

## Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

### Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2000

(Stand: 11.10.02)

- 06.01. **Departement Leuenberger definiert seine Strategie** – Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat eine neue Departementsstrategie formuliert, die sich am dreiteiligen Konzept der Nachhaltigkeit orientiert. Die Schlüsselfaktoren für das Uvek sind eine wirksame Umweltpolitik, eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und eine qualitativ hochstehende Grundversorgung (Service public) in den vom Departement betreuten Infrastrukturbereichen. In der Umweltpolitik sollen das Vorsorge- und Verursacherprinzip oberste Priorität haben. Im Verkehrsbereich soll die optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen (Verkehrsmanagement) Vorrang vor dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturanlagen haben. Angestrebt wird auch eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Bestehende Autobahnabschnitte sollen bis zur Vollendung des beschlossenen Nationalstrassennetzes nicht ausgebaut werden, mit Ausnahme von neuralgischen Stellen. Zentrale Bedeutung soll dem vermehrten Unterhalt der Autobahnen zukommen. Mittels einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS festgehalten, dass das Uvek-Papier von der ökologischen Nachhaltigkeit dominiert wird. Der FRS gib zu bedenken, dass eine verantwortungsbewusste und zukunftsgerichtete Politik nicht nur die Bedürfnisse der Natur und Umwelt, sondern auch jene der Bevölkerung und Wirtschaft zu berücksichtigen hat. Der FRS erklärt sich bereit, zusammen mit dem Uvek ausserhalb der Bundesverwaltung nach tragfähigen und ausgewogenen Lösungen zu suchen.  
(FRS-Communiqué 06.01.00; NZZ 07.01.00)

- 10.01. **Hupac verzeichnet Steigerung** – Die im kombinierten Verkehr tätige Hupac hat 1999 eine Steigerung verzeichnen können. Dank einer Aufholjagd gegen Ende des letzten Jahres konnte das Jahresziel erreicht werden. Der Verkehr nahm um 4,6 Prozent zu. In der zweiten Hälfte 1999 profitierte die Hupac vom regen Güteraustausch zwischen Nord- und Südeuropa und punktuellen Anpassungen des Angebotes. Die Rollende Autobahn (Rola) konnte mit 7,6 Prozent am meisten zulegen, gefolgt vom unbegleite-

ten transalpinen Verkehr mit 4,6 Prozent. Mit einem Minus von 0,6 Prozent schnitt der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) Export/Import ab. Das Entwicklungspotenzial für das laufende Jahr gibt die Hupac als gross an. Vorbehalte macht sie aber bezüglich der immer noch mangelhaften Qualität bei einigen Bahnen, die nach wie vor negative Auswirkungen auf den Geschäftsgang haben können.  
(NZZ 08./09.01.00)

- 10.01. **Verkehrshalbierungsinitiative: Gegnerkomitee warnt** – Ein bürgerliches Gegnerkomitee, bestehend aus 136 Parlamentariern, stuft die am 12. März zur Abstimmung gelangende Verkehrshalbierungsinitiative als höchst gefährlich ein und warnt vor wirtschafts- und europapolitischen Folgen. Die Initiative mache die bilateralen Verträge zur Makulatur, reisse ein Milliardenloch in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, sei sozial diskriminierend und gefährde Hunderttausende von Arbeitsplätzen im Tourismus- und Transportgewerbe, führte das Gegnerkomitee an. Hart ins Gericht gegangen wurde mit dem SPS-Vorstand, der die Ja-Parole zur Initiative gefasst hatte: Man könne nicht die europäische Integration und den Schutz der Arbeitsplätze propagieren, zugleich aber ein diesen Zielen diametral entgegenlaufendes Begehren unterstützen.  
(NZZ 08./09.01.00)

- 10.01. **Einführung der Ökosteuer in Deutschland verstärkt Benzintourismus** – Autofahrer werden in Deutschland seit dem 1. Januar 2000 in vier Ökosteuerstufen zur Kasse gebeten: In vier Jahresschritten werden Benzin und Diesel um jeweils 6 Pfennige je Liter verteuert. Kommt hinzu, dass gleichzeitig die Mehrwertsteuer um 1 Pfennig erhöht worden ist. Der Aufschlag beläuft sich demnach total auf 7 Pfennige. Einschliesslich der ersten Reformstufe vom 1. April 1999 verteuern sich die Treibstoffe in Deutschland bis ins Jahr 2003 bis zu 30 Pfennige oder 25 Rappen. Die deutlich tieferen Benzinspreise in der Schweiz kurbeln den Benzintourismus aus dem nördlichen Nachbarland wieder an. Ein deutscher Autofahrer kann mit der wenige hundert Meter langen Fahrt von Konstanz über die Grenze mit einer einzigen Benzin-Tankfüllung rund 20 D-Mark sparen.  
(Die Südostschweiz; 10.01.00; NZZ 17.02.00)

- 11.01. **Initiative für zweite Gotthardröhre und sechsspurige A1** – Automobilkreise haben die „Avanti“-Volksinitiative lanciert. Das Volksbegehren wird vom Schweizerischen Gewerbeverband (SGV), dem TCS, der Erdöl-Vereinigung, dem FRS sowie von bürgerlichen Politikern und Vertretern der Wirtschaft getragen. Die Initiative „Avanti“ fordert gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene und will den Ausbau des stauanfälligen Autobahnnetzes durch den Gotthard, zwischen Bern und Zürich sowie zwischen Lausanne und Genf spätestens zehn Jahre nach einem allfälligen Ja des Souveräns durchsetzen. Unter den Titeln „Mehr Sicherheit“ und „Mehr Effizienz“ steht für die Initianten fest, dass der bedarfsgerechte Ausbau der Nationalstrassen ein dringliches Anliegen ist, um wieder gleiche lange Spiesse für alle Verkehrsträger herzustellen. Dies umso mehr, nachdem die Weichen für eine leistungsfähige Bahn – Stichworte Neat, LSVA und Bahn 2000 – gestellt worden sind. Den Initianten geht es nicht darum, Verkehrskapazitäten auf Vorrat zu schaffen. Ziel ist es einzig und allein, bestehende und neue Verkehrsengpässe zu beseitigen. Die Finanzierung ist gesichert, da sich die zweckgebundenen Rückstellungen für den Strassenbau Ende 2000 auf drei Milliarden

Franken belaufen werden. Die Eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ ist am 11.01.2000 im Bundesblatt publiziert worden. Die Sammelfrist, um die 100'000 Unterschriften zusammenzubringen, läuft bis 11. Juli 2001. (NZZ 12.01.00; BBl 2000 S. 106-108)

**12.01. Motorfahrzeugsteuer Kanton Bern: Firmen mit grossen Flotten erhalten Rabatt** – Firmen mit grossen Fahrzeugflotten bekommen vom Kanton Bern für das Jahr 1999 bis zu 20 Prozent Steuerrabatt. Unternehmen, die während der letzten Steuerperiode mehr als 50'000 Franken Steuern für ihre Fahrzeuge ablieferten, erhalten vom Kanton Bern für 1999 rückwirkend einen Rabatt. Haben die Motorfahrzeugsteuern zwischen 50'000 und 100'000 Franken betragen, so werden den Fahrzeughaltern 10 Prozent zurückerstattet. Bei Steuern über 100'000 Franken beträgt der Rabatt sogar 20 Prozent. Gesenkt werden zudem die Gebühren für Ausweise: Lernfahrausweise kosten neu 70 Franken (bisher Fr. 90.-), Führer- und Fahrzeugausweise ebenfalls noch 70 Franken (bisher Fr. 80.-). Insgesamt gehen dem Kanton Bern durch den Steuerrabatt sowie durch die Gebührensenkung rund drei Millionen Franken an Einnahmen verloren. (BZ 12.01.00; „Bund“ 12.01.00)

**13.01. Ergebnisse der Eisenbahnrechnung 1998** – Die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen hat sich 1998 in der Schweiz von 57,1 auf 56,7 Prozent verschlechtert. Mit den Abgeltungen der öffentlichen Hand stieg die Eigenwirtschaftlichkeit indes von 93,8 auf 96,1 Prozent. Der Eigenwirtschaftlichkeit der SBB ging von 59,6 auf 59,3 Prozent zurück, während jener der Privatbahnen bei 46,2 Prozent verharrte. Der Gesamtaufwand der SBB reduzierte sich 1998 um 41,8 Mio. auf 6589,6 Mio. Franken zurück. Dies entspricht einer Reduktion von 0,5 Prozent. Der Ertrag der SBB lag bei 6448,2 Mio., jener der Privatbahnen bei 1389,6 Mio. Franken. Somit erzielten die Bahnen einen Gesamtertrag von 7837,8 Millionen. Dabei sank der Ertrag aus dem Güterverkehr um 6,6 Prozent, jener aus dem Personenverkehr um 1,3 Prozent. (BFS aktuell 13.01.00; NZZ 18.01.00)

**19.01. Ökologische Steuerreform am Horizont** – Das Fazit einer von einer interdepartementalen Arbeitsgruppe aufgelegten Studie zur ökologischen Steuerreform lautet: Die Besteuerung nicht erneuerbarer Energieträger hat positive Auswirkungen auf den Energieverbrauch und die Umwelt, ohne dies mit spürbaren negativen wirtschaftlichen Auswirkungen erkaufen zu müssen. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft werden hingegen als „leicht negativ“ beurteilt. Die auf Ende 2006 zu erneuernde Finanzordnung soll nach dem Willen von Bundesrat und Parlament ökologische Anreize enthalten. Ziel einer aufkommensneutralen Ökosteuer ist es, längerfristig das wirtschaftliche Wachstum vom weiteren Anstieg der Umweltbelastungen zu entkoppeln. Im Auftrag der Bundesverwaltung errechnete die Firma „Ecoplan“ zuhanden der Arbeitsgruppe die ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Steuerreform. Gemäss Berechnung von Ecoplan bewirkt eine ökologische Steuerreform eine spürbare Reduktion des Energieverbrauchs, womit schädliche Umweltwirkungen vermieden werden können. In Bezug auf das Wirtschaftswachstum ergaben die Berechnungen, dass mit „leicht negativen Konsequenzen“ zu rechnen ist. Laut der interdepartementalen Arbeitsgruppe fallen diese indessen kaum ins Gewicht, wenn man sie in Relation zu den Gewinnen für Umwelt, Wohlfahrt und Beschäftigungswirkung setzt. Mit Blick auf die Nettobelastung der betroffenen Branchen fallen das Transportgewer-

be als gewichtigster Zahler, aber auch die Chemie und insbesondere der Energiesektor (minus fünf Prozent) auf. Es wurde auch eine ökologisch motivierte Umgestaltung der Mineralöl- und Automobilsteuer sowie der Nationalstrassenabgabe geprüft. Unter anderem wird die Möglichkeit skizziert, die heutige Autobahnvignette zu 40 Franken pro Jahr durch einen Treibstoffzuschlag von fünf Rappen pro Liter zu ersetzen, um Vielfahrer mehr zu belasten.

Im Gleichschritt mit der allfälligen Einführung der ökologischen Steuerreform sollen falsche ökologische Anreize eliminiert werden. Gegenwärtig können die Kosten für berufshalber genutzte Privatfahrzeuge steuerlich in Abzug gebracht werden. Eine „ausgewogene und gezielte Verschärfung der Abzugspraxis“ ist gemäss Arbeitsgruppe ins Auge zu fassen. Auch die steuerliche Privilegierung des Zollausschlussgebiets Samnaun soll aufgehoben werden, damit unter anderem der „Tanktourismus“ ver- ebbt.

(NZZ 20.01.00; BaZ 20.01.00)

- 26.01. **Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen im Visier der Weko** – Das Sekretariat der Schweizerischen Wettbewerbskommission (Weko) eröffnet eine Vorabklärung wegen einer allfälligen Preisabsprache im Bereich der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Die vermutete Absprache betrifft die Erhöhung der Versicherungsprämien per 1. Januar 2000. Die meisten Versicherungsgesellschaften haben nämlich auf diesen Termin hin die Prämien erhöht. Genau diese zeitgleiche Prämienerrhöhung, die erst noch vergleichbarem Ausmass stattgefunden hat, lässt die „Wettbewerbshüter“ vermuten, dass es eine Absprache unter den Versicherungsgesellschaften gegeben hat. Insbesondere bei den beiden Marktleadern „Winterthur“ und „Zürich“, die 45 Prozent des Geschäfts abdecken, ist die durchschnittliche Erhöhung offenbar praktisch identisch. Das Weko-Sekretariat prüft daher in einer Vorabklärung, ob Anhaltspunkte für eine unzulässige Wettbewerbsbeschränkung gemäss Kartellgesetz bestehen. Die beiden genannten Versicherer ihrerseits erklären, dass Absprachen in diesem Geschäft ausgeschlossen seien. Die durchschnittliche Prämienverteuerung ergebe sich aus einer Anpassung einer ganzen Reihe von Risikoklassen.  
(Weko-Medienmitteilung 26.01.00; AR 03.02.00)

- 26.01. **Ja zum Verkehrsabkommen Schweiz-EU** – Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat sich für das Verkehrsabkommen mit der Schweiz ausgesprochen. Der Entscheid fiel einstimmig und ohne Diskussion. Ausserdem wurden keine Zusatzanträge zur Stellungnahme eingereicht. In Bezug auf den Landverkehr übte in dieser Stellungnahme das Transportgewerbe Kritik an den Strassenbenützungsgebühren, die sehr hoch und nicht im Interesse des Umweltschutzes seien, da sie keine günstigere Behandlung weniger stark verschmutzender Fahrzeuge ermöglichten. Letztere Behauptung steht allerdings im Widerspruch zur gewählten Formel des gewichteten Durchschnitts, die eine fiskalische Abstufung zwischen „sauberen“ und „dreckigen“ Lastwagen erlaubt. In den Schlussfolgerungen der Stellungnahme wird die Zustimmung zum Strassen- und Schienenabkommen empfohlen. Das Abkommen wird als Teil der notwendigen Massnahmen zum Schutz der Alpenregion gewürdigt. Sichergestellt werden müsse jedoch, dass der Transitverkehr nicht auf andere Strecken ausweiche, nur um die hohen Schweizer Gebühren und/oder unvertretbar lange Wartezeiten an den Schweizer Grenzen zu umgehen.  
(NZZ 27.01.00)

**02.02. Bundesrat lehnt Tempo-30-Initiative ohne Gegenvorschlag ab** – Gleichzeitig mit der klaren Ablehnung der vom VCS lancierten Tempo-30-Initiative durch den Bundesrat legt das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) einen Tempo-30-Leitfaden auf den Tisch. Diese Broschüre mit dem Titel „Tempo 30 in der Gemeinde“ ist vom Buwal in enger Zusammenarbeit mit den Initianten des Tempo-30-Volksbegehrens publiziert worden.

In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Buwal-Broschüre als reinste Provokation sowie als Desavouierung des bundesrätlichen Entscheids bezeichnet. Der Leitfaden hinterlässt den Eindruck, sozusagen der indirekte Gegenvorschlag des Bundes zur Tempo-30-Initiative zu sein und die flächendeckende Einführung von Tempo 30 generell zu propagieren. Mit der Ausarbeitung dieses Leitfadens in Zusammenarbeit mit den Initianten untergräbt eine Amtsstelle das vernünftige Votum der Landesregierung. Mehr noch: Mit der Broschüre betreibt die Verwaltung Politik.

In der Botschaft zur Tempo-30-Initiative ans Parlament anerkennt der Bundesrat den Beitrag, den Tempolimiten zur Verkehrssicherheit leisten können. Gemäss der Landesregierung zeigen Studien, dass die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls für einen Fussgänger bei der Kollision mit einem Auto, das mit 30 Kilometern pro Stunde fährt, gegenüber Tempo 50 von 85 auf 10 Prozent sinkt. Auch volkswirtschaftlich wäre der Nutzen beträchtlich, da die Unfallfolgekosten pro Jahr um mindestens 200 Millionen Franken sinken würden. Trotz allem ist gemäss Botschaft des Bundesrates „Tempo 30 generell“ eine zu radikale Massnahme. Dies umso mehr, als kein einziges europäisches Land flächendeckend so tiefe Tempolimiten vorschreibt. In der Mehrzahl der europäischen Staaten gilt innerorts wie in der Schweiz seit 1984 Tempo 50 generell. Im weiteren weist der Bundesrat darauf hin, dass die Signalisation einer tieferen Limite allein nicht genügt. Vielmehr ist der Strassenraum baulich anzupassen, sonst wird die Limite nicht eingehalten. Dafür wären aber Investitionen von schätzungsweise zwei Milliarden Franken erforderlich. Ausserdem sei es völlig unverhältnismässig, dass das Volksbegehren Tempo 30 innerorts grundsätzlich auch für Hauptstrassen gilt und ein höheres Tempo nur als Ausnahme vorsieht. Der Bundesrat favorisiert statt der Tempo-30-Initiative die Verkehrsberuhigung in einzelnen Zonen (z.B. Wohnquartiere, Schulareale).

(FRS-Communiqué 02.02.00; AR 10.02.00; NZZ 14.03.00)

**02.02. Fusion von SBB und FS im Güterverkehr: Vertrag unterzeichnet** – In Rom haben die SBB und die FS den Vertrag zum Joint venture der beiden Bahnen im Güterverkehr unterzeichnet. Zum ersten Mal werden in Europa damit Teile des Kernbereichs zweier Bahnen über die Landesgrenzen hinweg zusammengelegt. Sofern die Wettbewerbshüter in Brüssel dem Vorhaben zustimmen, soll das neue Unternehmen mit dem Namen Cargo SI noch vor Ende des laufenden Jahres operativ tätig werden. Mit gegen 20'000 Beschäftigten, 1'400 Lokomotiven, 68'800 Güterwagen und einem Aktienkapital von 1,2 Mia. Euro wird der zweite oder dritte Platz in Europa nach BD Cargo (mit den Niederlanden und der BLS verbunden) angestrebt. Die AG basiert auf italienischem Recht und hat ihren Sitz in Mailand. Bis 2005 hofft das Joint venture auf ein Umsatzwachstum von heute 1636 auf 2120 Mio. Euro mit Gewinnen ab 2002.

Cargo SI, die gemeinsame Cargo-Tochtergesellschaft der Ferrovie dello Stato (FS) und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), kann ihre operative Tätigkeit nicht wie ge-

plant per 1. Januar 2001 aufnehmen. Der Termin ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Gemäss SBB sind die Differenzen, auch die kulturellen, grösser als angenommen. Der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) stellt fest, dass das SBB-Management die Schwierigkeiten krass unterschätzt habe. (NZZ 03.02.00; BaZ 03.02.00; NZZ 08.10.00)

**03.02. Referendum gegen die bilateralen Verträge steht** – Eine von Schweizer Demokraten und Lega dei Ticinesi angeführte Phalanx gegen die bilateralen Verträge mit der EU hat bei der Bundeskanzlei 70'000 Unterschriften deponiert. Wer genau im Sog von Schweizer Demokraten und Lega am Referendum alles mitgewirkt hat, ist einigermaßen unübersichtlich. Ein Mitstreiter unter anderen ist auch die Gruppe „Stopp dem Beton“. Ebenfalls bereitet sich ein grün-linkes Komitee auf den Kampf gegen die sektoriellen Abkommen vor. Die rund 2'500 Unterschriften, die ein links-grünes Forum für direkte Demokratie gesammelt hat, sind bei den genannten 70'000 Unterschriften nicht eingerechnet. Gemäss einer Ankündigung soll sich in den kommenden Tagen ein Mitte-Links-Komitee gegen die bilateralen Verträge konstituieren. Dessen Referendumskampf wird sich in erster Linie gegen das Landverkehrsabkommen richten. Allgemein wird aber angenommen, dass sich – bei Ausbleiben grösserer taktischer Ungeschicklichkeiten – die Verträge am 21. Mai 2000 durchsetzen dürften. Das Referendum gegen das Bundesgesetz vom 8. Oktober 1999 zum Abkommen zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse ist nicht zustande gekommen. Innert der gesetzlichen Referendumsfrist sind bei der Bundeskanzlei weniger als die Hälfte der verfassungsmässig vorgeschriebenen Anzahl gültiger Unterschriften eingereicht worden. (NZZ 04.02.00; BBI 2000 S. 1048-1050)

**03.02. Initiative „für ein Bern ohne Neufeldtunnel“** – Die Regionalgruppe des Verkehrsclubs Schweiz (VCS) hat ihre Initiative „für ein Bern ohne Neufeldtunnel“ eingereicht. Zugleich wurde eine Studie präsentiert, die aufzeigen soll, dass Verkehrsberuhigung in der Länggasse nicht von einem Tunnel abhängig ist. Im November 1999 hatte die Stadt das Projekt „Länggasse 2004“ vorgestellt. Eingebettet darin ist der Neufeldtunnel. Sollte die Initiative, die vom VCS als „letztes Mittel zur Verhinderung des Neufeldtunnels“ betrachtet wird, bei den Stimmberechtigten eine Mehrheit finden, wäre der Tunnel vermutlich vom Tisch. Eine Gemeindebeschwerde der Stadtberner FDP argumentierte, dass die VCS-Initiative gegen die Kompetenzordnung verstosse. Denn als Teil des Nationalstrassennetzes liege der zwischen den Autobahnanschlüssen Neufeld und der Tiefenaustrasse geplante Neufeld-Tunnel unbestrittenermassen in der Kompetenz von Bund und Kantonen. Der Berner Regierungsstatthalter Andreas Hubacher (svp) ist dieser Argumentation nun gefolgt. Weder im Initiativtext noch in der Begründung werde ausgeführt, mit welchen Mitteln sich die Stadt Bern bei Bund und Kanton gegen den Bau des Neufeld-Zubringers einsetzen soll, begründete Hubacher seinen Entscheid. („Bund“ 04.02.00; BZ 16.11.00)

**04.02. Projektorganisation von BLS und SBB** – In die Frage einer gemeinsamen Zusammenarbeit von SBB und BLS kommt Bewegung. Die beiden Bahnunternehmen haben künftige Zusammenarbeitsmodelle ausgelotet. Die Leitung der Unternehmen hat sich mit

Vertretern des Bundes und des Kantons Bern auf die Gründung einer gemeinsamen Projektorganisation geeinigt. Ziel des von SBB und BLS gemeinsam und partnerschaftlich geführten Projekts sind effiziente und kostengünstige Bahn-Dienstleistungen sowie insbesondere die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Gemäss SBB-Vertretern ist der kalte Krieg zwischen den Achsen nun vorbei, denn die Liberalisierung zwingt zur Zusammenarbeit. Aufgabe der Projektorganisation wird es auch sein, das allfällige Sparpotenzial zu beziffern und eine kohärente Verkehrspolitik von SBB und BLS zu benennen.

(NZZ 05.02.00)

**06.02. Zahl der Verkehrstoten auf Tiefststand** – Die Zahl der Verkehrstoten in der Schweiz ist 1999 auf den tiefsten Stand der Nachkriegszeit gesunken. Auf den Schweizer Strassen kamen im vergangenen Jahr 582 Personen ums Leben; das entspricht 15 weniger als 1998. 1997 war die Zahl der Strassenverkehrstoten erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg unter die Grenze von 600 Verkehrstoten gesunken. Unter den Verkehrstoten befanden sich 1999 unter anderem mindestens 97 Fussgänger. Bei 30 Prozent sämtlicher Unfälle war Alkohol mit im Spiel. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hatte eine Obergrenze von 350 Verkehrstoten als Zielvorgabe genannt. Die bfu ist zuversichtlich, dass die Opferzahl mittelfristig unter die 500er-Grenze sinken wird.

(NZZ 08.02.00)

**08.02. Weko eröffnet Verfahren gegen Benzinfirmen** – Die Schweizer Wettbewerbskommission (Weko) eröffnet ein kartellrechtliches Verfahren gegen die Benzinfirmen in der Schweiz. Offen ist noch, ob erst Vorabklärungen durchgeführt werden oder ob direkt eine Untersuchung eingeleitet wird. Gemäss einem Bericht des „Blicks“ besteht, da in der Schweiz Benzin erneut auf einen Schlag um 3 Rappen teurer geworden ist, der Verdacht auf marktwidrige Absprachen.

(NZZ 09.02.00)

**07.02. Energieverbrauch 1999 erneut gestiegen** – 1999 hat der gesamte Energieverbrauch in der Schweiz um weitere ein bis zwei Prozent zugenommen. Auf der einen Seite stieg der Verkauf von Treibstoffen um durchschnittlich 4,5 Prozent (nämlich um 3,3 Prozent beim Autobenzin, um 6,1 Prozent beim Dieselöl und um 6,5 Prozent beim Flugpetrol). Diese Zahlen sind in erster Linie auf den wachsenden Verkehr zurückzuführen. Auf der anderen Seite schrumpfte der Absatz von Heizöl um 12,6 Prozent, nämlich um 10,9 Prozent beim leichten und um 37,7 Prozent bei den – mengenmässig wenig ins Gewicht fallenden – mittleren und schweren Heizölen. Deutlich zugenommen hat 1999 der Verbrauch von Erdgas, nämlich um 3,5 Prozent. Der Stromverbrauch stieg um 3 Prozent. Gegenüber dem Rekordjahr 1998 ist der Energieverbrauch damit 1999 um weitere ein bis zwei Prozent gewachsen. Im Jahr 1999 haben Bevölkerung und Wirtschaft in der Schweiz annähernd 10 Prozent mehr Energie verbraucht als 1990. Diese stetige Verbrauchszunahme widerspricht dem Ziel von Energie 2000, das eine Stabilisierung des fossilen Energieverbrauchs auf dem Stand von 1990 und sinkende Zuwachsraten beim Strom verlangte.

(BaZ 07.02.00)

**08.02. Voranschläge 2000 von Bund, Kantonen und Gemeinden** – Bund, Kantone und Gemeinden budgetieren für das laufende Jahr einen Ausgabenüberschuss von insgesamt

5 Milliarden Franken. Die Voranschläge für das Jahr 2000 weisen damit verglichen mit 1999 eine Verbesserung von 2,2 Milliarden aus. Die grossen Sparanstrengungen der letzten Jahre sowie das günstigere wirtschaftliche Umfeld tragen massgeblich zu diesem Resultat bei. Die Gesamtverschuldung wird sich auf 203 Milliarden Franken belaufen und somit nur geringfügig zunehmen. Deshalb darf erstmals seit 1990 wieder mit einer rückläufigen Verschuldungsquote (Schulden in Prozent des BIP) gerechnet werden.

(EFD-Medienmitteilung 08.02.00)

**09.02. Bundesgerichtsurteil: Verkehrsmeldungen DRS mit ACS und TCS** – Die Erwähnung von ACS und TCS im Zusammenhang mit den Verkehrsmeldungen von Radio DRS ist auch im Vorfeld von verkehrspolitischen Urnengängen eine zulässige Form von Sponsoring. Dies geht aus der schriftlichen Begründung eines Urteils des Bundesgerichts hervor, mit welchem ein Entscheid der UBI (Unabhängige Beschwerdeinstanz für Radio und Fernsehen) korrigiert wird. Die UBI hatte die Sache als verbotene politische Werbung qualifiziert. Gemäss dem Bundesgerichtsurteil kann von gezielter Werbetätigkeit keine Rede sein. Vielmehr handelt es sich um ein zulässiges Sponsoring. Zwischen dem Tätigkeitsbereich der Automobilverbände und der Verkehrsinformation am Radio besteht laut Urteil aus Lausanne ein sachlicher Zusammenhang. Das Urteil unterstreicht weiter, dass Verkehrsinformationen politisch neutral sind, der Hinweis auf die Beteiligung von ACS und TCS seit Jahren zur schweizerischen Radiolandschaft gehören und dieser somit kaum mehr geeignet ist, im Hinblick auf eine konkrete Abstimmungsvorlage eine Werbewirkung zu erzielen.

(NZZ 10.02.00)

**10.02. Bern muss mehr Parkplätze bewilligen, als die Stadt will** – Die Stadt Bern hat sich offenbar durch ein Versehen ein Problem geschaffen: Die neuen kantonalen Parkplatzvorschriften erlauben keine restriktiveren Regelungen. Damit wird der sogenannte Verkehrskompromiss in Frage gestellt, den die Stadtberner Stimmberechtigten am 27. November 1997 nach jahrelangem Seilziehen absegnen haben. Fest steht, dass die entsprechenden Artikel in der städtischen Bauordnung aufgehoben werden müssen oder nach Ablauf einer Übergangsfrist von drei Jahren ausser Kraft gesetzt werden. Daher muss man von einer erheblichen Lockerung der Parkplatzbestimmungen ausgehen. Die bürgerlichen Parteien begrüssen die neuen Vorschriften des Kantons.

(AR 10.02.00)

**11.02. Vorarbeit für breitere A1/A2** – Ein Expertenbericht zum allfälligen Ausbau der A1/A2 zwischen Härkingen (SO) und Wiggertal (AG) aus sechs Spuren soll bei der Gesamt-sanierung der Autobahn umgesetzt werden. Die Mittelachse soll um 1,2 Meter talwärts versetzt werden. Damit werden die Voraussetzungen für einen Ausbau geschaffen. Die neun Kilometer lange Strecke, auf der die Autobahnen 1 und 2 gemeinsam verlaufen, gilt als Nadelöhr. In den Eidgenössischen Räten wurde mit verschiedenen Vorstössen der Ausbau der Strecke auf sechs Spuren gefordert. Bei der Verlegung der Mittelachse handelt es sich gemäss einem Sprecher des Bundesamtes für Strassen (Astra) keineswegs um einen vorgezogenen Bauentscheid.

(NZZ 12./13.02.00)



**12.02. Lärmdemonstration für Neat im Berg** – Die „Urner Allianz für eine Neat im Berg“ und andere Gruppierungen liessen mit einer Lärmdemonstration die Wände erzittern. Nebst der Allianz wollten die an der Aktion mitbeteiligten Organisationen Greenpeace Uri und Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm (IGLS) demonstrieren, welche lärmigen Auswirkungen die Talvariante für die Neat-Zufahrt haben könnte. Aus den Lautsprechern mit einer Gesamtleistung von 3000 Watt dröhnten nicht nur Züge mit bis zu 105 Dezibel, sondern als Kontrast dazu auch Industrielärm und Vogelgezwitscher. Nebst der breit abgestützten Allianz für eine Neat in den Berg setzten sich auch die Urner Regierung und die meisten Gemeinden für die Bergvariante ein. Neben dem Lärm wird auch der grosse Landbedarf der Talvariante kritisiert. Über die Zufahrtslinie wird der Bundesrat entscheiden.  
(NZZ 14.02.00)

**16.02. Gute Aussichten für die SBB** – Die SBB als Gesamtunternehmung rechnen im Jahr 2000 mit einem Gewinn von 10 Mio. Franken. In den kommenden Jahren soll es zudem zu markanten Verbesserungen der Ergebnisse kommen: Der Gewinn soll von 141 Mio. Franken im Jahr 2001 auf 206 Mio. Franken im Jahr 2003 steigen. Diese guten Aussichten der SBB beruhen auf zwei hauptsächlichen Faktoren. Einerseits soll sich die Verkehrsproduktivität im laufenden Jahr um 10 Prozent und in den folgenden Jahren bis 2003 um je 6 Prozent steigern. Beträchtlich höhere Verkehrsleistungen sollen mit einem reduzierten Personalbestand verwirklicht werden: Die SBB-Mitarbeiterzahl soll 2003 26'125 Personen betragen, im laufenden Jahr sind es noch 28'300. Andererseits müssen die SBB in den nächsten Jahren deutlich weniger investieren, da die wichtigsten Bauarbeiten für die erste Etappe von Bahn 2000 abgeschlossen werden. Der mit dem Bund vereinbarte Zahlungsrahmen beträgt für den Zeitraum 1999 bis 2003 5,8 Mia. Franken. Innerhalb dieses Zahlungsrahmens haben die SBB zu agieren. Besagter hohe Bundesbeitrag an die SBB ist den oben erwähnten Gewinnerwartungen entgegenzusetzen.  
(NZZ 17.02.00; UVEK-Medienmitteilung 16.02.00; Facts 08/2000)

**16.02. Die Staatsrechnung 1999 schliesst mit weniger Defizit ab** – Mit 2,64 statt 3,9 Mia. Franken Defizit schliesst die Staatsrechnung 1999 deutlich besser ab, als budgetiert. Dabei stehen Ausgaben in der Höhe von 45'656 Millionen Einnahmen von 43'007 Millionen Franken gegenüber. Die Ausgaben unterschritten das Budget um 630 Mio. Franken. Verschieden Kredite wurden nicht vollständig genutzt. Namentlich ergaben sich Kreditreste in den Bereichen Verkehr (SBB/AlpTansit, Nationalstrassen und Verkehrstrennungsmassnahmen). Die Bruttoschuld des Bundes erreichte per Ende 1999 102 Mia. Franken, was 26,3 Prozent des Bruttoinlandprodukts entspricht. Dank beschleunigtem Wirtschaftswachstum und erfolgreichen Stabilisierungsbemühungen bei den Ausgaben sind beide Seiten der Staatsrechnung besser als im Voranschlag vorgesehen ausgefallen. Für 2000 ist ein Defizit von 1,8 Mia. Franken budgetiert. Im Jahr 2001 strebt der Bundesrat ein Defizit von lediglich 500 Mio. Franken an. Das in der Bundesverfassung verankerte Haushaltziel liesse 950 Mio. zu. Im Jahr 2002 ist eine ausgeglichene Rechnung und 2003 ein Überschuss von 1,7 Mia. Franken geplant.  
(NZZ 17.02.00; EFD-Medienmitteilung 16.02.00; EFD-Rohstoff 26.04.00)

**23.02. LKW-Schlafzone auf der Autobahn** – Die Unfallgefahr beim Rückstau der Lastwagen auf der Autobahn A5 bei Weil am Rhein soll durch eine neue Schlaf-Standspur redu-

ziert werden. Auf diese Weise soll dem Lastwagenchaos vor dem Autobahnzoll zu Leibe gerückt werden. Ab Juli 2001 sollen Camions, die südwärts unterwegs sind, auf acht Kilometern das Ende des Schweizer Nachtfahrverbotes abwarten können. Täglich passieren gegen 4000 Lastwagen den Weiler Zoll, davon rund 1700 südwärts. Konkret soll ab Sommer 2000 die Strecke zwischen dem Weiler Autobahnkreuz und Efringen auf drei Spuren ausgebaut und mit einer Signalanlage versehen werden. Wenn der LKW-Parkplatz vor dem Zoll voll ist, können die LKW-Chauffeure künftig auf der dritten Spur parkierend übernachten. Dabei soll jeweils der hinterste seine Warnblinker eingeschaltet haben.  
(BaZ 24.02.00)

23.02. **Kanton Zürich: höhere Verkehrsabgaben** – Der Zürcher Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Dabei hofft der Regierungsrat, dass diesmal der Vorlage mehr Erfolg beschieden sein wird als den früheren sechs, die allesamt gescheitert sind. Der Grund für die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer liegt darin, dass das Geld für den Bau und Unterhalt der Staatsstrassen fehlt. Die Verkehrssicherheit und die Substanzerhaltung dieser Strassen sind somit nicht mehr gewährleistet. Die beantragte Anhebung der Verkehrsabgaben-Ansätze um durchschnittlich 20 Prozent berücksichtigt bereits, dass für den Nationalstrassenunterhalt höhere Bundesbeiträge eingehen werden. Zur bisherigen Hubraumbesteuerung kommt neu ein Zuschlag in Abhängigkeit vom Gesamtgewicht. Damit hätten die Autobesitzer in den allermeisten Fällen pro Jahr 80 Franken mehr zu bezahlen. Nur bei schweren Zweiliterautos beträgt die Erhöhung 120 Franken, für kleine Autos beschränkt sich die Mehrabgabe auf 40 Franken. Zur Förderung energiesparsamer Motorwagen schlägt der Regierungsrat vor, dass Halter von Motorwagen, deren Treibstoffverbrauch pro 100 Kilometer 4,6 Liter Diesel oder 5 Liter Benzin nicht überschreitet, 50 Prozent weniger Verkehrsabgaben entrichten. Dieser Erlass des halben Abgabebetrags wird jedoch nur während vier Jahren gewährt, da man die Auswirkungen des rasch voranschreitenden technischen Fortschritts nicht kennt. Geht es nach dem Willen des Zürcher Regierungsrates, soll die Motorfahrzeugsteuer per 1. Januar 2001 heraufgesetzt werden.  
(AR 24.02.00; NZZ 25.02.00)

23.02. **70. Genfer Automobilsalon** – Vom 2. bis 12. März geht der Automobilsalon in Genf zum 70. Mal über die Bühne. Wiederum wird dieser zum grossen Stelldichein der Automobilwelt, da er bekanntlich die einzige Automobilausstellung in Europa ist, die alljährlich stattfindet. Das diesjährige Motto lautet: „Auf dem Weg ins 3. Jahrtausend.“ Rund 900 Marken aus 35 Ländern werden von 275 Ausstellern auf einer Nettofläche von 63'000 Quadratmetern präsentiert. 195 Welt- und Europapremieren sind am Salon zu bewundern. Der 70. Genfer Automobilsalon verzeichnete mit 714'000 Eintritten einen neuen Besucherrekord und übertraf damit erstmals die 700'000er-Marke. Die Zahl von 714'000 Besucherinnen und Besuchern bedeutete ein Wachstum von 40 Prozent in 20 Jahren. Im Jahr 2001 wird der 71. Genfer Automobilsalon vom 1. bis 11. März über die Bühne gehen.  
(AR 24.02.00; AR 16.03.00)

24.02. **Führerausweisentzüge sind ein gutes Mittel gegen Rückfälle** – Zur Bekämpfung von Rückfällen sind Führerausweisentzüge ein probates Mittel. Dies zeigt zumindest die

Statistik der Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (ADMAS) 1999, die das Bundesamt für Strassen (Astra) veröffentlicht hat. 77,5 Prozent der 1995 erstmals im ADMAS-Register erfassten Fahrzeuglenkenden haben sich seither korrekt verhalten. Lediglich 18,3 Prozent sind einmal, 3,4 Prozent ein zweites und 0,8 Prozent ein drittes Mal oder sogar mehr rückfällig geworden.  
(UVEK-Medienmitteilung 24.02.00)

**25.02. FRS lehnt die Ratifikation des „Verkehrsprotokolls“ ab** – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt in seiner Stellungnahme die Ratifikation des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr – kurz: „Verkehrsprotokoll“ – grundsätzlich ab. Dies aus zwei Hauptgründen: Zum einen werden die wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten in fast zwei Dritteln der Schweiz übermässig eingeschränkt; zum andern wird im „Verkehrsprotokoll“ die einseitig gegen den Verkehrsträger Strasse gerichtete Kostenwahrheit als Zielvorgabe postuliert. Gemäss einem neuen Verfassungsartikel, der sich zur Zeit in der Vernehmlassung befindet, soll diese Umsetzung des Verursacherprinzips in der Schweiz nur beim Strassenverkehr erfolgen. Der Schienenverkehr hingegen soll seine Kosten auch in Zukunft nicht selber tragen müssen. Dieses einseitige Postulat lehnt der FRS vehement ab und kann es deshalb auch nicht billigen, dass die Kostenwahrheit in einer internationalen Vereinbarung verankert wird. Der FRS ruft zudem in Erinnerung, dass der motorisierte Strassenverkehr – bei einer methodisch richtig geführten Strassenrechnung – die von ihm verursachten Kosten vollständig deckt. Das „Verkehrsprotokoll“ verlangt weiter, dass auf den Bau neuer hochrangiger, alpenquerender und inneralpiner Strassen prinzipiell verzichtet wird. Dieser grundsätzliche Ausbauverzicht läuft der politischen Auffassung des FRS diametral entgegen und ist für ihn daher völlig inakzeptabel. Sowohl die freie Mobilität als auch ein effizientes Transportsystem für Personen und Güter sind unabdingbare Voraussetzungen für eine ausgewogene Entwicklung aller Regionen der Schweiz sowie für die Erhaltung des Wohlstandes der betroffenen Bevölkerung.  
(FRS-Vernehmlassungsantwort 25.02.00; FRS-Info 25.02.00)

**28.02. Die Motorfahrzeugverkäufe ziehen deutlich an** – Im Jahr 1999 sind in der Schweiz 394'453 neue Motorfahrzeuge – davon 315'000 Personenautos – in Verkehr gesetzt worden. Dies sind über 7 Prozent mehr als 1998. Dieser Zuwachs ist der grösste seit mehr als zehn Jahren. Ende September 1999 waren in der Schweiz insgesamt 4,471 Millionen Motorfahrzeuge registriert, darunter 3,467 Millionen Personenwagen. Die neuen Fahrzeuge machten 8,8 Prozent des Gesamtfahrzeug- und 9,1 Prozent des Personenwagenbestandes aus. Die Erneuerungsrate des Fahrzeugbestandes hat sich damit seit 1995 jährlich verbessert. Mehr als die Hälfte der Neuwagen hatte einen Hubraum zwischen 1400 und 1999 cm<sup>3</sup>. Die besonders sparsamen Kleinstwagen mit einem Hubraum von weniger als 1000 cm<sup>3</sup> vermochten ihren Marktanteil von 1,9 Prozent im Jahr 1998 auf 3,9 Prozent im Jahr 1999 mehr als zu verdoppeln. 1999 wurden zudem total 48'335 Motorräder – davon 28'996 Roller – neu immatrikuliert. Dies sind 10,8 Prozent mehr als 1998, bei den Rollern sogar 13,7 Prozent. Damit stieg der Anteil der Roller bei den Zweirädern erneut: 1997 war mehr als jedes zweite neue Motorrad ein Roller – 1999 entsprach der Anteil 60 Prozent.  
(NZZ 29.02.00; BFS-Pressemitteilung Nr. 14/00)

**02.03. Meilenstein beim Bau des Gotthardtunnels** – Beim Bau des neuen Gotthardbasistunnels ist eine erste Etappe abgeschlossen: Der 800 Meter tiefe, vertikale Hauptschacht in

Sedrun (GR) ist fertiggestellt. Durch den Zwischenangriff wird der Bau des 57 Kilometer langen Neat-Tunnels um fünf Jahre verkürzt.  
(NZZ 03.03.00)

**05.03. Neue Parkplatzvorschriften im Kanton Bern** – Auf Anfang März sind im Kanton Bern die Vorschriften, die die Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund regeln, vereinheitlicht und vereinfacht worden. Der Berner Regierungsrat hat eine neue Bauverordnung erlassen, die die Parkplatzverordnung für lufthygienische Massnahmenplangebiete und allenfalls noch bestehende Gemeindereglemente ersetzt. Spürbar positive Änderungen bringen diese Neuerungen vor allem in der Stadt Bern, die gegenwärtig die restriktivsten Parkplatzvorschriften kennt. Das mangelnde Parkplatzangebot in der Stadt stellt heute für Investitionswillige ein grosses Hindernis dar. Mit den neuen kantonalen Bestimmungen können bzw. müssen die rigiden Parkplatzansätze nun auch in der Bundesstadt gelockert werden.  
(Der Berner Hauseigentümer März 2000)

**06.03. Bundesrat verabschiedet LSVA-Verordnung** – Die definitive LSVA-Verordnung soll auf den 1. Januar 2001 in Kraft treten. Sie regelt den Vollzug des LSVA-Gesetzes, legt die Bemessungsgrundlagen fest und nennt die wenigen Ausnahmen und Sonderlösungen. Sie ersetzt auch die im November erlassene Übergangsbestimmung über den Einbau der Erfassungsgeräte. Je nach Emissionswert der Zugwagen betragen die LSVA-Tarife 2,0, 1,68 oder 1,42 Rappen pro gefahrene Kilometer und Tonne. Erhoben werden die Tarife gemäss dem im Fahrzeugausweis festgehaltenen höchstzulässigen Gesamtgewicht auf in- und ausländischen Fahrzeugen von über 3,5 Tonnen, die für den Sachtransport ausgelegt sind. Das elektronische Erfassungsgerät im Wert von 1'300 Franken wird den Camionneuren gemäss Parlamentsbeschluss vom Dezember 1999 vom Bund bis im Jahr 2004 gratis abgegeben. Die Kosten von gegen 500 Franken für den Einbau in die rund 50'000 betroffenen Schweizer Fahrzeuge gehen hingegen zulasten der Fahrzeughalter. Für den Personentransport in privat betriebenen Cars gilt weiterhin die Pauschalabgabe. Von der Abgabe gänzlich befreit sind Militär- und Polizeifahrzeuge, Fahrzeuge der Feuer-, Öl- und Chemiewehren, Ambulanzen, öffentlicher Linienverkehr, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Fahrschulfahrzeuge, Oldtimer, Motorkarren und Traktoren sowie Fahrzeuge des Schausteller- und Zirkusgewerbes. Sonderregelungen gibt es für Transporte von Holz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren. Hart bleibt man indes bei den Fahrten im Vor- und Nachlauf des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV).  
(NZZ 07.03.00; EFD-Medienmitteilung 06.03.00)

**10.03. 1,5 Milliarden Franken für Nationalstrassen** – In der Wintersession 1999 hat das Eidgenössische Parlament einen Kredit von 1,5 Milliarden Franken für das Nationalstrassen-Bauprogramm 2000 gesprochen. In diesem Jahr werden daher 7,7 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen sowie für vier Teilstücke in der Zentral- und Westschweiz die Hauptarbeiten freigegeben: Dies hat der Bundesrat genehmigt. Mit diesen total 7,7 Kilometern werden Ende 2000 insgesamt 1646,6 Kilometer oder 88,7 Prozent des bereits beschlossenen Nationalstrassennetzes in Betrieb sein.  
(UVEK-Medienmitteilung 10.03.00)

- 12.03. Totalschaden für die Verkehrshalbierung** – Mit wuchtiger Deutlichkeit haben sich fast vier Fünftel des Schweizer Stimmvolkes (78,5% Nein- zu 21,5% Ja-Stimmen) gegen die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs ausgesprochen. Mit dem erdrückenden Nein-Stimmen-Überhang in allen Kantonen (66 Prozent in Basel-Stadt bis 90 Prozent im Wallis) haben Volk und Stände klar signalisiert, dass die Mobilität auf der Strasse nicht über rigorose Verbote und visionäre Alternativen gebremst werden soll. Damit wehrten sich die Stimmberechtigten unmissverständlich gegen jegliche behördliche Bevormundung beim Individualverkehr und bei der freien Wahl der Verkehrsmittel.  
In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS mit grosser Genugtuung vom Abstimmungsresultat Kenntnis genommen. Der FRS gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Verkehrspolitik endgültig „entideologisiert“ und künftig in pragmatische, vernünftige sowie sachlich ausgewogene Bahnen gelenkt werde. In erster Linie bedeutet dies laut FRS, dass die fehlenden Nationalstrassenabschnitte so rasch als möglich fertig zu stellen und bestehende sowie absehbare Engpässe innert nützlicher Frist ins Bauprogramm aufzunehmen sind. Grosse Hoffnung setzt der FRS diesbezüglich in das von den Strassenverkehrsverbänden lancierte Volksbegehren „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“.  
(NZZ 13.03.00; FRS-Communiqué 12.03.00)
- 15.03. Positive Bilanz des Vereina-Bahntunnels** – 1051 Fahrzeuge sind im Tagesdurchschnitt auf der rollenden Strasse durch den Vereinatunnel transportiert worden. Die Rätische Bahn gibt sich mit dieser Bilanz 111 Tage nach der Eröffnung des Tunnels zufrieden. Für viel Ärger an den Vereina-Verladebahnhöfen sorgten an fünf Samstagen jedoch Staus mit Wartezeiten von bis zu zwei Stunden.  
(NZZ 16.03.00)
- 17.03. 2000 Personen für Verkehrszählung im Einsatz** – Rund 2000 Personen führen die Verkehrserhebung durch, die Ende März beginnt. Gezählt wird an 450 Standorten, die über die ganze Schweiz verteilt sind. Die Erhebung dient in erster Linie der Strassen-, Verkehrs- und Umweltplanung. Durch die Verknüpfung der Zählergebnisse mit jenen der automatischen, fest installierten Dauerzählstationen braucht der Verkehr nur noch an fünf Tagen zu ausgewählten Zeitpunkten erfasst zu werden. Auf den europäischen Durchgangsstrassen finden nach fünf Jahren wiederum allgemeine Strassenverkehrszählungen statt. In der Schweiz erstrecken sich diese manuellen Kategorien- und Herkunftszählungen auf alle wichtigen Strassenverbindungen.  
(UVEK-Medienmitteilung 17.03.00)
- 20.03. Überprüfung des Nationalstrassennetzes** – Mit 93 zu 63 Stimmen hat der Nationalrat eine ständerätliche Motion gutgeheissen, die vom Bundesrat eine Gesamtschau des Nationalstrassennetzes verlangt. Die Mehrheit, die der Motion zum Durchbruch verholfen hatte, fand es für zwingend, rechtzeitig die notwendigen Planungsarbeiten für den allfälligen Ausbau in Angriff zu nehmen. Das Geld dazu ist vorhanden, es fehlt jedoch an entsprechenden Projekten.  
(NZZ 21.03.00)
- 21.03. 40-Töner-Transporte wegen Orkan „Lothar“** –Der Zulassung von Ausnahmetransporten mit 40-Tönern zur Holzabfuhr nach dem Sturm „Lothar“ hat der Ständerat in

der Frühjahrsession mit 26 zu 9 Stimmen zugestimmt. Dies, obwohl sich Bundesrat Leuenberger gegen den entsprechenden Kommissionsantrag gewehrt hatte. Bereits der Nationalrat hatte eine derartige Lösung vorgeschlagen, indem er mit 87 zu 74 Stimmen einem Minderheitsantrag von Nationalrat Pierre Triponez (fdp, Bern) folgte, der eine flächendeckende Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen für die Holzabfuhr, ohne einschränkende Auflagen, empfahl.

(NZZ 15.03.00; NZZ 22.03.00)

**22.03. Rückzug der Energie-Umwelt-Initiative** – Mit 24 zu 10 Stimmen hat das Erstunterzeichnerkomitee beschlossen, die Energie-Umwelt-Initiative zurückzuziehen. Das als Eidgenössische Volksinitiative „für die Belohnung des Energiesparens und gegen die Energieverschwendung“ am 21. März 1995 eingereichte Begehren verlangte eine Lenkungsabgabe auf dem Verbrauch von allen nichterneuerbaren Energieträgern und der Elektrizität von Wasserkraftwerken mit mehr als einem Megawatt elektrischer Leistung. Der Ertrag hätte zur Kompensation der Abgabebelastung von Haushalten und Betrieben verwendet werden sollen. Nach dem Rückzug der Energie-Umwelt-Initiative wird am 24. September somit über ein energiepolitisches Dreierpack abzustimmen sein. Der Rückzug der Initiative ist unter anderem als Erfolg der Gebirgskantone zu werten. Diese hatten bereits vor Monaten deutlich signalisiert, dass für sie eine Belastung der auch der Wasserkraft nicht in Frage komme. Ein Festhalten hätte daher zum Bruch der heterogenen Koalition (Bergkantone, Linke, Grüne, Teile des Gewerbes und der Bauernschaft) geführt. Diese hatte den Gegenvorschlägen im Parlament zum Durchbruch verholfen.

(NZZ 23.03.00; BBl 2000 S. 2528)

**23.03. Probezeit für Motorfahrzeuglenkende** – Die Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), die unter anderem Wiederholungskurse für junge Automobilisten, den Führerausweis auf Probe und verschärfte Alkoholkontrollen mit sich bringt, ist vom Ständerat in der Frühjahrsession mit 32 zu 0 Stimmen gutgeheissen worden. Ausgangspunkt der Revision bildete die Tatsache, dass pro Jahr durchschnittlich 600 Personen in der Schweiz ihr Leben im Strassenverkehr verlieren. Geht es nach dem Willen des Ständerats, so soll der Fahrausweis künftig nach bestandener Prüfung während drei Jahren auf Probe abgeben werden. Leistet sich ein Neulenkler in dieser Frist eine Verfehlung, dann erhält dieser das „Permis“ sogar noch ein Jahr später. In jedem Fall sind während der Probezeit Weiterbildungskurse zur Verbesserung der Fahrfähigkeiten zu absolvieren. Die Eckpunkte der Vorlage bleiben somit unbestritten: Wie erwähnt muss eine dreijährige Probezeit bestanden werden, bevor man den definitiven Ausweis bekommt. Die Minderheit der Wiederholungstäter, die für einen Grossteil der Verkehrsdelikte verantwortlich ist, wird härter angefasst, indem die Sanktionen schrittweise verschärft werden. Mit einem unbefristeten Fahrausweisentzug kann notfalls ein Delinquent dauerhaft aus dem Verkehr gezogen werden. Ferner kann die Polizei künftig auch ohne konkreten Verdacht Atemproben durchführen. Dies wird relevant, wenn der Bundesrat (wie beabsichtigt) die Grenze für den zulässigen Blutalkoholgehalt von 0,8 auf 0,5 Promille senken wird.

(NZZ 24.03.00, BaZ 24.03.00, AR 16.03.00)

**24.03. Telekommunikation bringt kaum weniger Verkehr** – Der zunehmende Einsatz moderner Telekommunikationsmittel wird den Geschäftsreiseverkehr nicht vermindern.

Zu diesem Schluss kommen zwei Studien des Nationalfonds. Die Telekommunikationsmittel (TKM) erlauben laut diesen Studien den Unternehmen zwar, über grössere Distanzen mit Partnern zusammenzuarbeiten. Dies erzeugt letztlich aber mehr Geschäfts- und auch Güterverkehr, als durch „elektronische Kontakte“ eingespart werden kann. Die TKM ermöglichen zwar eine effizientere und räumlich getrennte Zusammenarbeit, die jedoch ohne persönliche Begegnungen und Reisen für Kundenkontakte nicht möglich ist. Der Einsatz von Elektronik und TKM beim Bestellen und Vertrieben von Waren und Dienstleistungen bringt eher grössere und längere Handelsströme und damit zusätzlichen Verkehr. Hingegen kann die vermehrte Arbeit zu Hause am Computer tatsächlich Verkehr einsparen. Das Potenzial für Telearbeit wird aber als eher gering eingestuft. Die verkehrserzeugenden Effekte der verstärkten Arbeitsteilung insgesamt werden überwiegen.  
(NZZ 25./26.03.00)

**24.03. Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen** – Mit 162 zu 1 (Nationalrat) und 42 zu 0 (Ständerat) Stimmen ist das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen in der Schlussabstimmung gutgeheissen worden. Zu Beginn der Frühjahrs-session behandelte der Nationalrat eine letzte Differenz bei besagtem Bundesbeschluss. Der Nationalrat wollte dabei daran festhalten, dass die neu in der Schweiz immatrikulierten Güterwagen mit einem lärmarmen Bremssystem ausgerüstet werden müssen. Mit einer Streichung dieser Vorschrift wird gemäss Nationalrat ein falsches Zeichen gesetzt. Bundesrat Leuenberger war mit dem Ziel lärmarmen Güterwagen zwar durchaus einverstanden, wies aber darauf hin, dass mit dem „free access“ auch ausländische Güterwagen zugelassen sind, die dann einfach in einem anderen europäischen Land immatrikuliert werden. Auf keinen Fall kann es gemäss Leuenberger darum gehen, neue Güterwagen auch noch zu subventionieren. Mit 61 zu 58 Stimmen folgte der Nationalrat dem Bundesrat und dem Ständerat. Damit war die Vorlage definitiv bereinigt.  
(NZZ 25./26.03.00; BBl 2000 S. 2236)

**28.03. Volkswirtschaftlicher Nutzen des privaten Strassenverkehrs** – Gemäss einer von der Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure (VSAI) beim Institut für Verkehrswissenschaft der Uni Köln (Leitung Prof. Baum) in Auftrag gegebenen Studie betragen die externen Nutzen des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz das Vierfache seiner externen Kosten. In Zahlen heisst dies: Den externen Kosten von rund 7 Milliarden Franken stehen externe Nutzen von rund 27 Milliarden Franken gegenüber. Per Saldo resultiert also ein Nutzenüberschuss von rund 20 Milliarden Franken. Diese Rechnung bezieht sich auf das Jahr 1995. An einer Medienorientierung im Hotel Bellevue in Bern präsentierten die Strassenverkehrsverbände diese neuen Erkenntnisse einer breiten Öffentlichkeit und verlangten, dass diese auch von der zuständigen Verwaltungsstellen zur Kenntnis genommen werden. Sie gaben ihrer Hoffnung Ausdruck, dass nun endlich eine fundierte, differenzierte und offene politische Diskussion in Gang kommt. Gleichzeitig postulierten die Strassenverkehrsverbände, dass das abgetakelte Vehikel „Kostenwahrheit“ aus dem politischen Verkehr zu ziehen und auf dem Friedhof des politischen Unsinn zu verschrotten sei. Damit zielten sie auf die Parlamentarische Initiative Bundi „Kostenwahrheit im Verkehr“ ab, zu der am 20. März das Vernehmlassungsverfahren beendet

worden war.

(NZZ 29.03.00; FRS-Presseunterlagen 28.03.00)

29.03. **Einigung einer gespaltenen Opec** – Die in Wien tagenden Erdölminister der erdölexportierenden Länder (Opec) haben sich auf eine Ausweitung ihrer Fördermengen einigen können. An den Rohwarenmärkten glitten die Terminpreise für Erdöl daraufhin deutlich zurück. Konkret sieht die Übereinkunft vor, dass die maximale Tagesförderung ab Anfang April um 7,4 Prozent auf 21,07 (März 1999: 19,62) Mio. Fass heraufgesetzt wird. Die Opec-Mitglieder wollen sich im Juni erneut treffen, um die Auswirkungen ihrer Politik zu diskutieren.

(NZZ 30.03.00)

31.03. **Autoverlad Kandersteg-Iselle** – Vor Ostern führt die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) erstmals seit 1992 wieder direkte Autozüge durch den Lötschberg- und den Simplontunnel zwischen Kandersteg und dem italienischen Iselle di Trasquera – und umgekehrt. Die direkten Autozüge verkehren ohne Halt im Wallis und fahren auch am Mittwoch vor Auffahrt und am Auffahrtstag selbst sowie am Freitag vor Pfingsten und am Pfingstsamstag. Der Preis für ein Auto (bis 9 Plätze) beträgt 80 Franken. Die BLS bieten die vor acht Jahren aufgegebene Dienstleistung auf Grund einer Kundebefragung vom letzten Sommer wieder ein.

(NZZ 31.03.00)



04.04. **Kampagne gegen Gefahrensituationen im Strassenverkehr** – Mit dem Slogan „Schau hin“ fordert eine zum Abschluss einer Dreijahresaktion zum Thema „Rücksichtsvolles und partnerschaftliches Verhalten im Strassenverkehr“ lancierte nationale Sicherheitskampagne des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates (VSR) die Verkehrsteilnehmenden auf, bewusst den Blickkontakt mit den Verkehrspartnern zu suchen und damit das Gefahrenrisiko zu minimieren. Vertieft wird im Rahmen dieser Kampagne zudem die Partnerschaft zwischen VSR und der Fahrlehrerschaft. Hierbei beteiligen sich rund ein Drittel aller Fahrschulen der Schweiz von Beginn weg an der Kooperation. Instrumente der Sensibilisierungskampagne „Schau hin“, die mit drei Millionen Franken aus dem Fonds für Verkehrssicherheit finanziert wird, sind Plakatsujets entlang den Hauptstrassen, Fernsehspots, Inserate und redaktionelle Radiobeiträge. Zusätzlich verbreitet wird die Botschaft durch Polizeistellen, Strassenverkehrsämter, die IG Velo Schweiz, die Routiers Suisse und weitere Partner (NZZ 05.04.00; AR 06./27.04.00)

11.04. **LSVA im Fürstentum Liechtenstein** – Die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein haben in Bern den sogenannten LSVA-Vertrag unterschrieben. Dieser Vertrag und die mit ihm zusammen am 29. März vom Bundesrat verabschiedete Vereinbarung regeln den Vollzug der LSVA im Fürstentum Liechtenstein. Der LSVA-Vertrag muss noch durch die Eidgenössischen Räte und den Liechtensteinischen Landtag ratifiziert werden. Am 1. Januar 2001 führt die Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein. Für deren Erhebung wurde ein modernes elektronisches System entwickelt, das unter anderem ein in den Fahrzeugen montiertes Erfassungsgerät und technische Installationen (DSRC-Funkbaken) an den Grenzübergängen zur automatischen Umstellung des Erfassungsgeräts auf den Status Inland/Ausland umfasst. Aus Gründen der Vollzugssicherheit wäre somit an der schweizerisch-liechtensteinischen Grenze die Errichtung besetzter Kontrollstationen mit DSRC-Funkbaken nötig gewesen. Um dies zu verhindern sowie aus verkehrspolitischen Gründen, hat die liechtensteinische Regierung beschlossen, die LSVA gleichzeitig mit der Schweiz einzuführen. Der Vertrag ermöglicht es, die schweizerischen Zollämter an der österreichisch-liechtensteinischen Grenze mit den DSRC-Funkbaken auszurüsten. Er schafft die Voraussetzung dafür, dass die seit dem Inkrafttreten des Zollvertrags am 1. Januar 1924 vollständig offene Grenze zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein nicht mit Kontrollstationen für die LSVA versehen werden muss. Solche Kontrollstellen würden zwar den Zollvertrag nicht verletzen, stünden aber doch im Widerspruch zu seinem Sinn und Geist. Der verabschiedete Vertrag definiert die Rahmenbedingungen für die Erhebung der LSVA in Liechtenstein, während die Vereinbarung die Detailfragen regelt. Die Schweiz und Liechtenstein stehen sich als gleichwertige Partner gegenüber, die bestrebt sind, die LSVA nach einheitlichen Regeln im gemeinsamen Wirtschaftsgebiet zu erheben.

Nachdem das liechtensteinische Volk den Vertrag gutgeheissen hat, hat der Ständerat diesen (das heisst die Ermächtigung an den Bundesrat zur Ratifizierung) mit 36 zu 0 Stimmen genehmigt.

(EFD-Medienmitteilung 11.04.00; NZZ 12.04.00; BBl 2000 S. 3727-3743; NZZ 06.10.00)

12.04. **Bargeldloses Billettsystem bei Schweizer Bahnen** – Eine Chip-Karte soll bis in fünf oder sechs Jahren die herkömmliche papierene Fahrausweise der öffentlichen Transportunternehmungen ablösen. Wer ein Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs benutzt,

soll automatisch registriert werden. Die Aufforderung zum Zahlen kommt dann hinterher in Form einer Monatsabrechnung – ein Verfahren, das beim Telefonieren beispielsweise seit je üblich ist. Getragen wird das Projekt „Easy Ride“ von den SBB, der Post und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV). Die Projektgruppe verfolgt drei Wege: Den Status quo mit dem bisherigen Papier-Ticketsystem, die Easy-Ride-Karte und neu das Elektronische Ticket. Diese sogenannte E-Ticket funktioniert wie eine Cash-Karte: Der Benutzer kann es an Automaten aufladen; nach Drücken der Zonentaste wird der Betrag automatisch abgebogen.

(NZZ 13.04.00; BaZ 13.04.00)

**13.04. Luftschadstoff-Emissionen von 1950 bis 2020** – Ein Bericht des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) zur Entwicklung der Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs von 1950 bis 2020 zeigt, dass die Schweiz bei den klassischen Luftschadstoffen wie Stickoxid, Kohlenwasserstoff, Russ und Blei quasi über dem Berg ist. Besagte Emissionen werden nämlich bis 2020 auf den Stand der 50er Jahre zurückgehen. Als Sorgenkinder bezeichnet das Buwal hingegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Feinpartikel (PM10). Das Buwal hat den 1995 vorgelegten Bericht über die Entwicklung der Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs von 1950 bis 2010 aktualisiert. Dieser sogenannte Nachtrag geht davon aus, dass die Schweiz die von der EU bereits beschlossenen verschärften Abgasnormen übernimmt. Ferner erfasst der Nachtrag, der den Prognosehorizont bis 2020 erweitert, die Auswirkungen der LSVA und der stufenweisen Aufhebung der 28-Tonnen-Limite.

In einem FRS-Info bezeichnet der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Nachrichten aus dem Buwal als sensationell. Am Beispiel des Katalysators illustriert der FRS, dass Milliardeninvestitionen in die technologische Entwicklung und die Effizienzsteigerung im Motorenbereich diese phänomenale Prognose erst möglich gemacht haben. Für den FRS ist klar, dass auch künftig – vor allem bei der Reduktion der CO<sub>2</sub>- und der PM10-Emissionen – die technischen Massnahmen im Vordergrund stehen müssen. „Technik statt Verzicht“ lautet die FRS-Devise.

(Buwal-Pressemitteilung 13.04.00; AR 20./27.04.00; FRS-Info 03.05.00; Touring 08.06.00)

**13.04. Neuer Lastwagenrekord im alpenquerenden Verkehr** – Noch nie haben gemäss Angaben des UVEK so viele Lastwagen die Schweizer Alpen durchquert wie 1999. Gesamthaft passierten nämlich 1,318 Mio. Camions einen der vier Schweizer Alpenübergänge, rund 80'000 mehr als noch im Vorjahr. Der Marktanteil der Bahn sank gleichzeitig um zwei Prozent auf 69 Prozent. Pro Werktag fuhren rund 5'000 Lastwagen durch die Schweizer Alpen, davon nahmen 4'000 die Gotthardroute. Mehr als die Hälfte der Lastwagen verkehrten im Transitverkehr, rund zwei Drittel hatten ausländische Nummernschilder. Laut Uvek kann der Trend zulasten der Bahn nur mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen gebrochen werden. Dieses macht gemäss UVEK Schluss mit den „Fast-Gratisfahrten“ für Lastwagen durch die Schweiz und sichert damit die Finanzierung der Neat.

(NZZ 14.04.00; BaZ 14.04.00; UVEK-Medienmitteilung 13.04.00)

**20.04. Mehr Sicherheit in den Strassentunnels** – Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) hat der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) eine Kampagne für die Sicherheit in Strassentunnels lanciert. Mittels Gross- und Kleinplakaten, Broschüren sowie Radiodurchsagen sollen die Kernbotschaften „Abstand halten im Tunnel“ und

„Radio hören im Tunnel“ verankert und zudem die wichtigsten Verhaltensregeln bei Brand, Unfall und Stau im Tunnel kommuniziert werden. Anlass zu der Kampagne „Tunnel-Sicherheit“ ist der schwerwiegende Unfall im Mont-Blanc-Strassentunnel vor gut einem Jahr.

(VSR-Pressecommuniqué, April 2000; AR 27.04.00)

**24.04. Schlechte Noten für Tunnels in Europa** – Die Sicherheit in einem Drittel von 25 untersuchten Strassentunnels in Europa wird als „schlecht“ bis „sehr schlecht“ bezeichnet: Zu diesem Resultat kommt eine Untersuchung des Internationalen Automobil-Verbands und der „Alliance Internationale de Tourisme“. Schweizerischer Partner bei der Untersuchung ist der TCS. Der Zürcher Gubrist-Tunnel schneidet dabei mit der Note „gut“ am besten ab. Nirgends konnte die Note „sehr gut“ vergeben werden. In neun Tunnels wird die Sicherheit als „genügend“, in sechs als „schlecht“ eingestuft. In der Schweiz sind fünf Tunnels untersucht worden, wovon drei betreffend Sicherheit als „schlecht“ abschnitten. Es handelt sich dabei um den Autobahntunnel San Salvatore bei Lugano und die Tunnels Isla Bella und Crapteig auf der A13 zwischen Chur und Thusis (GR). In der Untersuchung wurde das Augenmerk auf die Konstruktion der Tunnels (Anzahl Röhren), die Evakuationspläne, den Verkehr, die Beleuchtung, die Kommunikationsmöglichkeiten sowie die Brandschutzvorkehrungen gelegt.

(SDA 25.04.00)

**25.04. FRS äussert Skepsis zum Landverkehrsabkommen** – In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die bilateralen Abkommen der Schweiz mit der Europäischen Union (EU) grundsätzlich befürwortet. Hinsichtlich des Landverkehrsabkommens äusserte sich der FRS aber skeptisch darüber, ob die Ziele des speziellen Verkehrsverlagerungsgesetzes auch tatsächlich erreicht werden können. Falls der Gütertransit nicht im gewünschten Mass von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden kann, fordert der FRS eine Lockerung des Nachtfahrverbots, um den Verkehr besser zu verteilen, sowie die Bereitstellung einer ausreichenden Infrastruktur, um Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Ausserdem gilt für den FRS die Gleichbehandlung der inländischen mit den ausländischen Transporteuren als oberstes Gebot. Massnahmen, welche die Verkehrsmenge auf den Transitstrecken regulieren sollen, dürfen sich auf keinen Fall einseitig gegen den Binnenverkehr richten.

(FRS-Communiqué 25.04.00)

**27.04. VAP-Generalversammlung in Bern** – Zum Gesamtertrag des SBB-Güterverkehrs hat der Ladungsverkehr via Anschlussgleise im Jahr 1998 rund 56 Prozent (864 Mio. Franken) beigetragen, der kombinierte Verkehr (bei dem von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt umgeladen wird) lediglich rund 14 Prozent (119 Mio. Franken). Nicht nur die privaten Anschlussgleise spielen dabei eine zentrale Rolle, sondern auch die 6'374 privaten Güterwagen, die Ende 1998 31,7 Prozent des Güterwagen-Bestandes ausmachten (die 13'745 bahneigenen Wagen entsprachen 68,3 Prozent). Von den 9,85 Mia. Tonnenkilometern wurden 1999 immerhin 49,3 Prozent (4,85 Mia.) in privaten Wagen befördert. An der Generalversammlung des Verbandes schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer (VAP) zeigte sich dessen Präsident, Nationalrat Franz Steinegger, zufrieden darüber, dass die Trassenpreissenkungen im Parlament nicht nur für den Kombi-Verkehr, sondern für alle beschlossen worden sind. Peter Joss, Direktor der Mittelthurgaubahn (MThB), beurteilte in seinem Referat

die Bahnreform grundsätzlich als positiv. Sein Schluss-Statement lautete: Wettbewerb im Schienenverkehr ist nicht unerlässlich. Eigentlicher Konkurrent ist die Strasse, weshalb eine Partnerschaft zwischen den Bahnen weiterführen würde als der Bahnen unter sich.

(NZZ 28.04.00)

01.05. **Das CO<sub>2</sub>-Gesetz tritt in Kraft** – Statt auf weitere umweltpolitisch begründete Gebote und Verbote setzt das heute in Kraft tretende CO<sub>2</sub>-Gesetz weitgehend auf eine Strategie der Freiwilligkeit sowie auf die Wirkung zahlreicher bereits beschlossener Massnahmen. Als Damoklesschwert ist eine subsidiäre CO<sub>2</sub>-Abgabe vorgesehen, die dann erhoben werden soll, wenn das geplante Konzept nicht zum Erfolg führt. Mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz will die Schweiz ihren Beitrag an die Reduktion des mengenmässig wichtigsten Treibhausgases leisten. Es gibt starke Vermutungen und Indizien, jedoch keine abschliessenden Beweise, dass das Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) wesentlichen Anteil an der befürchteten globalen Klimaerwärmung hat. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz soll die helvetische Verpflichtung zur Umsetzung des sogenannten Kyoto-Protokolls aus dem Jahr 1997 erfüllen und sieht eine Reduktion von zehn Prozent gegenüber 1990 vor. Das Reduktionsziel gilt als erreicht, wenn der durchschnittliche Wert der Jahre 2008 bis 2012 einen entsprechenden Rückgang aufweist. Heute zeigt sich aber, dass angesichts des wirtschaftlichen Aufschwungs und des immer stärkeren Verkehrs auch das Ziel von zehn Prozent nur mit allergrösster Mühe zu erreichen sein wird. Das Reduktionsziel soll erreicht werden, indem die Emissionen aus Brennstoffen um 15 und jene aus Treibstoffen um acht Prozent vermindert werden. Eine ganze Palette von Massnahmen soll zum Ziel führen. In diesem Zusammenhang stets genannt werden die LSWA, die ab 2001 erhoben werden soll, sowie das neue seit dem 1. Januar 1999 geltende Energiegesetz. Grosse Bedeutung wird zudem den freiwilligen Massnahmen zugemessen. Das Bundesamt für Energie (BFE) will im Rahmen des Nachfolgeprogramms von „Energie 2000“ vor allem mit Grossverbrauchern Vereinbarungen über die Begrenzung ihres Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen abschliessen. Erst wenn die freiwilligen Massnahmen nicht den gewünschten Effekt zeitigen, soll – frühestens ab 2004 – eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossilen Brenn- oder Treibstoffen (oder auf beiden) eingeführt werden. Im CO<sub>2</sub>-Gesetz wurde die maximale Abgabe auf 210 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> festgesetzt, was beim Benzin eine Erhöhung um höchstens 50 Rappen pro Liter zur Folge hätte. Der Bundesrat kann zwar über die Einführung dieser Abgabe beschliessen, das Parlament muss aber die Höhe der Abgabe bewilligen. Die Erträge aus der allfälligen Abgabe fliessen keineswegs in die Staatskasse, sondern werden gleichmässig an die Bevölkerung und anteilmässig – auf den Lohn der Arbeitnehmer abgestützt – an die Wirtschaft zurückgezahlt.

(NZZ 29./30.04.00)

02.05. **A3 und A35 verbunden** – Die französische Autobahn A35 (Mühlhausen–Basel) und die schweizerische Autobahn A3 sind beim Gemeinschaftszollamt in Basel zusammengeschlossen worden. Das Teilstück der Stadtautobahn kostete 250 Mio. Franken. 65 Prozent davon übernimmt der Bund. Der Abschnitt kann bis zur Fertigstellung der Nordtangente im Jahr 2006 lediglich von Frankreich her in Richtung Schweiz befahren werden.

(BZ 03.05.00)

- 04.05. **Zustimmung zu den Bilateralen im EU-Parlament** – Noch bevor in der Schweiz über das Referendum abgestimmt wird, hat sich das Europäische Parlament für die Ratifizierung der bilateralen Verträge ausgesprochen. Wie zuvor schon in den Ausschüssen wurde das Vertragspaket auch im Plenum als ein sehr ausgewogenes Verhandlungsergebnis gewürdigt. Dabei wurde das Landverkehrsabkommen als ein für ganz Europa wichtiges und interessantes Pilotprojekt bezeichnet, wie die Strassen entlastet und die Schienen unterstützt werden könnten. Die Rede war von einem Gleichgewicht zwischen Wettbewerb und Ökologie.  
(NZZ 05.05.00)
- 05.05. **SBB präsentieren schwarze Zahlen** – Die SBB AG weist für das erste Jahr ihres Bestehens einen Reingewinn von 120 Mio. Franken aus. Im Personenverkehr sind die Erträge gegenüber dem Vorjahr um 4,6, im Güterverkehr um 3,5 Prozent gestiegen. Im Güterverkehr erreichte die transportierte Menge damit einen Rekordwert von 57,3 Mio. Tonnen – dies nach einer Steigerung um 9,6 Prozent. Die Produktivität hat sich um 9,2 Prozent verbessert. Der vom Parlament abgesegnete Zahlungsrahmen des Bundes für die SBB beträgt 5,8 Mia. Franken für die Jahre 1999 bis 2003 – durchschnittlich also 1,45 Mia. Franken pro Jahr. Auf diesem abgesteckten Hintergrund sind die finanziellen Ergebnisse der SBB AG zu betrachten. Nachdem die SBB auf den 1. Januar 1999 vom Regiebetrieb in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft übergeführt wurden, hat das Unternehmen für das Geschäftsjahr 1999 erstmals eine konsolidierte Jahresrechnung publiziert. Es mutet dabei ziemlich seltsam an, dass die SBB dank Milliardenzahlungen ihres Alleinaktionärs, des Bundes, einen Gewinn ausweisen. Ein Vergleich soll dies verdeutlichen: Roche erzielte 1999 einen Umsatz von 27,6 Mia. Franken. Völlig undenkbar ist, dass die Familien Hoffman und Oeri sowie die übrigen Aktionäre der Roche mehr als einen Drittel von diesem Umsatz einschiessen würden, nur damit das Unternehmen schliesslich einen Gewinn ausweisen kann. Demzufolge weist die SBB AG einen Gewinn aus, der gar keiner ist.  
(NZZ 06./07.05.00; BZ 06.05.00; BaZ 06./07.05.00; „Bund“ 06.05.00)
- 08.05. **Beginn der Bauarbeiten am Bareggunnel** – Der Ausbau des Bareggunnels hat begonnen: Während fünf Jahren sind fünf Kilometer vom A1-Nadelöhr Baregg ins Limmattal eine Grossbaustelle. Zum Bau der dritten Röhre des Autobahntunnels kommen die Erneuerung der bestehenden Anlage sowie die Überdeckung zum Schutz des Siedlungsgebietes von Neuenhof. Die Arbeiten mit engen Zeitvorgaben, welche Verkehrsbehinderungen und noch mehr Staus nach sich ziehen werden, dauern bis 2005 und kosten 410 Mio. Franken.  
(NZZ 09.05.00, BaZ 09.05.00 )
- 09.05. **Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)** – Die Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die sich auf das Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) vom 19. Dezember 1997 und auf das Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999 stützt, ist heute in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts publiziert worden. Der Abgabe unterliegen Transportmotorwagen und -anhänger, soweit ihr Gesamtgewicht je über 3,5 Tonnen beträgt. Für die Bemessung der Abgabe ist das im Fahrzeugausweis eingetragene höchstzulässige Gesamtgewicht massgebend. Die Abgabe beträgt pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht für die Kategorie EURO 0 oder vorher 2 Rappen, 1,68 Rappen für EURO 1 und für EURO 2, 3

oder später 1,42 Rappen. Die Abgabeperiode ist der Kalendermonat. Ermittelt wird die Abgabe mit einem von der Zollverwaltung zugelassenen elektronischen Messgerät. Das Erfassungsgerät ist vor der Inverkehrsetzung des Motorfahrzeugs einzubauen. Für den Einbau, die Prüfung und die Inbetriebnahme des Geräts ist die Halterin oder der Halter verantwortlich. Wird ein der Einbaupflicht unterliegendes Motorfahrzeug nicht mit einem Erfassungsgerät ausgerüstet, so verweigert die kantonale Vollzugsbehörde die Zulassung des betreffenden Fahrzeugs. Für die Erstausrüstung gibt die Oberzolldirektion bis Ende 2004 den Halterinnen und Haltern für jedes der Einbaupflicht unterliegende Motorfahrzeug ein Erfassungsgerät kostenlos ab. (AS 2000, S. 1170-1198)

**11.05. Luftqualität: Kanton Bern lanciert neues Programm** – Zehn Jahre nach den sogenannten lufthygienischen Massnahmenplänen lanciert der Kanton Bern das Programm der zweiten Generation zur Verbesserung der Luftqualität. Im Gegensatz zu 1991 wird nun ein einziger Massnahmenplan erstellt, der für das ganze Kantonsgebiet gilt. Der jetzige Plan für eine bessere Luft, der spätestens Anfang 2001 in Kraft treten soll, sieht sechs Bereiche vor, in denen 23 Massnahmen zu einer Reduktion der Schadstoffe führen sollen. Die Bereiche lauten: Personenverkehr, Schwerverkehr, Off-Road, Lösungsmittel (VOC) und Feuerungen. Beim Personenverkehr will der Kanton Bern die Vorgaben des Bundes bei Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und CO<sub>2</sub> bis 2015 einhalten. Beim Schwerverkehr sollen Kanton und Gemeinden als bedeutende Auftraggeber im Baugewerbe, im öffentlichen Verkehr sowie bei der Vergabe öffentlicher Aufträge Vorgaben machen, um Transporte mit umweltschonender Technologie durchzuführen. Zudem stehen auch die kantonale und kommunale Fahrzeugflotte im Visier. (BZ 12.05.00)

**11.05. Weko beanstandet Preisabsprachen bei Fahrlehrern** – Autofahrlehrer dürfen ihre Tarife nicht mehr absprechen. Dies hat die eidgenössische Wettbewerbskommission (Weko) im Fall des Autofahrlehrerverbands des Kantons Fribourg (AFEC) entschieden. Die Weko machte auch die anderen Fahrlehrerverbände auf den Verstoss gegen das Kartellgesetz aufmerksam. Die Untersuchung hat gemäss Weko gezeigt, dass sich 66 Prozent der AFEC-Mitglieder an den Preis von 85 Franken pro Fahrstunde halten. Diese Abreden der AFEC beeinträchtigen laut Weko den Wettbewerb erheblich und können nicht mit Gründen der wirtschaftlichen Effizienz gerechtfertigt werden. In der Folge verbot die Weko den AFEC-Mitgliedern den Gebrauch von Tariflisten. (NZZ 12.05.00; Weko-Medienmitteilung 11.05.00)

**13.05. Benzinpreise auf Rekordniveau** – In der Schweiz sind die Benzinpreise auf ein Rekordniveau geklettert. Nach einer massiven Preiserhöhung der führenden Anbieter kostet ein Liter Benzin Fr. 1.40 bis Fr. 1.44. Soviel musste in der Schweiz für Benzin noch nie bezahlt werden. Gemäss einer Statistik des Schweizerischen Marktleaders „Shell“ wurden die bisher höchsten Säulenpreise mit Fr. 1.39 in den Jahren 1981 und 1982 erreicht. Die führenden Mineralölgesellschaften begründeten den Preisschub hauptsächlich mit einem rasanten Anstieg der Produktpreise am freien Markt in Rotterdam. (NZZ 13./14.05.00)

- 18.05. **Weko stellt Untersuchung gegen VW ein** – Die schweizerische Wettbewerbskommission (Weko) hat ihre Ende 1997 eingeleitete Untersuchung gegen Volkswagen (VW) eingestellt. Entgegen der ursprünglichen Vermutung konnte VW keine kartellgesetzwidrige Benachteiligung von Schweizer Kunden beim Autokauf im Ausland nachgewiesen werden. Vielmehr wurde festgestellt, dass sich das Preisgefälle zwischen der Schweiz und der EU kontinuierlich verringert hat, so dass für rege Parallelimport-Aktivitäten kaum mehr Spielraum bleibt und mithin zur Offenhaltung dieser Facette des Wettbewerbs keine weiteren Massnahmen nötig sind. Dem Vernehmen nach wird auch die Untersuchung gegen Citroën bald abgeschlossen sein. Die Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne des Gesetzes hätten nur dann als erheblich eingestuft werden können, wenn der Beweis einer Behinderung oder erheblichen Beeinträchtigung gebietsüberschreitender Verkäufe erbracht worden wäre bzw. hätte werden können. (NZZ 19.05.00)
- 18.05. **Billigeres Benzin im italienischen Grenzgebiet** – Voraussichtlich am 1. Juli 2000 soll mittels einer Steuersenkung das Benzin für die Bewohner der italienischen Gemeinden in Grenznähe, je nach ihrer Entfernung zur Schweiz, um etwa 10 bis 30 Rappen pro Liter verbilligt werden. Damit wäre der Benzinpreis im Tessin und jener der unmittelbaren italienischen Nachbarschaft praktisch identisch. Mit dieser Massnahme hofft die Mailänder Regionalregierung, jene Autofahrer, die wegen des billigeren Benzins bislang in die Schweiz zum Tanken gefahren sind, wieder an die italienischen Zapfsäulen zu locken. Die Tessiner Tankstellen müssten im Gegenzug eine Umsatzeinbusse von 250 Mio. Franken beim Benzin und von 40 Mio. Franken beim Zigaretten- sowie Lebensmittelverkauf hinnehmen. Dem Bund entgingen damit 150 Mio. Franken Einnahmen aus Treibstoffsteuern. Die Tessiner Regierung will nun ihrerseits die Möglichkeit prüfen, entlang der Grenze eine steuerfreie Zone zu schaffen. (NZZ 19.05.00)
- 19.05. **Energieverbrauch gestiegen** – Die Schweiz hat 1999 markant mehr Treibstoff verbraucht als im Jahr zuvor. Dafür ging der Heizölbedarf wegen des wärmeren Wetters zurück. Insgesamt nahm der Energiebedarf mit 1,7 Prozent zwar deutlich weniger stark zu als noch 1998 (plus 2,7 Prozent), aber stärker als im Durchschnitt der 90er Jahre, der bei einem jährlichen Wachstum von 1,0 Prozent lag. Mit einem Plus von 9,6 Prozent stieg der Verbrauch der erneuerbaren Energien Sonne, Wind, Biogas und Umweltwärme am stärksten. Der Verbrauch von Diesel nahm um 6,1 Prozent, jener von Benzin um 3,3 Prozent zu. Der Anteil der erneuerbaren Energien (inkl. Wasserkraft) am gesamten Stromverbrauch stieg von 15,2 auf 16,3 Prozent. Aus diesem Grund und wegen der Verlagerung von Heizöl zu Erdgas vermehrten sich die durch den Energieverbrauch bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen nur um 0,8 Prozent. Zur Zunahme des Energieverbrauchs in der Schweiz trugen das Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent, die Zunahme der Motorfahrzeuge um 2,8 Prozent sowie das Wachstum der Wohnbevölkerung um 0,5 Prozent bei. (NZZ 20./21.05.00; UVEK-Medienmitteilung 19.05.00)
- 21.05. **67 Prozent Ja-Stimmen für bilaterale Verträge** – Bei einer Stimmbeteiligung von rund 48 Prozent haben Volk und Stände die bilateralen Verträge der Schweiz mit der Europäischen Union (EU) gutgeheissen. 67,2 Prozent stimmten für, 32,8 Prozent gegen die bilateralen Abkommen. In absoluten Zahlen heisst dies: 1'497'093 Ja gegen 730'980

Nein. Nur im Kanton Tessin und im Kanton Schwyz wurden die Verträge mit 57 bzw. 50,8 Prozent abgelehnt. Erwartungsgemäss war der Ja-Stimmen-Anteil in der Romandie am höchsten. Für das Inkrafttreten des Vertragspakets ist nun noch die Zustimmung der Parlamente in den 15 EU-Mitgliedsländern zum Abkommen über den Personenverkehr nötig. Die Schweiz hofft, dass die sieben Verträge Anfang 2001 in Kraft treten können.

(NZZ 22.05.00; BBl 2000 S. 3773-3774)

- 23.05. **Tunnel-Task-Force stellt ihren Schlussbericht vor** – Ein Jahr nach den verheerenden Unfällen im Mont-Blanc- und im Tauern-Strassentunnel, die zahlreiche Tote gefordert haben, hat die Tunnel-Task-Force des Bundesamtes für Strassen (Astra) ihren Schlussbericht präsentiert. Die Task-Force hat Sofortmassnahmen in vier Tunneln eingeleitet, den Massnahmenkatalog für eine weitere Verbesserung der Tunnelsicherheit überprüft und auf internationaler Ebene besprochen sowie eine Informationskampagne für das richtige Verhalten zusammen mit dem Schweizerischen Verkehrssicherheitsrat durchgeführt. Im weiteren kommt die Task-Force zum Schluss, dass eine zweite Gotthardröhre aus Sicherheitsgründen nicht notwendig ist. Angesichts der notwendigen Erneuerungen bei den Tunnelausrüstungen und der neuen Aufgaben im Bereich der Ereignisdienste schlägt die Task-Force vor, in den kommenden fünf Jahren das Budget für den Unterhalt der Nationalstrassen um zusätzliche 80 bis 100 Mio. Franken pro Jahr zu erhöhen. So kann gemäss Task-Force eine optimale Sicherheit in den Strassentunneln gewährleistet werden.  
(Uvek-Medienmitteilung 23.05.00)

- 23.05. **Lärmsanierung der Eisenbahnen bis 2015** – Die Gesamtplanung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für den Lärmschutz der Eisenbahnen liegt vor. Massgebend für das zeitliche Vorgehen ist nicht der heutige Zustand der Immissionen, sondern eine Prognose für die nächsten 15 Jahre. Bis dann würden ohne Lärmsanierung rund 300'000 Personen übermässig vom Eisenbahnlärm betroffen sein. Priorität hat die Sanierung aller Wagen jener Bahnunternehmen, bei denen eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes auftritt, weil mit dem Einsatz einer neuen, wesentlich leiseren Brems-technik eine rasche Entlastung möglich ist. Diese Massnahmen am Rollmaterial sollen bis 2009 abgeschlossen sein. An Streckenabschnitten, die trotz den neuen Bremsen noch eine zu hohe Lärmbelastung aufweisen, sind Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster vorgesehen. Hier haben die Transit-Korridore Gotthard und Lötschberg den Vortritt, weil sie wegen des nächtlichen Güterverkehrs besonders belastet sind. Dann folgen die übrigen Strecken in der Rangfolge ihrer Betroffenheit. Wo Lärmschutzwände oder -dämme wegen mangelnder Wirkung, negativen Einflusses aufs Ortsbild oder zu hoher Kosten nicht möglich sind, sollen die Gebäude mit Schallschutzfenstern ausgestattet werden. Überschreitet die Lärmbelastung den Alarmwert, übernimmt der Bund die ganzen Kosten, überschreitet sie nur den Immissionsgrenzwert, bloss die Hälfte. Diese baulichen Massnahmen sollen spätestens 2015 abgeschlossen sein. Der Bundesbeschluss sieht für die ganze Sanierung 1'854 Millionen Franken vor, die dank neuen Entwicklungen nicht ganz ausgeschöpft werden müssen; ab 2001 sollen jährlich im Durchschnitt 150 Millionen ausgegeben werden.  
(NZZ 24.05.00)



- 23.05. **Benzin wird wieder teurer** – Bereits zum dritten Mal innert zehn Tagen sind die Benzinpreise abgestiegen. Ein Liter Bleifrei 95 wird bei den meisten Tankstellen neu bis zu Fr. 1.50 kosten.  
(NZZ 24.05.00)
- 23.05. **Tempo-30-Initiative** – Die Botschaft zur Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“ ist offiziell publiziert worden. Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten darin, die Tempo-30-Initiative Volk und Ständen zur Ablehnung ohne Gegenvorschlag zu empfehlen.  
(BBl 2000 S. 2887-2913)
- 25.05. **Kunden-Service-Center von SBB Cargo** – Mit der Inbetriebnahme des Kunden-Service-Centers (KSC) in Fribourg will SBB Cargo nun diesen Zustand beenden. Es wird dieses zur einzigen Anlaufstelle für alle Güterverkehrskunden und stellt die Vernetzung mit den ab nächster Woche nur noch 110 regionalen in der Wagenzustellung tätigen Cargo-Teams sicher. Bis in einem Jahr sollen alle 5'000 Geschäftspartner über die einheitlichen Gratisnummern für Telefon und Fax sowie immer mehr via Internet mit den dannzumal 240 Mitarbeitenden kommunizieren. Das KSC ist rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche besetzt, überwacht alle Abläufe von der Anfrage bis zum Inkasso und erteilt jederzeit Auskunft über den Transportfluss.  
(NZZ 27./28.05.00)
- 25.05. **Autobahn A1: Teilausbau auf sechs Spuren** – Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates empfiehlt die Parlamentarische Initiative Reimann „Autobahn A1: Teilausbau auf sechs Spuren“ zur Abschreibung. Der Vorstoss verlangt, dass die Autobahn A1 von Kölliken (AG) bis Oensingen (SO) auf sechs Spuren ausgebaut werde. Am 8. Oktober 1998 hatte ihr der Ständerat mit 16 zu 15 Stimmen Folge gegeben. Die Kommission prüfte zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (Astra) verschiedene Möglichkeiten, wie dem Anliegen entsprochen werden könnte. Das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) erklärte sich bereit, einer Sanierung des Teilstücks mit gleichzeitiger Achsverschiebung als Vorleistung für den Ausbau etwa im Jahr 2010 in Angriff zu nehmen. Parallel zum Sanierungsprojekt soll das Verfahren für den Ausbau jetzt aufgeleitet werden, damit im Zeitpunkt, in welchem der Ausbau wirklich erforderlich wird, ein baureifes Projekt vorhanden ist. Die KVF-S sieht in dieser Vorgehensweise eine gute Lösung, um die Verkehrsprobleme auf diesem Teilstück anzugehen und schlägt einstimmig vor, die Parlamentarische Initiative als erfüllt, abzuschreiben. Der Ständerat schreibt eine parlamentarische Initiative von Maximilian Reimann (svp, Aargau) von 1998 ab, die einen Ausbau der A1 zwischen Kölliken (AG) und Oensingen (SO) auf sechs Spuren verlangt. Der Initiant hielt fest, dass der fragliche Abschnitt nun ausgebaut werde, so dass die Ziele der Initiative erreicht seien. Verzögerungen seien nicht akzeptabel. Dabei gelte es, an die „Avanti“-Initiative zu denken. Für Franz Wicki (cvp, Luzern) sind die Ziele der parlamentarischen Initiative indes keineswegs erfüllt. Das Nadelöhr A1/A2 soll sobald als möglich beseitigt werden. Ernst Leuenberger (sp, Solothurn) wies darauf hin, dass es tatsächlich doch darum gehe, ob das ganze Nationalstrassennetz auf sechs Spuren ausgebaut werden soll. „Avanti“ lasse grüssen. Zudem soll man bei der Diskussion auch an die Ansprüche der Romandie denken. Bundesrat Moritz Leuenberger hielt fest, dass man sich bei „Avanti“ wieder-

sehen werde.

(KVF-S-Pressemitteilung 26.05.00; NZZ 06.10.00)

25.05. **„Sonntags-Initiative“** – Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats hat die Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ zwar mit 9 zu 2 Stimmen deutlich abgelehnt, sich aber mit 8 zu 4 Stimmen für einen indirekten Gegenvorschlag ausgesprochen. Dieser will mittels einer Änderung im Strassenverkehrsgesetz (SVG) am Eidgenössischen Buss- und Betttag sowie an einem vom Bundesrat zu bezeichnenden weiteren Sonntag ein Fahrverbot von 05.00 Uhr bis 22.00 Uhr einführen. Die Kommission wird den Bundesrat beauftragen zu diesem Vorschlag eine Vernehmlassung durchzuführen.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat sich in einer Medienverlautbarung sowohl gegen die Sonntags-Initiative als auch gegen den indirekten Gegenvorschlag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats ausgesprochen, der an zwei Sonntagen pro Jahr ein Fahrverbot verlangt. Gemäss FRS sind Fahrverbote an Sonntagen eine reine Alibiübung und nicht verfassungswürdig. Sie verbessern weder die Lebensqualität noch leisten sie einen nachhaltigen Beitrag für den Umweltschutz.

(KVF-S-Pressemitteilung 26.05.00; FRS-Communiqué 30.05.00)

29.05. **Festigung des Kombiverkehrs im Inland** – Die SBB unternehmen zusammen mit fünf Partnern einen weiteren Versuch, den kombinierten Güterverkehr auch im Inland zu etablieren. Das neue Angebot läuft unter dem Namen „Cargo Combi Schweiz“. Getragen wird das neue Angebot von den drei Bahnunternehmen SBB Cargo, BLS Lötschbergbahn AG und Mittelthurgaubahn (MThB), den beiden Strassentransporteur Planzer und Bertschi sowie von der Migros. Zunächst vorgesehen ist, Wechselbehälter und Grosscontainer von Montag bis Freitag zwischen den beiden Terminals in Dietikon und Genève la Praille im Nachtsprung mit einem gemischten Produktionskonzept mit sogenannten Regelzügen zu verschieben und am frühen Morgen für den Weitertransport bereit zu stellen.

(NZZ 30.05.00)

01.06. **Was der FRS vom Bundesamt für Raumentwicklung erwartet** – Im Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger nimmt das Bundesamt für Raumentwicklung seine Tätigkeit auf. Den Grundsatzentscheid hatte der Bundesrat bereits im Januar gefällt, als er sich für einen Transfer des bisherigen Bundesamtes für Raumplanung vom EJPD ins UVEK aussprach. Im UVEK wird das Bundesamt mit dem Dienst für Gesamtverkehrsfragen sowie den Bereichen Alpenkonvention und Nachhaltigkeit vereinigt. Das neue Bundesamt für Raumentwicklung soll die Politik des Bundes in der Raum- und Verkehrsentwicklung vorbereiten und umsetzen. Ebenfalls soll es Grundlagen in den Bereichen Raumplanung, Gesamt- und Freizeitverkehr, nachhaltige Entwicklung und Alpenkonvention erarbeiten. Es wird voraussichtlich einen Bestand von 60 Stellen haben und soll künftig der starke Ansprechpartner in der Raumordnungspolitik sein. Anlässlich der Arbeitsaufnahme des Bundesamtes für Raumentwicklung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS in einer Medienverlautbarung seine Erwartungen an die neue Amtsstelle formuliert. Gemäss FRS ist es die zentrale Aufgabe der staatlichen Raum- und Verkehrsplanung, Rahmenbedingungen für die ständig

wachsende Bevölkerung und Wirtschaft zu schaffen. Dabei ist laut FRS der Natur und Umwelt Sorge zu tragen; gleichermassen müssen aber auch die Anliegen bezüglich eines leistungsfähigen Verkehrsangebots berücksichtigt werden.

(BaZ 18.05.00; FRS-Communiqué 02.06.00)

- 07.06. **Nein zur Volksinitiative „Ja zu Europa!“** – Der Nationalrat hat mit 113 zu 61 Stimmen den Bundesbeschluss gutgeheissen, der dem Souverän die Ablehnung der Volksinitiative „Ja zu Europa!“ empfiehlt, und mit 99 zu 84 Stimmen einen indirekten Gegenvorschlag betreffend die gleiche Volksinitiative angenommen. Mit 105 zu 53 Stimmen lehnte die Grosse Kammer die Initiative des Kantons Jura „Verhandlungen um den Beitritt zur Europäischen Union vors Volk!“ ab.  
(NZZ 08.06.00)
- 07.06. **Strategische Allianz im europäischen Schienenverkehr** – Die SBB, die Deutsche Bahn (DB) und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wollen ihre Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Schienenverkehr intensivieren. In München ist zu diesem Zweck ein Vertrag zur Gründung einer strategischen Allianz unter dem Namen „TransEuropeanExcellence (TEE) Rail Alliance“ unterzeichnet worden. Die drei Bahngesellschaften wollen durch ihre Allianz das beste Preis-Leistungs-Verhältnis im europäischen Verkehrsmarkt schaffen. Geplant ist ein verbessertes Angebot auf dem bestehenden Streckennetz. Ab dem Jahr 2005 soll auf allen grenzüberschreitenden Strecken mit einheitlichen Zügen und gemeinsamem Personal gefahren werden. Zudem soll für eine bessere Vernetzung der Fahrpläne gesorgt sowie ein transparentes Preis und einheitliches Vertriebssystem geschaffen werden.  
(NZZ 08.06.00; BaZ 08.07.00)
- 15.06. **Tessiner Regierung fordert erneut 2. Röhre am Gotthard** – Kurz vor der Nationalratsdebatte zur Parlamentarischen Initiative Giezendanner hat die Tessiner Kantonsregierung ihre Forderung nach einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassentunnel erneuert. Dabei beruft sich die Tessiner Regierung vor allem auf Sicherheitsaspekte. Die Sicherheitsfrage wird mit dem Anstieg des Schwerverkehrs infolge des Landverkehrsabkommens noch an Bedeutung gewinnen.  
(BZ 16.06.00)
- 19.06. **Neat muss nicht in den Urner Berg** – Der Bundesrat hat sich gegen die vom Kanton Uri geforderte Verlagerung der Neat-Zufahrt bei Altdorf in einen kurzen Tunnel entschieden. Damit ist der Weg für einen baldigen Baubeginn am Gotthard frei. Da die Zufahrtsstrecke ohnehin erst in 20 bis 30 Jahren ausgebaut wird, prüft der Bund langfristig aber doch eine verlängerte Bergvariante. Die Urner Regierung hatte vehement für „Die Neat in den Berg!“ gekämpft. Solange dieser Streit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Alptransit AG nicht entschieden war, hing auch die Lage des Portals für den Basistunnel in der Schwebelose. Gemäss Bundesrat ist letztlich das gesamtschweizerische Interesse an einer leistungsfähigen Nord-Süd-Transversale gegenüber den Interessen des Kantons Uri im Lärm- und Landschaftsschutz höher gewichtet worden. Technisch ist die Argumentation des Bundesrats darin begründet, dass die Bergvariante der Urner Regierung die Kapazität der Neat in zweierlei Hinsicht einschränken würde: Zum einen würde der Tunnel bei Altdorf den Einsatz langer Güterzüge (750 bis 1500 Meter) verhindern und wegen enger Kurvenradien ab-

bremsen. Zum andern würde der Bau einer 1,5 Kilometer langen Gleisanlage vor dem Basistunnel-Portal bei Erstfeld, auf der die schnelleren Reisezüge die langsameren Güterzüge überholen können, verunmöglicht. Hingegen wurde das Uvek beauftragt, einen Verzicht auf das lärmige Viadukt durch die Reussebene bei Altdorf anzustreben. Der Variantenentscheid des Bundesrates ist rechtlich endgültig. Er entspricht aber noch lange nicht dem Bauentscheid für die Neat-Zufahrt im Urnerland. Langfristig lässt der Bundesrat auch eine neue Variante prüfen: nämlich eine verlängerte Bergvariante, die eine durchgehende Untertunnelung vom Axentunnel bis zum Gotthard brächte. Ende 2002 soll nun mit dem Bau am Gotthard begonnen werden. Die geplante Eröffnung soll im Jahr 2012 stattfinden. Der Kanton Uri kommt sich durch den bundesrätlichen Entscheid überfahren vor. Beharrlich will Uri weiterhin für Verbesserungen eintreten, etwa für eine Option „Bergvariante lang“.  
(NZZ 20.06.00)

**19.06. Gegenvorschlag zu „Ja zu Europa“ auf der langen Bank** – Der Nationalrat hat mit 97 zu 80 Stimmen beschlossen, erst im Herbst darüber zu entscheiden, ob er am indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zu Europa!“ festhalten will. In der Sommersession hat die Debatte um besagte Initiative für etwelche Verwirrung gesorgt. Mit der vom Nationalrat beschlossenen Auszeit im Ringen um einen Gegenvorschlag setzte die Grosse Kammer aber noch einen drauf. Somit bleibt vorderhand offen, ob das Volksbegehren mit einem indirekten Gegenvorschlag „garniert“ wird oder nicht. Diese nationalrätliche Verzögerungstaktik grenzte an parlamentarische Arbeitsverweigerung.  
(NZZ 20.06.00)

**19.06. Keine verzögerte Ratifikation der bilateralen Abkommen** – Für den Bundesrat gibt es keine Hinweise, dass einzelne Mitgliedstaaten der EU wie Frankreich, Griechenland oder Portugal die Ratifikation der bilateralen Verträge mit der Schweiz verzögern wollen. Das EU-Parlament hat die bilateralen Abkommen am 4. Mai 2000 verabschiedet, und nur das Freizügigkeitsabkommen muss von den 15 Staaten noch ratifiziert werden. Zwar ist ein schnelles Inkrafttreten für die Schweiz wichtig, und der Bundesrat erwartet, dass der Prozess durch den deutlichen Volksentscheid vom 21. Mai 2000 beschleunigt wird. Er mischt sich aber nicht ein. Allerdings kann er nicht für 15 Parlamente gerade stehen, und in einzelnen Ländern sind die notwendigen Verfahren tatsächlich etwas langwierig. Der Bundesrat geht – zwar „ohne Gewähr“ – noch immer davon aus, dass die Verträge am 1. Januar 2001 in Rechtskraft erwachsen.  
(NZZ 20.06.00)

**19.06. Ständerat stimmt GFM-Sanierungskredit zu** – Ohne Gegenstimme hat der Ständerat den Sanierungskredit für die Compagnie des Chemins de fer fribourgeois (GFM) gutgeheissen. Das Unternehmen, das seit Jahren in finanziellen Schwierigkeiten steckt, erhält damit vom Bund einen einmaligen, nicht rückzahlbaren Betrag von 5,53 Millionen Franken. Dies entspricht einem Drittel der gesamten Sanierungskosten. Ohne die staatliche Finanzspritze müsste die GFM den Konkurs anmelden. Die Liste der Fehlinvestitionen der GFM ist lang und bedenklich. Zudem fehlten wirksame Führungs- und Kontrollinstrumente. In der Schlussabstimmung passierte das Bundesgesetz über die GFM-Sanierung den Nationalrat mit 140:29 und den Ständerat mit 42:0 Stimmen.  
(NZZ 20.06.00)

19.06. **Ständerat will Nationalstrassennetz ergänzen** – Die Kantonsstrasse durch das Prättigau soll ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Der Ständerat hat gegen den Willen des Bundesrates einer Umklassierung des Anschlusses N13 Landquart- Klosters oppositionslos zugestimmt. Die Vorlage der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen geht auf eine Einzelinitiative von Christoffel Brändli (svp, Graubünden) zurück. Der Kanton Graubünden trage pro Einwohner überdurchschnittlich hohe Strassenlasten, führte Kommissionsprecher Theo Maissen (cvp, Graubünden) als Begründung an.  
(NZZ 20.06.00)

20.06. **Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbands FRS fordert vom Bund Gegenleistungen** – Im Stadtberner Restaurant „Zum Äusseren Stand“ verlangte Hans-Urs Merz, FRS-Präsident und ACS-Generaldirektor, an der 55. ordentlichen Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS in seiner Eröffnungsansprache, dass der Bund die Realitäten im Verkehrswesen endlich anerkennt und die längst fälligen Gegenleistungen in bezug auf die Bereitstellung der Strasseninfrastrukturen erbringt. Merz forderte, dass der Bund endlich „avanti“ machen und seinen Verpflichtungen gegenüber dem privaten Strassenverkehr nachkommen soll. Damit sprach er ganz konkret die Mitte Januar dieses Jahres lancierte Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ an, auf die seine Ansprache fokussiert war. Bezüglich Umweltschutz hielt Merz fest, dass dieser im privaten Strassenverkehr primär über den technologischen Fortschritt erfolgen muss. Lenkungsmaßnahmen, Verzicht und Beschränkung sind der falsche Weg. Als technologisches Paradebeispiel erwähnte er den Katalysator, mit dem die Luftschadstoffemissionen um 90 Prozent reduziert worden sind. Mit den Euro-Normen werden die Emissionen nochmals drastisch sinken. Garant dafür sind neueste Motorentechnologien. Eine ernstzunehmende Langfrist-Alternative zum Verbrennungsmotor ist die Wasserstoff-Brennstoffzelle. Mit dieser rückt das emissionsfreie Fahrzeug für die Massenproduktion in Reichweite. Betreffend die laufende Diskussion um die Kostenwahrheit konstatierte Merz, dass sogar „gewisse Jünger der Kostenwahrheit“ beginnen, dieser abzuschwören. Ihr neues Leitmotiv haben jene Anhänger der Kostenwahrheit gemäss dem scheidenden FRS-Präsidenten nun in der Förderung der nachhaltigen Entwicklung, die als Zweck in Art. 2 Abs. 2 der neuen Bundesverfassung festgeschrieben ist, gefunden. Mit einem Zitat aus der Botschaft über die neue Bundesverfassung machte Merz deutlich, dass die in besagtem Artikel umschriebenen Staatszwecke weder für den Bund kompetenzbegründend noch von den Bundesbehörden unmittelbar anwendbar sind. Merz kritisierte die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) scharf. Diese ist gemäss Merz nichts anderes als eine planwirtschaftliche und protektionistische Massnahme. Die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite wird kompensiert, indem der Bahngütertransport geschützt wird. Dies wiederum soll die Alpen vor der Transitlawine schützen. Dies Strategie ist laut Merz zum Scheitern verurteilt. Im alpenquerenden Güterverkehr ist der Verkehrskollaps vorprogrammiert. Denn die vorgesehenen Massnahmen zur Verlagerung des Alptransits durch die Schweiz reichen nicht aus, um die Lastwageninvasion abzuwenden. Merz verband seine Schilderungen dieses Szenarios mit der Werbung für die Volksinitiative „Avanti“, die unter anderem den Bau der zweiten Röhre für den Gotthardstrassentunnel anstrebt. Gleichentags gab das Initiativkomitee bekannt, dass mehr als 90'000 Unterschriften zusammengekommen sind.  
Der Gastreferent und als „Energiepapst“ bekannte Energieexperte Dr. Michael Kohn

feuerte eine Breitseite gegen die Energievorlagen, die am 24. September 2000 zur Abstimmung kommen, ab.

Als neuen Präsidenten für die kommenden der Jahre wählten die FRS-Mitglieder turnusgemäss einen Vertreter des TCS. Es ist dies Claude Gay-Crosier, Direktor im Stab der TCS-Generaldirektion.

(NZZ 21.06.00; BaZ 21.06.00; FRS-Info 20.06.00)

- 21.06. Nationalrat gegen Tempo 30 innerorts** – Der Nationalrat hat die Volksinitiative „Strassen für alle“, die innerorts generell Tempo 30 einführen will, abgelehnt. Mit 95 zu 64 Stimmen hiess die Grosse Kammer den Bundesbeschluss gut, der Volk und Ständen das Volksbegehren ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfiehlt. Im Nationalrat gab die vom VCS lancierte Tempo-30-Initiative viel zu reden. Auf bürgerlicher Seite wurde die Stossrichtung der Initiative zwar als achtenswert taxiert. Mit flächendeckenden Temporeduktionen innerorts wird gemäss Ratsmehrheit aber über das Ziel hinausgeschossen. Auch Verkehrsminister Moritz Leuenberger vertrat diesen Standpunkt. Tempobeschränkungen allein beeinflussen das Verhalten der Automobilisten kaum. Notwendig sind flankierende bauliche Massnahmen. Für diese sind die Kantone und Gemeinden zuständig. Im Rahmen des neuen Finanzausgleichs ist der Bund gemäss Leuenberger aber willens, die Umgestaltung von Strassen zu unterstützen.  
(NZZ 22.06.00)
- 21.06. Widersprüche zwischen Umweltschutz und Raumplanung** – Gegen den Antrag von Bundesrat und Kommissionsmehrheit heisst der Nationalrat mit 78 zu 66 Stimmen eine ständerätliche Motion gut, die die Beseitigung von Widersprüchen zwischen Umweltschutz- und Raumplanungsrecht verlangt. Konkret geht es darum, dass in luftbelasteten Gebieten raumplanerisch erwünschte Nutzungen oft nicht möglich sind, weil das Umweltrecht eine Verminderung der Luftbelastung fordert.  
(NZZ 22.06.00)
- 22.06. Nationalrat für zweite Strassentunnelröhre am Gotthard** – Der Nationalrat hat mit 93 zu 86 Stimmen einer parlamentarischen Initiative von Ulrich Giezendanner (svp, Aargau) zugestimmt, die die sofortige Aufnahme von Planungsarbeiten für eine zweite Gotthardröhre postuliert. Geschlossen abgelehnt wurde der Vorschlag von SP, Grünen und EVP, geschlossen angenommen von den Liberalen und der SVP. Bei der FDP stiess die Initiative ausser bei drei Parlamentariern auf Zustimmung; gespalten war die CVP. In der vorberatenden nationalrätlichen Verkehrskommission bestand dahingehend Einigkeit, dass die Initiative Giezendanner die schweizerische Verkehrspolitik grundlegend in Frage stellt. Denn 1994 stimmten Volk und Stände der Alpeninitiative zu, die besagt, dass die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf. Hinzu kamen weiter Volksbeschlüsse (Neat, LSVA, FinÖV, Landverkehrsabkommen), die in dieselbe Richtung gingen. Namens der Befürworter der zweiten Röhre hielt Georges Theiler (fdp, Luzern) denn auch fest, dass die Bundesverfassung zwingend geändert werden muss, bevor am Gotthard eine zweite Röhre spruchreif wird. Auf die Dauer kann sich gemäss Theiler die Schweiz die Staufalle am Gotthard nicht mehr leisten. Die Gegner fanden weder das Argument Stau noch jenes der Sicherheitsaspekte als Rechtfertigung für eine zweite Röhre. Diese torpediere die mit der Neat angepeilte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Ein Ausbau der Strassenkapazität am Gotthard ist aus gegnerischer Sicht sowohl ökolo-

gisch als auch ökonomisch eine katastrophale Massnahme.

Mehr als ein symbolischer Wink ist der Entscheid des Nationalrates, der die Urner ärgert und die Tessiner freut, vorerst aber nicht. Das Geschäft geht nun wiederum zurück an die nationalrätliche Verkehrskommission. Diese wird darüber beraten, an welchen Schrauben des Verkehrsrecht zu drehen ist. Im Auge zu behalten ist dabei die vom TCS und den Strassenverkehrsverbänden lancierte Volksinitiative „Avanti“. Die Unterschriftensammlung läuft auf Hochtouren. Im Herbst soll die Initiative eingereicht werden. Somit drängt sich eine parallele Behandlung von „Avanti“ und Initiative Giezendanner im Parlament förmlich auf.

In einer Medienverlautbarung bezeichnete der FRS den Entscheid des Nationalrates als weise und eine folgerichtige Konsequenz aus dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU, welches den Alpenkorridor für 40-Töner öffnet.

(NZZ 23.06.00; FRS-Communiqué 22.06.00)

**25.06. Neat: Rund 500 Millionen zu teuer** – Der Neat-Ast durch den Gotthard kann um 470 bis 550 Mio. Franken billiger gebaut werden, als ursprünglich berechnet. Zu diesem Schluss kommt der Hayek-Bericht, der im März in Auftrag gegeben und jetzt fertig gestellt worden ist. Der Kanton Uri reklamiert das Geld bereits für eine verbesserte Variante. Der Bericht kam im weiteren zum Ergebnis, dass bei der Auftragsvergabe unprofessionell vorgegangen wird.  
(SonntagsBlick 25.06.00)

**30.06. Strassenverkehrsunfälle 1999** – Im Jahr 1999 registrierten die kantonalen Polizeistellen insgesamt 79'787 Strassenverkehrsunfälle, davon waren gemäss Polizeiangaben 23'434 Unfälle mit Personenschaden. Von den betroffenen 30'100 Personen wurden 583 getötet und 29'527 verletzt. Zum zweiten aufeinander folgenden Mal nahmen sowohl die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (plus 5,4 Prozent) als auch jene der verunfallten Personen (plus 6,1 Prozent) gegenüber dem Vorjahr zu. Zwar verloren auf den Schweizer Strassen etwas weniger Personen ihr Leben, jedoch konnte nur wieder etwa der Stand von 1997 erreicht werden. Nachdem sich die Sicherheit auf der Strasse zu Beginn der 90er Jahre noch deutlich verbessert hatte, stagniert sie nunmehr seit zwei Jahren oder nimmt sogar ab. In absoluten Zahlen ausgedrückt nahm die Anzahl der Unfallopfer bei den Personenwagen am stärksten zu. Auffallend ist zudem die relativ starke Zunahme der Anzahl verunfallter Personen im Alter zwischen 15 und 19 Jahren (plus 12,7 Prozent gegenüber 1998) sowie der deutliche Aufwärtstrend bei den Opfern von Autobahnunfällen. Zählte man 1996 noch 2'691 Verunfallte, waren es 1998 bereits 3'104 und 1999 sogar 3'476.  
(BFS-Pressemitteilung Juni 2000)

**30.06. Verbrauch neuer Personenwagen sinkt weiter** – Der spezifische Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen nahm auch 1999 wieder ab und betrug durchschnittlich noch 8,62 Liter auf 100 Kilometern. Gegenüber dem Vorjahr ist der Verbrauch somit um 1,1 Prozent zurückgegangen. Seit 1996 liegt die Abnahme bei 3,7 Prozent oder 0,33 Liter pro 100 Kilometer. Das durchschnittliche Leergewicht der neuen Personenwagen war 1999 1'361 Kilogramm. Das entspricht einer Zunahme von 52 Kilogramm seit 1996. Ohne diese Gewichtszunahme wäre die vom Bund seit 1996 verlangte jährliche Reduktion von 3 Prozent annähernd erreicht worden. Der durchschnittliche Hubraum liegt bei 1'959 cm<sup>3</sup>. Die Dieselfahrzeuge, die einen Marktanteil von 6,9 Prozent aufwei-

sen, sind mit 7,3 Liter auf 100 Kilometern um mehr als 16,7 Prozent sparsamer als die „Benziner“. Einmal mehr zeigt sich, dass die technologische Entwicklung der Schlüsselfaktor für die Treibstoffreduktion und die ausgestossenen Schadstoffe ist. (VSAI-Pressemitteilung Juni 2000)

**01.07. Kein Benzintourismus mehr im Tessin** – Ab heute hat die Region Lombardei (Italien) die Benzinpreise im Grenzgebiet drastisch gesenkt. Die Preisreduktion beträgt je nach Entfernung zur Grenze maximal 350 Lire (30 Rappen). Die Preisdifferenz zwischen italienischer und Tessiner Seite ist damit praktisch aufgehoben. Noch vor wenigen Monaten betrug der Unterschied 40 Rappen. Von der Benzinpreissenkung profitieren 450'000 Autobesitzer der italienischen Provinzen Sondrio, Como und Varese, die im Grenzgebiet zur Schweiz wohnen. Die Region Lombardei verzichtet auf einen Teil der ihr zustehenden Benzinsteuern, um die Autofahrer dazu zu bringen, ihren Tank an der heimischen Zapfstelle zu füllen. In den rund 200 Gemeinden der Grenzzone können die Autofahrer eine Magnetkarte abholen, mit der sie das Benzin, je nach der Entfernung ihres Wohnorts von der Grenze, 100 bis 350 Lire (8 bis 30 Rappen) billiger beziehen. Es bestehen drei Zonen. Weniger als 10 Kilometer von der Schweizer Grenze entfernt 350 Lire billiger, im Umkreis von 10 bis 15 Kilometer 200 Lire, 15 bis 25 Kilometer 100 Lire pro Liter.

Da es mit dem Benzintourismus in Zukunft aus sein dürfte, droht im Mendrisiotto 150 Personen der Stellenverlust infolge von Einnahmehausfällen in der Höhe von rund 300 Millionen Franken. Deswegen intervenierte die Tessiner Regierung beim Bundesrat. Sie verlangt von Bern eine Zollfreizone für das Mendrisiotto. Gemäss Bundesrat Couchepin steht es den Italienern frei solche Massnahmen zu ergreifen. (BZ 05.06.00; Cash 30.06.00; NZZ 01.07.00)

**04.07. Bundesprogramm Energie 2000 läuft aus** – Das 1991 gestartete Bundesprogramm Energie 2000 läuft Ende Jahr aus. Es hat seine keineswegs überrissenen Ziele teilweise ganz oder fast erreicht. Die gewichtigste Ausnahme ist gemäss Bundesamt für Energie (BfE) die misslungene Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Am magersten ist das Ergebnis bei der Wärmeproduktion, wo ein Zuwachs erneuerbarer Energieträger von 3 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 angestrebt wurde. Hier wurde das Ziel nur zu 70 Prozent erreicht. 142 Prozent wurden im Bereich Elektrizität aus Abfällen und Abwässern erreicht, bei der Wasserkraft 94 Prozent und bei der Leistungssteigerung von Kernkraftwerken 89 Prozent. Die Einsparungen beim Energieverbrauch, die das Programm auf sein Konto schreibt, entsprechen 4,7 Prozent des helvetischen Verbrauchs oder etwa dem Energieverbrauch des Kantons Luzern. Trotz allem ist es nicht gelungen, den Energieverbrauch zu senken. In den vergangenen zehn Jahren haben der Verbrauch an fossiler Energie um 8,9 Prozent und der Elektrizitätsverbrauch um 10 Prozent zugenommen. Der Mehrverbrauch hat also die von Energie 2000 hervorgerufenen Effizienzgewinne deutlich überstiegen. Diese Entwicklung bedeutet auch, dass die angestrebte Stabilisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2000 nicht erreicht worden ist und dass das Wirtschaftswachstum bis heute an eine Zunahme des Energieverbrauchs gebunden blieb. Im Verkehrsbereich (Ressort Treibstoffe) wurden direkt und indirekt über 190'000 sogenannte „EcoDrivers“ ausgebildet; an dem vom Ressort unterstützten Car-Sharing-Projekt (Mobility) beteiligen sich bis Ende 2000 voraussichtlich 38'000 Personen. Dieses ist laut Uvek- wie verschiedene andere Produkte der Energie-2000-Ressorts – zum Selbstläufer und Paradebeispiel für sinnvolle Anschubinvestitionen



geworden.

Das Nachfolgeprogramm zu Energie 2000 heisst EnergieSchweiz. Dieses soll bewährte Strukturen und Produkte von Energie 2000 nutzen, aber auch neue Massnahmen einsetzen. Gemäss Uvek braucht es bei den freiwilligen Massnahmen verbindliche Vereinbarungen mit Grossverbrauchern gemäss dem CO<sub>2</sub>-Gesetz sowie Leistungsvereinbarungen mit Agenturen gemäss dem Energiegesetz; bei den Vorschriften kantonales und Bundesrecht über den Energieverbrauch in Gebäuden bzw. von Geräten und Motorfahrzeugen sowie verstärkte Anreize aufgrund der Förder- und der Umweltabgabe (Grundnorm) bzw. des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Ausmass, Inhalt und Struktur von Energie Schweiz hängen zur Zeit jedoch noch wesentlich vom Ausgang der Volksabstimmung vom 24. September 2000 über die Förder- und Umweltabgabe. Laut Uvek ist ein wirksames Programm EnergieSchweiz auch notwendig zur Abfederung der Nachteile der Elektrizitätsmarktöffnung sowie im Hinblick auf die absehbare Ablösung der bestehenden Kernkraftwerke.

(NZZ 05.07.00; UVEK-Medienmitteilung und -Medienrohstoff 04.07.00)

**10.07. Baubeginn zum Gotthard-Basistunnel** – Mit einer offiziellen ersten Sprengung ist der Bau des Eisenbahntunnels der Neat auch südlich des Gotthards bei Bodio in Angriff genommen worden. Bereits vor sieben Monaten ist der nördliche Angriff in Amsteg auf ähnliche Weise begonnen worden. Für die Leventina bedeutet der Baubeginn Hoffnung auf wirtschaftlichen Aufschwung, aber auch eine weitere Belastung der Umwelt und der Bevölkerung in einem recht weiten Umkreis. Die Nachbarn der Baustelle in Polmengo bei Faido, von der aus seit dem letzten Dezember der Zugangsstollen zum Zwischenangriff Faido gebohrt wird, beklagen sich seit Monaten über Lärm und Staub, dessen die Bauleitung bis heute offenbar nicht Herr geworden ist. Der Vortrieb der beiden Tunnelröhren in den fünf Abschnitten Erstfeld, Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio wird zwischen 2006 und 2007 abgeschlossen, die Fertigstellung des Rohbaus und die Installation der Bahntechnik werden weitere drei bis vier Jahre in Anspruch nehmen, so dass mit einer Betriebsaufnahme im Jahr 2010 oder 2011 gerechnet wird.  
(NZZ 11.07.00; BaZ 11.07.00)

**14.07. Leitplanken zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens** – Der Bundesrat ist gewillt, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) termingerecht per 1. Januar 2001 einzuführen. Da jedoch die fristgerechte Ratifizierung der bilateralen Verträge fraglich ist, plant der Bund auch Alternativszenarien und muss zudem Begehrlichkeiten der Strassenlobby abwehren, welche die LSVA-Einführung verschieben will. Zwar wächst laut den jüngsten Signalen aus Brüssel die Wahrscheinlichkeit, dass die bilateralen Verträge in den EU-Mitgliedstaaten nicht fristgerecht auf Ende des laufenden Jahres ratifiziert sein werden und damit auch das Landverkehrsabkommen nicht auf Anfang 2001 in Kraft treten kann. Dennoch will man in der Schweiz bezüglich LSVA Gas geben. Gemäss Oberzolldirektion verläuft die Installation der Einrichtung zur Erfassung der Verkehrssteuer bei den Zollämtern planmässig. Auch das Informatiksystem für die Berechnung und Erhebung der LSVA wird rechtzeitig zur Verfügung stehen. Laut Oberzolldirektion sind einzelne Fuhrhalter mit dem Einbau des Erfassungsgeräts selbst verschuldet in Verzug. Das Uvek bekräftigt, dass die Einführung der LSVA ein Urnenentscheid ist, der primär inländischen Recht betrifft. Diese kann unabhängig vom bilateralen Vertragswerk in Kraft gesetzt werden. Das Uvek hat eine bis zum 1. September 2000 dauernde Vernehmlassung zu den verschiedenen Verordnungen zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens mit der EU gestartet. Diese Verordnungen regeln insbesondere den Vollzug der Kontingente für 40-Tonnen-Lastwagen sowie für Leer- und Leichtfahrten. Leer- und Leichtfahrten kosten 2001 pauschal 50 Franken. Bis 2004 steigt diese Pauschale jährlich um 10 auf 80 Franken. Betreffend die besagten Kontingente werden nicht weniger als sieben Varianten zur Diskussion gestellt, die aber letztlich alle die helvetische Verkehrspolitik stützen, die in Kooperation mit der EU vor allem möglichst viel alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern will. Die den Schweizer Transporteuren zustehenden 40-Tonnen-Bewilligungen werden je hälftig vom Bund und den Kantonen erteilt, wobei die Bundeskontingente nur für den Transit- und den Import-/Exportverkehr reserviert sind, während die Kantone jenen Lastwagen. Die Kontingente für Binnentransporte zuteilen, die auf ihrem Hoheitsgebiet immatrikuliert sind. Dabei ist insbesondere die Frage offen, nach wie vielen Transporten innerhalb der Schweiz ein Kontingent erschöpft ist. Das Uvek schickt dazu vier Varianten in die Vernehmlassung. Noch offen ist im weiteren, ob die Kontingentserteilung für alle Fahrvarianten

an das Bahnangebot gekoppelt wird, wie es das Parlament beim Verkehrsverlagerungsgesetz als „Kannvorschrift“ beschlossen hat.  
(NZZ 15./16.07.00; BaZ 15./16.07.00; UVEK-Medienmitteilung 14.07.00)

**17.07. Divisionalisierung bei den SBB zeitigt negative Auswirkungen** – Im Nord-Süd-Transit durch die Schweiz sind wieder zahlreiche Güterzüge abgestellt worden, die von den italienischen FS aus Kapazitätsgründen nur verzögert übernommen werden können. Im Binnenverkehr fallen Güterzüge aus oder werden zu spät befördert, weil bei den SBB seit der Aufteilung des Personals auf die Divisionen Personen- und Güterverkehr Lokomotivführer fehlen. Seit dem Fahrplanwechsel Ende Mai 2000 fehlen z.B. im Rangierbahnhof Limmattal täglich 20 bis 30 Lok-Führer. Wie lange die Güterzüge stehen bleiben, wird gemäss den SBB nicht erhoben. Während die Schweiz mit einem zweistelligen Milliardenbetrag Basistunnels baut, sind die italienischen Staatsbahnen schon durch die heutigen Kapazitäten der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Strecke überfordert. Die bestehenden Überholungsgleise sind nicht für Parkierungszwecke gebaut. Deren Blockierung erschwert den Reiseverkehr.  
(NZZ 17.07.00)

**19.07. Wirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs 1998 erhöht** – Der Strassenverkehr hat 1998 zum fünften Mal in Serie seine direkten Kosten voll gedeckt und einen Ertragsüberschuss von 805 Millionen Franken (1997: 92 Mio.) erwirtschaftet. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad erhöhte sich damit gegenüber dem Vorjahr gemäss der provisorischen Strassenrechnung 1998 des Bundesamts für Statistik (BFS) von 101,4 auf 112,5 Prozent. Der Mehrertrag gegenüber dem Vorjahr belief sich auf 713 Millionen Franken. Zum ersten Mal seit der statistischen Erhebung der Strassenrechnung weist auch die Ausgabenrechnung einen Ertragsüberschuss aus. Der Deckungsgrad aller aufgelaufenen Kosten für den privaten Strassenverkehr inklusive Verzinsung der Fehldeckung erreicht einen Überschuss von 665 Mio. Franken bzw. 110,1 Prozent (1997: 97,1 Prozent). Der Grund für die markante Verbesserung der Strassenrechnung liegt zu einem grossen Teil in methodischen Anpassungen. Die effektiven Verbesserungen betrugen 354 Mio. Franken, die restlichen 451 Mio. ergaben sich aus der methodischen Aktualisierung der anrechenbaren Mehrwertsteuererträge. Ausgegeben wurden für die Schweizer Strassen 1998 rund 6 Mia. Franken; die Einnahmen beliefen sich insgesamt auf rund 7,26 Mia. Franken (1997: rund 6,83 Mia.). Nicht enthalten sind in der Strassenrechnung 1998 die externen Nutzen und Kosten. Der anrechenbare Ertrag aus den Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel erreichte per Ende 1998 den Betrag von 4'630 Mio. Franken (1997: 4'420 Mio.). Der Anteil des Mineralölsteuerzuschlags beträgt 1'861 Mio. Franken. Die Automobilsteuer und die kantonalen Motorfahrzeugsteuern erzielten zusammen 1'888 Mio. Franken (1997: 1'819 Mio.). Die Einnahmen aus den Autobahnvignetten und der Schwerverkehrsabgabe ergaben den Betrag von 432 Mio. Franken, 16 Mio. mehr als 1997. Der Ertrag aus der anrechenbaren Mehrwertsteuer wurde aktualisiert. Er erhöht sich revisionsbedingt um 121 Mio. auf 311 Mio. Franken (1997: 174 Mio.).  
(NZZ 20.07.00; BZ 20.07.00; BFS-Pressemitteilung Juli 2000)

**20.07. Ungeeignetes Konzept der Energieabgabe** – Die Energieabgabe gemäss Grundnorm (Umweltabgabe) ist laut einer Studie der Konjunkturforschungsstelle (KOF) der ETH Zürich mit volkswirtschaftlichen Kosten verbunden, die durch die geringeren Lohn-

abzüge nicht aufgewogen werden. Kaum bestritten, aber doch relativiert, bleibt der Nutzen einer niedrigeren Umweltbelastung. Die Wünschbarkeit einer Lenkungssteuer ist gemäss KOF-Studie deshalb ein politischer Entscheid. Insbesondere kritisiert die im Auftrag des Vororts erstellte KOF-Untersuchung, dass die Substituierbarkeit von Energie im Produktionsprozess zu gross eingeschätzt worden sei und dass beispielsweise die privaten Haushalte vor allem bei den Heizkosten nicht so flexibel sein können, wie es die schon vorliegende Ecoplan-Studie annimmt. In Fällen von geringer Substituierbarkeit verkomme die Energieabgabe zu einer blossen Preiserhöhung. Zwar seien Lenkungsabgaben aus ökonomischer Sicht ein vertretbares Mittel zur Verringerung der Umweltbelastung. Diese sollten jedoch bei den Emissionen, also an der Quelle der Belastung ansetzen, was bei der Grundnorm, die vom Energiegehalt ausgehe, nicht der Fall sei. Einer der Studienverfasser hielt fest, dass die Ökonomen sogenannten Pigou-Steuern im Sinne von Lenkungsabgaben grundsätzlich positiv gegenüber stünden. Für derartige Abgaben müssten allerdings mehrere Bedingungen erfüllt sein: So müssten diese an der Emissionsquelle, etwa beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss oder an der Lärmquelle, ansetzen. Daher müssten etwa Verbrennungsmotoren im Vergleich zu Öl- oder Gasheizungen stärker belastet werden. Zudem müssten die Abgaben fiskalquotenneutral sein und gerecht zurückerstattet werden. Die am schwierigsten zu erfüllende Anforderung sei die Kalibrierung der Lenkungsabgaben: Sind sie zu tief, lenken sie nicht, sind sie zu hoch, verringern sie die Wohlfahrt. Die Grundnorm erfülle alle diese Vorgaben längst nicht in gewünschter Masse. In Bezug auf das globale Klimaproblem sei der ökologische Lenkungseffekt zudem nahe bei null. Ein schweizerischer Alleingang sei deswegen unverhältnismässig. Ausserdem seien Lenkungsabgaben per se keine permanenten Fiskalquellen, da sie die Tendenz haben zu versiegen, wenn sie lenken.

(NZZ 21.07.00)

- 25.07. **Die Benzinpreise in der Schweiz sinken weiter** – Der Preis für den Liter bleifreies Benzin 95 sinkt an den Zapfsäulen ab sofort um vier Rappen auf Fr. 1.35. In den letzten vier Wochen sind die Benzinpreise um insgesamt 15 Rappen gefallen. Die Mineralölgesellschaften Migrol, Esso und Shell begründeten die Verbilligung mit dem starken Preiszerfall am Rohölmarkt. Die Benzinpreise haben auf Grund von Sonderfaktoren in den vergangenen Monaten extrem geschwankt. Die USA waren als Benzinkäufer auf dem europäischen Markt aufgetreten, was die Preise in die Höhe trieb. Wegen der strengeren US-Umweltvorschriften gegen Sommersmog waren die schwefelarmen europäischen Benzinsorten in den USA gesucht gewesen. Diese Sonderfaktoren sind nun wieder am Verschwinden. Der Markt wird sich entsprechend beruhigen. Da die Weltwirtschaft aber weiter boomt, bleibt die Benzinnachfrage weiterhin hoch.  
(NZZ 26.07.00)

- 03.08. **Ein Viertel der Verkehrssünder ist rückfällig** – Jede vierte Person, die wegen eines Verstosses gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG) verurteilt worden ist, wird in den sieben Jahren nach der ersten Verurteilung erneut gerichtlich belangt. Davon wird die Mehrheit wiederum wegen eines Delikts gegen das SVG bestraft. Diese Rückfallraten sind in Kantonen mit milderer Sanktionspraxis nicht höher. Die Mehrheit der erneuten Verurteilungen wird eineinhalb bis zwei Jahre nach der vorangehenden Verurteilung ausgesprochen. 1998 wurden 37'091 Strafurteile wegen Verstössen gegen das SVG ausgesprochen und ins Strafregister eingetragen, davon 16'225 wegen Fahrens in ange-

trunkenem Zustand (Fiaz). Somit stellen die Strassenverkehrsdelikte die grösste Deliktgruppe aller im Strafregister eingetragenen Strafurteile dar (52 Prozent). Männer und unter 30-Jährige werden häufiger rückfällig als Frauen und Personen ab 30 Jahren. Innerhalb von 30 Jahren hat sich die Zahl der Verurteilungen wegen Fiaz absolut gesehen beinahe verdreifacht. Sie stieg nämlich von 6'895 (1967) auf 18'144 (1993) Fälle. Seither zeigt der Trend nach unten: 1998 wurden 15'321 Strafurteile wegen diese Vergehens ausgesprochen. Anders hingegen präsentiert sich das Bild bei den Verurteilungen wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln – hauptsächlich starke Geschwindigkeitsübertretungen. Deren Zahl blieb zwischen 1967 bis Mitte der 80er Jahre relativ stabil, um danach von 3'219 (1985) auf den Rekordstand von 13'348 Fällen (1998) zu steigen.

(NZZ 04.08.00; BFS-Pressemitteilung August 2000)

**03.08. Verkehrseinnahmen liegen über den Erwartungen** – Im ersten Halbjahr hat der Bund aus dem Strassenverkehr bereits mehr als die Hälfte der gemäss Budget 2000 erwarteten Einnahmen getätigt. Aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag flossen bis Ende Juni 2,5 Mia. Franken in die Bundeskasse. Dies sind rund 300 Mio. Franken mehr als in der analogen Vorjahresperiode (Januar bis Juni 1999). Für das ganze Jahr werden aus besagten Quellen nicht weniger als 4,8 Mia. Franken erwartet. Rund 100 Mio. mehr als im Vorjahr brachten mit 413 Mio. Franken die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette ein. Um das gesetzte Budgetziel zu erreichen, fehlen noch 331 Mio. Franken.  
(AR 03.08.00)

**06.08. Teileröffnung des A2-Tunnels Schlund bei Kriens** – Die rund einen Kilometer lange Oströhre des neuen A2-Tunnels Schlund in Kriens (LU) ist dem Verkehr übergeben worden. Der Tunnel ist ein wesentlicher Teil der A2-Erweiterungsbauten im Raum Kriens/Horw. Ab 2003 erfolgt die definitive Führung des Verkehrs auf je drei Spuren mit Pannestreifen. Für die Erneuerung des ältesten Autobahnteils der Schweiz sind Gesamtkosten in der Höhe von 666 Millionen Franken veranschlagt. Mit der Erneuerung der A2 im Bereich Kriens/Horw wird ein Grossteil der Autobahn zwischen Luzern und Hergiswil am See in die beiden Tunnel Schlund und Spier verlegt. Der südlich anschliessende Tunnel Spier, der mit einer Länge von 1,6 Kilometern fast bis nach Hergiswil führt, soll gemäss Plan 2004 fertig gestellt sein. Der Tunnel Spier wird im Unterschied zum Tunnel Schlund allerdings nur je zweispurig befahrbar sein. Zwischen den beiden Tunneln entsteht die Wanne Schlund mit dem Anschlussbauwerk Luzern-Horw. Dadurch werden die heutigen Autobahnanschlüsse Kriens und Horw durch einen neuen zentralen Autobahnanschluss Luzern-Horw ersetzt und eine verbesserte Verkehrsführung erreicht. Das eigentliche Herzstück des Anschlussbauwerks bildet ein doppelspuriger Grosskreisel mit einem Aussendurchmesser von 60 Metern. Im Kreisel kommen sämtliche Autobahneinfahrten und -ausfahrten sowie die Zubringer Nord, Zentrum und Süd aus den Gemeinden Kriens und Horw zusammen.  
(NZZ 02.08.00)

**09.08. Neues Treibhausgas in der Atmosphäre entdeckt** – Die Liste der klimawirksamen Treibhausgase in der Atmosphäre muss um eine Substanz erweitert werden. Ein internationales Forscherteam um William Sturges von der University of East Anglia in Norwich (GB) hat herausgefunden, dass in der Atmosphäre auch Trifluormethyl-

schwefelpentafluorid ( $\text{SF}_5\text{CF}_3$ ) vorhanden ist. Zwar kommt diese Verbindung in der Atmosphäre durchschnittlich nur gerade in einer Konzentration von 0,094 ppt (parts per trillion) vor; dennoch verdient dieses Gas nach Ansicht der Forscher zukünftig die Aufmerksamkeit der Wissenschaft. Die Untersuchungen der Forschergruppe haben nämlich gezeigt, dass  $\text{SF}_5\text{CF}_3$  Infrarotstrahlung sehr effizient zu absorbieren vermag; im Vergleich zu Kohlendioxid ist das neu entdeckte Treibhausgas rund 18'000-mal stärker und gehört damit zu den potentesten Substanzen, die man überhaupt kennt. Dies wiegt deshalb schwer, weil diese Verbindung in der Atmosphäre nur sehr langsam abgebaut wird und keine natürlichen Senken bekannt sind, welche diesen Stoff aufnehmen könnten. Messungen in der Stratosphäre deuten darauf hin, dass einmal ausgestossenes  $\text{SF}_5\text{CF}_3$  vermutlich erst nach Tausenden von Jahren wieder durch Zersetzung abgebaut wird. Auf welchem Weg das Gas in die Atmosphäre gelangt, ist noch nicht ganz klar. Naheliegender ist die Vermutung, dass  $\text{SF}_5\text{CF}_3$  ausschliesslich aus anthropogenen Quellen stammt, findet man die Substanz doch nur in Luftblasen, die nach 1960 im antarktischen Eis eingeschlossen wurden. Die Analyse von solchen Luftblasen ergab auch, dass seither die atmosphärische Konzentration von  $\text{SF}_5\text{CF}_3$  kontinuierlich anstieg; gegenwärtig nimmt der Gehalt dieser Substanz mit einer Rate von rund 6 Prozent pro Jahr zu. Bemerkenswert ist, so die Forscher, dass die Entwicklung der  $\text{SF}_5\text{CF}_3$ -Konzentration auffällig parallel zu derjenigen von Schwefelhexafluorid ( $\text{SF}_6$ ) verläuft. Dieses Gas stammt praktisch ausschliesslich aus anthropogenen Quellen und ist ebenfalls ein äusserst potentes Treibhausgas.  $\text{SF}_6$  wird bei verschiedenen elektrischen Geräten wie etwa Transformatoren eingesetzt, und die Forscher vermuten nun,  $\text{SF}_5\text{CF}_3$  bilde sich – wenigstens teilweise – ebenfalls bei solchen Hochspannungsanlagen als Umwandlungsprodukt von  $\text{SF}_6$ .  
(NZZ 09.08.00)

**11.08. Lötschberg-Neat im Bau** – Mit einer offiziellen „Taufe“ des Basistunnels Nord hat die BLS Alp-Transit eine Haupt-Bauetappe der Lötschberg-Neat in Angriff genommen. Noch liegen rund 32 von total 34 Kilometern Fels vor den Tunnelbauern bis zum Hauptdurchschlag zwischen den Kantonen Bern und Wallis, der auf Ende 2004 geplant ist. Der vorgesehene Eröffnungstermin des 34,6 Kilometer langen und 3,2 Milliarden Franken teuren Lötschberg-Basistunnels Ende 2006 / Anfang 2007 liegt gemäss der BLS Alp-Transit somit in Reichweite.  
(NZZ 12./13.08.00)

**16.08. Freizeitverkehr in der Schweiz: Zwei Drittel mit dem Auto** – Vor allem in ihrer Freizeit demonstrieren Frau und Herr Schweizer, dass die öffentlichen Verkehrsmittel ihren Bedürfnissen nach preiswerter zeit- und ortsunabhängiger Beweglichkeit noch immer schlechter als das eigene Vehikel entsprechen. Den wachsenden Drang nach Freizeitmobilität innerhalb der Schweiz leben Schweizerinnen und Schweizer zu zwei Dritteln mit privaten Motorfahrzeugen und nur zu einem Drittel mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus. Sie legen dabei pro Jahr 40 Milliarden Personenkilometer zurück. Zusammen mit den im Ausland mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken ergibt sich die astronomische Zahl von 80 Milliarden Personenkilometern, die Schweizerinnen und Schweizer in ihrer Freizeit abspulen. Zusätzliche rund 25 Milliarden Personenkilometer, die Ausländer freizeithalber in der Schweiz zurücklegen, belasten das Verkehrskonto unserer Landes. Der Anteil des Freizeitverkehrs am gesamten Verkehrsvolumen innerhalb der Schweiz macht somit rund 60 Prozent aus. Dies sind

10 Prozent mehr als bisher angenommen. Rund ein Drittel dieser Fahrten wird für Freundes- oder Verwandtenbesuche absolviert, ein zweites Drittel für Sportanlässe. Zu diesem Schlüssen kommt eine Studie des Nationalfonds mit dem Titel „Freizeitverkehr – Analysen und Strategien“. Gemäss dieser Studie ist das Umweltziel einer Reduktion des fossilen Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen, zu dem sich die Schweiz international verpflichtet hat, in Gefahr. Gegensteuer – so das Fazit der Studie – muss zum einen durch eine Verteuerung der Treibstoffpreise gegeben werden. Ferner müssten vermehrt Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert sowie die Lärm- und Schadstoffgrenzwerte verschärft werden. Beim motorisierten Individualverkehr werden eine Benzinpreiserhöhung um 50 Rappen pro Liter und der Bau von Fahrzeugen mit niedrigerem Verbrauch gefordert. Als Zielvorgabe wird eine Senkung des Verbrauchs von heute durchschnittlich 8,5 Litern pro 100 Kilometer auf 5 Liter genannt. Nachhaltiger wird gemäss Studie der Verkehr aber auch, wenn vermehrt öffentliche Verkehrsmittel benutzt und diese billiger werden. Vordringlich ist laut Studie dabei eine bessere Feinverteilung der öffentlichen Verkehrsträger in den Berg- und Randregionen, um die Zeitvorteile von Neat und Bahn 2000 tatsächlich ausschöpfen zu können.

(NZZ 17.08.00; BaZ 17.08.00)

- 16.08. **Alpenkonvention: FRS gegen Streitbeilegungsprotokoll** – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt das Streitbeilegungsprotokoll zur Alpenkonvention grundsätzlich ab. Seit Jahren warnt der FRS davor, dass die Alpenkonvention die wirtschaftliche Weiterentwicklung in einem Grossteil der Schweiz blockiert. Mit dem Streitbeilegungsprotokoll bekommen die übrigen Vertragsstaaten der Alpenkonvention nun ein Instrumentarium in die Hand, um in die schweizerische Autonomie bei der Festsetzung nationaler Rahmenbedingungen einzugreifen.  
(FRS-Communiqué 16.08.00)

- 17.08. **Partnerschaft zwischen SBB und BLS** – Nach zähem, aber auch zügigem Verhandlungspoker kam das so genannte Abtauschmodell zum Zug. Die Geschäftsfelder der BLS Lötschbergbahn sollen entflochten werden – mit dem Ziel, die Führung der einzelnen Bereiche aus einer Hand zu ermöglichen. Während die „Berner Staatsbahn“ integral für das Berner S-Bahn-Netz zuständig wird, beanspruchen die SBB im Gegenzug die Führungsrolle am Lötschberg. Das heisst, dass die SBB landesweit die Verantwortung für den gesamten Fernverkehr übernehmen. Im Güterverkehr hingegen wahrt die BLS ihren Besitzstand (ohne Einzelwagenladungsverkehr) im Rahmen der bisherigen Partnerschaft mit den SBB und der strassenseitig zuständigen Hupac AG. Betreffend den Autoverlad am Lötschberg bleiben die Besitzstände unverändert. In der Absichtserklärung ist festgehalten, dass die SBB eine Minderheitsbeteiligung von mindestens 34 Prozent erwerben wollen. Der Kanton Bern seinerseits ist bereit, seine Mehrheitsbeteiligung an der BLS bis auf 51 Prozent zu reduzieren. Bei Bedarf ist später eine weitere Reduktion denkbar. Zu berücksichtigen sein wird dabei jedoch eine wesentlicher Knackpunkt: die millionenschweren Bundesdarlehen zugunsten des BLS-Schienennetzes. Wegen dieser hängigen Darlehensfragen wird sich auch der Bund nicht ohne Wenn und Aber von den BLS-Aktien trennen. Als Voraussetzung dafür wird die Gründung einer Tochterfirma, in welche die Infrastruktur der BLS (Schienennetz) ausgegliedert werden soll, genannt. In der Presse wurde das Zusammengehen von SBB und BLS so interpretiert, dass die BLS Lötschbergbahn zur Regio-

nalbahn schrumpfe und dass dies der Anfang vom Ende der BLS sei.  
(NZZ 18.08.00; Cash 18.08.00)

- 21.08. **Mendrisio: Nachfrage nach Elektrofahrzeugen steigt** – Gemäss dem dritten Zwischenbericht zum Grossversuch mit Leicht-Elektromobilen in Mendrisio werden im Südtessin Elektrofahrzeuge dank diesem Versuch populär. Nebst der steigenden Nachfrage habe das Pilot- und Demonstrationsprojekt auch beträchtliche wirtschaftliche Impulse sowie wertvolle politische Diskussionen über die nachhaltige Mobilität ausgelöst. Im Jahr 1999 wurden 126 Elektrofahrzeuge neu in Verkehr gesetzt. Das ist mehr als in den beiden Vorjahren zusammen. Diese Tendenz hält auch im laufenden Jahr an. Vor allem Scooter und E-Bikes haben stark an Popularität gewonnen. Ende Dezember 1999 zirkulierten im Rahmen des Grossversuches 275 Elektromobile. Davon waren 87 Personenwagen, 80 Scooter und 74 E-Bikes. Zwei Drittel gehören Privaten; Firmen sind im Gegensatz zu Erfahrungen, die in anderen Ländern gemacht wurden, in der Minderzahl. Die Ausdehnung des Angebots der Elektromobilmiete auf den gesamten Kanton Tessin ist laut Zwischenbericht ein erster Schritt in Richtung eines möglichen Anschlussprogramms. Der Kanton erwägt, bereits im Januar 2001 ein Förderprogramm für energieeffiziente Fahrzeuge zu lancieren. Die Förderung soll auf dem spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoss basieren, der zur Zeit als das grösste verkehrsbedingte Umweltproblem gelte. Im Vordergrund stünden Elektro- und Hybrid- sowie sparsame Benzin- und Dieselfahrzeuge.  
(BFE-Medienmitteilung 21.08.00)
- 23.08. **Provisorisches Fahrberechtigungsregister ab 1. Oktober in Kraft** – Der Bundesrat hat die Verordnung über das provisorische Fahrberechtigungsregister gutgeheissen und auf den 1. Oktober 2000 in Kraft gesetzt. Diese Verordnung regelt den Aufbau und den Betrieb eines provisorischen automatisierten Fahrberechtigungsregisters zur Erprobung und ein Einführung des definitiven Fahrberechtigungsregisters (FABER), das mit der zur Zeit laufenden Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) eingeführt wird. Die Test-Datei wird jene Daten enthalten, die aus dem Führerausweis ersichtlich und zu seiner Bewirtschaftung erforderlich sind. (z.B. das Datum der letzten und nächsten medizinischen Untersuchung). Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird mit jedem Kanton einen Systemtest durchführen.  
(UVEK-Medienmitteilung 23.08.00; AS 2000 S.2300-2304)
- 24.08. **Automobilwirtschaft mit Umsatzvolumen von fast 70 Mia. Franken** – Der Umsatz aller in der Automobilbranche tätigen Schweizer Unternehmen hat 1999 die 70-Milliarden-Grenze knapp verfehlt. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,5 Mia. Franken im Vergleich zu 1998. Auch der Bund hat von dieser Entwicklung profitiert, da er aus dem Automobilhandel beinahe neun Milliarden Franken einnahm. 1999 erreichte der Absatz von Neuwagen gemäss der Statistik der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (VSAI) 317'985 Fahrzeuge. Verkauft wurden zudem 25'955 leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse. Für neue Personenwagen gaben Frau und Herr Schweizer die Summe von 10,375 Mia. Franken aus. Im Durchschnitt wendeten die Kunden 32'600 Franken für den Kauf eines neuen Autos auf. Noch Mitte der 1990er Jahre lag dieser Betrag bei knapp 30'000 Franken. Das eigene Fahrzeug nimmt nach wie vor den mit Abstand grössten Posten im Haushaltsbudget ein. Laut VSAI-Statistik betragen 1999 die Fiskalleistungen der Schweizer Automobilbranche an den Bund



8,973 Mia. Franken. Letzterer wendete etwas mehr als einen Drittel aus den Einnahmen für den Strassenbau auf. Diese gegenwärtigen Fiskalabgaben entsprechen zirka 20 Prozent des gesamten Bundesbudgets. 2001 wird der Anteil massiv steigen, da erstmals die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in die Kassen des Bundes fliesst. Auch der Handel mit Occasionen boomt und hat 1999 neue Rekordwerte erzielt. Der Umsatz erreicht insgesamt 7,1 Mia. Franken. Dies ist ein Zuwachs von 350 Mio. Franken.  
(AR 24.08.00)

**27.08. Bahnstreit beigelegt: Bund zahlt 60 Millionen** – Der Millionen-Streit zwischen den SBB und der Mittelthurgaubahn (MThB) ist bereinigt: Der Bund zahlt die rund 60 Millionen Franken teuren Sanierungen an der „Seelinie“ (Schaffhausen–Romanshorn). Die dringendsten Arbeiten (für 23 Mio. Franken) werden noch in diesem Jahr ausgeführt. Die Sanierungen gelten gemäss BAV als technische Verbesserungen und werden auf Basis von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes bezahlt. Der Bundesrat muss den Plan jedoch noch genehmigen. Die MThB hatte 1997 die Linie von den SBB übernommen und einen Erneuerungsbedarf festgestellt.  
(SonntagsZeitung 27.08.00)

**31.08. Bilaterale Verträge verspätet in Kraft** – Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU können nicht vor Frühling 2001 in Kraft treten, weil sich die Ratifizierung des Abkommens über den freien Personenverkehr in mehreren der 15 EU-Mitgliedstaaten verzögert. Der von der Schweiz erhoffte Termin (1. Januar 2001) für das Inkrafttreten der sieben sektoriellen Abkommen ist daher nicht mehr realistisch. Aussenminister Bundesrat Joseph Deiss hatte bereits im Juli erklärt, dass Teilbereiche wie die LSVA und die Aufhebung der Tonnage-Begrenzung auch für den Fall eines verzögerten Inkrafttretens des Gesamtpakets schon per Anfang 2001 umgesetzt werden sollen.  
(NZZ 01.09.00)

**01.09. SBB wollen auf britischen Schienen fahren** – Die SBB wagen den Sprung in das politisch brisante Bahngeschäft Grossbritanniens. Sie haben mit dem Baukonzern „John Laing“ eine Partnerschaft gebildet, um sich um zwei Betriebskonzessionen im Westen Londons zu bewerben. Die SBB sehen diesen Vorstoss als Teil ihrer Strategie, die internationalen Aktivitäten auszubauen. Die kombinierten Konzessionen von Chiltern, Wessex und Thames würden ein Netz von insgesamt mehr als 1'600 Kilometer umfassen und einige der am meisten befahrenen Strecken Englands einschliessen. Die notwendigen Erneuerungsinvestitionen in allen drei Konzessionen dürften sich auf über drei Milliarden Franken addieren. Wie hoch der Beitrag der SBB sein wird, ist zwangsläufig noch nicht entschieden. Die SBB erwarten, dass sie ihren guten Ruf in einem sogenannten Image-Transfer in England erfolgreich einsetzen können. Der Vorstoss der SBB ist im Rahmen der neuen Konzessionsrunde zu sehen, die gegenwärtig abläuft. Bei der Aufteilung von British Rail in 25 Betriebsgesellschaften (sowie Infrastruktur-, Leasing- und Unterhaltfirmen) wurden die meisten Betriebskonzessionen auf rund sieben Jahre beschränkt. Sie laufen demnach zwischen 2001 und 2004 aus. Eine Änderung betrifft die Konzessionsdauer. Sie wird neu von bislang maximal 15 auf 20 Jahre verlängert. Zugleich hat die britische Regierung einen Plan über zehn Jahre aufgelegt, der zur Verbesserung des gesamten Transportsystems öffentliche und private Investitionen in der Höhe von rund 400 Milliarden Franken vorsieht; auf die Eisenbahnen

sollen rund 150 Mia. entfallen. Die in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts von der konservativen Regierung Major gehegten Hoffnungen, das Malaise von British Rail durch eine Privatisierung beenden zu können, den Staat von hohen Subventionen zu befreien und die Bahnen zu entpolitisieren, haben sich nur partiell erfüllt. Zwar verzeichnen die Betriebsgesellschaften hohe Steigerungsraten des Transportaufkommens seit der Privatisierung – wozu auch die Konjunktur beigetragen hat –, doch die Bahnen sind wegen ungelöster Betriebsprobleme und als unzureichend angesehener Leistungen zum Gegenstand bissigen Spotts und herber Kritik geworden.

Harsche Kritik ernteten die SBB von Seiten des Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbands (SEV). Dieser wertete den geplanten Einstieg als politisch, ökonomisch und auch strategisch verfehlt. Der SEV forderte die SBB-Führung auf, zuerst die Hausaufgaben im eigenen Land zu machen statt hochriskante Auslandsinvestitionen zu tätigen. An erster Stelle müssten dabei eine bessere Produktivität und Zuverlässigkeit im inländischen Güterverkehr stehen, um das Ziel der Verlagerung über die Alpen zu erreichen.

(NZZ 02./03.09.00)

**03.09. Autofreier Erlebnistag rund um den Murtensee** – Zum „Slow Up“, wie die Veranstalter den ersten autofreien Erlebnistag rund um den Murtensee nannten, sind mindestens 20'000 Menschen gekommen. Viele kamen mit Extrazügen aus Biel, Bern und Olten sowie aus der Westschweiz. Einige nahmen den Erlebnistag als Gelegenheit, um in Ruhe 27 Kilometer um den See zu joggen. Andere machten einen Familienausflug daraus. In jeder der 13 Ortschaften um den See gab es Speis und Trank. Musik spielte, Clowns und Künstler traten auf, Dorfchöre sangen. Der erste „Slow Up“ gilt als Testlauf für einen ähnlichen Erlebnistag an der Expo.02, an dem bis zu 100'000 Personen erwartet werden. Obwohl sich der Freiburger Polizeidirektor Claude Grandjean anfänglich mit Händen und Füßen dagegen gewehrt hatte, die Strassen für einen Tag zu sperren, zeigte er sich nach dem autofreien Erlebnistag zufrieden und gab grünes Licht für weitere Aktionen in Zukunft.

(BZ 04.09.00)

**04.09. Bundesrat Leuenberger will „Vision Zero“ politisch installieren** – Verkehrsminister Moritz Leuenberger erklärte in einer Ansprache zur Eröffnung der 2. internationalen Konferenz für Verkehrspsychologie, dass das Recht auf Leben klar vor jenes auf Mobilität zu stellen und auch für die jährlich rund 600 Verkehrstoten in der Schweiz jene Trauer zu fördern sei, die jeweils bei Bahn- oder Flugkatastrophen üblich sei. Leuenberger will zudem, dass auch die Eidgenossenschaft das Programm „Vision Zero“ politisch installiert. „Vision Zero“ wurde 1997 vom schwedischen Parlament als neue Richtlinie für die Sicherheitspolitik im Strassenverkehr gesetzt. „Vision Zero“ hat zum Ziel, dass idealerweise niemand im Strassenverkehr mehr schwer verletzt oder gar getötet wird. In diesem Zusammenhang lässt ein Pilotversuch in Schweden aufhorchen: Dort wurden nämlich Autos konstruiert, die sich erst dann starten lassen, wenn der Fahrer einen Alkohol-Atemluft-Test im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte erfolgreich bestanden hat.

(NZZ 05.09.00, BaZ 05.09.00)

**06.09. Bundesrat erlässt Abgasvorschriften für Arbeitsfahrzeuge** – Das Bundesamt für Strassen (Astra) lagert die technischen Prüfungen für Typengenehmigungen aus: Die-

se können künftig von privaten Prüfstellen vorgenommen werden. Möglich macht dies die Änderung der Verordnung über Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV), die der Bundesrat beschlossen hat. Ferner wurde die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) geändert. Die wichtigsten Änderungen betreffen die Übernahme der verschärften Abgasvorschriften für leichte und schwere Motorwagen (Euro 3 bis Euro 5) sowie die Einführung von Abgasvorschriften entsprechend dem EG-Recht für Selbstzündungsmotoren von Arbeitsfahrzeugen (Arbeitsmotorwagen und -anhänger), die zum Strassenverkehr zugelassen werden. Im weiteren wird die VTS zur Vermeidung von technischen Handelshemnissen an das weiter entwickelte EG-Recht angepasst. Ausserdem werden zusätzliche Änderungen realisiert. Unter anderem werden die Definition und Vorschriften für Motorfahräder so geändert, dass künftig auch Trottinets und Dreiräder mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h als Motorfahräder zugelassen werden können. Das Ausserbetriebsetzen bzw. Nichtinstandstellen von Airbags und anderen Rückhaltesystemen wird der Melde- und Nachprüfungspflicht unterstellt. Ausgenommen sind Systeme, die dem Fahrzeugführer die Deaktivierung (z.B. mittels Kontrolllampe) anzeigen. Nicht zuletzt können die kantonalen Zulassungsstellen neu die Prüfung vor der ersten Zulassung (Selbstabnahme) auch für Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3'500 Kilogramm an private Betriebe und Organisationen delegieren. Bislang war die Selbstabnahme nur bei leichten Motorwagen, -rädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen möglich.  
(UVEK-Medienmitteilung 06.09.00; AS 2000 S. 2290-2299; AS 2000 S. 2433)

**07.09. Bund schickt Strassenverkehrstelematik-Leitbild in die Vernehmlassung** – Der Bund will den Verkehr besser organisieren, die bestehende Strassenkapazität besser ausnützen, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Umweltbelastung senken. Zu diesem Zweck will der die Mittel der Strassenverkehrstelematik (SVT) einsetzen. Ein vom Bundesamt für Strassen (Astra) erarbeitetes Leitbild zeigt den Handlungsbedarf auf und legt eine Strategie fest. Bis 2010 sollen die nötigen Systeme für Verkehrsinformation und -lenkung aufgebaut sein. Das SVT-Leitbild für die Schweiz im Jahre 2010 wurde nun in die Vernehmlassung bei den Bundesstellen, Kantonen, politischen Parteien sowie interessierten Kreisen geschickt, die bis Ende Februar 2001 dauert. Anschliessend wird das Astra die Vernehmlassung auswerten und ein Aussprachepapier für den Bundesrat vorbereiten.  
(UVEK-Medienmitteilung 07.09.00)

**10.09. Opec erhöht Förderquoten stärker als erwartet** – Die Erdölminister der Organisation erdölexportierender Länder (Opec) haben an ihrem Treffen in Wien beschlossen, die Erdölförderquoten ihrer Mitglieder um 800'000 Fass pro Tag zu erhöhen. Dies ist mehr als erwartet worden war. Die Opec beugt sich damit dem politischen Druck aus den USA und Europa, die Erdölpreise nicht noch weiter ansteigen zu lassen. Allerdings überschreiten die Opec-Mitglieder ihre Förderquoten bereits um mehr als 600'000 Fass pro Tag. Deshalb und weil die Transportkapazitäten ausgelastet sind, ist es fraglich, wie stark die Erdölpreise durch die Massnahmen gedämpft werden.  
(NZZ 11.09.00)

**11.09. Europaweiter Ärger über die hohen Treibstoffpreise** – Der Anstieg der Treibstoffkosten hat auch in Deutschland zu Diskussionen geführt. Die Regierung aus SPD und

Grünen lehnt eine Reduktion der fiskalischen Belastung ab, während die Opposition wenigstens die Aussetzung der Ökosteuer verlangt. Deutschland ist in der momentan europaweit laufenden Diskussion betreffend die hohen Treibstoffpreise insofern ein Sonderfall, als die höhere Benzinrechnung nicht allein auf die Verteuerung des Rohöls zurückgeht. Die Ökosteuer, ein Prestigeobjekt der rot-grünen Reformer, liess die Abgaben auf Mineralöl seit letztem Jahr in zwei Etappen zu je sechs Pfennige plus Mehrwertsteuer steigen. Zwei weitere Stufen sind geplant. Die Deutschen haben zusätzliche Ausgaben für ihr liebstes Kind – das Automobil – stets geschluckt. Die deutschen Fahrzeuglenkenden stehen übrigens im internationalen Vergleich recht gut da, denn es gibt keine Strassengebühr und die Treibstoffpreise bewegen sich im EU-Mittelfeld. Proteste werden hingegen aus Kreisen des Transportgewerbes laut, die auch zu handfesten Demonstrationen und Blockaden führten. Zu solchen ist es bereits in Grossbritannien, Frankreich, Belgien, Spanien und den Niederlanden gekommen. (NZZ 12.09.00)

- 13.09. **Bundesrat lehnt Begehren der Camionneure ab** – Der Bundesrat hat der Forderung von Camionneuren und einzelnen Politikern nach einer Senkung der Mineralölsteuer eine klar Absage erteilt. Vizekanzler und offizieller Sprecher des Bundesrates Achille Casanova verlas eine Stellungnahme, die nichts an Deutlichkeit zu wünschen übrig liess. Dank guter Konjunktur seien die Preisaufschläge für die Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft unbedenklich. Für die Konsumenten – das Transportgewerbe kann sich ja mit Preisüberwälzungen schadlos halten – seien die Aufschläge zwar schmerzlich, aber tragbar. Der Schweizer Benzinpreis und der Anteil der Steuern liegen verglichen mit anderen EU-Ländern nach wie vor im unteren Bereich. Der Dieselpreis jedoch liegt im oberen Bereich. Real ist Benzin ausserdem immer noch billiger als 1973, in der ersten Erdölkrise. Eine künstliche Verbilligung der Treib- und Brennstoffe wäre auch energiepolitisch verfehlt, meinte der Bundesrat. Sparbemühungen würden torpediert und die Markchancen der einheimischen erneuerbaren Energie (Wasserkraft, Holz, Solarenergie) geschmälert. Eine Preissenkung stünde zudem im Widerspruch zu den Energievorlagen von Bundesrat und Parlament, über die am 24. September abgestimmt wird. Schliesslich führte der Bundesrat ins Feld, dass die Einnahmehausfälle durch eine Senkung der Mineralölsteuer schnell in die Milliarden (650 Millionen Franken pro 10 Rappen weniger Mineralölsteuer pro Jahr) gehen würden. Dadurch würde sowohl die Sanierung des Bundeshaushaltes betroffen als auch die Fertigstellung des Autobahnnetzes verzögert. Sowieso würde eine Änderung der Steuersätze nicht von heute auf morgen erfolgen können, da Gesetze revidiert werden müssten. Ferner bekräftigte der Bundesrat seine Absicht, die LSVa termingerecht per 1. Januar 2001 einzuführen. Das Risiko, dass Camionneure auch hierzulande zu Blockaden und anderen illegalen Protestmitteln greifen würden, erachtete der Bundesrat als gering. Gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag werden die Transporte auf der Strasse ab 1. Oktober teurer. Verantwortlich für den Aufschlag von zwei bis vier Prozent sind laut Astag die hohen Dieselpreise. Dieser Aufschlag werde nötig, weil der Bundesrat nicht gewillt sei, die Steuern auf den Treibstoffpreisen zu senken. (NZZ 14.09.00; NZZ 20.09.00)

- 13.09. **Bahnverbindungen mit dem Ausland** – Die Schweiz soll bessere Eisenbahnverbindungen zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten. Der Bundesrat hat Rahmenbedingungen mit Italien und Frankreich ans Parlament verabschiedet. Die Fi-

nanzierung der Südanschlüsse ist noch offen. Die Vereinbarungen enthalten keine detaillierten Bauprojekte, sondern stellen die langfristige Infrastrukturplanung sicher. Die Verlängerung der Neat bis Mailand könnte laut Uvek im Rahmen der zweiten Etappe von Bahn 2000 finanziert werden, wobei der Grundsatz der Territorialität gelten würde.

(NZZ 14.09.00; BBl 2000 S. 5858-5908)

**14.09. Delphi-Umfrage kommt zur Erkenntnis: Verkehr nimmt zu und wird teurer** – Im Jahr 2020 wird sich das Verkehrsgeschehen voraussichtlich nicht wesentlich vom heutigen unterscheiden. Die Bemühungen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr und des Güterverkehrs auf die Schiene dürfte Früchte tragen. Auch die Verkehrssicherheit dürfte ohne weitere Anstrengungen bei keinem der Verkehrsträger deutliche Fortschritte erzielt haben. Zu diesen Ergebnissen kommt zumindest die sogenannte Delphi-Umfrage, die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) und des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen (GVF) bei rund 100 Fachleuten aus Verwaltung, Forschung und Privatwirtschaft durchgeführt worden ist. Weiter kommt die Delphi-Umfrage zur Erkenntnis, dass auch im Jahr 2020 der typische Personenwagen einen Otto-Motor haben, das Dreiliter-Auto aber noch nicht dem Standard entsprechen wird. Es wird zudem ein durchschnittlicher Benzinverbrauch von zwischen drei bis acht Litern pro 100 Kilometer erwartet. Ausserdem dürfte die Transportkosten steigen: beim MIV um gut 25 Prozent, beim öffentlichen Personenverkehr und beim Schienengüterverkehr um gut 20 Prozent und im Strassengüterverkehr um gut 40 Prozent. Hingegen dürfte die Finanzierung besser dem Verursacherprinzip entsprechen, als dies heute der Fall ist. 50 bis 60 Prozent der bekannten externen Kosten könnten bis dann internalisiert sein. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr werden auf allen Verkehrsträgern weiter zugenommen haben. Das bis 2020 erwartete Wachstum beträgt im öffentlichen Personenverkehr je über 30 Prozent auf der Schiene und auf der Strasse sowie fast 60 Prozent im Flugverkehr. Der MIV wird um etwa 20 Prozent zunehmen. Im Güterverkehr wird im selben Zeitraum mit einer Steigerung der Verkehrsleistung um über 40 Prozent auf der Strasse und um je rund 50 Prozent auf der Schiene und im Flugverkehr gerechnet. Sinn und Zweck der Delphi-Studie ist es, die Erwartungen der Fachleute in bezug auf die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz zu sammeln und zu einer Prognose auf ein mögliches künftiges Verkehrssystem zusammenzufügen. Diese so entstandene Prognose soll einerseits zeigen, welche Entwicklungen eintreffen könnten, und andererseits eine Grundlage bilden für die Festlegung künftiger verkehrspolitischer Massnahmen in der Schweiz.

(UVEK-Medienmitteilung 14.09.00)

**18.09. LSVA: Erleichterung für Transporteure** – Der Bundesrat hat im Hinblick auf die Einführung der LSVA eine Erleichterung für die Transporteure beschlossen. Mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis können Lastwagenhalter ab 1. Oktober 2000 das für die Besteuerung massgebliche Gesamtgewicht ihrer Fahrzeuge einmalig an die tatsächliche Verwendung anpassen. Davon profitieren vor allem Camionneure, die leichte Güter transportieren und ihren Fahrzeugpark noch nicht angepasst haben. Bedingung ist allerdings, dass das Fahrzeug bereits vor dem 1. Januar 1999 auf den betreffenden Halter zugelassen worden ist. Der Verordnungsentwurf des Uvek für diese sogenannte einmalige Ablastung war in der Vernehmlassung bei den Kantonen auf ein positives

Echo gestossen.  
(UVEK-Medienmitteilung 18.09.00)

**19.09. Aufnahme der Prättigaustrasse ins Nationalstrassennetz** – Mit 105 zu 24 Stimmen hat der Nationalrat gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, die Kantonsstrasse durch das Prättigau ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Dies hatte eine vom Ständerat gutgeheissene parlamentarische Initiative von Ständerat Christoffel Brändli (svp, Graubünden) verlangt.

In der Schlussabstimmung vom 6. Oktober beschliessen der Nationalrat mit 157 zu 20 und der Ständerat mit 41 zu 0 Stimmen die Aufnahme der Prättigauerstrasse ins Nationalstrassennetz.

(NZZ 20.09.00; NZZ 07./08.10.00)

**19.09. Nationalstrassen: Drei Begehren im Nationalrat erfolgreich** – Der Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates, Duri Bezzola (fdp, Graubünden), setzte sich erfolgreich gegen eine die Abschwächung einer KVF-Motion in ein Postulat ein. Die Motion verlangt den sechsspurigen Ausbau der A1/A2 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal. Gegen den Willen des Bundesrates hiess der Nationalrat die Motion mit 70 zu 58 Stimmen gut.

Dorle Vallender (fdp, Appenzell Ausserrhoden) plädierte mit einem Vorstoss der Deputation beider Appenzell für die Planung eine Nationalstrassenzubringers Appenzellerland ein, da jeder Kanton Anschluss an eine Nationalstrasse haben sollte. Im Einklang mit dem Bundesrat wurde das Postulat mit 101 zu 24 Stimmen gutgeheissen.

Mittels eines Postulats möchte Walter Bosshard (fdp, Zürich) die Planungsarbeiten für einen zweispurigen Hirzeltunnel, der eine Lücke im Nationalstrassennetz schliessen soll, voran treiben. Für den Bundesrat kommt zwar eine Kumulation von Üetliberg- und Hirzeltunnel nach wie vor nicht in Frage. Dennoch konnte er sich mit dem Postulat einverstanden erklären. Dieses wurde mit 96 zu 51 Stimmen angenommen.

(NZZ 20.09.00)

**21.09. Autohaftpflichtversicherung wird nicht teurer** – Die „Winterthur“ als Nummer 1 im Autoversicherungsgeschäft erhöht ihre Haftpflicht- und Kaskoprämien für das Jahr 2001 nicht. Auch die „Zürich“ und die „Vaudoise“ belassen ihr Prämien unverändert. Bei anderen Versicherungsgesellschaften hält man sich zur Zeit noch bedeckt.

(AR 21.09.00)

**22.09. Autofreier Tag stösst auf wenig Resonanz** – Der Aufruf der EU-Kommission zu einem autofreien Tag ist in den 813 beteiligten Städten sowohl in der Schweiz wie auch im Ausland auf wenig Resonanz in der Bevölkerung gestossen. Eine Abnahme des Autoverkehrs wurde in den meisten Schweizer Städten nicht registriert. Auch die Städte Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf machten unter anderen am europaweiten Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ mit. In Zürich waren Limmatquai, Rathausbrücke und Münsterhof, in Basel die Innenstadt und in Bern der Hirschengraben und der Breitenrainplatz für den Autoverkehr gesperrt.

(NZZ 22./23.09.00; NZZ 21.09.00; BZ 21.09.00)

**24.09. Strassenverkehrssteuer wird im Kanton Uri nicht erhöht** – Der Kanton Uri bleibt in Sachen Strassenverkehrssteuern ein Paradies. Die Stimmberechtigten haben mit 3'572

zu 6'621 Stimmen eine Erhöhung der Abgabe deutlich verworfen. Die Stimmbeteiligung lag bei rund 41,5 Prozent. Der Kanton Uri ist bezüglich Strassenverkehrssteuern einer der billigsten Stände überhaupt. Erhöht worden wären nur die Steuern für Personenwagen und leichte Anhänger. Die neuen Tarife hätten der Staatskasse insgesamt gegen eine Million Franken eingebracht, was zu deren Sanierung beigetragen hätte. Dieser Betrag teilt sich auf in 860'000 Franken direkte Mehreinnahmen und zirka 100'000 Franken erhöhter Anteil am Mineralölsteuerertrag. Gegen die vom Urner Landrat (Parlament) 1999 beschlossene Erhöhung der Strassenverkehrssteuern hatte die SVP das Referendum ergriffen.  
(NZZ 25.09.00; NZZ 20.09.00)

**24.09. Eidgenössische Volksabstimmung: Keine Energiewende** – Die Schweizer Stimmberechtigten wollen keinen Systemwechsel zu einer verursachergerechteren Energiepolitik. Am deutlichsten verworfen wurde mit 68,1 Prozent Nein-Stimmen die Solarinitiative. Knapper war mit 53,4 Prozent die Ablehnung der Förderabgabe. Die Energielenkungsabgabe für die Umwelt (Grundnorm oder Umweltabgabe) sagten 55,4 Prozent der Stimmenden nein. Einzig die Kantone Zürich, Basel-Stadt und Graubünden stellten sich hinter die Förderabgabe und die Grundnorm.

In einer Medienverlautbarung brachte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS seine grosse Freude über das Abstimmungsergebnis zum Ausdruck. Der FRS erwartet nun von Bundesrat und Parlament, dass diese in Zukunft in erster Linie eine pragmatisch bevölkerungs- und wirtschaftsorientierte statt eine fiskalpolitisch gefärbte und ökologiezentrierte Energiepolitik betreiben.

(NZZ 25.09.00; FRS-Communiqué 25.09.00; BBl 2001 S. 183-189)

**01.10 Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen tritt in Kraft** – Der Bundesrat hat das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und den Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung heute in Kraft gesetzt. Damit soll der Lärmpegel, den die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verursachen, durch die Umsetzung der geplanten Massnahmen bis 2015 schrittweise vermindert werden. In erster Linie wird das Rollmaterial mit einer Bremstechnik ausgerüstet, die eine deutlich wahrnehmbare Reduktion des Rollgeräusches zur Folge hat. Auf Streckenabschnitten, auf denen dies nicht ausreicht, werden Lärmschutzwände erstellt und/oder Schallschutzfenster eingebaut. Das gesamte Projekt kostet 1,85 Milliarden Franken.  
(BAV-Medienmitteilung 26.09.00)

**05.10. Ständerat ist gegen die Volksinitiative „Strassen für alle“** – Mit 31 zu 9 Stimmen hat sich der Ständerat deutlich gegen die eidgenössische Volksinitiative „Strassen für alle“ ausgesprochen. Die Empfehlung der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zur Förderung von Tempo-30-Zonen wurde im Einklang mit dem Bundesrat überwiesen. Hans Hess (fdp, Obwalden) hielt namens der KVF fest, dass die Volksinitiative mit ihrem Hauptziel, Verkehrsunfälle zu reduzieren, ein zentrales und berechtigtes Anliegen vorbringt. Das Ziel soll aber mit weniger einschneidenden Massnahmen erreicht werden, zum Beispiel einer Herabsetzung der Promillegrenze im Strassenverkehr. Die Initiative würde zahlreiche flankierende Massnahmen erfordern, um zu greifen. Diese sind aber sehr kostenintensiv. Befürwortet würde dagegen eine gezielte Einführung von Tempo-30-Zonen. In diesem Sinn unterbreitete die Kommission eine Empfehlung. Mit dieser will sie den Bundesrat ersuchen, die Einfüh-

rung von Tempo-30-Zonen und ähnlichen Massnahmen zu fördern, indem die Landesregierung den Kantonen und Gemeinden bei deren Anordnung möglichst grossen Spielraum belässt. Das Massnahmenpaket soll der Bundesrat bis zur Volksabstimmung, spätestens aber bis Ende Juni 2001 vorlegen. Peter Bieri (cvp, Zug) empfand grundsätzlich Sympathie für das Anliegen, doch weise die Initiative eben Schwächen auf. Man könne nicht vom Schreibtisch aus Tempolimiten festlegen, sondern die Behörden vor Ort müssten darüber entscheiden. Die Initianten verdienten aber Anerkennung dafür, dass sie das Thema vorbrächten. Dass die Kommission das Anliegen ernst nehme, zeige sie mit ihrer Empfehlung zur Förderung der Tempo-30-Zonen. Rolf Büttiker (fdp, Solothurn) unterstrich, dass das Geld fehle, um Tempo 30 flächendeckend innerorts einzuführen. Auch wäre der öffentliche Verkehr auf der Strasse von der Initiative nachteilig tangiert und würde noch unattraktiver und langsamer. Für Thomas Pfisterer (fdp, Aargau) ist die Initiative in der Sache nicht ausreichend differenziert. Sie sei schlecht vollziehbar. Ausnahmen nur in Einzelfällen zuzulassen, sei politisch und planerisch unvernünftig. Die Initiative führe weiter zu einer unnötigen Zentralisierung. Es sei doch auf Grund der örtlichen Begebenheiten zu entscheiden. Bundesrat Moritz Leuenberger stellte sich gegen den von der Minderheit erhobenen Vorwurf, die Folgen der Verkehrsmobilität mit der Zahl von Verkehrstoten mit Fatalismus zu akzeptieren. Der Bundesrat habe alle Sympathie für das Anliegen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, nur verfolge die Initiative den falschen Weg. Zudem zeigten Studien, dass eine Reduzierung der Tempolimiten nur mit flankierenden, das heisst baulichen Massnahmen tatsächlich funktioniert. Solche Massnahmen seien kompliziert und teuer. Und es brauche seine Zeit, um Konzepte für solche Massnahmen zu erarbeiten, die überdies mit den entsprechenden Entwicklungen in Europa abgestimmt werden müssten.

In der Schlussabstimmung vom 6. Oktober wurde die Vorlage sowohl vom Nationalrat mit 118 zu 68 als auch vom Ständerat mit 34 zu 7 Stimmen abgelehnt.  
(NZZ 06.10.00; NZZ 7./8.10.00; BBl 2000 S. 5039)

- 10.10. **Wärmeres Klima bedroht Skigebiete** – Bei einem prognostizierten Temperaturanstieg von ein bis zwei Grad in den kommenden fünfzig Jahren wird sich die Grenze für die Schneesicherheit von 1'200 Metern um 300 Meter nach oben verschieben. In Zukunft werden nur noch Skigebiete oberhalb von 1'500 Meter über Meer schneesicher sein. Dies ist die Folge der zunehmenden Klimaerwärmung. 51 Skigebiete werden das Attribut „schneesicher“ verlieren. Zu diesem Schluss kommt eine Studie im Rahmen des Nationalen Forschungsprojekts 31. Eine weitere Studie schätzt die daraus folgende Einbusse bei der Bruttowertschöpfung auf 40 Prozent. Das entspricht jährlichen Kosten von 2,1 Milliarden Franken.  
(BaZ 11.10.00)

- 11.10. **Positive Bilanz des ersten „Vereina-Jahres“** – Nach elf Monaten Betriebsdauer hat die RhB eine erste Bilanz über den Verkehr durch den Vereinatunnel, die neue Bahnverbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin, gezogen. Als sehr erfreulich wird die hohe Auslastung der neuen RegioExpress-Züge zwischen Landquart und Scuol bezeichnet. Es wurden 230'000 Fahrgäste gezählt. Im gleichen Zeitraum passierten 264'273 Fahrzeuge den Tunnel, was einem Durchschnitt von 844 pro Tag entspricht. Die Erwartungen in die Wintermonate seien nicht ganz erfüllt worden. In den



Sommermonaten habe man die Zahlen hingegen deutlich übertroffen.  
(NZZ 12.10.00; BaZ 12.10.00)

**16.10. Ratifikationsurkunde der EU-Verträge hinterlegt** – Die Schweiz übergibt dem Generalsekretariat des EU-Rates die Ratifikationsurkunde der bilateralen Verträge. In der Europäischen Union wird das Ratifikationsverfahren noch etwas andauern, weil das Personenverkehrsabkommen Bereiche beschlägt, die nicht nur in die Kompetenz der EU, sondern auch in jene der Mitgliedländer fallen. Deshalb ist eine Genehmigung durch sämtliche fünfzehn Staaten nötig, bevor die Ratifikation erfolgen kann. Im Integrationsbüro rechnet man, dass die Genehmigungsverfahren bis Mitte 2001 dauern werden.  
(NZZ 17.10.00)

**18.10. Zugriff auf Verkehrssünder-Register** – Die Strafverfolgungs- und Gerichtsbehörden erhalten neu Zugriff auf das Sündenregister der Strassenverkehrsteilnehmer. Der Bundesrat hat die Verordnung über das automatisierte Administrationsmassnahmen-Register gutgeheissen und deren Inkrafttreten auf Anfang 2001 beschlossen. Das Bundesamt für Strassen führt seit 1987 in Zusammenarbeit mit den Kantonen und dem Fürstentum Liechtenstein ein automatisiertes Administrationsmassnahmen-Register ADMAS. Dieses enthält alle von schweizerischen und liechtensteinischen Behörden behandelten Strafen im Strassenverkehr wie Führerausweisentzüge oder Verwarnungen.  
(NZZ 19.10.00; AS 2000 S. 2795-2807)

**19.10. Prognos: Güterverkehr legt 40 Prozent zu** – Der Güterverkehr dürfte bis zum Jahr 2010 in Europa um 40 Prozent, in der Schweiz um 35 Prozent zunehmen. Eine markante Zunahme ist auch beim Privatverkehr zu erwarten. Die Zunahme des PKW-Bestands in der Schweiz schätzt die Basler Prognos in ihrem neuesten Verkehrsreport auf 19 Prozent. Bis zum Jahr 2010 dürfte die Motorisierung in der Schweiz auf 550 Autos pro 1000 Einwohner steigen. Eine Sättigungsgrenze sei noch nicht abzusehen. Im Osten verliert die Bahn an Marktanteilen. Der Schweizer Strassenverkehr werde um 40 Prozent zunehmen, um 28 Prozent der Bahnverkehr. Theoretisch dürften die Strassenkapazitäten für diese Verkehrszunahme ausreichen. Problematisch sind die Spitzen. Kapazität würde frei, indem Verkehr auf die Bahn verlagert würde, deren Leistung allerdings verbessert werden müsse. In der Schweiz könnten sodann Kapazitäten freigemacht werden, indem das Nachtfahrverbot für LKWs aufgehoben würde.  
(BaZ 20.10.00)

**20.10. Eröffnung der Zollanlage Kreuzlingen-Konstanz** – Im Rahmen einer Eröffnungsfeier ist die neue schweizerisch-deutsche Gemeinschaftszollanlage vor den Toren der Städte Kreuzlingen und Konstanz offiziell in Betrieb genommen worden. Das Bauwerk kostete knapp 20 Millionen Franken und noch einmal so viel kosteten die „flächigen“ Umgebungsarbeiten. Beidseits der Zollanlage wurden kleine Nationalstrassen- (A7) beziehungsweise deutsche Bundesstrassen-Teilstücke (B33) eröffnet. Vom Thurgau her bleibt nun nur noch der Abschnitt durch den Girsberg-Tunnel bis zum Zollhof zu erstellen: Betriebsbereit soll er in rund zwei Jahren sein. Komplizierter ist die Situation im deutschen Grenzgebiet. Hier dürfte es noch einiges länger dauern, bis das Teilstück

Allensbach-Konstanz adäquat ausgebaut ist.  
(NZZ 21./22.10.00)

**23.10. Voranschlag 2001 des Bundes** – Das Bundes-Budget 2001 schliesst im wesentlichen die Sanierungsbemühungen der vergangenen Jahre ab. Nach einer langen, von hohen Defiziten geprägten Periode wird mit 58 Millionen ein nur geringfügiger Fehlbetrag veranschlagt. In diesem Betrag nicht berücksichtigt sind die Einnahmen aus der Versteigerung der UMTS-Lizenzen. Die Übergangsbestimmung in der Bundesverfassung zum Haushaltsziel 2001 wird eingehalten. Danach wäre ein Defizit von bis zu 980 Millionen zulässig. In den Zahlen zum Budget 2001 nicht enthalten sind die Vorschüsse und Darlehen zu Gunsten des Fonds für Eisenbahngrossprojekte. Die Ausgaben nehmen im kommenden Jahr gegenüber dem vom Parlament verabschiedeten Voranschlag 2000 um 1,6 Milliarden Franken oder um 3,4 Prozent zu. Der Anstieg bei den Verkehrsausgaben ist dabei zur Hauptsache dem öffentlichen Verkehr und insbesondere den Einlagen in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte zuzuschreiben. Die Einnahmen des Bundes nehmen gegenüber dem Budget 2000 um 3,4 Milliarden Franken oder 7,5 Prozent zu. Budgetiert sind Gesamteinnahmen in der Höhe von 49 Milliarden Franken. Der Zuwachs widerspiegelt vor allem die vorteilhafte konjunkturelle Entwicklung. Zusätzliche Einnahmen ergeben sich auch aus der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und aus dem Mehrwertsteuer-Promille zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Die Mehreinnahmen fliessen zu 80 Prozent zweckgebunden in bestimmte Bereiche und haben dort entsprechende Mehrausgaben zur Folge (z.B. Mehrwertsteuerprocente für die AHV/IV und den Fonds für Eisenbahngrossprojekte, LSVA). Betreffend die zweckfinanzierten Strassenverkehrsausgaben ist der Stand der Spezialfinanzierung gemäss Voranschlag 2001 auf über 3,5 Milliarden Franken budgetiert.  
(EFD-Rohstoff 23.10.00; Botschaft zum Voranschlag 2001)

**28.10. Letzte Nationalstrassenlücke im Zürcher Weinland geschlossen** – Die letzte Nationalstrassenlücke zwischen Winterthur und Schaffhausen ist geschlossen. Der Abschnitt Andelfingen-Henggart der Autostrasse A4 im Zürcher Weinland wurde dem Verkehr übergeben. Der neue Abschnitt sei für die Schweiz von symbolischer Bedeutung, sagte Olivier Michaud, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra). Jetzt gebe es eine durchgehende Nationalstrassenverbindung zwischen der nördlichsten Schweizer Gemeinde Barga und den südlichen Städten Genf und Chiasso. Mittelfristig wolle der Bund die Strecke Winterthur-Schaffhausen auf vier Spuren ausbauen.  
(BaZ 30.10.00; NZZ 30.10.00)

**01.11. Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention unterzeichnet** – Die Vertragsstaaten der Alpenkonvention haben an der 6. Alpenkonferenz in Luzern das Verkehrsprotokoll genehmigt. Die EU schliesst sich als Vertragspartnerin der Alpenkonvention deren Beschlüssen an. Im weiteren haben die Vertragspartner das Streitbeilegungsprotokoll gutgeheissen, das die Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten regelt, sowie beschlossen, ein ständiges Sekretariat einzurichten. Die Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls bedeutet gemäss Verkehrsminister Moritz Leuenberger nicht, dass auf den Bau einer zweiten Gotthardröhre zu verzichten ist. Für Leuenberger stellt die zweite Röhre lediglich eine Erweiterung einer bestehenden alpenquerenden Verbindung dar. Diese Interpretation des Verkehrsprotokolls lehnen die Umweltorganisationen jedoch

strikt ab. Die jetzt von den Mitgliedstaaten der Konvention unterzeichneten Grundsätze entsprechen laut Bundesrat Leuenberger mehr oder weniger der helvetischen Verkehrspolitik. Es sei als kleines Land schlicht nicht möglich, die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene allein durchzuführen. Es brauche auch andere Länder, welche die LSVA einführen. Auch Deutschland wird gemäss dessen Umweltminister Jürgen Trittin eine derartige Steuer per 2002 bis 2003 einführen, allerdings nach einem anderen System, bei dem mittels Satellitentechnik nur jene Fahrer Abgaben zu entrichten haben, die über lange Strecken unterwegs sind.

Widerstand gegen die Alpenkonvention meldete erneut die Wirtschaft an. Der Schweizerische Gewerbeverband, Der Verband Schweizer Unternehmen economie-suisse, der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband Astag liessen per Communiqué verlauten, dass sie auf keinen Fall bereit sind, die Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention zu akzeptieren. Die Verbände wollen sich dafür einsetzen, dass die eidgenössischen Räte die Ratifizierung verweigern.

(NZZ 02.11.00; BaZ 02.11.00)

- 01.11. LSVA und Kontingente gelten ab Anfang 2001** – Der Bundesrat hat beschlossen, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) definitiv Anfang nächsten Jahres einzuführen. Gleichzeitig wird die Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf 34 Tonnen erhöht, und für 40-Tönnner werden Kontingente abgegeben. Schweizer Transporteure erhalten Tageskarten für die Fahrt mit 40-Tönnnern. Anlaufschwierigkeiten gäbe es indes auch zu einem späteren Zeitpunkt, sagte Verkehrsminister Moritz Leuenberger. Für Lastwagenhalter, welche die Erfassungsgeräte rechtzeitig bestellt, aber nicht erhalten haben oder diese noch nicht einbauen lassen konnten, gibt es während maximal dreier Monate eine Ersatzlösung: Sie müssen die Fahrten für die LSVA-Abrechnung per Formular melden. Die LSVA beträgt vorläufig, abgestuft nach dem Schadstoffausstoss der Lastwagen, im Schnitt 1,6 Rappen pro Tonnenkilometer. Schliesslich erklärte sich die EU mit der Einführung aller Massnahmen schon Anfang 2001 einverstanden, obwohl sich die Ratifikation der Verträge voraussichtlich bis Mitte Jahr hinziehen wird. Den Transporteuren in EU-Ländern wird somit nächstes Jahr ein Kontingent von total 300'000 Fahrten mit 40-Tönnnern zur Verfügung gestellt. Die eine Hälfte davon gilt für den Import- und Exportverkehr, die andere Hälfte für Transitfahrten. Die Verteilung wird von der EU vorgenommen. Schweizer Transporteure erhalten grundsätzlich ein ebenso hohes Kontingent. Für sie dient die eine Hälfte dem Transit-, Import- und Exportverkehr; sie wird vom Bund vergeben. Die andere Hälfte dient dem Binnenverkehr und wird von den Kantonen zugeteilt. Es werden Tageskarten vergeben, die den Transporteuren aber als drei Fahrten angerechnet werden. Das Kontingent von 150'000 Fahrten im Binnenverkehr ergibt also 50'000 Tageskarten. Die Kontingente gelten für die Jahre 2001 und 2002. In den folgenden zwei Jahren werden sie gemäss Landverkehrsabkommen um ein Drittel auf je 400'000 Fahrten erhöht. 40-Tönnner haben nebst der normalen LSVA für 34 Tonnen eine Zusatzabgabe von 25 (2001/02) bis 55 Franken(2003/04) pro Fahrt beziehungsweise Tag zu bezahlen. Nebst den Kontingenten für beladene 40-Tönnner gibt es auch noch solche für Leer- und Leichtfahrten: 220'000 für die EU, 22'000 für Schweizer Transporteure. Hierzu ist noch auszuhandeln, was „leichte Güter“ sind. Fest stehe erst, dass Autos – entgegen den Wünschen einzelner EU-Mitglieder – nicht darunter fielen, erklärte Leuenberger. Für Leer- und Leichtfahrten ist eine Abgabe von anfänglich 50 Franken zu entrichten, die

bis 2004 auf 80 Franken steigen wird. Verzichtet hat der Bundesrat auf die Anwendung der im Verkehrsverlagerungsgesetz enthaltenen Kompetenz, die Vergabe von 40-Tönnner-Kontingenten an die Nutzung des Bahnangebots im Gütertransport zu binden.

(NZZ 02.11.00; AS 2000 S. 2870-2876)

- 02.11. Graue Treibhausgas-Emissionen der Schweiz: Neue Studie** – Gemäss den Ergebnissen einer im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) erstellten Studie wird mit jeder Tonne CO<sub>2</sub>, Methan oder Lachgas, die in der Schweiz in die Atmosphäre entweicht, mindestens eine halbe Tonne im Ausland emittiert. Dies so genannt grauen Emissionen trüben laut den Autoren der Studie die Schweizer Klimabilanz ganz erheblich. Die grauen Emissionen im Energiesektor beliefen sich im Jahr 1998 auf 13,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent – und zwar netto (Import minus Export = Importüberschuss). Davon entfielen 52 Prozent auf Erdölprodukte, knapp zehn Prozent auf Erdgas und 40 Prozent auf die Uranbereitstellung sowie den Stromhandel. Die grauen Emissionen im Ernährungssektor betrugen 4,3 Millionen Tonnen, ebenfalls netto. Davon entfielen 62 Prozent auf die Erzeugung und Verarbeitung des Importüberschusses an Nahrungsmitteln und Getränken, 15 Prozent auf Produktionsmittel wie Kunstdünger, Pestizide oder Maschinen und 23 Prozent auf Transporte bis zur Schweizer Grenze. Die grauen Emissionen, welche die übrigen importierten Stoffe und Produkte im Ausland verursachten, schätzt die Studie grob auf zusätzliche 20 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Die Studie vernachlässigt die grauen Emissionen, welche die Schweizer/innen mit ihrem Verkehr im Ausland verursachten.  
(BZ 02.11.00; BUWAL-Umwelt-Materialien Nr. 128; NZZ 22.11.00)
- 02.11. Neue Klimastudie: In 40 Jahren Schnee nur noch über 2'000 Metern** – Eine neue Klimastudie eröffnet düstere Aussichten für Skifans und Wintersportorte: Im Jahr 2040 sollen nur noch Gebiete über 2'000 Metern schneesicher sein. Im Kanton Bern beispielsweise würde dies auf 34 Prozent aller Ski-Gebiete zutreffen. Zu diesem Ergebnis kommen Wissenschaftler des Geografischen Instituts der Universität Zürich. Noch vor vier Jahren waren die Zürcher Geografen zum Schluss gelangt, dass die kritische Grenze bei 1'500 Metern liegt. Dass die Schneedecke in der Schweiz in letzter Zeit immer dünner geworden ist, wird als Folge der globalen Klimaerwärmung betrachtet.  
(BZ 02.11.00)
- 06.11. Eco-Drive-Kurse werden positiv beurteilt** – Dank Eco-Drive-Kursen kann der Treibstoffverbrauch mit wenig Aufwand im Mittel um 11,7 Prozent gesenkt werden. Dies hat eine Evaluation gezeigt, die das Bundesamt für Energie (BFE), veröffentlicht hat. Die Autoren empfehlen deshalb, die besagten Kurse unbedingt weiterzuführen. Seit 1993 unterstützt das BFE die so genannten Eco-Drive-Kurse, welche vom Ressort Treibstoffe des Aktionsprogramms Energie 2000 durchgeführt werden. Die vier Anbieter Astag (Schweiz. Nutzfahrzeugverband), Post, Touring Club Schweiz (TCS) und Verkehrssicherheits-Zentrum (VSZ) Veltheim bildeten zwischen 1993 und 1999 rund 27'000 Personen in dieser Ressourcen schonenden Fahrweise aus.  
(UVEK-Medienmitteilung 06.11.00)
- 07.11. Flughafen Zürich-Kloten am nationalen Strassennetz** – Heute wird der Zusammenschluss der Flughafenautobahn mit der kantonalen Hochleistungsstrasse Kloten-Bülach mit vorerst zweispuriger Verkehrsführung zusammen mit den Halbanschlüssen Kloten Süd (Fracht) und Kloten Nord in Betrieb genommen. Die gesamte Verkehrsanlage wird nach der Fertigstellung der Ergänzungsarbeiten im nächsten Sommer voll dem Verkehr übergeben.  
(NZZ 06.11.00)

**08.11. Gegen landesweite Fahrverbote** – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt landesweite Fahrverbote, auch an Sonntagen, grundsätzlich ab. Zum einen tangieren Fahrverbote den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels. Zum andern sind staatlich verordnete „Erlebnistage“ in keiner Art und Weise ein geeignetes Instrument, um die Lebensqualität zu erhöhen. Den indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ erachtet der Strassenverkehrsverband FRS als reine Alibiübung und Zwängerei. Ob nun an vier oder „nur“ an zwei Sonntagen pro Jahr ein Fahrverbot herrscht, ist letztlich irrelevant. Sowohl bei der Sonntags-Initiative als auch beim Gegenentwurf der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) überwiegen die Nachteile die Vorteile bei weitem.  
(FRS-Info 08.11.00)

**09.11. 6. Welt-Klimakonferenz in Den Haag** – Im Kampf gegen den Treibhauseffekt und die Klimaerwärmung müssen die Industrieländer zunächst ihre eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen mindern. Diesbezüglich darf die Anrechnung der sogenannten Kohlenstoff-Senken nicht von aktiven Massnahmen zur Emissionsminderung abhalten. Der im Protokoll von Kyoto vorgesehene Handel mit Emissionsrechten sollte nur subsidiär als zusätzlicher Beitrag eingesetzt werden. Diese Position wird die Schweiz bei der 6. Konferenz der Vertragsparteien der Konvention der Vereinten Nationen über Klimaänderungen vertreten, die vom 13. bis 24. November im niederländischen Den Haag stattfindet. Die Schweiz wird insbesondere einen Antrag stellen, wonach der Handel mit Emissionsrechten nur zulässig ist, wenn damit mehr als die im Protokoll fest gelegten Reduktionen erreicht werden. Während dieser Konferenz sollen die Verhandlungen über die Umsetzungsmodalitäten des Protokolls von Kyoto zum Abschluss kommen. Damit wird der Weg frei für die Ratifizierung des Übereinkommens und die Umsetzung der Klimaschutzmassnahmen auf weltweiter Ebene. Bundesrat Moritz Leuenberger, Chef des Uvek, wird die Schweizer Delegation leiten.  
(UVEK-Medienmitteilung 09.11.00)

**13.11. Nüchterne Eröffnung der Klimakonferenz in Den Haag** – Die 6. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention, die im Vorfeld gewissermassen als letzte Chance für Klimaverträge bezeichnet worden war, muss schwierige Entscheidungen fällen. Es geht insbesondere um die Regelung von zahlreichen technischen Fragen des Klimaprotokolls von Kyoto, die 1997 in Japan offen blieben und die sehr umstritten sind. Das Protokoll verlangt von den Industriestaaten eine Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen bis in die Jahre 2008–2012 um mindestens fünf Prozent gegenüber dem Stand von 1990. Da die entsprechenden Emissionen dieser Staaten bis in zehn Jahren aber auf Grund der heutigen Entwicklung um etwa 20 Prozent zunehmen dürften, geht es faktisch um eine Reduktion der Treibhausgasemissionen – im Zentrum steht das Kohlendioxid – von etwa einem Viertel des Standes von 1990. Bei einem Vorbereitungstreffen in Lyon war klar geworden, dass angesichts des näher rückenden Zieltermins in Den Haag ernsthaft mit einem Scheitern des Kyoto-Protokolls gerechnet werden muss. Tritt das Protokoll nicht bis 2002 in Kraft, könnte die Zeit zur Umsetzung zu knapp werden. Bis anhin hat aber noch kein einziger Industriestaat eine Ratifikationsurkunde hinterlegt.  
Der dritte Zustandsbericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPPC), welcher von den Wissenschaftern erst Anfang 2001 definitiv verabschiedet werden

soll, kommt zum Schluss, dass die Obergrenze für die bis in 100 Jahren zu erwartenden Erwärmung bei sechs Grad Celsius liegen dürfte und nicht mehr bei 3,5 Grad, wie noch im zweiten Zustandsbericht angenommen worden war. Der untere Bereich der abgeschätzten Temperaturerhöhung ist für 2100 von 1 auf 1,5 Grad Celsius gestiegen. (NZZ 14.11.00; BaZ 04./05.11.00)

- 15.11. **Kein Verfassungsartikel „Kostenwahrheit“ im Verkehr** – Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der Vernehmlassung zur Parlamentarischen Initiative (Pa.Iv.) Bundi „Kostenwahrheit im Verkehr“ und anschliessender kontroverser Diskussion hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates mit 12 zu 8 Stimmen beschlossen, dem Nationalrat zu beantragen, die Vorlage abzuschreiben. Die Kommissionsminderheit hingegen will an der Vorlage weiter arbeiten und neue Lösungen suchen. Sie stellt deshalb den Antrag auf Nichtabschreiben. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat in einer Medienverlautbarung seiner sehr grossen Genugtuung über den Entscheid der nationalrätlichen KVF zum Ausdruck gebracht. Damit sei die Kommissionsmehrheit der detaillierten Stellungnahme des FRS gefolgt. Der Strassenverkehrsverband FRS fordert von der Grossen Kammer, dass sie die Pa.Iv. Bundi im Sinne der KVF des Nationalrates abschreibt. Im Lichte der externen Nutzen des privaten Strassenverkehrs mache es keinen Sinn, die Verkehrspolitik weiterhin auf der überholten einseitigen Theorie der „Kostenwahrheit“ aufzubauen. Diese sei endgültig aus dem Verkehr zu ziehen. (KVF-NR-Pressemitteilung 15.11.00; FRS-Communiqué 15.11.00)
- 15.11. **Künftig Tempo 80 ausserorts für Anhängerzüge** – Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge fahren bereits heute auf Ausserortsstrassen so, als gelte eine Tempolimit von 80 km/h. Dies hat ein verkehrstechnisches Gutachten des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT) der ETH Zürich ergeben. Trotzdem hat dies die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt: Die Zahl der Unfälle hat zwischen 1984 und 1998 bei diesen Fahrzeugkombinationen sogar absolut abgenommen, obschon sich deren Zahl deutlich vergrössert hat. Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge hat zu einer Abnahme der Überhol- und Begegnungsunfälle auf Ausserortsstrassen geführt – dies ist auf eine Homogenisierung der Geschwindigkeiten zurückzuführen. Mit der Änderung der entsprechenden Bestimmung in der Verkehrsregelnverordnung (VRV) hat nun der Bundesrat diesem Umstand Rechnung getragen und per 1. Januar 2001 die Höchstgeschwindigkeit für Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge ausserorts von 60 auf 80 km/h erhöht. Weitere Änderungen: Im Interesse der Sicherheit müssen alle Kinder bis 7 Jahre auch auf den Rücksitzen mit einer nach ECE-Reglement geprüften Kinderrückhalte-Vorrichtung (z.B. Kindersitz) gesichert werden. Kinder von sieben bis zwölf Jahren müssen ebenfalls mit einer solchen Vorrichtung oder mit den vorhandenen Sicherheitsgurten gesichert werden. Diese Änderung wird erst auf den 1. Januar 2002 in Kraft gesetzt, um für Auswahl und Beschaffung der notwendigen Einrichtungen genügend Zeit einzuräumen. Fahrräder, die mittels Heckträger transportiert werden, dürfen das Fahrzeug seitlich überragen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird eine maximale seitliche Überragung des Fahrrads von 20 Zentimeter je Seite zugebilligt, wobei die Höchstbreite von zwei Metern nicht überschritten werden darf. Der Heckträger selbst darf das Fahrzeug nicht überragen. (UVEK-Medienmitteilung 15.11.00; AS 2000 S. 2883-2888)

- 15.11. **Zweite Strassentunnelröhre am Gotthard** – Nationalrat Ulrich Giezendanner (svp, Aargau ist der Ansicht dass seine Parlamentarische Initiative (Pa.Iv.) „Gotthard-Strassentunnel/A2. Bau einer zweiten Röhre“ keine Verfassungsänderung (Alpen-schutzartikel) notwendig mache. Dies lässt sich jedoch aus Sicht der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) nicht so eindeutig beantworten. Deshalb erteilte die KVF des Nationalrats einer fünfköpfigen Subkommission einen entsprechenden Prüfungsauftrag. Für die Abklärung hat diese Subkommission mindestens zwei Jahre Zeit. Bis zur Herbstsession 2002 muss die KVF dem Plenum Bericht erstatten. Dabei besteht auch die Möglichkeit, um eine Fristverlängerung zu ersuchen. Damit ist absehbar, dass die Pa.Iv. Giezendanner von der „Avanti“-Initiative – die neben einem Ausbau der A1 zwischen Genf und Lausanne sowie Bern und Zürich auf sechs Spuren ebenfalls die zweite Tunnelröhre fordert – überholt wird.  
(AR 23.11.00)
- 20.11 **Alpenquerender Güterverkehr auf Strassen und Schiene 1999** – Über neun Millionen schwere Lastwagen durchquerten 1999 die Alpenübergänge zwischen Wien und Nizza, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung um neun Prozent gleich kommt – dies trotz Sperrung des Mont-Blanc-Strassentunnels. Innert zehn Jahren (seit 1989) wuchs der Lastwagenverkehr um 60 Prozent. Alle Lastwagen zusammen transportierten dabei eine Fracht von 107 Millionen Tonnen. Pro Camion ergibt dies im Mittel knapp zwölf Tonnen Frachtgut. Demgegenüber transportierten die Bahnen 56 Millionen Tonnen durch die europäischen Alpen. Dies ist 3,5 Prozent weniger als 1998. Damit ist der Marktanteil der Bahnen auf 34 Prozent geschrumpft. Wegen der Sperrung des Mont-Blanc-Tunnels schwoll der Güterverkehr durch den Fréjus-Strassentunnel 1999 um 75 Prozent auf rund 1,4 Millionen Lastwagen an. Damit ist der Fréjus-Tunnel in der Rangliste der am meisten frequentierten alpenquerenden Strassen 1999 auf Platz zwei vorgerückt. An erster Stelle ist der Brenner mit 1,55 Millionen Lastwagen, an dritter Stelle liegt der Schoberpass in Österreich mit rund 1,2 Millionen und an vierter Stelle der Gotthard-Strassentunnel mit 1,1 Millionen Lastwagen. Während 1999 auf der Brenner-Autobahn 25,2 Tonnen Frachtgewicht befördert wurden, waren es durch den Gotthard lediglich 7 Millionen Tonnen (pro Lastwagen 6,3 Tonnen). Dies liegt in der 28-Tonnen-Limite begründet. Wegen dieser fuhren viele Camions mit leichter Fracht oder leer durch den Gotthard.  
(GVF-News Nr. 55/2 20.11.00; BaZ 21.11.00; AR 21.12.00)
- 21.11. **6. Welt-Klimakonferenz in Den Haag: Position der Schweiz** – An der Haager Klimakonferenz zur Konkretisierung des Kyoto-Protokolls hat auch die Schweiz ihre Position kund getan. Philippe Roch, Direktor des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal), sprach sich für einen beschränkten Einsatz von Senken in der ersten Verpflichtungsperiode und für echte Emissionsreduktionen aus. Roch, der wie viele andere keine Zweifel daran liess, dass er den Menschen für verantwortlich für die zu beobachtende Klimaerwärmung hält, machte klar, dass die Schweiz bei der Konkretisierung des Kyoto-Protokolls an dessen Zielen festhalten wolle. Die Schweiz wolle wirkliche Reduktionen der Treibhausgas-Emissionen sehen. Wie Roch am Rande der Konferenz verlauten liess, steht – was die Schweiz selber betrifft – der Einbezug von Senken zur Erfüllung der ersten Verpflichtungsperiode nicht zur Diskussion. Das schweizerische CO<sub>2</sub>-Gesetz sehe keine Nutzung derartiger Senken vor. Auch geht es



laut Roch, der den wegen Terminkollisionen abwesenden Bundesrat Moritz Leuenberger vertrat, dabei nicht nur um die Klimaerwärmung, sondern auch um Luftqualität und die Förderung neuer Technologien. Selbst wenn in einigen Jahren eine CO<sub>2</sub>-Abgabe notwendig würde, um das Gesetz zu erfüllen, glaubt Roch nicht, dass diese vom Parlament mit der Begründung des Senkenpotenzials abgelehnt würde. Für weitere Reduktionsverpflichtungen in fernerer Zukunft will der Buwal-Direktor allerdings den Einbezug von Senken nicht ausschliessen. Sollte das Kyoto-Protokoll in Den Haag zu sehr verwässert werden, wäre es für die Schweiz laut Roch nicht mehr akzeptabel.

(NZZ 22.11.00)

25.11. **6. Welt-Klimakonferenz in Den Haag gescheitert** – Die Klimakonferenz in Den Haag, die als letzte Chance zur Bereinigung des Kyoto-Protokolls bezeichnet worden war, ist ohne Einigung zu Ende gegangen. Dennoch machten die Minister in manchen Bereichen Fortschritte aus. Die Verhandlungen sollen daher an einer weiteren Konferenz in einem halben Jahr fortgesetzt werden. Der Präsident der 6. Vertragsparteienkonferenz (COP-6) der Klimakonvention, der holländische Umweltminister Jan Pronk, hatte am Donnerstagabend zur Deblokierung der Verhandlungen ein eigenes Papier eingebracht, in dem Kompromisslösungen für die wichtigsten Streitpunkte vorgeschlagen wurden. Obwohl anschliessend während 36 Stunden praktisch ununterbrochenen verhandelt wurde, gelang es nicht, sich auf einen für alle akzeptablen Text zu einigen. Die EU-Delegation meinte, man sei aber um einiges weiter gekommen – ein Befund, dem sich auch Vertreter anderer Länder anschlossen. Jan Pronk liess am Ende der Konferenz nur verlauten, dass es zwar Fortschritte bei den Verhandlungen über die finanzielle und die technologische Unterstützung der Drittwelt-Länder gegeben habe; die wichtigen politischen Themen aber, nämlich der Handel mit Emissionsreduktionen, der Clean Development Mechanism zur Anrechnung von Klimaprojekten in Entwicklungsländern, die Behandlung von sogenannten Senken, die der Atmosphäre Treibhausgase entziehen, und das System zur Ahndung von Verstössen gegen das Protokoll, hätten nicht geregelt werden können. Die Delegierten einigten sich am Samstagabend darauf, die COP-6 nur zu suspendieren und irgendwo irgendwann nächstes Jahr, möglicherweise Ende Mai in Bonn, in einem zweiten Teil wieder aufzunehmen. Bis dahin sollen intensive Verhandlungen zwischen den Parteien geführt werden. Denn man geht davon aus, dass der Vertrag bis im Jahr 2002 in Kraft sein muss, damit die Ziele bis Ende des Jahrzehnts überhaupt erreicht werden können. Die Schweiz bedauert das Scheitern des Klimagipfels in Den Haag. Die Schweizer Delegation habe sich bei den Beratungen engagiert eingesetzt, betonte das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal). Gemäss Buwal-Direktor und Verhandlungsleiter Philippe Roch ist „das Scheitern der Verhandlungen dramatisch für das Klima, weil wir zögern zu handeln“. Das Buwal unterstrich in einer Medienmitteilung, dass das Scheitern des Treffens in Den Haag zwar die Anstrengungen zum Klimaschutz auf internationaler Ebene verzögere, diese aber nicht in Frage stelle. Auf nationaler Ebene setze die Schweiz das Protokoll von Kyoto bereits um, auch wenn sie es noch nicht ratifiziert hat. In der Schweiz trat am 1. Mai 2000 das CO<sub>2</sub>-Gesetz in Kraft, das eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2010 um zehn Prozent gegenüber dem Stand von 1990 vorsieht.

(NZZ 27.11.00)

- 26.11. **Comeback von Michael E. Dreher** – Der Gründer der Autopartei (1985), der 1999 abgewählte Nationalrat Michael E. Dreher, gibt wieder Vollgas. Er sitzt am Steuer der neu gegründeten Stiftung Auto Union. Diese neue Autolobby hat sich den Schutz der motorisierten Konsumenten und der freien Mobilität vorgenommen und kämpft gemäss Dreher gegen Missstände wie Bussen- und Gebührenterror sowie gegen „Milliarden für die Schiene statt für die Strasse, wo der Kapazitätsrückstand 20 Jahre beträgt“. Die neue Organisation versucht zudem die politische Akzeptanz der privaten Mobilität durchzusetzen – entsprechend ihrer tatsächlichen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung. Zu den Zielen der Auto Union gehören der rasche Ausbau der eine zeitgemässen Autobahnnetzes, eine massive Verbesserung des Parkplatzangebots in den Städten, insbesondere an den Bahnhöfen, sowie die Erstellung von Umfahrungsstrassen und die Bekämpfung des „CO<sub>2</sub>-Steuer-schwindels“. Im Stiftungszweck ist auch die Abschaffung des Rundstreckenrennverbots verankert. Die Auto Union setzt sich im weiteren für die Erstellung zusätzlicher Anlagen ein, die der Weiterbildung der Autofahrer dienen. Auf einer solchen Anlage könnten auf Formel-1-Rennen als Nebenprodukt ausgetragen werden. Das Publikationsorgan der Stiftung Auto Union ist die Zeitung „Tacho“.  
(SonntagsZeitung 26.11.00; AR 07.12.00)
- 26.11. **Kantonalbernerische Treibstoffverbrauchs-Initiative klar gescheitert** – Im Kanton Bern ist die von links-grüner Seite lancierte Treibstoffverbrauchs-Initiative bei einer Stimmbeteiligung von 41,2 Prozent deutlich verworfen worden. Das mit rund 70 Prozent Nein-Stimmen abgelehnte Volksbegehren wollte Autos mit hohem Benzinverbrauch bei den Steuern stärker zur Kasse bitten.  
(NZZ 27.11.00)
- 27.11. **Rekurse gegen Tempolimiten teilweise gutgeheissen** – Der Bundesrat hat an seiner heutigen Sitzung Beschwerden gegen herabgesetzte Geschwindigkeitslimiten auf Autobahnen um die Städte Zürich, Winterthur und Bern teilweise gutgeheissen. Gegen die Herabsetzung hatte sich unter anderen der TCS zur Wehr gesetzt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hatte am 6. Juli 1994 auf der Autobahn A 1 zwischen den Anschlüssen Zürich-Seebach und Zürich-Affoltern und auf der Umfahrung Winterthur die Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 100 km/h gesenkt. Zwischen Zürich-Aubrugg und Zürich-Letten verfügte er eine Geschwindigkeitslimite von 60 statt der bisherigen 80 km/h. Der Regierungsrat des Kantons Bern seinerseits verfügte am 9. August 1995 Tempo 80 statt 100 auf der A 1 (Fischrain-Wankdorf-Felsenauviadukt-Bremgartenwald-Anschluss Bern/Bethlehem), auf der A 6 (Wankdorf-Bern/Ostring-Anschluss Muri), auf der A 12 (Verzweigung Weyermannshaus-Anschluss Bern/Bümpliz) und auf dem Autobahnzubringer H 10 (Muri Richtung Rüfenacht). Beide Kantone begründeten die Massnahmen mit der Schadstoffbelastung der Luft. Im Fall Zürich hat nun der Bundesrat die Beschwerden gutgeheissen für die A 1 zwischen Oberwinterthur und Winterthur-Ohringen und für die A 1c/A 20 zwischen Zürich-Seebach und Zürich-Affoltern. Auf diesen Strecken ist keine übermässige Umweltbelastung durch Stickstoffdioxid nachgewiesen, weshalb die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h bestehen bleibt. Überschritten ist der Grenzwert für Stickstoffdioxid hingegen auf der A 1, zwischen den Anschlüssen Winterthur-Wülflingen und Winterthur-Töss. Hier darf der Kanton neu Tempo 100 statt wie bisher 120 km/h signalisieren. Zwischen Winterthur-Ohringen und Wülflingen gelten 100 km/h bereits heute.

Schliesslich wird ebenfalls wegen überschrittener Grenzwerte auf der A 1 vom Halbanschluss Zürich–Aubrugg bis Zürich–Letten Tempo 60 statt wie bisher 80 km/h gelten. Um Bern gilt neu wieder Tempo 100 statt 80 km/h auf der A 6 zwischen Saali und Muri sowie auf dem Autobahnzubringer H 10, wo der Grenzwert für Stickstoffdioxid nicht oder nur minim überschritten ist. Weiterhin Tempo 80 gilt hingegen von der Verzweigung Wankdorf auf der A 6 bis Saali und auf der A 1 bis Neufeld sowie auf der A 12, Weyermannshaus bis Bern/Bümpliz. Auf dem Teilstück der A 1 durch den Bremgartenwald wird je nach Verkehrsaufkommen Tempo 80 oder 100 gelten. Der Kanton installiert hier ein Verkehrsbeeinflussungssystem mit Wechselsignalen. Tempo 80 wird bei hohem Verkehrsaufkommen (etwa zwischen 6 und 19 Uhr) gelten, bei schwachem Verkehr wird hingegen Tempo 100 signalisiert. Im Vergleich mit einer zeitlich nicht limitierten tieferen Geschwindigkeitslimite soll die Reduktion der Emissionen 80 Prozent betragen.

(EFD-Medienmitteilung 27.11.00; NZZ 28.11.00)

**28.11. Ablösung von Blutproben durch Tests und Untersuchungen?** – Die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF), welche die Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vorberät, will mittels einer Vernehmlassung bei den interessierten Kreisen ausloten, ob das neuartige Konzept „Medralex“ des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich praktikabel ist. Dieses zielt in eine andere Richtung als die Lösung, die sowohl im bundesrätlichen Entwurf als auch im ständerätlichen Beschluss zur SVG-Revision vorgeschlagen wird: Parallel zur Senkung der Promillegrenze auf 0,5 soll neu auch die verdachtsfreie Atemalkoholprobe durchgeführt werden können. Als Sachbeweis gilt aber weiterhin grundsätzlich das Ergebnis der Blutalkoholanalyse. Und genau auf diese soll mit „Medralex“ weitgehend verzichtet werden können. Das Konzept versteht sich dabei als umfassender: Da Fahruntfähigkeit nicht nur durch Substanzen wie Alkohol oder Betäubungs- und Arzneimittel, sondern auch durch Übermüdung, psychische Belastung oder gesundheitliche Störungen verursacht werden kann, versucht „Medralex“, den Zustand des Lenkers oder der Lenkerin im rechtlich relevanten Zeitpunkt mit einem standardisierten polizeilichen und medizinischen Vorgehen zu dokumentieren und nachzuweisen. Dazu gehören Drogenschnelltests und Geschicklichkeitsübungen zum Überprüfen der „geteilten Aufmerksamkeit“, der „inneren Uhr“, des Gleichgewichtssinns und der Koordinationsfähigkeit, aber auch eine ärztliche Untersuchung. In der Vernehmlassung werden alle Kantone, das Bundesgericht sowie die Fach- und Verkehrsverbände zu „Medralex“ befragt. Das Verfahren läuft bis zum 31. Januar 2001.

(UVEK-Medienmitteilung 28.11.00; NZZ 29.11.00)

**28.11. Nationalrat stimmt dem Bundes-Budget 2001 zu** – In der Budgetdebatte des Nationalrats zeigten sich die Mitglieder der Grossen Kammer unbeeindruckt von den Mahnrufen des Finanzministers, Bundesrat Kaspar Villiger. Sie beschlossen teilweise sogar diskussionslos, 60 Millionen mehr für Forschungsprogramme des Nationalfonds, 1 Million mehr für die Statistiker und 30 Millionen mehr für den Nationalstrassenunterhalt auszugeben. Nur äusserst knapp – unter dem Eindruck des Volk-Neins zu den Energieabgaben, wurde eine Aufstockung der Mittel für erneuerbare Energien um 35 Millionen Franken abgelehnt. Statt des von der Finanzkommission vorgesehenen Einnahmenüberschusses von 71 Millionen ist nun wieder mit einem Defizit von 36 Millionen Franken zu rechnen.

Der Nationalrat hat den Bundesbeschluss Voranschlag 2001 des Bundes mit 131 zu 17 Stimmen genehmigt, den Bundesbeschluss über die Entnahmen aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte mit 165 ohne Gegenstimme und ebenso oppositionslos den Voranschlag der ETH mit 163 Stimmen gutgeheissen.  
(NZZ 29.11.00)

28.11. **„Avanti“-Initiative eingereicht** – Gut zur Halbzeit der offiziellen Sammelfrist haben die federführenden Automobilverbände ACS und TCS 107'727 beglaubigte Unterschriften für die Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ bei der Bundeskanzlei eingereicht. Pikant ist, dass die Urner Sektion des TCS das Begehren zwar im Kern unterstützt, sich aber wegen abweichender Meinungen bezüglich des Baus der zweiten Gotthard-Röhre nicht aktiv an der Unterschriftensammlung beteiligen wollte. Laut TCS-Zentralpräsident Jean Meyer käme die Umsetzung der Initiative letztlich nur dem Auftrag zur überfälligen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes nach und würde die Nadelöhre der Haupttransitrouten durch die Schweiz beseitigen.

Zehn zu einem „Avanti“-Gegner-Komitee zusammengesessene Umwelt- und Verkehrsorganisationen sowie die Grünen verurteilten denn auch das Begehren als „plumpen Beutezug der Strassenlobby aufs Portemonnaie der Steuerzahler“ und warnten, die zweite Gotthardröhre werde das Stauproblem auf die Zufahrtsrampen und die bereits überlasteten Siedlungsräume der Agglomerationen verlagern. Neben einer Verschärfung der Luftverschmutzung wäre damit auch der Erfolg der an der Urne stets unterstützten offiziellen Schweizer Verkehrspolitik gefährdet.  
(NZZ 29.11.00)

29.11. **Startschuss für vernetzte Verkehrssicherheitspolitik** – Der Strassenverkehr soll keine Unfälle mit schweren Personenschäden zur Folge haben. Eine Annäherung an diese „Vision Zero“ ist nur mit einer vernetzten Politik im Bereich der Strassenverkehrssicherheit möglich. Das Bundesamt für Strassen (Astra) erarbeitet im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) die dazu notwendigen Grundlagen. Der Expertenbericht soll Ende 2001 vorliegen. Bisherige Erfolge in der Sicherheit im Strassenverkehr sind auf viele Einzelmassnahmen zurückzuführen. Eine eigentliche Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes dagegen gibt es nicht. Sie ist aber nötig, wenn die Unfallzahlen drastisch sinken sollen und wenn der Strassenverkehr im Sinne der „Vision Zero“ keine Unfälle mit schweren Personenschäden zur Folge haben soll. Ein Grundlagenpapier soll den Chef des Uvek in die Lage versetzen, eine vernetzte Sicherheitspolitik zu formulieren. Ein entsprechender Forschungsauftrag ist formuliert und von der Kommission für die Forschung im Strassenwesen geprüft worden. Ein Expertenteam des Astra und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat nun seine Arbeiten aufgenommen: dies mit dem Auftrag, den Ist-Zustand zu analysieren, den Handlungsbedarf aufzuzeigen und Verbesserungsmassnahmen zu formulieren. Die Abklärungen sollen in besagten Expertenbericht münden. Dieser wird unter anderem die Antworten auf folgende Fragen liefern: Mit welchen Zwischenzielen soll die „Vision Zero“ erreicht werden? Welche Massnahmen und Bedingungen sind für diese Ziele erforderlich? Welcher Rechtsetzungs- und Finanzierungsbedarf besteht für die einzelnen Massnahmen? Das Astra erarbeitet diese Grundlagen mit externen Experten und unter Einbezug von Behörden und Organisationen, die mit dieser Thematik vertraut

sind. Inhaltlich wird es unter anderem darum gehen, die Möglichkeiten und Grenzen von gesetzlichen Massnahmen, von Verbesserungen an der Infrastruktur und des Einsatzes der Strassenverkehrstelematik abzuklären.

(UVEK-Medienmitteilung 29.11.00)

**04.12. Einweihung des Adlertunnels Muttenz–Liestal** – Nach achtjähriger Bauzeit ist heute der 5,3 Kilometer lange Adlertunnel der Bahn 2000 eingeweiht worden. Die rund 400 Millionen Franken kostende, etwas über 7 Kilometer lange Neubaustrecke umfährt Pratteln und verbindet Muttenz mit Liestal. Ohne Fortsetzung durch einen dritten Juradurchstich bleibt die Neubaustrecke jedoch ein Torso. Diese zusätzliche Verbindung ins Mittelland wird vom Kanton Basel-Landschaft vehement gefordert. Während der Bauzeit blieben geologische Überraschungen nicht aus. So setzte sich der Tagbautunnel Nord teilweise um einen Zentimeter pro Monat. Da diese Bewegungen mittels Baumassnahmen nicht verlässlich zu stoppen waren, kann der Tunnel mit hydraulischen Pressen periodisch gehoben werden. Vorläufig endet der Neubauabschnitt bereits in Liestal, wo er nur provisorisch, à niveau, angeschlossen ist. Gemäss Regierungsrätin und Baudirektorin Elsbeth Schneider lautet die grosse Frage in der Nordwestschweiz, wann und wo die weiter führenden Streckenkapazitäten geschaffen würden. Der Adlertunnel brauche jene Zukunft, die er jetzt noch nicht habe, sagte Schneider. Der SBB-Vertreter liess vor Ort aber nicht erkennen, ob die SBB den (erheblichen) Kredit für dieses Projekt überhaupt in der zweiten Etappe Bahn 2000 unterbringen wollen.

(NZZ 05.12.00; BaZ 05.12.)

**05.12. SBB erhöhen Tarife für Gütertransport** – Während sich hauptsächlich LSVA-bedingt der Transport von Gütern auf der Strasse per 1. Januar 2001 um acht bis 35 Prozent (je nach Leistung des Fahrzeugs und der Entfernung) verteuert, erhöhen die SBB die Tarife für den Gütertransport um zwei bis acht Prozent. Gemäss den SBB steigen die Tarife nicht linear, sondern je nach Branche und nach Verhandlungen mit dem Kunden. Wer keine Alternative zur Bahn hat, muss diese Erhöhung hinnehmen. Das Gütervolumen der SBB Cargo wächst. Schon 1999 konnte die Bahn ihre Transportmenge um fast zehn Prozent steigern. In diesem Jahr resultierte bislang ein Zuwachs von fast sechs Prozent.

(BaZ 05.12.00)

**05.12. Rollende Landstrasse verzögert sich** – Eigentlich hätte Anfang Januar 2001 die Rollende Landstrasse (Rola) durch den Lötschberg- und den Simplontunnel starten sollen. Der Bundesrat hatte die SBB, die BLS und die Hupac AG beauftragt, regelmässige Transporte von Lastwagen auf der Schiene zwischen Freiburg i.B. und dem italienischen Novara einzurichten. Der Bund hat dafür 25 Millionen Franken an Subventionen für 2001 vorgesehen. Nun hoffen die SBB, dass wenigstens ab dem Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 der erste Zug fahren kann. Der Grund der Verzögerung: Die Tunnel hatten nicht überall die erforderliche Eckhöhe von vier Metern, sie waren damit zu niedrig für die Transporte. Auf Schweizer Seite sind die Arbeiten abgeschlossen und die Schienen tiefer gelegt. Auf der italienischen Seite ergaben sich geologische Probleme im Kehrtunnel von Varzo.

(BaZ 05.12.00)

- 06.12. **Ozonloch schliesst sich bald wieder** – Das Ozonloch über der südlichen Halbkugel beginnt sich gemäss Berichten eines Teams australischer Wissenschaftler bald zu schliessen. Dies belegen Daten aus der tasmanischen Beobachtungsstation Cape Grimm. Das langsame Sinken der FCKW-Konzentration in der Atmosphäre ist der seit 1987 vorgeschriebenen Eindämmung von FCKW-Gasen zu verdanken, auf Grund derer sich die Ozonschädigung verlangsamt hat. Zur wirklich schnellen Regeneration der Ozonschicht kann es laut den Wissenschaftlern nach dem Jahr 2010 kommen, wenn die Welt gänzlich auf FCKW verzichtet.  
(BaZ 06.12.00)
- 08.12. **Präsentation der NFP-41-Studie „Nutzen des Verkehrs“** – Unter der Überschrift „Der Verkehr nützt denen, die ihn nützen“ hat der Nationalfonds die Studie „Nutzen des Verkehrs“ zur umstrittenen Kostenwahrheit im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ veröffentlicht. Externer, das heisst nicht den Verkehrsteilnehmern direkt zufallender Nutzen ist demnach minim. Vom Verkehr profitierten auch andere Branchen, doch sei das volkswirtschaftlich gesehen eine Selbstverständlichkeit und könne nicht als Argument für Ansprüche von Subventionen ins Feld geführt werden. Laut Mitteilung zeigt eine Untersuchung vorhergehender Studien – eine davon schätzte den externen Nutzen des Strassenverkehrs in der Schweiz auf rund 27 Milliarden Franken –, dass der Beitrag des Verkehrs zum Wachstum und zur regionalen Wirtschaftsentwicklung überschätzt worden sei. Erstens sei nicht klar, ob das Wirtschaftswachstum Folge und nicht Ursache des Verkehrswachstums sei. Zweitens untersuchten viele Studien den Einfluss des Verkehrs auf das Wachstum isoliert und vernachlässigten Faktoren wie Bildung, Gesundheitswesen oder Telekommunikation. Und drittens sei der grösste Teil der Wachstumsbeiträge kein Zusatznutzen, sondern es seien Umverteilungen zwischen Regionen. In einer Medienverlautbarung kritisierte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS den Bericht als unvollständig und für die politische Arbeit von sehr geringem Nutzen. In der neuen Studie würden nur die internen Nutzen des Verkehrs betrachtet. Die Untersuchung setze sich gar nicht damit auseinander, inwieweit der Verkehr externen Nutzen, welcher der Allgemeinheit zugute komme, erzeuge.  
(NZZ 09./10.12.00; FRS-Communiqué 08.12.00)
- 11.12. **Bundesrat gegen rasche Unterbreitung neuer Energieabgaben** – Am 24. September 2000 haben Volk und Stände die Grundnorm, welche die Basis für die Neue Finanzordnung mit ökologischen Anreizen gebildet hätte, deutlich abgelehnt. Weil die Initiative „Für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern!“ kurz vor der parlamentarischen Beratung steht, hat der Bundesrat heute seine Strategie in der Frage der Energiebesteuerung neu festgelegt. Dabei lehnt er es aus staatspolitischen Gründen ab, in dieser Legislaturperiode eine Neuauflage eines Verfassungsartikels für eine Verlagerung der Steuerbelastung zur Energie zu unterbreiten. Dem Abstimmungsresultat vom 24. September 2000 soll damit gebührend Rechnung getragen werden. Andererseits bleibt die aufkommensneutrale Verlagerung der Steuerbelastung zur Energie ein wichtiges Postulat der Umwelt-, Klima- und Energiepolitik des Bundesrats. Er befürwortet deshalb die Stossrichtung der Grundnorm nach wie vor. Aus diesem Grunde und unter Berücksichtigung des in der Volksabstimmung erzielten Resultats erachtet er es als legitim, nach Ablauf einer Frist von einigen Jahren die Frage der Verlagerung der Steuerbelastung zur Energie erneut zu prüfen. Der Bundesrat beabsichtigt des-

halb, gegen Ende der laufenden Legislaturperiode eine Neubeurteilung der Lage vorzunehmen. Er wird deshalb den eidgenössischen Räten spätestens bis Ende 2003 einen Bericht unterbreiten, aus welchem sowohl seine Lagebeurteilung als auch die geplanten Massnahmen hervorgehen.

(EFD-Medienmitteilung 11.12.00)

**11.12. Nachhaltige Entwicklung in der Schweiz: Bilanz nach drei Jahren** – Ökologische Verantwortung, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und gesellschaftliche Solidarität nehmen in der Politik der Schweiz einen immer höheren Stellenwert ein. Drei Jahre nach der Formulierung einer Strategie der nachhaltigen Entwicklung durch den Bundesrat im April 1997 kann man feststellen, dass in den meisten der acht erfassten Bereiche Massnahmen ergriffen worden sind. Dies gilt insbesondere für die Ausgaben des Bundes, die Ausrichtung der internationalen Politik sowie die Energiepolitik. In anderen Sektoren besteht gemäss dem Zwischenbericht des Bundesrates über die Umsetzung der Strategie „Nachhaltige Entwicklung in der Schweiz“ noch Handlungsbedarf.

(UVEK-Pressemitteilung 11.12.00)

**11.12. Schienenverkehr produziert jährlich über 3'000 Tonnen PM10** – Die Untersuchung „Emissionsinventar für primäre Feinpartikel“ der Electrowatt Engineering AG im Auftrag der EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) kommt zum Ergebnis, dass Schienenverkehr in der Schweiz im Jahr 1995 rund 3'400 Tonnen PM10 emittiert hat. Dies ist in etwa gleich viel wie der Personenverkehr auf der Strasse (rund 3'500 Tonnen) oder der Güterverkehr auf der Strasse (rund 3'300 Tonnen). In der Fragestunde des Nationalrates bestätigte Bundesrätin Ruth Dreifuss gegenüber Nationalrat Ulrich Giezendanner das Ergebnis und damit die Tatsache, dass der Schienenverkehr mit einem Drittel am vom gesamten Verkehr produzierten Feinpartikel teilhabe. Darauf forderte Nationalrat Giezendanner in einer Medienverlautbarung, dass Massnahmen ergriffen würden, um die Bahnpassagiere gegen den schädlichen und angeblich krebsfördernden Feinstaub zu schützen, und dass der Bundesrat eine sofortige Emissionsbilanz über Feinstäube entlang der viel befahrenen Bahnstrecken erstelle. Ausserdem müsse der Bundesrat alle Nationalfonds-Studien überprüfen, bei denen die Feinstaub-Emissionen der Bahn nicht berücksichtigt worden seien.

(Pressemitteilung von NR Giezendanner 11.12.00; Studie „Emissionsinventar für primäre Feinpartikel“ 17.11.00; SonntagsZeitung 17.12.00)

**12.12. Strassenzölle sind rechtswidrig** – Ein Rechtsgutachten der Zürcher Rechtsanwälte Tobias Jaag und Markus Rüssli kommt zu folgendem Schluss: Die Bundesverfassung spricht sich seit jeher ausdrücklich für die gebührenfreie Benutzung der öffentlichen Strassen aus. Dieser Grundsatz ist nach einhelliger Lehre und ständiger Rechtsprechung ein verfassungsmässiges Recht des Bürger, dessen Verletzung mit staatsrechtlicher Beschwerde geltend gemacht werden kann. Die Gebührenfreiheit gilt hinsichtlich jener Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind. Zweck dieser Bestimmung ist es, jede fiskalische Behinderung des freien Verkehrs auf den im Gemeingebrauch stehenden öffentlichen Strassen auszuschliessen. Gemäss Verkehrsregelnverordnung sind Strassen öffentlich, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen. Nach Lehre und Rechtsprechung ist es dabei unerheblich, ob die Strasse in privatem oder öffentlichen Eigentum steht oder ob sie dem Gemein-

gebrauch gewidmet ist oder nicht. Massgebend für die Öffentlichkeit einer Strasse ist allein, dass sie nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dient, sondern tatsächlich einem unbestimmten Personenkreis, also praktisch jedermann – selbst in beschränktem Umfang – offen steht. Demnach fallen unter die öffentlichen Strassen, für welche die Gebührenfreiheit laut Bundesverfassung gilt, alle Strassen, die einem unbestimmten Personenkreis offen stehen, wobei es nicht auf die Eigentumsverhältnisse oder Widmung ankommt. Die einzige gegenwärtige Ausnahme bildet der Strassentunnel am Grosse St. Bernhard. Am 17. Dezember 1958 ermächtigten die eidgenössischen Räte die Betriebsgesellschaft per Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik, Durchfahrtsgebühren zu erheben.  
(Magazin TCS 12/2000)

**15.12. EU einig über Aufteilung der 40-Tonnen-Kontingente** – Nach einem langen internen Tauziehen habe sich die 15 EU-Mitgliedstaaten auf eine Formel geeinigt, wie sie per 1. Januar 2001 die Kontingente für die abgabepflichtigen 40-Tonnen-Fahrten in und durch die Schweiz sowie für die mit einer Pauschale von 50 Franken belasteten Leer- und Leichtfahrten unter sich aufteilen wollen. Das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU sieht vier Jahre nach Vertragseinführung, also per 1. Januar 2005, die generelle Freigabe von 40-Tonnen-Fahrten in der Schweiz und in der Zwischenzeit ein Übergangsregime vor. Dieses lässt 2001 und 2002 für die EU und die Schweiz je 300'000 sowie 2003 und 2004 je 400'000 Bewilligungen für LSVA-pflichtige 40-Tonnen-Fahrten zu.  
(NZZ 16./17.12.00)

**20.12. Keine Verzinsung der Strassengelder** – Aus Sicht des Bundesrates besteht seit der Schaffung des Treibstoffzollgesetzes TZG (das heutige MinVG) im Jahr 1984 auch heute kein Bedarf, die nicht sofort ausgegebenen, zur Deckung der Strassenausgaben zweckgebundenen Einnahmen angemessen zu verzinsen, wie dies eine Motion von Nationalrat Otto Laubacher (svp, Luzern) verlangt hat. Für eine Verzinsung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ist gemäss Bundesrat eine gesetzliche Grundlage nötig.  
Diesem Argument widerspricht der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS in seiner Medienverlautbarung. Laut FRS braucht es gemäss einem Rechtsgutachten der beiden Professoren Peter Böckli und Markus Reich keine zusätzliche gesetzliche Grundlage. Der Bund müsse, lautet das Fazit des Gutachtens Böckli/Reich, die Rückstellungen aus den Treibstoffsteuern verzinsen und diese Zinserträge den Rückstellungen gutschreiben. Die Zweckbindung der Verbrauchssteuern auf Treibstoffen gelte auch für den geldwerten Vorteil aus den zurückgestellten Mitteln.  
(EFD-Medienmitteilung 20.12.00; FRS-Communiqué 20.12.00)

FRS/pk; 11.10.02



## **Stichwortverzeichnis 2000**

**11.10.02**

<b>Verkehr</b>	(Datum)
Automobilsalon; Vom 2. bis 12. März geht der Automobilsalon in Genf zum 70. Mal über die Bühne; Neuer Besucherrekord	23.02.
Automobilwirtschaft; Umsatzvolumen 1999 von fast 70 Milliarden Franken	24.08.
Autoverlad; 1'051 Fahrzeuge sind im Tagesdurchschnitt auf der rollenden Strasse durch den Vereinatunnel transportiert worden	15.03.
Autoverlad; Der 1992 aufgegebenen Autoverlad zwischen Kandersteg und Iselle wird von der BLS wieder aufgenommen	31.03.
Autoverlad; Positive Bilanz des ersten „Vereina-Jahres“	11.10.
Autoversicherungen; Wettbewerbskommission eröffnet Vorabklärung; Preisabsprache im Bereich der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung	26.01.
Autoversicherungen; Autohaftpflicht wird voraussichtlich im Jahr 2001 nicht teurer	21.09.
Bahn 2000; Schweiz soll bessere Eisenbahnverbindungen zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten; Bundesrat verabschiedet Rahmenabkommen	13.09.
Bahn 2000; Einweihung des 5,3 Kilometer langen Adlertunnels, der neu Muttenz mit Liestal verbindet	04.12.
EU; Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat sich für das Verkehrsabkommen mit der Schweiz ausgesprochen	26.01.
EU; Referendum gegen die bilateralen Verträge ist mit 70'000 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht worden	03.02.
EU; Bilaterale Verträge; FRS äussert Skepsis zum Landverkehrsabkommen	25.04.
EU; Bilaterale Verträge; Das Europäische Parlament hat sich für die Ratifizierung der bilateralen Verträge ausgesprochen	04.05.
EU; Volk und Stände haben den bilateralen Verträge mit gut 67 Prozent Ja-Stimmen zugestimmt	21.05.
EU; Nein zur Volksinitiative „Ja zu Europa!“; Nationalrat lehnt Initiative ab und nimmt einen indirekten Gegenvorschlag an	07.06.
EU; Für den Bundesrat gibt es keine Hinweise, dass einzelne Mitgliedstaaten der EU die Ratifikation der bilateralen Verträge mit der Schweiz verzögern	19.06.
EU; Der Nationalrat hat beschlossen, erst im Herbst zu entscheiden, ob er am indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zu Europa!“ festhalten will	19.06.
EU; Leitplanken zur Umsetzung des Landverkehrsabkommens; Verordnungen in die Vernehmlassung geschickt; Kontingentserteilung	14.07.
EU; Bilaterale Verträge; Nicht vor Frühling 2001 in Kraft; Ratifizierung des Abkommens über den freien Personenverkehr verzögert sich	31.08.
EU; Europaweiter autofreier Tag stösst auf wenig Resonanz	22.09.
EU; Ratifikationsurkunde der EU-Verträge hinterlegt; Schweiz übergibt Urkunde an den Rat	16.10.

Fahrschulen; Wettbewerbskommission beanstandet Tarifabsprachen	11.05.
Fahrzeugverkäufe; Im Jahr 1999 sind in der Schweiz 394'453 neue Motorfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden	28.02.
Fahrzeugverkäufe; Die schweizerische Wettbewerbskommission (Weko) hat ihre Ende 1997 eingeleitete Untersuchung gegen Volkswagen (VW) eingestellt	18.05.
Güterverkehr; VAP-Generalversammlung in Bern	27.04.
Güterverkehr; Alpenquerender Güterverkehr zwischen Nizza und Wien; Zahl der Lastwagen hat 1999 um neun Prozent zugenommen	20.11.
Güterverkehr; Die SBB erhöhen die Tarife im Gütertransport im Jahr 2001 um bis zu acht Prozent	05.12.
Kombiverkehr; Die im kombinierten Verkehr tätige Hupac hat 1999 eine Steigerung verzeichnen können	10.01.
Kombiverkehr; Festigung des Kombiverkehrs im Inland; Neues SBB-Angebot „Cargo Combi Schweiz“	29.05.
Kombiverkehr; Die Rollende Landstrasse durch den Lötschberg- und den Simplontunnel verzögert sich und startet frühestens am 10. Juni 2001	05.12.
KTU; Ohne Gegenstimme hat der Ständerat den Sanierungskredit für die Compagnie des Chemins de fer fribourgeois (GFM) gutgeheissen	19.06.
Nachtfahrverbot; Neue Schlaf-Standspur auf der Autobahn A5 bei Weil am Rhein	23.02.
Nationalstrassen; Gegen den Willen des Bundesrats will der Ständerat die Kantonsstrasse durch das Prättigau ins Nationalstrassennetz aufnehmen	19.06.
Nationalstrassen; Gegen den Willen des Bundesrates nimmt der Nationalrat die Prättigaustrasse ins Nationalstrassennetz auf	19.09.
Nationalstrassen; Nationalrat befürwortet drei Vorstösse hinsichtlich der Erweiterung des Nationalstrassennetzes; Ausbau der A1/A2	19.09.
Nationalstrassenbau; Die „Avanti“-Initiative wird lanciert; Sie fordert eine zweite Tunnelröhre am Gotthard und einen Ausbau der A1	11.01.
Nationalstrassenbau; Die Regionalgruppe des Verkehrsclubs Schweiz (VCS) hat ihre Initiative „für ein Bern ohne Neufeldtunnel“ eingereicht	03.02.
Nationalstrassenbau; Expertenbericht zum allfälligen Ausbau der A1/A2 zwischen Härkingen (SO) und Wiggertal (AG) auf sechs Spuren	11.02.
Nationalstrassenbau; Das Eidgenössische Parlament hat einen Kredit von 1,5 Milliarden für das Nationalstrassen-Bauprogramm 2000 gesprochen	10.03.
Nationalstrassenbau; Nationalrat verlangt eine Gesamtschau	20.03.
Nationalstrassenbau; Schweizerische A3 und französische A35 verbunden	02.05.
Nationalstrassenbau; Beginn der Bauarbeiten am Baregg tunnel	08.05.
Nationalstrassenbau; Parlamentarische Initiative Reimann „Autobahn A1: Teilausbau auf sechs Spuren“ zur Abschreibung empfohlen	25.05.
Nationalstrassenbau; Tessiner Kantonsregierung erneuert ihre Forderung nach einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassentunnel	15.06.

Nationalstrassenbau; Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbands FRS fordert vom Bund Gegenleistungen im Bereich Strasseninfrastruktur	20.06.
Nationalstrassenbau; Nationalrat für sofortige Aufnahme von Planungsarbeiten für eine zweite Gotthardröhre; Parlamentarische Initiative angenommen	22.06.
Nationalstrassenbau; Teileröffnung des A2-Tunnels Schlund bei Kriens	06.08.
Nationalstrassenbau; Letzte Nationalstrassenlücke im Zürcher Weinland geschlossen	28.10.
Nationalstrassenbau; Flughafen Zürich-Kloten am nationalen Strassennetz	07.11.
Nationalstrassenbau; Parl. Initiative Giezendanner „Bau einer zweiten Röhre“ wird voraussichtlich von „Avanti“-Initiative überholt	15.11.
Nationalstrassenbau; „Avanti“-Initiative mit 107'727 beglaubigten Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht	28.11.
Neat; Die „Urner Allianz für eine Neat im Berg“ und andere Gruppierungen veranstalten eine Lärmdemonstration mitten in Altdorf	12.02.
Neat; Der 800 Meter tiefe, vertikale Hauptschacht in Sedrun (GR) ist fertiggestellt	02.03.
Neat; Der Bundesrat hat sich gegen die vom Kanton Uri geforderte Verlagerung der Neat-Zufahrt bei Altdorf in einen kurzen Tunnel entschieden	19.06.
Neat; Der Neat-Ast durch den Gotthard kann um 470 bis 550 Mio. Franken billiger gebaut werden, als ursprünglich berechnet	25.06.
Neat; Der Bau des Eisenbahntunnels der Neat ist auch südlich des Gotthards bei Bodio in Angriff genommen worden	10.07.
Neat; Mit einer offiziellen „Taufe“ des Basistunnels Nord hat die BLS Alp-Transit eine Haupt-Bauetappe der Lötschberg-Neat in Angriff genommen	11.08.
Parkplätze; Bern muss mehr Parkplätze bewilligen, als die Stadt will	10.02.
Parkplätze; Im Kanton Bern sind die Vorschriften für die Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund vereinheitlicht und vereinfacht worden	05.03.
SBB; Ergebnisse der Eisenbahnrechnung 1998; Die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen verschlechtert sich; Der Ertrag aus dem Güterverkehr sinkt	13.01.
SBB; Fusion von SBB und FS im Güterverkehr; Vertrag in Rom unterzeichnet	02.02.
SBB; Zusammenarbeit von SBB und BLS; Die beiden Bahnunternehmen haben sich auf die Gründung einer gemeinsamen Projektorganisation geeinigt	04.02.
SBB; Die SBB als Gesamtunternehmung rechnen im Jahr 2000 mit einem Gewinn von 10 Mio. Franken	16.02.
SBB; Bargeldloses Billettsystem bei Schweizer Bahnen	12.04.
SBB; Die SBB AG weist für das erste Jahr ihres Bestehens einen Reingewinn von 120 Mio. Franken aus; Ein Gewinn, der keiner ist	05.05.
SBB; Inbetriebnahme des Kunden-Service-Centers (KSC) von SBB Cargo in Fribourg	25.05.
SBB; Strategische Allianz im europäischen Schienenverkehr von SBB, DB und ÖBB	07.06.
SBB; Divisionalisierung zeitigt negative Auswirkungen	17.07.
SBB; Neue Partnerschaft zwischen SBB und BLS; Minderheitsbeteiligung der SBB von mindestens 34 Prozent	17.08.
SBB; Der Millionen-Streit zwischen den SBB und der Mittelthurgaubahn (MThB) ist bereinigt; Bund zahlt 60 Mio. Franken	27.08.
SBB; Sprung in das politisch brisante Bahngeschäft Grossbritanniens	01.09.

SVG; Führerausweisentzüge sind gutes Mittel gegen Rückfälle; Administrativmassnahmen	24.02.
SVG; Die Revision des Strassenverkehrsgesetzes ist vom Ständerat in der Frühjahrsession mit 32 zu 0 Stimmen gutgeheissen worden	23.03.
SVG; Jede vierte Person, die wegen eines SVG-Verstosses verurteilt wurde, wird in den sieben Jahren nach der ersten Verurteilung erneut gerichtlich belangt	03.08.
SVG; Provisorisches Fahrberechtigungsregister ab 1. Oktober in Kraft	23.08.
SVG; Zugriff auf Verkehrssünder-Register; Verordnung über automatisiertes Administrationsmassnahmen-Register ab Anfang 2001 in Kraft	18.10.
SVG; Konzept „Medralex“, mit dem auf Blutalkoholanalysen weitgehend verzichtet werden kann, von nationalrätlicher KVF in Vernehmlassung geschickt	28.11.
Telekommunikation; Der zunehmende Einsatz moderner Telekommunikations- mittel wird den Geschäftsreiseverkehr nicht vermindern	24.03.
Uvek; Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat eine neue Departementsstrategie formuliert	06.01.
Uvek; Das neue Bundesamt für Raumentwicklung nimmt seine Tätigkeit auf	01.06.
Verbände; Alt Nationalrat und Autopartei-Gründer Michael E. Dreher feiert ein Comeback und sitzt neu am Steuer der Stiftung Auto Union	26.11.
Verkehrsinformationen; Bundesgerichtsurteil betreffend Verkehrsmeldungen von Radio DRS mit ACS und TCS	09.02.
Verkehrssicherheit; Die Zahl der Verkehrstoten in der Schweiz ist 1999 auf den tiefsten Stand der Nachkriegszeit gesunken	06.02.
Verkehrssicherheit; Kampagne gegen Gefahrensituationen im Strassenverkehr	04.04.
Verkehrssicherheit; Kampagne für mehr Sicherheit in den Strassentunnels	20.04.
Verkehrssicherheit; Schlechte Noten für Tunnels in Europa	24.04.
Verkehrssicherheit; Tunnel-Task-Force des Bundesamts für Strassen (Astra) stellt ihren Schlussbericht vor	23.05.
Verkehrssicherheit; Bundesrat Leuenberger will „Vision Zero“ politisch installieren	04.09.
Verkehrssicherheit; Bundesrat ändert Verkehrsregelnverordnung; Tempo 80 ausserorts für Anhängerzüge; Sicherung von Kindern auf Rücksitzen	15.11.
Verkehrssicherheit; Annäherung an „Vision Zero“; Uvek erteilt dem Astra einen Forschungsauftrag; Expertenbericht Ende 2001	29.11.
Verkehrsstatistik; Rund 2'000 Personen führen die Verkehrserhebung Mikrozensus durch	17.03.
Verkehrsstatistik; Neuer Lastwagenrekord im alpenquerenden Verkehr	13.04.
Verkehrsstatistik; Insgesamt 79'787 Strassenverkehrsunfälle im Jahr 1999; Davon 23'434 Unfälle mit Personenschaden	30.06.
Verkehrsstatistik; Ihre Freizeitmobilität innerhalb der Schweiz leben Frau und Herr Schweizer zu zwei Dritteln mit privaten Motorfahrzeugen aus; Neue Studie	16.08.
Verkehrsstatistik; Delphi-Umfrage sagt Verkehrswachstum und -verteuerung bis ins Jahr 2020 voraus	14.09.
Verkehrsstatistik; Prognos: Güterverkehr legt 40 Prozent zu	19.10.

Verkehrstelematik; Bund schickt Strassenverkehrstelematik-Leitbild in die Vernehmlassung	07.09.
Vierzig-Tonnen-Limite; Ständerat stimmt Zulassung von Ausnahmetransporten mit 40-Tönnern zur Holzabfuhr nach dem Sturm „Lothar“ zu	21.03.

<b>Energie</b>	(Datum)
Benzintourismus; Die Einführung der Ökosteuer in Deutschland per 1. Januar 2000 verstärkt den Benzintourismus im Grenzgebiet	10.01.
Benzintourismus; Kein Tanktourismus mehr im Tessin	01.07.
Energie-Umwelt-Initiative; Mit 24 zu 10 Stimmen hat das Erstunterzeichner-Komitee beschlossen, die Energie-Umwelt-Initiative zurückzuziehen	22.03.
Energie 2000; Das Bundesprogramm Energie 2000 läuft Ende Jahr aus; Nachfolgeprogramm Energie Schweiz in den Startlöchern	04.07.
Energie 2000; Dritter Zwischenbericht zum Grossversuch mit Leicht-Elektromobilen in Mendrisio (Südtessin); Popularität gestiegen	21.08.
Sparmassnahmen; Dank Eco-Drive-Kursen kann der Treibstoffverbrauch mit wenig Aufwand im Mittel um 11,7 Prozent gesenkt werden; Positive Beurteilung	06.11.
Treibstoffpreise; Die Schweizer Wettbewerbskommission (Weko) eröffnet ein kartellrechtliches Verfahren gegen die Benzinfirmen in der Schweiz	08.02.
Treibstoffpreise; Die erdölexportierenden Länder (Opec) haben sich auf eine Ausweitung ihrer Fördermengen einigen können	29.03.
Treibstoffpreise; In der Schweiz sind die Benzinpreise auf ein Rekordniveau geklettert	13.05.
Treibstoffpreise; Billigeres Benzin im italienischen Grenzgebiet	18.05.
Treibstoffpreise; Erneuter Anstieg	23.05.
Treibstoffpreise; Die Benzinpreise in der Schweiz sinken weiter	25.07.
Treibstoffpreise; Opec erhöht Förderquoten stärker als erwartet	10.09.
Treibstoffpreise; Europaweiter Ärger über die hohen Treibstoffpreise führt zu Demonstrationen	11.09.
Uvek; Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat eine neue Departementsstrategie formuliert	06.01.
Verbrauch; 1999 hat der gesamte Energieverbrauch in der Schweiz um weitere ein bis zwei Prozent zugenommen	07.02.
Verbrauch; Der gesamte Energieverbrauch ist 1999 in der Schweiz um 1,7 Prozent gestiegen	19.05.
Verbrauch; Der spezifische Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen nahm 1999 ab und betrug durchschnittlich noch 8,62 Liter auf 100 Kilometern	30.06.

<b>Umwelt</b>	(Datum)
Aktionen; Erster autofreier Erlebnistag rund um den Murtensee	03.09.
Alpenkonvention; FRS lehnt die Ratifikation des „Verkehrsprotokolls“ ab	25.02.
Alpenkonvention; FRS lehnt die Ratifikation des „Streitbeilegungsprotokolls“ ab	16.08.
Alpenkonvention; Verkehrsprotokoll und Streitbeilegungsprotokoll unterzeichnet	01.11.
Emissionen; Bericht über die Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs von 1950 bis 2020; Emissionen auf den Stand der 50er Jahre gesenkt	13.04.
Emissionen; Das CO <sub>2</sub> -Gesetz tritt in Kraft	01.05.
Emissionen; Zehn Jahre nach ersten lufthygienischen Massnahmenplänen lanciert Der Kanton Bern ein neues Programm zur Verbesserung der Luftqualität	11.05.
Emissionen; Neues, sehr potentes Treibhausgas Trifluormethylschwefelpentafluorid (SF <sub>5</sub> CF <sub>3</sub> ) in der Atmosphäre entdeckt; 18'000-mal stärker als CO <sub>2</sub>	09.08.
Emissionen; Bundesrat erlässt Abgasvorschriften für Arbeitsfahrzeuge	06.09.
Emissionen; Schienenverkehr produziert jährlich rund 3'400 Tonnen PM10; Neue Studie im Auftrag der EMPA	11.12.
Klimaveränderung; Wärmeres Klima bedroht Skigebiete; Studie NFP 31	10.10.
Klimaveränderung; Neue Klimastudie des Geografischen Instituts der Uni Zürich; In 40 Jahren Schnee nur noch über 2'000 Metern	02.11.
Klimaveränderung; Neue Studie beziffert die grauen Treibhausgas-Emission des Energie- und Ernährungssektors der Schweiz in den Jahren 1990 und 1998	02.11.
Klimaveränderung; 6. Konferenz der Vertragsstaaten der Konvention der Vereinten Nationen über Klimaänderungen in Den Haag; Schweizer Position	09.11.
Klimaveränderung; Eröffnung der 6. Klimakonferenz in Den Haag; dritter IPCC-Zustandsbericht sagt grösser Erwärmung voraus	13.11.
Klimaveränderung; Schweiz gibt an der 6. Weltklimakonferenz in Den Haag ihre Position bekannt; Bundesrat Moritz Leuenberger nicht anwesend	21.11.
Klimaveränderung; 6. Welt-Klimakonferenz in Den Haag gescheitert; Buwal bedauert Scheitern; Schweiz setzt Kyoto-Protokoll mit CO <sub>2</sub> -Gesetz bereits um	25.11.
Klimaveränderung; Das Ozonloch über der südlichen Halbkugel beginnt sich bald zu schliessen	06.12.
Nachhaltige Entwicklung; Bundesrat zieht nach drei Jahren Bilanz	11.12.
Raumplanung; Nationalrat heisst ständerätliche Motion gut, die Beseitigung von Widersprüchen zwischen Umweltschutz- und Raumplanungsrecht verlangt	21.06.
Sonntags-Initiative; Kommission des Ständerates lehnt die Volksinitiative ab, macht aber einen indirekten Gegenvorschlag mit zwei autofreien Sonntagen pro Jahr	25.05.
Sonntags-Initiative; Indirekter Gegenentwurf; Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS lehnt landesweite Fahrverbote, auch an Sonntagen, grundsätzlich ab	08.11.
Tempobeschränkung; Bundesrat heisst Rekurse gegen Tempolimiten teilweise gut	27.11.
Tempo 30; Der Bundesrat lehnt die Tempo-30-Initiative ohne Gegenvorschlag ab	02.02.

Tempo 30; Botschaft zur Volksinitiative „Strassen für alle“ offiziell veröffentlicht; Bundesrat beantragt Ablehnung ohne Gegenvorschlag	23.05.
Tempo 30; Der Nationalrat hat die Volksinitiative „Strassen für alle“, die innerorts generell Tempo 30 einführen will, abgelehnt	21.06.
Tempo 30; Mit 31 zu 9 Stimmen hat sich der Ständerat deutlich gegen die eidgenössische Volksinitiative „Strassen für alle“ ausgesprochen	05.10.
Uvek; Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat eine neue Departementsstrategie formuliert	06.01.
Verkehrshalbierungs-Initiative; Ein bürgerliches Gegnerkomitee warnt vor wirtschafts- und europapolitischen Folgen	10.01.
Verkehrshalbierungs-Initiative; Fast vier Fünftel der Stimmberechtigten sprechen sich gegen die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs aus	12.03.



<b>Finanzen</b>	(Datum)
Bundesfinanzen; Bund, Kantone und Gemeinden budgetieren für das laufende Jahr einen Ausgabenüberschuss von insgesamt 5 Milliarden Franken	08.02.
Bundesfinanzen; Mit 2,7 statt 3,9 Mia. Franken Defizit schliesst die Staatsrechnung 1999 deutlich besser ab, als budgetiert	16.02.
Bundesfinanzen; Botschaft zum Voranschlag 2001	23.10.
Bundesfinanzen; Nationalrat stimmt dem Bundesbeschluss Voranschlag 2001 des Bundes mit 131 zu 17 Stimmen zu	28.11.
FinöV; Lärmsanierung der Eisenbahnen bis 2015; Ab 2001 sollen jährlich im Durchschnitt 150 Millionen ausgegeben werden	23.05.
FinöV; Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen tritt in Kraft	01.10.
Kostenwahrheit; Der private Strassenverkehr in der Schweiz bewirkt vier Mal mehr Nutzen, als er Kosten verursacht	28.03.
Kostenwahrheit; Die KVF des Nationalrates hat mit 12 zu 8 Stimmen beschlossen, dem Nationalrat zu beantragen, die Pa.Iv. Bundi abzuschreiben	15.11.
Kostenwahrheit; Präsentation der NFP-41-Studie „Nutzen des Verkehrs“; FRS kritisiert die Untersuchung als unvollständig, unklar und nutzlos	08.12.
Kostenwahrheit; Ein Rechtsgutachten kommt zum Schluss, dass Strassenzölle rechtswidrig sind	12.12.
Lenkungsabgaben; Die Einführung der Ökosteuern in Deutschland per 1. Januar 2000 verstärkt den Benzintourismus im Grenzgebiet	10.01.
Lenkungsabgaben; Ökologische Steuerreform zeigt sich am Horizont; Interdepartementale Arbeitsgruppe legt Studie vor	19.01.
Lenkungsabgaben; KOF-Studie kritisiert Energieabgaben	20.07.
Lenkungsabgaben; Solarinitiative, Förderabgabe und Grundnorm werden von Volk und Ständen klar verworfen	24.09.
Lenkungsabgaben; Bundesrat ist gegen rasche Unterbreitung neuer Energieabgaben	11.12.
LSVA; Die vom Bundesrat verabschiedete definitive LSVA-Verordnung soll auf den 1. Januar 2001 in Kraft treten	06.03.
LSVA; Die Schweiz und das Fürstentum Lichtenstein haben in Bern den sogenannten LSVA-Vertrag unterschrieben	11.04.
LSVA; Die Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts publiziert worden	09.05.
LSVA; Bundesrat beschliesst „einmalige Ablastung“	18.09.
LSVA; Der Bundesrat hat beschlossen, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die 40-Tonnen-Kontingente definitiv Anfang nächsten Jahres einzuführen	01.11.
Mineralölsteuer; Der Bundesrat hat der Forderung von Camionneuren und einzelnen Politikern nach einer Senkung der Mineralölsteuer eine klare Absage erteilt	13.09.
Mineralölsteuer; Der Bundesrat ist gegen eine Verzinsung der Strassengelder; Der FRS opponiert mit einem Hinweis auf ein Rechtsgutachten	20.12.

Motorfahrzeugsteuer; Der Kanton Bern gewährt rückwirkend Mengenrabatt für Firmenflotten	12.01.
Motorfahrzeugsteuer; Der Zürcher Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer	23.02.
Motorfahrzeugsteuer; Strassenverkehrssteuer wird im Kanton Uri nicht erhöht; Urner Stimmberechtigte unterstützen SVP-Referendum	24.09.
Motorfahrzeugsteuer; Kantonalbernerische Treibstoffverbrauchs-Initiative mit 70 Prozent Nein-Stimmen klar gescheitert	26.11.
SBB; Ergebnisse der Eisenbahnrechnung 1998; Die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen verschlechtert sich; Der Ertrag aus dem Güterverkehr sinkt	13.01.
Strassenfinanzierung; Das Eidgenössische Parlament spricht einen Kredit von 1,5 Milliarden für das Nationalstrassen-Bauprogramm 2000	10.03.
Strassenrechnung; Wirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs nochmals verbessert; Strassenrechnung 1998	19.07.
Strassenrechnung; Im ersten Halbjahr hat der Bund bereits mehr als die Hälfte der gemäss Budget 2000 erwarteten Einnahmen getätigt	03.08.