunft soll gemäss Prognosen der Verbrauch weiter zunehmen. Dabei wird beim Bundesamt für Energie (BFE) geschätzt, dass bei einem möglichen starken Aufkommen von Elektroautos in den kommenden Jahrzehnten Strommengen erforderlich sein könnten, die etwa der Produktion von einem oder gar zwei zusätzlichen Atomkraftwerken (AKW) entsprechen. Die AKW-kritische Schweizerische Energie-Stiftung (SES) rechnet mit einem Anstieg des Stromverbrauchs um bis zu zehn Prozent, falls elektrisch betriebene Autos im grösseren Umfang Platz greifen würden.

(NZZ 16.04.09)

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

(NZZ 11./12.04.09; BAFU-Medienmitteilung 09.04.09; AS 2009 S. 1509-1514)

**08.04. Klima-Verhandlungen verzögern sich** – Die zehntägigen Uno-Verhandlungen zur Vorbereitung eines neuen Klimaschutzabkommens, über das eine Gipfelkonferenz im Dezember in Kopenhagen entscheiden soll, sind in Bonn (D) ohne konkrete Ergebnisse zu Ende gegangen. Vereinbart wurden erst einige Passagen des neuen Vertrags, der das 2012 auslaufende Kyoto-Protokoll ablösen soll. In der Kernfrage betreffend die Reduzierung der Treibhausgase reichten die Vorstellungen von 25 bis 40 Prozent.

(NZZ 09.04.09)

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

(bfu-Medienmitteilung 07.04.09)

**06.04. Weiterer Ausbau des Bahnnetzes beschlossen** – National- und Ständerat haben in der Frühjahrssession dem Bundesgesetz über die Zukünftig Entwicklung der Bahninfra-

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

(BAV-Medienmitteilung 06.04.09; AS 2009 S. 4219-4228; BBl 2009 S. 5779)

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

(NZZ 03.04.09; BaZ 03.04.09; „Blick“ 03.04.09)

**02.04. Stiftung Klimarappen verlängert Auktionsprogramm –** Die Stiftung Klimarappen verlängert ihr Auktionsprogramm um ein Jahr. Neu bezahlt sie auch eine Abgeltung für CO<sub>2</sub>-Emissions-Reduktionen, die im Jahr 2013 erzielt werden. Diese Emissionsreduktionen werden allerdings nicht an die Erfüllung des bestehenden Vertrags mit dem Bund angerechnet, sondern als freiwillige Leistungen im Dienst des Klimaschutzes erworben.

(NZZ 03.04.09; Medienmitteilung Stiftung Klimarappen 02.04.09)

**01.04. Nachtragskredit für Sanierung von Bahnübergängen beantragt –** Der Bundesrat hat dem Parlament einen Nachtragskredit in der Höhe von fast 1,7 Millionen Franken für die Sanierung der letzten 16 aller 190 sehr gefährlichen Bahnübergänge beantragt. Dies entspricht dem nicht verwendeten Betrag aus dem ursprünglichen Gesamtkredit von 15 Millionen Franken. Dieser war – obwohl nicht ausgeschöpft – Ende 2008 ausgelaufen.

(BAV-Medienmitteilung 01.04.09)

**31.03. ASTAG reicht neue Einsprache gegen LSVA-Erhöpfung ein –** Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) hat in Ergänzung zu seinen bisherigen Beschwerden neu auch eine Einsprache gegen die Abklassierung der Lastwagen, welche die Euro-3-Norm erfüllen, eingereicht. Per 1. Januar sind die Tarife der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für einen beträchtlichen Teil des Schweizer Fuhrparks nochmals markant angestiegen. Davon betroffen sind laut ASTAG Nutzfahrzeuge der Emissionsklasse Euro 3, die rund 18 Prozent mehr LSVA bezahlen. Begründet werde diese so genannte Abklassierung von der besten in die mittlere LSVA-Abgabekategorie damit, dass die Euro-3-Norm zu wenig umweltfreundlich sei. Dem widerspricht die ASTAG: Euro-3-Lastwagen seien kaum älter als fünf Jahre und würden dem neuesten

Stand der Technik entsprechen. Mit den durch die Abklassierung generierten Mehreinnahmen wird die Ertragsobergrenze gemäss ASTAG zusätzlich überschritten; der Bund nehme mehr Geld aus der LSV ein, als der Schwerverkehr Kosten zulasten der Allgemeinheit verursache.

(NZZ 01.04.09; ASTAG-Medienmitteilung 31.03.09)

**25.03. Bundesrat genehmigt weitere HGV-Vereinbarung** – Der Bundesrat hat eine weitere Vereinbarung für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz (HGV) genehmigt. Damit können die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Südostbahn (SOB) eine einspurige Verbindungsstrecke – die so genannte Spange SOB – im Rahmen der Ausbauten St. Gallen–Konstanz bauen. Die Kosten für den Bau der Spange SOB betragen 15,4 Millionen Franken und werden via den Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) mehrheitlich aus Strassengeldern bezahlt. (BAV-Medienmitteilung 25.03.09)

**20.03. Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten** – Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) hat der Nationalrat mit 182 zu null Stimmen bei 12 Enthaltungen und der Ständerat mit 43 zu null Stimmen gutgeheissen. Das Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) genehmigte die Grosse Kammer mit 157 zu 34 Stimmen bei drei Enthaltungen und die Kleine Kammer mit 43 zu null Stimmen. Die Verordnung zur Änderung des Reglements des Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) wurde vom Nationalrat mit 173 zu 14 Stimmen bei sieben Enthaltungen und vom Ständerat mit 43 zu null Stimmen angenommen. Das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane im öffentlichen Verkehr hiess das „Stöckli“ zwar gut, der Nationalrat hingegen lehnte es ab. Das Gesetz fällt somit aus Abschied und Traktanden. (NZZ 21./22.03.09; BBL 2009 S. 2043-2099 und S. 2099-2106; AS 2009 S. 1169-1170 und S. 5597-5654)

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

In einer Medienverlautbarung hat strasseschweiz das Vorhaben als eine Plünderung der Strassenkasse sowie als eine Idee aus der ideologischen Mottenkiste bezeichnet. Insgesamt erweise die Initiative dem Landverkehr einen Bärendienst, weil der Hauptverkehrsträger Strasse bewusst behindert und geschwächt wird. Einmal mehr wollten gewisse Eisenbahnfans einen Angriff auf das Portemonnaie der Strassenbenützer unternehmen, statt die eigenen Kosten vermehrt selbst zu tragen. Deshalb lehne strasseschweiz das Volksbegehren entschieden ab.

(NZZ 21./22.03.09; „Bund“ 21.03.09; Medienmitteilung strasseschweiz 20.03.09; „kontakt.sev“ 19.03.09; BBL 2009 S. 1395-1398)

- 19.03. Es gibt kein Recht auf saubere Luft – Sechs von Greenpeace unterstützte Privatpersonen sind mit ihrem Kampf für saubere Luft auch vor Bundesgericht erfolglos geblieben. Die Richter in Lausanne sind auf ihre Beschwerde wegen mangelnder Begründung erst gar nicht eingetreten. Konkret verlangten die Privatpersonen etwas eine Partikel-filterpflicht für Dieselfahrzeuge, die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen oder die Halbierung des Treibstoffverbrauchs bei Neuwagen bis 2010. Weitere Forderungen betrafen unter anderem einen Baustopp für Strassen, Tempo-Reduktionen sowie die Einführung von Road Pricing. (SDA-Meldung 19.03.09)**
- 15.03. Leichter Besucherrückgang am Genfer Automobilsalon – Der 79. Internationale Automobilsalon in Genf, der heute zu Ende gegangen ist, hat rund 648'000 Eintritte verzeichnen können. Das sind rund 66'000 Besucherinnen und Besucher oder gut neun Prozent weniger als im Jahr 2008. Das von den Organisatoren gesteckte Ziel von 700'000 Eintritten wurde somit nicht ganz erreicht. Der nächstjährige Salon findet vom 4. bis 14. März 2010 statt. („Blick“ 17.03.09; AR 18.03.09)**
- 11.03. Bereinigung ZEB: Nationalrat will Lärmschutzkredit nicht kürzen – Mit 87 gegen 81 Stimmen hat der Nationalrat im Rahmen des Differenzbereinigungsverfahrens zu ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) beschlossen, nicht auf die Kreditkürzung beim Lärmschutz von 1,8 auf 1,3 Milliarden Franken einzutreten. Nach dem Verzicht auf die Kürzung ist die Bahnvorlage reif für die Schlussabstimmung. (NZZ 12.03.09; BaZ 12.03.09; SDA-Meldung 11.03.09)**
- 09.03. Nationalrat heisst zweites Ausgabenprogramm gut – Der Nationalrat will die Konjunktur mit 700 Millionen Franken stützen. Nach mehrstündiger Diskussion hat die Grosse Kammer die Vorlage mit 156 zu 36 Stimmen praktisch unverändert angenommen. Gut die Hälfte des beschlossenen Betrags ist für Ausbauprojekte der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Privatbahnen sowie für das Nationalstrassennetz vorgesehen. Bei der Schiene werden dabei Investitionen im Umfang von 320 Millionen Franken (inklusive 68 Mio. Franken aus Mitfinanzierungen durch die Kantone) ausgelöst; davon fliessen 270 Millionen Franken in den Ausbau der Infrastruktur. Das Bundesamt für Strassen (Astra) kann Investitionen von maximal 32 Millionen Franken ins laufende Jahr vorziehen. (NZZ 10.03.09; BaZ 10.03.09; BBl S. 2269-2271)**
- 05.03. Bahnreform 2 im Parlament nahezu bereinigt – Die eidgenössischen Räte haben die Gesetzesbestimmungen im Rahmen der Bahnreform-2-Vorlage, welche die Sicherheitsorgane in Bahnhöfen und in öffentlichen Verkehrsmitteln betreffen, nahezu bereinigt. Der Nationalrat hat sich in zwei Streitfragen dem Ständerat angeschlossen: So wird die Kompetenz zur Regelung der Bewaffnung dem Bundesrat übertragen; ferner erhält die Bahnpolizei weniger umfassende Kompetenzen als die reguläre Kantonspolizei. Noch nicht ganz bereinigt sind jene Bestimmungen, die für Privatbahnen und Schweizerische Bundesbahnen (SBB) identische finanzielle Rahmenbedingungen gewährleisten sollen. Deshalb geht die Vorlage nochmals zurück an den Ständerat. (NZZ 06.03.09)**

- 05.03. Nationalrat hält an Aufhebung von Rundstrecken-Verbot fest –** Zum dritten Mal hat der Nationalrat über die Wiederezulassung von Formel-1-Autorennen gestritten und gegen den Widerstand von Ständerat und Bundesrat mit 103 zu 75 Stimmen an der Parlamentarischen Initiative Giezendanner (svp, Aargau) festgehalten, die eine Aufhebung des im Strassenverkehrsgesetz (SGV) verankerten Rundstreckenverbots fordert. Die Befürworter betonten in der Grossen Kammer, dass es nicht primär um die Wiedereinführung von Formel-1-Rennen in der Schweiz, sondern um die Aufhebung eines nicht mehr zeitgemässen Verbots und damit um die Zulassung von Rundstrecken gehe. Der Bau einer Rundstrecke bedeute für die jeweiligen Regionen eine grosse Investition und sei von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Mit der Vorlage muss sich nun wieder der Ständerat befassen, der das letzte Mal nicht darauf eingetreten war. (NZZ 06.03.09; SDA-Meldung 05.03.09)
- 05.03. Tempolimiten auf Autobahnen nur noch bei Wirkungsnachweis –** Kantone sollen Tempolimiten auf Nationalstrassen wegen zu hoher Feinstaub- oder Ozonbelastung nur noch aufgrund eines Wirkungsnachweises festlegen dürfen. Der Nationalrat hat einer entsprechenden Parlamentarischen Initiative von Markus Hutter (fdp, Zürich) mit 106 zu 66 Stimmen Folge gegeben. (NZZ 06.03.09)
- 05.03. Eröffnung des 79. Internationalen Automobilsalons in Genf –** Ohne namhafte Absenzen haben 250 Aussteller am 79. Internationalen Automobilsalon in Genf 78'000 Quadratmeter Ausstellungsfläche gebucht. Die bis zum 15. März erhofften rund 700'000 Besucherinnen und Besucher erwarten am Salon über 130 Welt- und Europapremieren. Zudem werden verstärkt umweltfreundliche Antriebsarten sowie kleine und leichte Fahrzeuge favorisiert. Bundespräsident Hans-Rudolf Merz hielt in seiner Eröffnungsansprache fest, dass für ihn staatliche Interventionen bei der Schweizer Zulieferbranche kein Thema seien. Dieser Sektor werde mit dem geplanten Einheitsatz der Mehrwertsteuer von 6,1 statt 7,6 Prozent bereits um jährlich 400 Millionen Franken entlastet. Auch die von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, geforderte Verschrottungsprämie für Autos, die älter als 13 Jahre sind, steht für den Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) nicht zur Diskussion. Vielmehr appellierte Bundespräsident Merz an die Innovationskraft der Automobilbranche: Es gebe niemanden, der mit so viel Erfolg das Rad stets neu erfinde. (NZZ 06.03.09; BaZ 06.03.09)
- 04.03. Sanierungskonzept für den Gotthard-Strassentunnel –** Die Kleine Kammer hat im Einverständnis mit dem Bundesrat einstimmig ein Postulat der ständerätlichen Verkehrskommission überwiesen, wonach die Landesregierung eingeladen wird, bis Ende 2010 in einem Konzept darzulegen, wie und wann sie die Sanierungsarbeiten im Gotthard-Strassentunnel vornehmen lassen will. Geklärt werden sollen zudem Voraussetzungen, Kosten und Auswirkungen des Baus einer zweiten Röhre. Zum wiederholten Mal unterstrich Bundesrat Moritz Leuenberger, dass zwei Einspurttunnel am Gotthard grundsätzlich eine Möglichkeit wären. Er sage nicht: „Marmor, Stein und Eisen bricht, doch eine zweite Röhre gibt es nicht.“ Allerdings müsste dann auch über die Finanzierung, z.B. eine Tunnelgebühr, gesprochen werden. (NZZ 05.03.09; SDA-Meldung 04.03.09)

**04.03. Gesamtschau FinöV bzw. ZEB für Schlussabstimmung bereit** – Nach der Beratung im Ständerat ist die Vorlage betreffend die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) im Parlament bereinigt und bereit für die Schlussabstimmung am letzten Tag der Frühjahrsession. Gleichzeitig wird in dieser ZEB-Vorlage dem Bundesrat der Auftrag erteilt, bis 2010 eine neue Vorlage für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur zu präsentieren. Diesbezüglich hatte der Bundesrat bereits angekündigt, zwei Varianten für die „Bahn 2030“ im Umfang von 12 bis 21 Milliarden Franken vorzubereiten. In einem separaten Kreditbeschluss für die Lärmsanierung der Eisenbahnen verbleibt allerdings noch eine Differenz: Bundesrat und Ständerat möchten den ursprünglichen Betrag um 0,5 auf 1,33 Milliarden Franken reduzieren, weil die gesetzlichen Grenzwerte dank leiserem Rollmaterial billiger zu erreichen sind und das Geld somit besser für andere Bahnprojekte verwendet werden kann. Der Nationalrat hatte diese Kürzung knapp abgelehnt. Die Differenz soll noch in der Frühjahrsession bereinigt werden.  
(NZZ 05.03.09)

**04.03. Solothurn senkt Motorfahrzeugsteuer für emissionsarme Autos** – Wer im Kanton Solothurn ein emissionsarmes Fahrzeug fährt, soll künftig steuerlich begünstigt werden. Besitzer von stärker motorisierten Autos hingegen sollen höhere Motorfahrzeugsteuern bezahlen müssen. Dieses vom kantonalen Parlament beschlossene Bonus-Malus-System bedeutet eine Ökologisierung der heutigen Motorfahrzeugsteuer und damit einen Systemwechsel. Bisher wurde die Steuer nämlich gemäss dem Hubraum des Fahrzeugs berechnet. Das Referendum gegen diese Neuerung wurde allerdings bereits ergriffen.  
(SDA-Meldung 04.03.09)

**26.02. Neues Schwerverkehrszentrum Ripshausen** – Ab kommenden Montag fahren die Lastwagen auf der Autobahn A2 (Nord-Süd-Achse) über das neue Schwerverkehrszentrum (SVZ) Ripshausen bei Erstfeld (UR). Dieses SVZ ist das erste seiner Art in Europa und steht im Zusammenhang mit dem so genannten Tropfenzählersystem, das am Gotthard-Strassentunnel (GST) besteht. Diese Dosierungsmassnahme bedingt Warteräume, die heute grösstenteils auf Autobahnspuren und -pannenstreifen eingerichtet sind und ein Sicherheitsproblem darstellen. Mit Inbetriebnahme des SVZ Ripshausen können die Warteräume in den Kantonen Uri und Nidwalden aufgehoben werden. Weiter in Betrieb bleibt hingegen der Warteraum in Knutwil (LU). Ebenfalls weitergeführt wird die Dosierstelle unmittelbar vor dem GST-Portal in Göschenen (UR).  
(NZZ 27.02.09; SDA-Meldung 26.02.09)

**25.02. Kontroverse um Atem-Alkoholtests** – Gemäss einer Studie des Instituts für Rechtsmedizin (IRM) der Universität Zürich zeigen Atem-Alkoholmessgeräte im Durchschnitt rund 20 Prozent tiefere Alkoholwerte an als tatsächlich im Blut vorhanden. Das liegt offenbar nicht an der Technik, sondern am behördlich vorgegebenen Umrechnungsfaktor, über den das Gerät die im Atem gemessene Alkoholkonzentration als Promillezahl der Konzentration im Blut ausgibt bzw. zwischen Atem- und Bluttest. Der Gesetzgeber billigt diesen Toleranzbereich, um zu verhindern, dass wegen Messunschärfe Unschuldige verurteilt werden. Laut IRM sind die im Rahmen der Studie ermittelte hohe Streuung und damit die mangelnde Präzision der Messungen vornehmlich auf biologische und physiologische Unterschiede des Menschen zurückzuführen. Die ab-

solite Gerechtigkeit bei der Alkoholmessung kann es demnach nicht geben.  
(NZZ 26.02.09; BaZ 26.02.09; „Blick“ 26.02.09)

**24.02. Weniger Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr** – Gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) sind im Jahr 2008 auf Schweizer Strassen 357 Menschen ums Leben gekommen (minus sieben Prozent gegenüber 2007); mit 4'759 (minus neun Prozent gegenüber 2007) wurden erstmals weniger als 5'000 Personen schwer verletzt. Damit lag die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten auf dem tiefsten Stand seit dem Zweiten Weltkrieg.  
(NZZ 25.02.09; „Bund“ 25.02.09; BaZ 25.02.09; AP-Meldung 24.02.09; SDA-Meldung 24.02.09; bfu-Medienmitteilung 24.02.09)

**23.02. Weniger Schadstoffe entlang der A2 und der A13** – Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) ist die seit dem Jahr 2003 entlang der Autobahnen A2 und A13 gemessene Luftschadstoffbelastung gesunken. Die Belastung mit Feinstaub (PM10) lag vor sechs Jahren bei den meisten Messstellen im Bereich von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Bis 2008 haben sich diese Werte auf 22 bis 24 Mikrogramm reduziert, was jedoch noch immer über dem Grenzwert von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft liegt.  
(NZZ 24.02.09; UVEK-Medienmitteilung 23.02.09)

**23.02. Erneute Zunahme der alpenquerenden Lastwagenfahrten** – Gemäss dem „Monitoring Flankierende Massnahmen“ (MFM, 2. Semesterbericht 2008) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) haben im Jahr 2008 insgesamt 1,275 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpen überquert. Dies entspricht einer Zunahme von einem Prozent gegenüber 2007 und steht im Widerspruch zum gesetzlich formulierten Zwischenziel, wonach im Jahr 2011 nicht mehr als eine Million Lastwagen pro Jahr in der Schweiz die Alpen durchqueren sollen. Auf der Strasse wurden im alpenquerenden Güterverkehr rund 14'400 Millionen Tonnen (plus gut ein Prozent) und auf der Schiene über 25'500 Millionen Tonnen (plus ein Prozent) befördert. Am Nord-Süd-Transitverkehr hält die Schiene weiterhin einen Anteil von 64 Prozent; die Strasse erreicht demnach 36 Prozent. Nicht die erhoffte Wirkung entfaltete die per 1. Januar 2008 erneut erhöhte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Einen geringen Verlagerungseffekt bewirkten offensichtlich auch die im ersten Halbjahr 2008 sehr hohen Treibstoffpreise.  
(NZZ 24./25.02.09; UVEK-Medienmitteilung 23.02.09; UVEK-MFM Februar 2009)

**22.02. Besucherrekord für Swiss-Moto** – Die Motorradmesse Swiss-Moto, die im Zürcher Messezentrum stattfand, konnte mit rund 63'000 Besucherinnen und Besuchern einen neuen Rekord verzeichnen.  
(„Bund“ 23.02.09)

**20.02. Rund 2,15 Milliarden Franken für das Nationalstrassennetz** – Gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) sollen im Jahr 2009 rund 2,15 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz investiert werden. Knapp eine Milliarde soll in den Bau neuer Abschnitte fliessen; der Rest ist für den Ausbau und Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes vorgesehen. Letzteres wächst 2009 somit voraussichtlich um 26 Kilometer.  
(NZZ 21./22.02.09; ASTRA-Medienmitteilung 20.02.09)

- 18.02. Bei Motorrad-Emissionen noch nicht am Ziel – Im Jahr 2006 ist in der Schweiz die neue Euro-3-Norm für Motorräder eingeführt worden. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) hat im Auftrag des Bundesamts für Umwelt (Bafu) nun geprüft, was die neuen Abgasvorschriften gebracht haben. Die Resultate sind laut Empa durchaus ermutigend: Verglichen zu älteren Modellen stossen Motorräder der neuesten Generation (mit einem durchschnittlichen Kilometerstand von 12'000 Kilometer) rund siebenmal weniger Luftschadstoffe wie Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoffe aus. Allerdings hielten von den zehn untersuchten neuen Motorrädern nur gerade drei die gesetzlichen Grenzwerte hinsichtlich des Schadstoffausstosses ein. Ferner würden selbst die neuesten Motorräder punkto Schadstoffausstoss noch immer wesentlich schlechter abschneiden als benzinbetriebene Autos der gleichen Jahrgänge: Der CO-Ausstoss der Motorräder sei beinahe doppelt so hoch; bei den Kohlenwasserstoffen lägen die Emissionen gar 20mal höher. Nur bei den Stickoxiden seien die motorisierten Zweiräder den Autos praktisch ebenbürtig. (NZZ 19.02.09; SDA/AP-Meldung 18.02.09)**
- 18.02. Die Swiss-Moto hat ihre Tore geöffnet – Die Motorrad-Messe Swiss-Moto findet vom 19. bis 22. Februar 2009 in allen sieben Hallen der Messe Zürich statt. Wer sich für Motorräder und Roller interessiert, wird an der Swiss-Moto mit den wichtigsten Neuerungen der Branche bedient, auch punkto Zubehör, Bekleidung und Tuning. (NZZ 19.02.09)**
- 17.02. Zusatzvereinbarung mit Stiftung Klimarappen unterzeichnet – Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Bundesrat Moritz Leuenberger, hat mit der Stiftung Klimarappen eine Zusatzvereinbarung zur Reduktion von 0,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) pro Jahr unterzeichnet. Die Stiftung verpflichtet sich damit, jährlich 0,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Inland und 0,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Ausland einzusparen. Dieses zusätzliche Reduktionsziel orientiert sich an der vom Bundesamt für Umwelt (Bafu) berechneten Ziellücke von 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr inklusive eines Risikozuschlags von 0,1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Die Stiftung Klimarappen muss neu insgesamt zu einer Verringerung von 2,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr beitragen, wovon jährlich mindestens 0,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Inland zu reduzieren sind. Mit dem Abschluss der Zusatzvereinbarung kann die Schweiz nun voraussichtlich das Gesamtziel des CO<sub>2</sub>-Gesetzes erreichen. Dies, obschon das in diesem Gesetz verankerte Teilziel im Treibstoffbereich verfehlt wird. (BaZ 18.02.09; BFE/BAFU-Medienmitteilung 17.02.09; Medienmitteilung Stiftung Klimarappen 17.02.09)**
- 16.02. Automobilwirtschaft: 96 Milliarden Franken Umsatz – Die Automobilbranche in der Schweiz erzielte im Jahr 2007 einen Umsatz von gut 96 Milliarden Franken. Das geht aus dem Vademecum 2009 von strasseschweiz hervor. In rund 21'800 Betrieben trugen zu diesem Umsatz fast 255'550 Personen bei. (AR 18.02.09; Medienmitteilung strasseschweiz 16.02.09)**
- 13.02. Absatz der wichtigsten Erdölprodukte ist gestiegen – Gemäss Erdöl-Vereinigung (EV) hat der Absatz der wichtigsten Erdölprodukte in der Schweiz im Jahr 2008 gut elf Millionen Tonnen betragen. Dies entspricht einer Zunahme von mehr als sieben Prozent gegenüber 2007. Vom Gesamtabsatz entfielen rund vier Millionen Tonnen (37%) auf**

Brennstoffe (Heizöl) und rund sieben Millionen Tonnen (63%) auf Treibstoffe. Insgesamt wurden über drei Prozent mehr Treibstoffe (Benzin, Dieselöl und Flugpetrol) verkauft als noch 2007. Die schon seit längerer Zeit festgestellte rückläufige Nachfrage nach Autobenzin beschleunigte sich (minus rund zwei Prozent gegenüber 2007). Hingegen nahm der Dieselölabsatz erneut zu, und zwar um fast zehn Prozent verglichen mit 2007. Dies lässt sich laut EV vermutlich in erster Linie mit der robusten Inlandkonjunktur – Baugewerbe und Gütertransporte sind Dieselölkonsumenten – erklären. (NZZ 17.02.09; BaZ 14.02.09; EV-Medienmitteilung 13.02.09; AR 18.02.09)

**11.02. Bundesrat lanciert zweites Impulspaket – Der Bundesrat hat die zweite Stufe von Massnahmen zur Stützung der Wirtschaftslage in der Schweiz beschlossen. Im Rahmen eines Nachtragskredits zum Voranschlag 2009 schlägt die Landesregierung vor, zusätzliche Ausgaben in der Höhe von rund 700 Millionen Franken zu tätigen. Gut die Hälfte davon ist für Ausbauprojekte der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Privatbahnen sowie für das Nationalstrassennetz vorgesehen. Bei der Schiene werden dabei Investitionen im Umfang von 320 Millionen Franken (inklusive 68 Mio. Franken aus Mitfinanzierungen durch die Kantone) ausgelöst; davon fliessen 270 Millionen Franken in den Ausbau der Infrastruktur. Das Bundesamt für Strassen (Astra) kann Investitionen von maximal 32 Millionen Franken ins laufende Jahr vorziehen. Dadurch soll die ohnehin geplante Beseitigung zweier gravierender Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beschleunigt werden. Davon profitieren können die beiden 6-Spur-Ausbauprojekte Härkingen–Wiggertal in den Kantonen Solothurn und Aargau sowie Blegi–Rütihof im Kanton Zug.**

(NZZ 12.02.09; BaZ 12.02.09; „Bund“ 12.02.09; EFD-Medienmitteilung 11.02.09; BBl 2009 S. 1043-1070)

**09.02. Energieetikette nun auch freiwillig für Gebrauchtwagen – Seit Anfang Februar können gemäss Bundesamt für Energie (BFE) Autohändler auch für Occasionen Energieetiketten erstellen. Im Gegensatz zur obligatorischen Energieetikette für Neuwagen, handelt es sich dabei allerdings um eine freiwillige Massnahme. Die Etikette kann für alle Gebrauchtwagen, welche die Euro-3-Norm erfüllen, via Internet produziert werden. (BFE-Medienmitteilung 09.02.09)**

**29.01. Geschwindigkeitskontrollen zeigen Wirkung – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) hat die Polizei ihr Netz an Geschwindigkeitskontrollen im Jahr 2007 erneut verdichtet; verglichen mit 2006 sind ihr allerdings weniger Temposünder ins dieses Netz gegangen. Bemannte stationäre Geschwindigkeitsmesssysteme haben 2007 insgesamt rund 12,45 Millionen Fahrzeuge kontrolliert. Mehr als 500 Millionen Fahrzeuge wurden durch unbemannte stationäre Messsysteme überprüft. Rund zwei Drittel der Kontrollen fanden innerorts statt. Inner-, aber auch ausserorts führte die Polizei deutlich mehr Kontrollen durch als noch im Jahr 2006. Während die Zahl der leichten Tempoüberschreitungen geringfügig zurückging, nahm die Zahl der hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen leicht zu. Aus den Zahlen lässt sich laut BFS ferner keine massive Verschärfung der Raser-Problematik ablesen.**

(BZ 30.01.09; AP-Meldung 29.01.09; SDA-Meldung 29.01.09; BFS-Newsletter 29.01.09)

**27.01. Anzahl Ausweisentzüge 2008 leicht gestiegen – Gemäss den neuesten Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (Admas) des Bundesamts für Strassen (Astra) mussten im Jahr 2008 in der Schweiz gut 74'300 Personen ihren Führerausweis abgeben.**

Das sind fast 2'300 mehr als 2007. Hauptgründe für den Ausweisentzug waren das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Angetrunkenheit am Steuer. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellem Fahren nahmen um fünf Prozent und jene wegen Unaufmerksamkeit um 7,5 Prozent zu. Am stärksten, nämlich um acht Prozent, stieg die Zahl der Ausweisentzüge in der Altersgruppe der über 50-Jährigen.

(NZZ 28.01.09; SDA-Meldung 27.01.09; ASTRA-Medienmitteilung 27.01.09)

**23.01. Kleinere Autos und kleinere Motoren im Trend** – Gemäss auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, lagen im Jahr 2008 bei einem fast konstant gebliebenen Gesamtmarkt – Zunahme neu verkaufter Fahrzeuge um 1,4 Prozent gegenüber 2007 – kleinere Autos und kleinere Motoren bei den Konsumentinnen und Konsumenten im Trend.

(Medienmitteilung auto-schweiz 23.01.09)

**23.01. Rola transportiert so viele Lastwagen wie noch nie** – Die Rollende Landstrasse (Rola) von Freiburg im Breisgau (D) nach Novara (I) hat im Jahr 2008 so viele Lastwagen transportiert wie noch nie. Die Anzahl der Huckepack-Fahrzeuge nahm um sechs Prozent auf gut 85'100 zu. Mit 5'375 Zugbewegungen wurde die Rekordmarke aus dem Jahr 2007 um nochmals 283 Züge übertroffen.

(SDA-Meldung 23.01.09)

**22.01. Umsetzung des mit der EU verhandelten Güterverkehrsabkommen** – Zur stärkeren Überwachung des internationalen Warenverkehrs hat die Europäische Union (EU) ihren Zollkodex mit einem „Security Amendment“ revidiert. Per 1. Juli des laufenden Jahres sieht die EU als Sicherheitsmassnahme die summarische Vorausanmeldung (Sicherheitsdaten) aller Waren vor, die aus Drittstaaten in die EU eingeführt oder aus der EU in Drittländer ausgeführt werden, damit eine Risikoanalyse im Bereich der Sicherheit durchgeführt werden kann. In diesem Zusammenhang war die Schweiz gezwungen, mit der EU zu verhandeln. Diese Verhandlungen führten zum Ergebnis, dass die Schweiz und die EU ihre Sicherheitsstandards als äquivalent anerkennen. Die Gleichwertigkeit der Sicherheitsstandards bedeutet, dass es im bilateralen Warenverkehr zwischen der Schweiz und der EU auch nach Einführung der neuen EU-Vorschriften keine summarische Vorausanmeldung geben wird. Dies hat zur Folge, dass für 80 Prozent der Einfuhren in die Schweiz und für 60 Prozent der Ausfuhren aus der Schweiz keine neuen Massnahmen zu vollziehen sind. Im Gegenzug wird allerdings der Warenverkehr zwischen der Schweiz und Nicht-EU-Staaten den neuen Sicherheitsregelungen unterstellt. Das heisst, dass die Schweiz für Sendungen, die direkt aus oder nach Nicht-EU-Staaten ein- bzw. ausgeführt werden, die summarische Vorausanmeldung verlangen wird. Für Sendungen, die aus Nicht-EU-Staaten auf dem Landweg durch die EU in die Schweiz gelangen, wird die summarische Vorausanmeldung am ersten Ort des Eintritts in die EU gefordert. Für Sendungen aus der Schweiz, die für Nicht-EU-Staaten bestimmt sind und die auf dem Landweg im Transit durch die EU versandt werden, wird die summarische Vorausanmeldung in der Schweiz verlangt (wie in den EU-Mitgliedstaaten).

(EZV-Medienmitteilung 22.01.09)

**18.01. Auto-Absatz: Schweiz hält der Krise stand** – Im Jahr 2008 sind mehr Autos (288'525) verkauft worden als 2007. Zwar beträgt der Zuwachs nur 1,4 Prozent, aber mit diesem Plus gehört die Schweiz zu den einzigen vier Ländern Europas, in denen der Autoabsatz nicht rückläufig ist. In Portugal und Finnland haben allerdings fiskalische Mass-

nahmen zu den guten Verkaufszahlen beigetragen. Die Schweiz und Belgien hingegen konnten der Finanz- und Wirtschaftskrise bisher besser standhalten.  
(SoZ 18.01.09)

**18.01. Wieder mehr Lastwagen im alpenquerenden Verkehr – Neueste Zahlen aus dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) zeigen, dass die Zahl der alpenquerenden Lastwagen im Jahr 2008 gegenüber 2007 um rund 12'000 bzw. ein Prozent auf 1,275 Millionen zugenommen hat.**  
(SoZ 18.01.09)

**13.01. Pannestreifen als Hilfsmittel gegen Stau – Ab 2010 darf auf der Autobahn A1 zwischen Morges und Ecublens (VD) der Pannestreifen zu Stosszeiten als dritte Fahrspur genutzt werden. Das Bundesamt für Strassen (Astra) will mit diesem Pilotversuch den Verkehr auf der überlasteten Autobahn Lausanne–Genf verflüssigen. Konkret wird bei hohem Verkehrsaufkommen per Lichtsignalanlage der Pannestreifen frei gegeben. Gleichzeitig gilt in diesen Phasen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde. Bereits im November 2008 hatte das Astra angekündigt, dass ab 2014 auf dem im Landesvergleich besonders stark belasteten vierspurigen A-1-Abschnitt zwischen Winterthur-Töss und der Verzweigung A1/A7 bei Oberwinterthur zu den Stosszeiten morgens und abends der Pannestreifen für den rollenden Verkehr geöffnet werden soll, falls bis dann die entsprechenden baulichen Anpassungen erfolgt sind.**  
(NZZ 14.01.09; SDA-Meldung 13.01.09)

**08.01. Astra schickt drei Verordnungen in die Anhörung – Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat Änderungsvorschläge zur Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), zur Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) sowie zur Verkehrsregelnverordnung (VRV) in die Anhörung gegeben. So sollen unter anderem in Schulbussen und Personenwagen Kinder künftig noch besser gesichert werden. Ausserdem soll die Gewichtslimite für Spikesreifen von 3,5 auf 7,5 Tonnen erhöht werden. Nicht zuletzt soll das Astra die Möglichkeit erhalten, aus eigener Initiative via Auto-Importeure Rückrufaktionen zu lancieren, wenn sich an einem Fahrzeugtypen Mängel zeigen.**  
(ASTRA-Medienmitteilung 08.01.09)

strasseschweiz/pk; 08.12.2010

**Stichwortverzeichnis 2009****08.12.2010**

<b>Verkehr</b>	<b>(Datum)</b>
Automobilsalon; 648'000 Eintritte gezählt; 66'000 Besucherinnen und Besucher weniger als im Jahr 2008; Gestecktes Ziel nicht ganz erreicht	15.03.
Automobilsalon; 79. Ausgabe in Genf offiziell eröffnet; Kleine und leichte Fahrzeuge sowie umweltfreundliche Antriebsarten im Vordergrund	05.03.
Automobilwirtschaft; Gut 96 Mia. Franken Umsatz im Jahr 2007; Publikation des Vademecum 2009 von strasseschweiz mit den wichtigsten Kennzahlen	16.02.
Automobilwirtschaft; 2008 waren kleinere Autos und kleinere Motoren im Trend	23.01.
Automobilwirtschaft; 2008 wurden 288'525 Autos verkauft; 1,4 Prozent mehr als 2007	18.01.
Bahnreform 2; Eidg. Räte heissen entsprechende Vorlage mit grossem Mehr gut	20.03.
Bahnreform 2; Im den eidg. Räten nahezu bereinigt; Noch vorhandene Differenzen betreffend gleiche finanzielle Rahmenbedingungen für Privatbahnen und SBB	05.03.
EU; GVO; Sonderregeln für Autovertrieb sollen teilweise gelockert werden; AGVS setzt sich für eine unbefristete Beibehaltung der KFZ-Bekanntmachung ein	22.07.
EU; Bundesrat heisst angepasstes Güterverkehrsabkommen Schweiz-EU gut und beschliesst dessen Unterzeichnung	13.05.
Fahrradverkehr; Ständerat will Velovignette abschaffen; Entsprechender Pa.Iv. mit 21 zu acht Stimmen Folge gegeben	28.05.
Gotthard-Strassentunnel; Sanierung erst nach 2019; Eröffnung des Gotthard-Basis-tunnels der NEAT wird abgewartet; Zweite Röhre wird separat behandelt	24.08.
Gotthard-Strassentunnel; Ständerat verlangt mit Postulat vom Bundesrat bis Ende 2010 ein Sanierungskonzept sowie Antworten auf Fragen zur zweiten Röhre	04.03.
Güterverkehr; Bundesrat verabschiedet Verlagerungsbericht 2009; Trendwende zugunsten der Strasse; Notwendigkeit einer Alpentransitbörse	27.11.
Güterverkehr; Neues Schwerverkehrszentrum im Kanton Uri offiziell eröffnet	09.09.
Güterverkehr; Rezession bremst alpenquerende Transporte auf Strasse und Schiene	24.08.
Güterverkehr; Krise bei den Schweizer Transporteuren; ASTAG stellt dem Bundesrat Forderungskatalog mit zwölf konkreten Stützungsmaßnahmen zu	22.07.
Güterverkehr; Nationalrat heisst als Zweitrat eine Motion zur Senkung der Schienen-Trassenpreise und deren marktwirtschaftliche Ausrichtung gut	04.06.
Güterverkehr; Ständerat gibt zwei Standesinitiativen der Kantone Uri und Tessin Folge; Forderungen gehen über Güterverkehrsverlagerungsgesetz hinaus	28.05.
Güterverkehr; Vision einer Swiss Cargo Tube vorgestellt; Unterirdisches Tunnel-system für Gütertransporte quer durch die Schweiz	13.05.
Güterverkehr; Bundesrat beschliesst Änderung der Zollverordnung; Im Ausland immatrikulierte Anhänger brauchen in der Schweiz keine Bewilligung mehr	22.04.
Güterverkehr; Neues SVZ Ripshausen geht in Betrieb; Teilweise Aufhebung bestehender Warteräume; Dosierstelle unmittelbar vor GST bleibt	26.02.

Güterverkehr; 1,275 Mio. alpenquerende Lastwagenfahrten im Jahr 2008; Zunahme von einem Prozent gegenüber 2007; Erhöhung der LSVA ohne Wirkung	23.02.
Güterverkehr; Umsetzung des mit der EU verhandelten Güterverkehrsabkommens „Security Amendment“; Vorausanmeldung nur bei spezifischen Fällen	22.01.
Güterverkehr; 1,275 Mio. Lastwagen im alpenquerenden Verkehr im Jahr 2008; Steigerung um rund 12'000 Lastwagen bzw. ein Prozent gegenüber 2007	18.01.
HGV-Anschluss; Bundesrat genehmigt weitere Vereinbarung; Bau der Spange SOB; Kosten von 15,4 Mio. Franken	25.03.
Kantonsstrassen; Mitholztunnel nach über fünfjähriger Sperrung bzw. Sanierung wieder eröffnet; Kosten für Sanierung teurer als ursprüngliche Baukosten	18.12.
Kantonsstrassen; Umfahrung Bulle eröffnet; Kosten von gut 300 Mio. Franken	11.12.
Kantonsstrassen; Zuger Stimmberechtigte sagen ja zu Tangente Zug-Baar	29.11.
Kantonsstrassen; Autobahnzubringer; Berner Neufeldtunnel offiziell eröffnet	15.08.
Kombinierter Verkehr; Bund verbilligt alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene; „Restmittel“ von 50 Mio. Franken aus entsprechendem Kredit frei gegeben	28.05.
Kombinierter Verkehr; Rola zwischen Freiburg i.B. (D) und Novara (I); 2008 so viele Lastwagen wie noch nie; Steigerung um sechs Prozent auf gut 85'100 Camions	23.01.
Motorfahrzeugimport; transport <sup>CH</sup> auf Erfolgskurs; Rund 22'300 Besucherinnen und Besucher während vier Tagen; transport <sup>CH</sup> 2011 neu in Bern	15.11.
Nationalstrassen; Verkehrszunahme unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre; Insgesamt weniger Staustunden; Verkehrsüberlastung als grösstes Problem	07.07.
Nationalstrassen; Bund will in die Sanierung der über 220 Tunnels bis 2016 rund 1,2 Mia. Franken investieren	21.04.
Nationalstrassen; Pannestreifen auf A1 zwischen Morges und Ecublens (VD) wird ab 2010 in Stosszeiten zu dritter Fahrspur; Bund genehmigt Pilotversuch	13.01.
Nationalstrassenbau; Nationalstrasse A4 durch das Knonauer Amt feierlich eröffnet; Teilstück von rund 16 Kilometer Länge; Kosten von rund 1,15 Mia. Franken	13.11.
Nationalstrassenbau; Westumfahrung Zürich offiziell eingeweiht; Kosten vier Mia. Franken; Total 26 Kilometer neue Nationalstrassen im Kanton Zürich	23.04.
Nationalstrassenbau; Investitionen von rund 2,15 Mia. Franken im Jahr 2009; Knapp eine Mia. für Neubauten; Der Rest für Ausbauten und Unterhalt	20.02.
Neat; Neue Studie; Gotthard-Basistunnel steigert Marktanteil der Schiene lediglich von 62 auf 64,5 Prozent; Zeit als zentrales Kriterium für Transportmittelwahl	13.08.
Neat; Durchschlag zwischen den Baulosen Erstfeld und Amsteg in der Oströhre des Gotthard-Basistunnels; Sechs Monate früher als geplant	16.06.
Neat; Aktueller NAD-Bericht; Kostenprognose bei rund 18,7 Mia. Franken; Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels frühestens Ende 2016, spätestens Mitte 2020	29.04.
SBB AG; Tätigkeit der Cisalpino AG eingestellt; Keine Schlaf- und Liegewagen mehr auf der alpenquerenden Bahnverbindung mit Italien	13.12.
SBB AG; Die mit Trenitalia betriebene Tochtergesellschaft Cisalpino wird ab dem Fahrplanwechsel vom 12./13. Dezember 2009 aufgelöst	25.09.

SBB AG; Bundesrat will Pensionskasse mit rund 1,15 Mia. Franken sanieren	24.06.
SBB AG; Schuldenberg stieg um weitere 700 Mio. auf knapp 14,7 Mia. Franken an	02.04.
strasseschweiz; 64. ordentliche Mitgliederversammlung; Propaganda der Urheber der Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ als „Bschiss“ entlarvt	18.06.
SVG; Bundesrat verschärft Regeln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit; Sicherung von Kindern bis zwölf Jahre im Auto mit entsprechenden Vorrichtungen	14.10.
SVG; Auch in Zukunft keine Rundstreckenrennen in der Schweiz; Ständerat trat zum zweiten Mal nicht auf entsprechende Gesetzesänderung ein	10.06.
SVG; Überparteilicher Kampf gegen Raser; Vorstosspaket im Nationalrat eingereicht	09.06.
SVG; Rückfällige Raser sollen künftig eine Blackbox einbauen lassen; Entscheid des Nationalrats in Sondersession zum Strafrecht	03.06.
SVG; Rückfallrate bei einer Verurteilung wegen Strassenverkehrdelikten sinkt seit 1987 kontinuierlich; Rückfallanalysen des BFS zeigen klaren Trend	19.05.
SVG; Nationalrat hält an Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen fest und überweist eine entsprechende Pa.Iv.	05.03.
SVG; IRM-Studie; Atem-Alkoholmessgeräte zeigen im Mittel rund 20 Prozent tiefere Alkoholwerte an als im Blut vorhanden; Toleranz vom Gesetzgeber gewollt	25.02.
SVG; Polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen im Jahr 2007 erneut verdichtet; Verglichen mit 2006 allerdings weniger Temposünder erwischt	29.01.
SVG; Admas-Register; Zahl der Ausweisentzüge 2008 leicht gestiegen	27.01.
SVG; Astra schickt Änderungsvorschläge zur VTS, TGV und VRV in die Anhörung	08.01.
Swiss-Moto; Rund 63'000 Besucherinnen und Besucher; Neuer Rekord	22.02.
Swiss-Moto; Die Motorrad-Messe findet heuer vom 19. bis 22. Februar statt	18.02.
Verkehrshaus; 50-Jahr-Jubiläum; Einweihung einer neuen, zweigeschossigen Strassenverkehrshalle	27.06.
Verkehrssicherheit; elf Prozent weniger Getötete und 13 Prozent weniger Schwerverletzte auf Schweizer Strassen im ersten Semester 2009; Erhebung der bfu	01.09.
Verkehrssicherheit; 2008 sind laut BFS 357 Personen auf Schweizer Strassen gestorben und 4'780 schwer verletzt worden; Markanter Rückgang gegenüber 2007	20.08.
Verkehrssicherheit; 188 von 190 der gefährlichsten Bahnübergänge sind saniert; Bis 2014 müssen weitere 2'600 Bahnübergänge aufgehoben oder gesichert sein	25.06.
Verkehrssicherheit; Über die Hälfte der im Strassenverkehr getöteten Personen verlieren ihr Leben auf Ausserortsstrassen; Neue bfu-Studie publiziert	07.04.
Verkehrssicherheit; Bund beantragt Parlament Nachtragskredit von fast 1,7 Mio. Franken für Sanierung der letzten 16 sehr gefährlichen Bahnübergänge	01.04.
Verkehrssicherheit; 2008 sind laut bfu 357 Personen auf Schweizer Strassen gestorben und 4'759 schwer verletzt worden; Deutliche Abnahme gegenüber 2007	24.02.
ZEB; Präsentation der ersten Etappe; Kosten von 2,7 Mia. Franken; 60 Projekte	30.11.
ZEB; Grünes Licht für 28 Eisenbahn-Infrastrukturmassnahmen in der ganzen Schweiz; Möglichkeit der Vorfinanzierung durch Kantone und Private	06.04.
ZEB; Eidg. Räte heissen entsprechende Vorlage mit grossem Mehr gut	20.03.
ZEB; Der Nationalrat spricht sich relativ knapp gegen eine Kürzung des Eisenbahn-Lärmschutzkredit von 1,8 auf 1,3 Mia. Franken aus	11.03.

---

<b>Energie</b>	<b>(Datum)</b>
<b>Energieetikette; Seit Anfang Februar freiwillig auch für Gebrauchtwagen</b>	<b>09.02.</b>
<b>EnergieSchweiz; 8. Jahresbericht; Wirkungen und Kosten-Nutzen-Verhältnis im Jahr 2007 deutlich gesteigert</b>	<b>19.10.</b>
<b>Sparmassnahmen; Durchschnittlicher Treibstoffnormverbrauch 7,14 l/100 km 2008; Ziel (6,4 l/100 km) der Vereinbarung von UVEK und auto-schweiz verfehlt</b>	<b>07.05.</b>
<b>Elektromobile; Allfälliges starkes Aufkommen von Elektroautos würde in Zukunft gemäss BFE die Strommenge von einem bis zwei AKW benötigen</b>	<b>15.04.</b>
<b>Verbrauch; Gesamtenergieverbrauch auf neuem Höchststand; Gut vier Prozent mehr als 2007; Wirtschaftliche Entwicklung und kalte Witterung als Hauptgründe</b>	<b>19.06.</b>
<b>Verbrauch; Im Jahr 2008 wurden sieben Prozent mehr Erdölprodukte abgesetzt als 2007; Dieselölabsatz nahm um fast zehn Prozent zu</b>	<b>13.02.</b>

Umwelt	(Datum)
Alpenkonvention; Nationalrat lehnt Ausführungsprotokolle mit 97 zu 94 knapp ab	11.12.
Emissionen; Zunahme der Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2002 um 2,2 Mio. CO <sub>2</sub> -Äquivalente; Haushalte bzw. deren Verkehr hauptverantwortlich	22.09.
Emissionen; Bundesrat aktualisiert Luftreinhalte-Konzept des Bundes; Verschärfung von Grenzwerten sowie Einführung finanzieller Anreize werden geprüft	11.09.
Emissionen; Euro-5-Abgasnorm tritt in Kraft; Partikelfilter faktisch obligatorisch; Reduktion der Feinstaubemissionen von Dieselfahrzeugen um über 90 Prozent	01.09.
Emissionen; Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Revision des CO <sub>2</sub> -Gesetzes; Verbindliche Zielwerte für CO <sub>2</sub> -Ausstoss neuer PW noch nicht festgelegt	26.08.
Emissionen; Jahresbericht 2008 MFM-U; Luftbelastung entlang Alpentransitachsen hat zwischen 2003 und 2008 leicht abgenommen; Lärmbelastung unverändert	24.08.
Emissionen; CO <sub>2</sub> -Ausstoss neuer Personenwagen soll in der Schweiz bis 2015 auf durchschnittlich 130 g/km sinken; Orientierung an den EU-Zielen	26.05.
Emissionen; Treibhausgase im Jahr 2007 in der Schweiz insgesamt deutlich gesunken; Zunahme der Emissionen von Treibstoffen; Kyoto-Ziel kann erreicht werden	16.04.
Emissionen; Nur drei von zehn neuen Motorrädern halten gemäss Empa gesetzliche Abgasgrenzwerte ein; Neue Motorräder trotzdem viel emissionsarmer als alte	18.02.
Immissionen; Bericht „Umwelt Schweiz 2009“ durch BAFU und BFS veröffentlicht; Umwelt geht es seit Jahrhundertwende leicht besser	02.06.
Immissionen; BAFU veröffentlicht erstmals flächendeckende Berechnung der Lärmbelastigung; Strassenverkehr ist die mit Abstand grösste Lärmquelle	18.05.
Immissionen; Zu viele Schadstoffe in der Luft; Gemäss BAFU sind die Grenzwerte von Stickstoffdioxid, Ozon und lungengängigem Feinstaub weiterhin überschritten	15.04.
Immissionen; Kein Recht auf saubere Luft; Bundesgericht tritt nicht auf Beschwerde von durch Greenpeace unterstützte Personen ein	19.03.
Immissionen; Weniger Schadstoffe entlang der A2 und der A13; PM10-Belastung von 2003 bis 2008 um sechs bis acht Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gesunken	23.02.
Infrastruktur; Helvetia Nostra zieht ihre Volksinitiative „Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen“ zurück	09.10.
Infrastruktur; Eidg. Räte empfehlen die Volksinitiative „Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen“ mit deutlichem Mehr zur Ablehnung	25.09.
Infrastruktur; Nationalrat lehnt zwei Volksinitiativen zur Eindämmung des Baus von Zweitwohnungen sowie Grossanlagen mit grossem Mehr ab	04.06.
Klima-Initiative; Indirekter Gegenvorschlag; Bundesrat legt Eckwerte zur Revision des CO <sub>2</sub> -Gesetzes fest; Vorläufiger Verzicht auf CO <sub>2</sub> -Abgabe auf Treibstoffe	06.05.
Klimarappen; Stiftung kann Zielvorgabe zur Senkung des CO <sub>2</sub> -Ausstosses erreichen	19.11.
Klimarappen; Stiftung vermeldet erfolgreiches Geschäftsjahr 2008; Mit dem Bund eingegangene Verpflichtung wird mit grosser Wahrscheinlichkeit erfüllt	29.06.
Klimarappen; Stiftung verlängert Auktionsprogramm	02.04.
Klimarappen; Stiftung unterzeichnet Zusatzvereinbarung mit UVEK; Reduktion von zusätzlich 0,6 Mio. Tonnen CO <sub>2</sub> ; Reduktionsziel kann erreicht werden	17.02.

---

<b>Klimaveränderung; Klimagipfel in Kopenhagen endet mit loser Übereinkunft</b>	<b>19.12.</b>
<b>Klimaveränderung; Schweiz sollte Ziele des Kyoto-Protokolls und des CO<sub>2</sub>-Gesetzes erreichen; Ziele werden sogar leicht übertroffen; Reserve vorhanden</b>	<b>14.12.</b>
<b>Klimaveränderung; Bundesrat verabschiedet Mandat für Weltklimakonferenz in Kopenhagen; Reduktion des Treibhausgasausstosses um 20% gegenüber 1990</b>	<b>27.11.</b>
<b>Klimaveränderung; G-8-Gipfel; Wichtige Schwellenländer wie China und Indien lehnen verbindliche Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen ab</b>	<b>09.07.</b>
<b>Klimaveränderung; Uno-Verhandlung in Bonn zur Vorbereitung eines neuen Klimaschutzabkommens ohne konkrete Ergebnisse zu Ende gegangen</b>	<b>08.04.</b>
<b>Raumplanung; UVEK bietet Hand zur einer Teil- statt einer Totalrevision des RPG</b>	<b>15.05.</b>
<b>Tempobeschränkungen; Tempolimiten auf Autobahnen wegen zu hoher Feinstaub- oder Ozonbelastung nur noch bei Wirkungsnachweis, Nationalrat heisst Pa.Iv. gut</b>	<b>05.03.</b>
<b>Treibstoffvorschriften; Departementale Verordnung über die Treibstoff-Ökobilanz tritt auf den 15. April 2009 in Kraft</b>	<b>09.04.</b>
<b>Waldsterben; Neuer IAP-Bericht; Schädigung des Waldes nimmt kontinuierlich zu</b>	<b>14.05.</b>

<b>Finanzen</b>	<b>(Datum)</b>
Autobahnvignette; Nationalstrassenabgabegesetz; Nationalrat gegen Auslagerung von Kontrolle und Strafverfolgung an Dritte; Differenz zum Ständerat	30.11.
Autobahnvignette; Ständerat heisst Nationalstrassenabgabegesetz einstimmig gut	15.09.
Autobahnvignette; Nationalrat verabschiedet mit 106 zu 50 Stimmen neues Nationalstrassenabgabegesetz; Vignettenpreis weiterhin 40 Franken	30.04.
Bundesfinanzen; Bundesrat beschliesst Ausarbeitung eines Konsolidierungsprogramms in der Höhe von jährlich 1,5 Mia. Franken für Finanzplanjahre 2011-2013	30.09.
Bundesfinanzen; Nationalrat heisst zweites Konjunkturstützungsprogramm gut; Investitionen von 700 Mio. Franken; Die Hälfte davon für Schiene und Strasse	09.03.
Bundesfinanzen; Bundesrat beschliesst zweite Stufe von Massnahmen zur Stützung der Wirtschaftslage; Auch Strassen- und Schieneninfrastruktur profitiert	11.02.
Eisenbahnrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2007; Deckungsgrad bei 102 bzw. 72 Prozent (ohne Beiträge); Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 43 Prozent	23.04.
Infrastrukturfonds; Genfer Stimmberechtigt heissen Eisenbahnprojekt zwischen Genf-Cornavin und Annemasse (F) gut; Kosten von insgesamt 1,5 Mia. Franken	29.11.
Infrastrukturkosten; Bundesrat beschliesst fast 3 Mia. Franken für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen; Sparprogramme könnten Verzögerungen bringen	11.11.
Infrastrukturkosten; Investitionen in die Strassen- und Schieneninfrastruktur sind unter Berücksichtigung der erbrachten Verkehrsleistung unausgewogen	29.05.
Lenkungsabgaben; Ökologische Steuerreform soll vorangetrieben werden; Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat eine entsprechende Motion überwiesen	27.05.
Lenkungsabgaben; Von der UREK-SR vorgeschlagene Automobilsteuergesetz-Änderung (Bonus-Malus-System) in der Vernehmlassung durchgefallen	21.04.
LSVA; Kantonsanteil wird unterschiedlich verwendet; ARE-Bericht	17.12.
LSVA; EFD und UVEK ziehen Urteil an das Bundesgericht weiter; Für inländische Fahrzeuge gelten ab sofort wieder die Tarife von vor der jüngsten Erhöhung	19.11.
LSVA; OZD senkt Tarife für ausländische Lastwagen auf das Niveau von 2007; Sofortmassnahme als Reaktion auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts	06.11.
LSVA; Rechtswidrige Erhöhung im Jahr 2008; Bundesverwaltungsgericht heisst Beschwerde der ASTAG gut	03.11.
LSVA; Bundesrat ändert Verordnung; Vorabanteil für Kantone mit Berg- und Randgebieten von 20 auf 15 Prozent reduziert	19.08.
LSVA; ASTAG reicht neuerliche Einsprache ein; Abklassierung von Lastwagen der Euro-3-Norm im Visier der Beschwerde	31.03.
Motorfahrzeugsteuer; Die Stimmberechtigten im Kanton Uri sagen deutliche nein zu einer Ökologisierung	29.11.
Motorfahrzeugsteuer; Die Stimmberechtigten im Kanton Genf sagen ja zu einer Ökologisierung; Jene des Kantons Solothurn lehnen dies ab	27.09.
Motorfahrzeugsteuer; Der Kanton Wallis führt einen Ökobonus für Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A und einem CO <sub>2</sub> -Ausstoss unter 130 g/km ein	15.09.

---

<b>Motorfahrzeugsteuer; Der Kanton Solothurn will ein Bonus-Malus-System einführen; Referendum dagegen wurde bereits ergriffen</b>	<b>04.03.</b>
<b>Parkplatzbewirtschaftung; Neues Gutachten der Uni St. Gallen; Bisherige Annahmen zur Lenkungswirkung von Parkplatzgebühren bei VE sind zu revidieren</b>	<b>02.12.</b>
<b>Road Pricing; strasseschweiz spricht sich gegen die mittelfristige Einführung einer Kilometerabgabe auf dem Schweizer Strassennetz aus</b>	<b>20.11.</b>
<b>Road Pricing; Erstmalige Analyse des Zustands der Schweizer Infrastrukturen und ihrer Entwicklung bis 2030; Mineralölsteuer durch „Mobility Pricing“ ablösen</b>	<b>03.11.</b>
<b>Strassen- und Autosteuern; Über 9,34 Mia. Franken im Jahr 2008; Gut zwei Mia. Franken für die Schiene; Fast vier Mia. Franken für die allg. Bundeskasse</b>	<b>07.05.</b>
<b>Strassenrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2007; Deckungsgrad liegt bei 122 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 119 Prozent</b>	<b>15.12.</b>
<b>Transportrechnung; Fortschreibung für das Jahr 2005; Kostendeckungsgrad von 92% für Strasse und von 93% bzw. 66% (ohne Abgeltungen) für Schiene</b>	<b>25.05.</b>
<b>Zweckbindung; Kerosinsteuer (gut 60 Mio. Franken) geht künftig zu zwei Drittel an die Luftfahrt und zu einem Drittel an den Bund; Verfassungsänderung</b>	<b>29.11.</b>
<b>Zweckbindung; VCS-Initiative bewirkt grosse volkswirtschaftliche Schäden</b>	<b>03.11.</b>
<b>Zweckbindung; VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ ist zustande gekommen; 150'000 Unterschriften gesammelt</b>	<b>02.11.</b>
<b>Zweckbindung; Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ lanciert; Frontalangriff auf die zweckgebundenen Strassengelder</b>	<b>20.03.</b>