

Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2001

(Stand: 14.12.2006)

- 01.01. Strengere Abgasvorschriften für Personenwagen – Ab heute gelten in der Schweiz für Personenwagen verschärfte Abgasvorschriften. Diese neuen Vorschriften bewirken eine weitere Absenkung der ausgestossenen Schadstoffkomponenten zwischen 20 und 65 Prozent. Ausserdem verlangen sie ein On-Board-Diagnosesystem (OBD), welches dem Lenker Fehlfunktionen der emissionsmindernden Ausrüstung anzeigt. Die in der Schweiz für Motorwagen geltenden Abgasvorschriften stimmen seit 1995 mit denjenigen der EU überein; allfällige Verschärfungen werden zeitgleich nachvollzogen. Die Stufe „Euro 3“ wird deshalb in der Schweiz verbindlich für Personenwagen bis 2'500 Kilogramm Gesamtgewicht und für Lieferwagen mit einem Leergewicht bis 1'280 Kilogramm, die ab heute eingeführt werden. Für Personenwagen und Lieferwagen mit höherem Gesamt- bzw. Leergewicht gilt diese Verschärfung ab 1. Januar 2002. Massgebend für die Anwendung der neuen Vorschriften ist wie bisher das Datum der Einfuhr in die Schweiz oder der erstmaligen Zulassung im Ausland. Die strengeren Grenzwerte und der geänderte Prüfzyklus, welcher die tatsächlichen Emissionen nach einem Kaltstart besser berücksichtigt, bewirken eine Absenkung der emittierten Schadstoffkomponenten zwischen 20 und 65 Prozent. Fahrzeuge mit Benzinmotoren müssen mit einem OBD ausgerüstet sein. Bei direktimportierten US-Fahrzeugen soll weiterhin die im Motorraum angebrachte Vignette anerkannt werden, welche Auskunft über die eingehaltenen Abgasstandards gibt. Als mit den verschärften europäischen Vorschriften gleichwertig gelten jedoch nur noch die kalifornischen Abgasvorschriften und die Anforderungen des U.S. EPA National Low Emission Vehicle Programms (NLEV) für Low-, Ultra Low- oder Super Ultra Low Emission Vehicles (LEV, ULEV oder SULEV) ab Modelljahr 1996. Die Weisungen über die Befreiung von der Typengenehmigung werden deshalb entsprechend angepasst. (UVEK-Medienmitteilung 12.12.00; NZZ 15.12.00)**

- 11.01. Wachstum des kombinierten Verkehrs – Der international tätige Operateur Intermodal SA hat im vergangenen Jahr im kombinierten Verkehr zweistellige Zuwachsraten verzeichnet. Stärkster Bereich war der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) durch die Alpen mit einer Zunahme um 18,8 Prozent, während der Zuwachs bei der Rollenden Landstrasse (Rola) etwa der Entwicklung des Vorjahrs entspricht.
(NZZ 11.01.01; Press release 01.06.01)**
- 11.01. Ölmarkt: Keine Engpässe in Sicht – Die deutsche „Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe“ im niedersächsischen Hannover beziffert die technisch nutzbaren Ölvorkommen auf knapp mehr als 930 Milliarden Tonnen. Dies reiche aus um die derzeitige Rohölförderung noch rund 260 Jahre aufrecht zu erhalten.
(BaZ 11.01.01)**
- 12.01. Nein zur „Sonntags-Initiative“ – Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats spricht sich mit 0 zu 6 Stimmen bei 6 Enthaltungen gegen die Aufnahme eines Gegenvorschlags aus. Dieser sah zwei statt vier autofreie Sonntage vor und war im Vernehmlassungsverfahren auf ein negatives Echo gestossen. Die Argumente der Vernehmlassungsteilnehmer blieben dabei weitgehend dieselben, die auch den Bundesrat dazu veranlassten, die „Sonntags-Initiative“ mit vier autofreien Sonntagen zur Ablehnung zu empfehlen: keine staatlich verordneten Erlebnistage, schlechte Anbindung der Randregionen an den öffentlichen Verkehr, negative wirtschaftliche Auswirkungen insbesondere auf den Tourismus, wenig Verständnis im Ausland.
(KVF-S-Pressemitteilung 12.01.01; NZZ 15.01.01)**
- 12.01. Rola am Simplon frühestens Mitte Jahr – Die Rollende Landstrasse (Rola), die Lastwagen von der Strasse auf die Schiene bringen soll, verzögert sich weiter. Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), rechnet frühestens Mitte Jahr mit der Eröffnung. Vergangenen Juni hoffte der BAV-Direktor noch auf eine Inbetriebnahme des Huckepack-Korridors durch den Lötschberg und Simplon im Januar 2001.
(NZZ 12.01.01)**
- 13.01 Gutes Schweizer Autojahr – Im Jahr 2000 wurden nach Angaben der Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure (VSAI) 315'398 neue Personenwagen verkauft und zum Verkehr zugelassen (1999: 317'985). Dies entsprach 0,8 Prozent weniger als im Vorjahr. Der nach wie vor bestehende Ersatz- und Nachholbedarf nach schwächeren Jahren sowie die ein anhaltend gutes konjunkturelles Klima haben gemäss VSAI dazu geführt, dass sich die Zahlen im Rahmen eines Marktes, der von Experten seit Jahren als gesättigt bezeichnet wird, durchaus sehen lassen könnten. Zudem wurden 5'391 (1999: 3'707) schwere Nutzfahrzeuge bestellt und 23'915 (1999: 21'812) leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen ausgeliefert.
(NZZ 13./14.01.01; AR 18.01.01)**
- 15.01. Sanasilva-Inventur 2000: Baumkronen stärker verlichtet – Zum ersten Mal seit 1995 hat im Jahr 2000 die Kronenverlichtung im Schweizer Wald wieder zugenommen – und zwar deutlich. Gemäss Sanasilva-Inventur wiesen drei von zehn Bäumen eine Verlichtung von mehr als 25 Prozent auf. Die Ursachen für diese Zunahme sind unklar. Nur ein Teil davon lässt sich nach heutigem Kenntnisstand eindeutig auf den**

Sturm „Lothar“ vom 26. Dezember 1999 zurückführen. Nicht verändert hat sich die Sterblichkeit der Bäume: Wie in den Vorjahren sind gemäss Sanasilva-Inventur binnen Jahresfrist rund 0,4 Prozent der Bäume abgestorben. In dieser Zahl nicht enthalten sind die vom Sturm „Lothar“ gefällten Bäume. Nicht alle Folgen von „Lothar“ sind leicht zu erkennen. So ist es praktisch unmöglich zu beurteilen, wie viele Nadeln und Zweige der Orkan abgebrochen hat. Ebenfalls dürfte der Sturm Wurzeln beschädigt haben, was in den Folgejahren das Wachstum von Nadeln und Blättern beeinträchtigt. Gemäss einem Pressecommuniqué des WWF Schweiz ist das Waldsterben nicht tot. Die Entwicklung der Kronenverlichtung gebe weiterhin zu grosser Besorgnis Anlass. Der WWF verlangt vom Bundesrat, die ökologische Steuerreform und die Anstrengungen zur Verminderung von Emissionen intensiv voran zu treiben. Laut Greenpeace Schweiz war der Stand der Schäden im Schweizer Wald noch nie so hoch, und noch nie hätten die binnen eines Jahres die Schäden so stark zugenommen. Fazit von Greenpeace: Der Verbrauch fossiler Energieträger muss deutlich reduziert werden. (BUWAL-Pressemitteilung 15.01.01; NZZ 16.01.01; BaZ 16.01.01)

16.01. Ablehnung der Initiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ – Mit 14 zu 7 Stimmen bei einer Enthaltung hat die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Nationalrates dem Bundesrat zugestimmt und ihrem Rat empfohlen, die Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ ohne Gegenentwurf abzulehnen. Die Grüne Partei der Schweiz hatte die Initiative 1996 eingereicht. Sie möchten die Energiesteuer für die Herabsetzung des Rentenalters und zur Reduktion der Lohnbeiträge an die Sozialwerke verwenden. Obschon der Souverän am 24. September 2000 Energieabgaben eine Absage erteilt hat, halten die Grünen an ihrer Initiative fest. Gemäss Vox-Analyse sei eine Verlagerung hin zu ökologischen Steuern trotz des Neins zur Grundnorm (Energienlenkungsabgabe) günstig aufgenommen worden, erklärte der Generalsekretär der Grünen vor der nationalrätlichen UREK. Demgegenüber warnte Finanzminister Kaspar Villiger vor einer neuen Abstimmungsniederlage betreffend das Thema der ökologischen Steuerreform. Der Bundesrat strebe zwar weiterhin eine Verlagerung in Richtung Energiesteuern an, lehne aber einen neuen Verfassungsartikel in dieser Legislatur und auch die Aufnahme einer Grundnorm in die 2007 fällige neue Finanzordnung ab. (UREK-N-Pressemitteilung 16.01.01; NZZ 18.01.01)

18.01. Tempo-30-Initiative: Vorsätzlich provoziertes Verkehrschaos – In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die VCS-Initiative „Strassen für alle“ als irreführend, praxisuntauglich und unnötig sowie als Affront gegenüber den mündigen Schweizer Bürgerinnen und Bürgern bezeichnet. Die Gemeindeautonomie respektierende und die lokalen Gegebenheiten berücksichtigende Tempo-30-Zonen seien solchen vom Staat flächendeckend verordneten klar vorzuziehen. (FRS-Communiqué 18.01.01)

22.01. Dritter IPCC-Zustandsbericht: Menschlicher Klima-Einfluss etwas gesicherter – Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), das für die Wissenschaft zuständige Gremium der Klimakonvention, hat den dritten Zustandsbericht publiziert. Es scheint sich etwas sicherer zu sein als vor fünf Jahren, dass der Mensch das Klima beeinflusst. Der so genannte Third Assessment Report (TAR) ersetzt den 1995 publizierten zweiten Zustandsbericht (SAR) des IPCC als wissenschaftliche Basis für die Gre-

mien der Klimakonvention bei der Beurteilung der Dringlichkeit von Massnahmen gegen die befürchtete Klimaerwärmung. Erste Resultate des TAR hatten bereits im Oktober den Weg in die Medien gefunden, sie werden durch die nun vorgelegte, 18 Seiten umfassende definitive Kurzfassung jedoch leicht korrigiert. Berücksichtigt man alle 35 Szenarien für die Entwicklung der Emissionen, die den Klimarechnungen zugrunde gelegt wurden und die eine sehr grosse Spannweite aufweisen, ist laut dem IPCC für die Zeit von 1990 bis zum Jahr 2100 mit einem Temperaturanstieg von 1,4 bis 5,8 Grad Celsius zu rechnen. Das ist geringfügig weniger als die 1,5 bis 6 Grad, von denen im Oktober die Rede war, aber mehr als die 1 bis 3,5 Grad, mit denen der SAR 1995 gerechnet hatte. Der Anstieg des Meeresspiegels dagegen dürfte etwas geringer sein als 1995 errechnet: Er beträgt laut dem neuen Bericht in diesem Zeitraum 9 bis 88 Zentimeter. 1995 lauteten die entsprechenden Zahlen 13 bis 94 Zentimeter. Auch der westantarktische Eisschild ist laut dem Bericht vorerst weniger gefährdet als vielfach befürchtet. So bezeichnet das IPCC den Verlust grösserer Eismassen dieses Eisschildes, der zu einem erheblichen Anstieg des Meeresspiegels in diesem Jahrhundert führen könnte, als sehr unwahrscheinlich. Über das nächste Jahrtausend hinweg könnte der westantarktische Eisschild jedoch bis zu drei Meter zum Anstieg des Meeresspiegels beitragen. Der Bericht gibt insgesamt keine Entwarnung. Zwar werden die Zusammenhänge, auch was die Entwicklung der letzten Jahrzehnte betrifft, meist mit wahrscheinlich qualifiziert, so zum Beispiel, dass seit Beginn von instrumentellen Messreihen 1861 die neunziger Jahre sehr wahrscheinlich die wärmste Dekade darstellen und 1998 wahrscheinlich das wärmste Jahr seit 1861 war. Der Bericht hält in dieser vorsichtigen Sprache jedoch auch fest, dass das Vertrauen in die Fähigkeit der Modelle, zukünftige Klimaentwicklungen zu errechnen, zugenommen habe und dass es neue und stärkere Anzeichen („evidence“) dafür gebe, dass der Grossteil der in den letzten 50 Jahren beobachteten Klimaerwärmung menschlichen Aktivitäten zuzuschreiben sei. Wie stark diese Zunahme der Gewissheit im Detail ist, dürfte der 1000-seitige Gesamtbericht zeigen, der in England publiziert werden soll. Was die konkrete Entwicklung in den kommenden 100 Jahren betrifft, so stuft der Bericht als „sehr wahrscheinlich“ ein, dass die maximalen und die minimalen Temperaturen und die Anzahl der heissen Tage fast über der gesamten Landmasse ansteigen, die Anzahl der kalten Tage dagegen sinkt. Über vielen Gebieten komme es sehrwahrscheinlich auch zu einer Zunahme von Starkniederschlägen. Als wahrscheinlich wird über den kontinentalen Gebieten mittlerer geographischer Länge eine Zunahme von Trockenheit, verbunden mit dem Risiko von Dürren, eingestuft sowie über gewissen Regionen eine Zunahme der Windspitzen und der Niederschlagsmaxima bei tropischen Wirbelstürmen. Ob eine solche Veränderung bei diesen Wirbelstürmen bereits in den letzten 50 Jahren eingetreten ist, lässt sich allerdings laut dem Bericht wegen fehlender Datenreihen nicht sagen. Dieser geht weiter davon aus, dass die Schneedecke und das Meereis auf der Nordhalbkugel, ebenso wie generell die Gletscher, weiter zurückgehen werden. Der IPCC-Bericht stellt gesamthaft sodann fest, dass manche Unsicherheiten seit dem letzten Zustandsbericht 1995 reduziert werden konnten, dass aber auch viele von ihnen nach wie vor bestünden. Weitere Schritte, um die noch vorhandenen Informationslücken zu schliessen, seien daher nötig. Zum einen sei wichtig, dass die Beobachtungsnetze aufrechterhalten und ausgeweitet würden, zum andern seien auch weitere Verbesserungen bei den Rechnungsmodellen notwendig. (NZZ 23.01.01; BaZ 23.01.01; „Bund“ 23.01.01; BZ 23.01.01)

- 24.01. „Avanti“-Initiative formell zustande gekommen – Die „Avanti“-Initiative „für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ ist gemäss der Bundeskanzlei mit 105'024 gültigen Unterschriften formell zustande gekommen. Eingereicht wurden 105'499 Unterschriften. Das von Automobilkreisen lancierte Volksbegehren verlangt die Erweiterung von Teilen der Autobahn A1 auf sechs Spuren sowie einen zweiten Strassentunnel durch den Gotthard. Spätestens zehn Jahre nach Annahme der Initiative müssten die Bauarbeiten zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie zwischen Erstfeld und Airolo aufgenommen werden.
(BaZ 25.01.01, BBl 2001 S. 1170)
- 25.01. FRS rügt SBB-Umweltbericht – Im ersten öffentlich aufgelegten Umweltbericht der SBB AG wird dem Strassenverkehr betreffend Zersiedelung der Landschaft und Umweltbelastung der Schwarze Peter zugeschoben. Auf diese Anwürfe reagierte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS mit scharfer Kritik und rief den SBB das Sprichwort „Wer im Glashaus sitzt, soll nicht mit Steinen werfen“ in Erinnerung. Denn gemäss einer neuen Studie ist erwiesen, dass ein Drittel aller 37 Prozent, vom Verkehr verursachten Feinstaubpartikel-Emissionen (PM10) auf das Konto des Schienenverkehrs gehen.
(FRS-Info 25.01.01; AR 01.02.01; Umweltbericht 1999 der SBB AG)
- 25.01. Ergebnisse der Eisenbahnrechnung 1999 – Per 1. Januar 1999 ist die SBB in eine AG umgewandelt worden. Die Bilanz wurde neu bewertet. Die Werte der Infrastruktur, die Abschreibungen und die Zinsen sind deshalb mit den Zahlen der ehemaligen SBB nicht mehr direkt vergleichbar. Bei der Version ohne Kumulierung der Saldi verbesserte sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad gegenüber 1998 für alle Bahnen zusammen von 56,7 auf 59 Prozent, jener der SBB von 59,3 auf 62,5 Prozent. Bei den konzessionierten Bahnen verschlechterte sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 46,2 auf 44,8 Prozent. Für die Ermittlung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrads bei der Version mit Kumulierung der Saldi sind der Rechnung noch die Kosten für die Verzinsung der kumulierten Aufwandüberschüsse zu belasten. Die Gesamtkosten (inkl. Saldozins) der Bahnen des allgemeinen Verkehrs machten insgesamt rund 11,5 Milliarden aus, davon entfielen auf die SBB rund 8,5 und auf die konz. Bahnen rund 3 Milliarden Franken. Aus dem Vergleich dieser Beiträge mit den Nettoerlösen (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen) resultierte für die SBB AG ein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 46,5 Prozent (1998: 48,3 Prozent), für die konz. Bahnen von 25,4 Prozent (1998: 26,5 Prozent) und für die Bahnen insgesamt von 41,4 Prozent (1998: 42,8 Prozent). In der Variante der Eisenbahnrechnung mit Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots werden die ausgerichteten Entschädigungen der öffentlichen Hand für politisch festgelegte Leistungen, die nicht nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten kostendeckend vollbracht werden können, auf der Ertragsseite der Bahnunternehmungen gutgeschrieben. Diese Abgeltungen für ungedeckte Kosten des Verkehrsangebots der SBB betragen 1999 rund 2 Milliarden (1998: rund 2,5 Mia.) Franken. Bei der Rechnungsversion ohne Kumulierung der Saldi sank der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der SBB AG verglichen mit 1998 von 97,9 auf 92,9 Prozent. Bei der Version mit Kumulierung der Saldi werden der Rechnung noch die Zinsen der Aufwandüberschüsse belastet (SBB AG: 645 Mio. Franken). Mit den daraus resultierenden Gesamtkosten ergab sich für die SBB AG ein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 84,5 Prozent (1998: 91,5 Prozent).
(BFS aktuell 25.01.01)

29.01. Abschluss des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 – Die Zahlen sind beeindruckend: In den vergangenen vier Jahren haben die Mitarbeiter des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ zu 54 Projekten 56 Forschungsberichte, 30 Materialienbände etc. auf insgesamt 16'000 Seiten erarbeitet. Ein gigantisches Kompendium zur aktuellen Verkehrspolitik unter der Perspektive der Umwelt und Nachhaltigkeit. Wie alle anderen Nationalen Forschungsprogramme ist auch das rund 12 Millionen Franken teure NFP 41 dazumal vom Bundesrat lanciert worden. Das Fazit der 54 Projekte haben die Forscher sinnigerweise in 41 Thesen zusammen gefasst. Danach soll dem Verkehr mit klaren Strategien begegnet werden. Es müsse dringend entschieden werden, wo das Angebot und die Infrastruktur ausgebaut und wo die Nachfrage vermindert oder Staus in Kauf genommen werden sollen. Empfohlen wurden unter anderem weitere Schritte zur Kostenwahrheit und die Sicherstellung neuer Finanzierungssysteme für den Orts- und Agglomerationsverkehr, weil dort finanzielle Ressourcen fehlten. Konkret wird dabei an Mittel aus der Parkplatz-Preispolitik und an das Road Pricing gedacht.

In einer Medienverlautbarung kritisierte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS mehrere Studien des NFP 41 als überholt und ungültig. Damit habe die Glaubwürdigkeit des NFP 41 wesentlich gelitten.

(BaZ 30.01.01; NZZ 30.01.01; FRS-Communiqué 29.01.01)

30.01. Lancierung des Energiesparprogramms „EnergieSchweiz“ – Bundespräsident Moritz Leuenberger hat das neue Programm „EnergieSchweiz“ lanciert. Dieses strebt als wichtigstes allgemeines Ziel einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der schweizerischen CO₂- und Klimaziele an. Eingebunden ins Nachfolgeprogramm von Energie 2000 sind nebst dem Bund die Kantone und Gemeinden sowie über entsprechende Energieagenturen die Wirtschaft und die Umweltorganisationen. Für das Programm „EnergieSchweiz“ stellt der Bund im laufenden Jahr 55 Millionen Franken zur Verfügung. Dies ist die gleiche Summe, wie sie in den letzten Jahren für das nun ausgelaufene Bundesprogramm Energie 2000 zur Verfügung gestanden hat. Hätte der Souverän in der denkwürdigen Abstimmung vom 24. September 2000 den Energieförderabgaben zugestimmt, wären es für „EnergieSchweiz“ 450 Millionen gewesen. Im neuen Bundesprogramm ist der Bund vor allem für die Führung sowie den Bereich Verkehr, Geräte und Anlagen zuständig. Die Grundzüge des 10-jährigen Programms hat der Bundesrat bereits am 16. Januar 2001 beschlossen. „EnergieSchweiz“ setzt unter anderem folgendes konkretes Sparziel: Der Verbrauch der fossilen Energieträger Erdöl (exklusive Flutreibstoff) sowie Erdgas und Kohle soll um zehn Prozent vermindert werden – und zwar gegenüber dem Jahr 2000. Damit bleibt „EnergieSchweiz“ hinter dem Ziel von Energie 2000 zurück. Denn das alte Programm postulierte bis 2010 eine Reduktion des fossilen Energieverbrauchs um zehn Prozent gegenüber dem Stand von 1990. Nachdem der wahre Verbrauch von fossiler Energie zwischen 1990 und 2000 um neun Prozent gestiegen ist, kann laut „EnergieSchweiz“ im Jahr 2010 annähernd gleich viel fossile Energie verbraucht werden wie 1990. Zur Erreichung der gesetzten Ziele setzt Energieminister Moritz Leuenberger in erster Linie auf verbindliche freiwillige Massnahmen. Dazu gehören etwa Branchenvereinbarungen zwischen Bund und Wirtschaft. Mit dem Energienutzungs-Beschluss und dem Energiegesetz besitzt der Bundesrat bereits seit 1991 die Kompetenz, Verbrauchsvorschriften für Fahrzeuge und Geräte zu verordnen, um den Energieverbrauch zu senken. Aus Rücksicht auf die Wirt-

schaft und internationale Handelsbeziehungen hat die Bundesregierung dies Kompetenz nie genutzt, sondern sich auf unverbindliche Zielwerte beschränkt. Eine Aufstellung von Energie 2000 zeigt diesbezüglich, dass die in die Schweiz importierten Autos das Ziel, den spezifischen Treibstoffverbrauch von Personenwagen pro Jahr um drei Prozent zu senken, nur zu einem Drittel erfüllt haben. Dessen ungeachtet will der Bundespräsident zuerst die Untersuchungen der Automobilbranche bezüglich Verbesserung der Energieeffizienz prüfen. Diese sollen dann gemäss Leuenberger als „Grundlage für einen verbindlichen Absenkungspfad“ dienen. Erst wenn dieser Pfad nicht eingehalten wird, „müssen eine CO₂-Abgabe und allenfalls Verbrauchsvorschriften eingeführt werden“.

Die Reaktionen auf die Lancierung von „EnergieSchweiz“ fielen äusserst kontrovers aus. Die links-grüne Seite forderte endlich griffe Massnahmen in Form von gesetzlichen Regelungen. Ganz anders reagierte die SVP. Sie bezeichnete das neue Programm als überflüssig, da der Souverän Energie-Abgaben klar abgelehnt habe. Dieser Entscheidung müsse endlich akzeptiert werden. Auf das Nein von Volk und Ständen zu den Energievorlagen verwiesen auch FDP und CVP. Das auf Freiwilligkeit basierende Programm „EnergieSchweiz“ berücksichtige jedoch diesen Volksentscheid.
(BaZ 31.01.01; NZZ 31.01.01)

**30.01. Autobranche informiert über CO₂-Emissionen – Autokäufer sollen künftig nicht nur über den Treibstoffverbrauch, sondern auch über die CO₂-Emissionen informiert werden. Eine entsprechende Deklarationsvereinbarung für Neuwagen schlossen der Touring Club der Schweiz (TCS) und die Vereinigung Schweizerischer Automobilimporteure (VSAI) ab. Die Automobilbranche passt sich damit der Labelling-Richtlinie der EU an, deren Umsetzung ins Schweizer Recht zurzeit nicht geplant ist.
(NZZ 30.01.01)**

**05.02. „Traumergebnis“ in der Staatsrechnung 2000 – Die noch nicht bereinigte Staatsrechnung 2000 schliesst mit einem Überschuss von rund 4,5 Milliarden Franken statt dem veranschlagten Defizit von 1,8 Milliarden ab. Dies sind gut 6 Milliarden Franken besser als budgetiert. Ermöglicht haben diesen Umstand zur Hauptsache unerwartet hohe Mehreinnahmen aus der Verrechnungssteuer auf Aktiendividenden (2,5 Mia.), aus dem Börsenstempel auf ausländischen Wertschriften (800 Mio.), aus der direkten Bundessteuer vor allem auf Unternehmensgewinnen (1 Mia.) sowie aus der Mehrwertsteuer (300 Mio.). Die Schulden des Bundes belaufen sich noch immer auf 104 Milliarden Franken. Der Schuldenberg von Bund, Kantonen und Gemeinden zusammen wird per Ende des laufenden Jahres 207 Milliarden Franken betragen. Bei den Parteien und der Wirtschaft bestehen unterschiedliche Vorstellungen, wie der Geldsegen in der Bundeskasse zu verwenden ist. FDP, SVP und der Wirtschaftsdachverband economiesuisse fordern Steuersenkungen zu Gunsten des Wirtschaftsstandorts Schweiz. Für CVP, SPS und den Gewerkschaftsbund steht dagegen der Schuldenabbau im Vordergrund.
(NZZ 06.05.01; BaZ 06.02.01)**

06.02. Gründung der VIZ AG durch SRG SSR idée suisse und TCS – Die SRG SSR idée suisse und der Touring Club Schweiz (TCS) haben sich zu einer Neuorganisation der gemeinsam betriebenen Nationalen Verkehrsinformationszentrale (VIZ) entschlossen. Die seit 1996 am TCS-Hauptsitz in Vernier bei Genf tätige VIZ wird zur „VIZ AG“

umgewandelt. Die Aktienmehrheit wird von der SRG gehalten. Der TCS ist erster Minderheitsaktionär. Die Beteiligung weiterer Partner ist vorgesehen. Die neue VIZ AG wird ab Mitte 2001 ihren Betrieb in Biel aufnehmen. Den in Vernier tätigen VIZ-Mitarbeitenden werden sowohl TCS intern als auch bei der neuen VIZ AG in Biel Arbeitsplätze angeboten. Die VIZ AG hat sich zum Ziel gesetzt, als Service-public-Unternehmen die Verkehrsinformationen zu optimieren. Sie sollen qualitativ verbessert, mittels neuer Kommunikationstechnologie benutzergerecht gestaltet und in Richtung öffentlicher Verkehr ausgebaut werden. Die VIZ AG wird als multimediale und -modale Verkehrsinformationsagentur konzipiert. Sie arbeitet weiterhin eng mit kantonalen Polizeikommandos, dem Bundesamt für Strassen (Astra), den SBB und Organisationen des öffentlichen Verkehrs zusammen. Zum interimistische Geschäftsführer wurde Mark Bögli, Leiter Programmdienste Services Swiss TXT, ernannt. (TCS-Info 06.02.01)

07.02. 1999: Mehr Lastwagen über die Alpen – Immer mehr Lastwagen fahren über die Alpen. 1999 überquerten gut 1,3 Millionen Lastwagen die vier Schweizer Alpenübergänge. Dies entspricht einer Zunahme des Nutzfahrzeugverkehrs auf der Strasse gegenüber dem Vorjahr um 6,6 Prozent – auf Kosten des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Im gesamten Alpenraum (Österreich, Schweiz, Frankreich) wuchs die Menge der transportierten Güter auf Schiene und Strasse um 1,9 Prozent. Insgesamt wurde die Rekordmenge von 126,5 Millionen Tonnen transportiert. Allein in der Schweiz betrug der Zuwachs neun Prozent. Auf die Strassen entfielen 82,5 Millionen, doppelt so viel wie auf die Schiene. 4'117 schwere Fahrzeuge fuhren durchschnittlich pro Werktag durch den Gotthardtunnel. Rund 70 Prozent davon trugen ausländische Schilder. Der Gütertransport auf der Schiene ging 1999 in der Schweiz um 4,6 Prozent zurück. Ein Vergleich der Infrastrukturinvestitionen für Schiene und Strasse macht deutlich, dass 1999 total rund 2,6 Milliarden Franken in die Infrastruktur der Schiene und rund vier Milliarden in jene der Strasse flossen. Das Investitionsverhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern, das in den 1970er und 1980er Jahren noch 1:5 zu Gunsten der Strasse lautete, hat sich in den letzten drei Jahren mit 1:1,6 stark angeglichen und wird sich mit dem fortschreitenden Bau der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs in naher Zukunft voraussichtlich noch weiter zu Gunsten der Schiene verändern. Die Benutzung der Verkehrsmittel in der Schweiz hat sich 1999 gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht. Die Zahl der Personenkilometer (Anzahl Reisende mal gefahrene Distanz) belief sich im öffentlichen Verkehr auf 22'738 Millionen (21,6 Prozent) und im privaten Strassenverkehr auf 82'570 Millionen (78,4 Prozent). Ebenfalls gestiegen ist das Gesamtverkehrsaufkommen auf Schiene und Strasse: nämlich von 103'889 (1998) auf 105'308 (1999) Millionen Personenkilometer. (BaZ 08.02.01; Litra-Verkehrsinformationen 07.02.01)

08.02. Autohaftpflicht: Tendenz steigend – Erste Auswertungen einer grossen Versicherungsgesellschaft zeigen, dass in der Autohaftpflicht die Schadenfrequenz im Jahr 2000 gegenüber 1999 (einem ausserordentlichen Jahr mit sehr schwierigen Witterungsverhältnissen) zurück gegangen ist, dass aber gleichzeitig die durchschnittlichen Schadenaufwendungen zugenommen haben. Die von zahlreichen Gesellschaften für 2000 vorgenommenen Prämienanpassungen haben offensichtlich nicht ausgereicht. Es wird in der Haftpflichtversicherung für 2002 voraussichtlich zu einer erneuten Anhebung der Prämien kommen. Damit ist umso mehr zu rechnen, als weder bei den Per-

sonenschäden, die gegen 60 Prozent der Prämie ausmachen, noch bei den Sachschäden eine Stabilisierung oder gar eine Abnahme der Kosten in Sicht ist. Nur ganz glückliche Umstände könnten also eine Anhebung der Autohaftpflichtversicherungsprämien für 2002 noch verhindern.

(AR 08.02.01)

08.02. Geringerer Absatz von Erdölprodukten – Der Absatz von Erdölprodukten ist im vergangenen Jahr in der Schweiz um 3,1 Prozent auf 11,3 Millionen Tonnen gesunken. Der Einbruch ist gemäss der Schweizerischen Erdöl-Vereinigung (EV) auf einen preis- und wetterbedingten Rückgang um 10,2 Prozent bei den Brennstoffen zurückzuführen. Der Absatz der wichtigsten Heizöl-Qualität Extra-Leicht (EL) blieb im Jahr 2000 mit 4,2 Millionen Tonnen 9,2 Prozent unter dem Wert von 1999. Gar um 33,2 Prozent sank der Verkauf von Heizöl der Kategorien Mittel und Schwer. Gründe für den Rückgang sind das höhere Preisniveau und die warme Witterung. Auch der Heizölverbrauch ging laut EV um 8,5 Prozent zurück. Bei den Treibstoffen stagnierte der Gesamtabsatz von Autobenzin bei knapp vier Millionen Tonnen. Die Verkäufe von Dieselloil erhöhten sich um 6,5 Prozent auf 1,3 Millionen, jene von Flugpetrol um 4,2 Prozent auf 1,6 Millionen Tonnen. Gesamthaft nahm der Treibstoffabsatz um 2,2 Prozent auf 6,9 Millionen Tonnen zu.

(NZZ 08.02.01)

09.02. Rekord-Transportmenge von SBB Cargo – Die SBB Cargo hat im vergangenen Jahr Rekordwerte verzeichnet. Die Menge der transportierten Güter erhöhte sich um 3,4 Prozent auf 59,3 Millionen Tonnen. Die Zahl der Tonnenkilometer stieg erstmals über die 10-Milliarden-Marke und erreichte einen Wert von 10,4 Milliarden. Die Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf den Schienenverkehr können zur Zeit noch nicht abgeschätzt werden.

(NZZ 10./11.02.01)

13.02. Vor der Schliessung der letzten Lücke der A1 – In laufendem Jahr werden 25,1 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen und für vier Teilstücke die Hauptarbeiten frei gegeben. So sieht es das Bauprogramm 2001 für die Nationalstrassen vor, welches das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt hat. Mit der voraussichtlichen Inbetriebnahme der A1-Teilstücke Yverdon-Arrioules (VD) und Cheyres-Cugy (FR) wird in knapp zwei Monaten, nämlich am 5. April, die Autobahn von St. Margrethen (Bodensee) bis Genf durchgehend befahrbar sein. Das Parlament hatte für den Nationalstrassenbau in der vergangenen Winter-session einen Kredit von 1,471 Milliarden Franken gesprochen. Ende 2001 werden somit insgesamt 1'663,1 Kilometer oder 89,6 Prozent des beschlossenen Nationalstrassennetzes in Betrieb sein.

(UVEK-Medienmitteilung 13.02.01; NZZ 14.02.01; BZ 14.02.01)

13.02. Dritte Belchenröhre und Antistau-Team verlangt – Mit zwei Volksinitiativen fordert die Wirtschaftskammer Baselland den unverzüglichen Bau einer dritten Röhre durch den Belchen sowie Massnahmen gegen Verkehrsstaus. Baudirektorin Elsbeth Schneider hält die Initiative für unnötig, da sie offene Türen einrennen würden. Die Initianten verlangen indes, dass zuerst eine vollwertige dritte Röhre gebaut wird und erst danach die alten Röhren saniert werden. Der neue Tunnel könne somit in sechs bis

acht Jahren zur Verfügung stehen. Die Initiative deckt sich mit einer Parlamentarischen Initiative, die der Gelterkinder SVP-Nationalrat Caspar Baader im vergangenen Dezember in der Grossen Kammer eingereicht hat. Das zweite Volksbegehren „für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung“ verlangt personelle und technische Ressourcen, um künftig Staus zu verhindern oder möglichst schnell abzubauen. Der Direktor der Wirtschaftskammer Baselland ist der FDP-Nationalrat Hans Rudolf Gysin. (BaZ 13.02.01)

13.02. Gotthard-Neat kommt später und wird teurer – Der Gotthard-Basistunnel hat wegen der umstrittenen Linienführung im Kanton Uri Verspätung. Es dürfte 2014 werden bis zur Eröffnung – mit derzeit noch nicht absehbaren Mehrkosten. Der Termin für die Inbetriebnahme der Lötschberg-Achse ab 2006/2007 kann aus heutiger Optik der Neat-Aufsichtskommission eingehalten werden. Am Gotthard sei hingegen mit einer Verzögerung von mehr als einem Jahr zu rechnen. In ihrem Tätigkeitsbericht 2000 stellt die Aufsichtskommission zudem beunruhigt fest, dass sich beim Bau der neuen Tunnels projekt- und sicherheitsbedingte Mehrkosten von 485 Millionen Franken abzeichnen. Das sei bereits ein Drittel der Reserven des Gesamtkredits von 13,6 Milliarden Franken. Allfällige weitere Mehrkosten dürften die Anschlüsse an die Stammlinie in Frutigen (70 bis 80 Mio.) sowie das Tunnelsystem bei Monte Ceneri (bis zu 300 Mio.) bringen. Die grob geschätzten teuerungsbedingten Zusatzkosten belaufen sich laut Tätigkeitsbericht auf gut 1,2 Milliarden Franken. Die Mehrkosten betragen somit total rund 1,7 Milliarden Franken, was die mutmasslichen Endkosten der beiden wichtigsten Neat-Werke (Lötschberg und Gotthard) von rund 9,4 auf knapp 11,1 Milliarden Franken anhebt. Wie hievor erwähnt ist die Unterscheidung zu machen zwischen Mehrkosten auf Grund von Projektänderungen – wie beispielsweise Anpassungen an neueste Sicherheitsstandards, Auftreten geologischer Probleme oder Änderungen der Bestellung durch den Bund – und Zusatzkosten auf Grund der Bauzinsen, der Mehrwertsteuer sowie vor allem der Teuerung. Zur Deckung mutmasslicher projektbezogener Mehrkosten steht im Rahmen des Neat-Gesamtkredits ein Reserve-Verepflichtungskredit von rund 1,7 Milliarden Franken zur Verfügung. Auf der Ebene der Zahlungskredite besteht zudem eine Begrenzung in Form der Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden im Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FEP). Zur Deckung der mutmasslichen teuerungsbedingten Zusatzkosten steht im Rahmen des FEP eine implizite „Reserve“ von gut zwei Milliarden Franken zur Verfügung. Diese basiert darauf, dass für die Laufzeit des FEP eine durchschnittliche Jahresteuierung von zwei Prozent angenommen wird.

In einer heftigen Reaktion weist das Urner Komitee die Schuld für Verzögerungen der AlpTransit AG und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zu. Wer über die Köpfe der betroffenen Bevölkerung hinweg plane und entscheide, müsse mit Schwierigkeiten rechnen. Das Portal des Vortunnels Erstfeld Nord sei deshalb so zu gestalten, dass die Realisierung der vom Bundesrat erwähnten Variante „Berg lang“ möglich ist. Das Gotthard-Komitee, eine Interessengemeinschaft zur Förderung eines umweltgerechten Gotthard-Verkehrs, fordert vom Bundesrat mit Nachdruck beschleunigende Massnahmen, damit der Gotthard-Basistunnel wie vorgesehen im Jahr 2012 eröffnet werden kann. Jede Verzögerung hätte gravierende verkehrspolitische Nachteile zur Folge. Die Umlagerung der Transporte von der Strasse auf die Schiene würde weiter in die Ferne rücken. Das Gotthard-Komitee setzt sich für ein sinnvolles Mit- und Nebeneinander von Schiene und Strasse ein. Gemäss dem Komitee sind die Sicherstellung der

benötigten Verkehrskapazitäten, der Schutz des Lebensraums Uri sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer die zentralen Ziele für die Bevölkerung und Wirtschaft entlang der wichtigsten Nord-Süd-Achse Europas.

(NZZ 14.02.01 und 16.02.01; BaZ 14.02.01; Pressemitteilung der Parlamentsdienste 13.02.01; Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte 08.02.01; ots-Service 22.02.01; BBl 2001 S. 2167-2227)

**15.02. Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr – Am 6. März 2000 hat der Bundesrat die Aufhebung der Verordnung über die Umladestationen des kombinierten Verkehrs und die Änderung von Artikel 83 der Verkehrsregelverordnung (VRV) beschlossen und per 1. Januar 2001 in Kraft gesetzt. Ab diesem Datum kann ab jedem Firmenstandort jene schweizerische Umladestation der Bahn mit 44 Tonnen angefahren werden, die das gewünschte Bahnangebot offeriert. (Art. 83 Abs. 1 VRV). Die Übergewichtsbewilligungen mit der Angabe der genauen Fahrstrecke werden durch die Kantone erteilt.
(UVEK-Weisung an die Kantonsregierungen 15.02.01)**

**19.02. Warnung vor Folgen des Klimawandels – In seinem neuesten und heute veröffentlichten Bericht „Climate Change 2001: Impacts, Adaption and Vulnerability“ hat das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) die Auswirkungen der erwarteten Klimaerwärmung beschrieben. Konkret werden vor allem weit gehende Folgen für Umwelt, Landwirtschaft und menschliche Siedlungen vorausgesagt. Für den IPCC-Vorsitzenden Robert Watson steht ohne Zweifel fest, dass die Klimaveränderung statt finde. Obschon im Bericht betont wird, dass nicht alle Auswirkungen der Klimaveränderung negativ sein werden, lassen die Autoren des IPCC-Berichts in der Zusammenfassung allerdings keinen Zweifel aufkommen, dass die Gesamtbilanz nicht positiv ausfallen werde, da die negativen die positiven Auswirkungen bei weitem überreffen würden. Zwar kann der IPCC-Report keine detaillierten Prognosen zu den Folgen der Erderwärmung liefern. Im neuesten Teilbericht bestätigt das IPCC aber die Plausibilität und die Wahrscheinlichkeit von Entwicklungstrends, die schon seit langem vermutet werden: Der Meeresspiegel wird ansteigen; in Gegenden mit gemässigtem Klima sind mehr Niederschläge und häufigere Wetterextreme zu erwarten; in ohnehin schon trockenen Gebieten des Weltsüdens dürfte es noch weniger regnen; zerbrechliche Ökosysteme wie z.B. die Alpen sind in Gefahr; Lebensräume für Pflanzen und Tiere werden durch den Temperaturanstieg verschoben oder zerstört; tropische Krankheiten können durch die Erwärmung in neue Gebiete vordringen. Anfang März wird auch der dritte und letzte Teil des neuen IPCC-Berichts publiziert. Jener kreist um die Frage, wie der Klimawandel gebremst werden kann. In erster Linie geht es dabei um eine Senkung des CO₂-Ausstosses, das bei der Verbrennung von Öl, Kohle und Gas in die Atmosphäre verpufft. Der vollständige IPCC-Rapport bildet die wissenschaftliche Grundlage für die internationale Klimapolitik.
(NZZ 20.02.01; Baz 20.02.01; „Bund“ 20.02.01)**

19.02. Rollende Landstrasse durch den Simplon definitiv per 11. Juni in Betrieb – Gemäss dem italienischen Verkehrsminister Pier Luigi Bersani werden die Arbeiten für den südlichen Zugang zum Korridor für die Rollende Landstrasse (Rola) durch den Simplon und Lötschberg auf den Fahrplanwechsel im kommenden Juni abgeschlossen sein. Somit steht einer definitiven Inbetriebnahme per 11. Juni 2001 nichts mehr im Weg.

Eigentlich hätte der Lastwagen-Verlad über die Lötschberg-Achse schon Anfang 2001 erfolgen sollen. Doch auf italienischer Seite gab es Verzögerungen beim Ausbau der Tunneln und der Bahnanlagen.

(NZZ 20.02.01; BaZ 20.02.01; Internationale Transport Zeitschrift 9/2001)

20.02. Gründung einer tripartiten Agglomerationskonferenz – Bund, Kantone, Städte und Gemeinden haben eine gemeinsame Konferenz gegründet, die zugleich Ohr sowie Sprachrohr für die Probleme von Städten und Agglomerationen sein soll. Ziel dieser so genannt tripartiten Agglomerationskonferenz (TAK) ist die Entwicklung einer gemeinsamen Agglomerationspolitik. Die TAK soll damit einen wesentlichen Beitrag zur Lösung von Agglomerationsproblemen leisten. Zugleich soll auf diese Weise der Bedeutung der Städte und Agglomerationen als Lebensraum sowie Wirtschaftsstandort vermehrt Rechnung getragen werden.

(UVEK-Medienmitteilung 20.02.01; NZZ 21.02.01)

22.02. Führerausweisentzüge: Fast die Hälfte sind Temposünder – Im Vorjahr sind die Führerausweise vorwiegend wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen entzogen worden (68,3 Prozent der Verwarnungen und 47,5 Prozent der Ausweisentzüge). In absoluten Zahlen ausgedrückt wurden im vergangenen Jahr 47'867 Verwarnungen (2,9 Prozent mehr als 1999) und 53'775 Führerausweisentzüge (plus 6,8 Prozent) in das Register der so genannten Administrativmassnahmen aufgenommen. Knapp 30 Prozent der Führerausweise wurden wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen, was einer Steigerung um 8,7 Prozent gegenüber 1999 entspricht. Dies zeigt die Statistik der Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (ADMAS) 2000, die das Bundesamt für Strassen (Astra) veröffentlicht hat.

(UVEK-Medienmitteilung 22.02.01)

22.02. Vereinatunnel: Verladewagen für höchstens 32 Tonnen konzipiert – „Top of the Flops“ spötteln Bündner über den rund 800 Millionen Franken teuren, 19 Kilometer langen Schmalspurtunnel zwischen Prättigau und Unterengadin. Dazu gehören auch die sieben vom deutschen Eisenbahnbauer Bombardier in Aachen gefertigten Verladewagen für sieben Millionen Franken. Ein Jahr nach Eröffnung des Vereinatunnels ist das kostspielige Rollmaterial bereits überholt: Die Vereina-Verantwortlichen wollen nicht gewusst haben, dass spätestens im Jahr 2001 Lastwagen durch die Schweiz fahren, die mehr als 28 Tonnen auf die Waage bringen. Die Rätische Bahn (RhB) gibt zu, dass ihr Rollmaterial höchstens für 32 Tonnen konzipiert ist. Pikantes Detail: Die Bestellung der teuren Sonderanfertigungen erfolgte Anfang 1997 – zu einem Zeitpunkt also, da die Erhöhung der Gewichtslimiten im Schwerverkehr längst auch in der Schweiz ein Thema war.

(Facts 22.02.01)

22.02. EU kommt nur sehr langsam auf LSVA-Geschmack – Klare Sache für den Verein Alpen-Initiative: Falls die EU keine LSVA nach Schweizer Vorbild einführt, um den Strassenschwerverkehr einzudämmen, müsste ein EU-Beitritt bekämpft werden. Denn unter dem heutigen bzw. geplanten EU-Standard kann sich die Alpen-Initiative keine Verkehrszukunft vorstellen. Tatsache ist, dass es in den 15 EU-Mitgliedstaaten derzeit noch keine kilometerabhängige Schwerverkehrsabgabe nach Schweizer System gibt. Erst Deutschland plant per 2003 die Einführung einer kilometerabhängigen Abgabe –

jedoch nicht flächendeckend, sondern nur auf Autobahnen. An ihrer Jahrespressekonferenz monierte der Verein, dass sich trotz der Anfang des laufenden Jahres eingeführten LSVA und der erhöhten Gewichtslimite auf 34 Tonnen noch zu wenig Gütertransport auf die Schiene verlagert habe. Geradezu schleppend komme die Fertigstellung des vertraglich mehrfach zugesicherten Huckepack-Korridor auf der Lötschbergachse durch Italien voran. Mit einem besseren Angebot der SBB will die Alpen-Initiative den Forderungen nach zweiten Strassentunnel am Gotthard begegnen. Beim Personenverkehr wurde konstatiert, dass die Bahn seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels vor 20 Jahren rund die Hälfte der Passagiere am Gotthard verloren habe.
(NZZ 23.02.01; BaZ 23.02.01)

22.02. „Sonntags-Initiative“: Urheber setzen sich selber schachmatt – In einer Medienverlautbarung nimmt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS eine Meldung von Radio DRS auf, wonach die Urheber der Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ bereit sind, ihr Begehren unter der Voraussetzung zurückzuziehen, dass die eidgenössischen Räte dem Gegenvorschlag von zwei autofreien Sonntagen zustimmen. Diesen Gegenvorschlag hatte die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) aus der Taufe gehoben und in die Vernehmlassung geschickt, aus welcher in der Folge eine vernichtende Ablehnung durch Kantone, Parteien, Verbände und Organisationen resultierte. Dies wiederum bewog die KVF des Ständerats, dem „Stöckli“ zu empfehlen, die „Sonntags-Initiative“ in der kommenden Frühjahrssession ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Waren die Initianten vorerst noch empört über den Gegenvorschlag der ständerätlichen KVF und forderten vehement drei autofreie Sonntage, sind sie unterdessen bereits mit deren zwei zufrieden. Dieser Rückzug in Raten zeigt, dass die Urheber der „Sonntags-Initiative“ ihre Felle davon schwimmen sehen. Letztlich setzen sich die Initianten mit diesem defensiven Zug selber schachmatt. Sie haben offenbar eingesehen, dass ihr Begehren keineswegs mehrheitsfähig ist. Das Parlament wird sich nach dem Totalschaden, den die strassenverkehrsfeindliche Verkehrshalbierungsinitiative erlitten hat, sowie der absehbaren Schlappe der Tempo-30-Initiative wohl kaum auf einen wenig erfolgversprechenden Kuhhandel einlassen wollen. Der Strassenverkehrsverband FRS ist der Meinung, dass die „Sonntags-Initiative“ eine reine Alibiübung und Zwängerei darstellt. Sonntagsfahrverbote sind grundsätzlich nicht verfassungswürdig. Sie verbessern weder die Lebensqualität noch leisten sie einen nachhaltigen Beitrag für den Umweltschutz. Ganz im Gegenteil: Sie schaden dem Image des Reiseland Schweiz erheblich, schaffen der einheimischen Bevölkerung mehr Nach- als Vorteile und haben ungünstige wirtschaftliche Konsequenzen. Die Einführung von autofreien Sonntagen würde die Schweiz in Europa isolieren. Dies kann nach der klaren Zustimmung zu den bilateralen Verträgen nicht im Sinne der Schweizer Bevölkerung sein.
(FRS-Communiqué 22.02.01)

28.02. FRS befürwortet grundsätzlich Strassenverkehrstelematik-Lösungen – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet und fordert grundsätzlich den raschen Einsatz von Verkehrstelematik-Lösungen. Trotzdem erachtet der Strassenverkehrsverband FRS in seiner entsprechenden Stellungnahme wesentliche Teile des Entwurfs eines Strassenverkehrstelematik-Leitbildes für die Schweiz im Jahre 2010 (SVT-CH 2010) in der jetzigen Form als inakzeptabel. In diesem Sinne sagt der FRS zum vorliegenden Entwurf des Bundesrats: „Ja, aber...“

Ergänzend zur bestehenden Website des Bundesamts für Strassen (Astra) ist eine neue Internetplattform für den Austausch von Verkehrsdaten und -informationen geschaffen worden. Über „www.verkehrsdaten.ch“ können neu Verkehrsstatistiken sowie aktuelle Verkehrsdaten und weitere Informationen aus dem Fachgebiet Verkehrstechnik eingesehen werden. Die Mitwirkung bei den Entwicklungsprojekten steht im Zusammenhang mit den Bemühungen des Astra, die Verkehrsinformation und -lenkung auf nationaler Ebene besser zu koordinieren.

(FRS-Info 28.02.01; ASTRA-Information 30.03.01)

01.03. Alpentransit-Verordnung – Heute tritt gestützt auf den Art. 17 Abs. 2 und den Art. 21 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) die Verordnung über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Verordnung, AtrAV) in Kraft.

(AS 2001, S. 985-993)

01.03. 71. internationaler Genfer Automobilsalon öffnet seine Tore – Wie in den letzten Jahren üblich, wird wohl auch die 71. Auflage des Genfer Automobilsalons, die unter dem Motto „Innovationen im Schweinwerferlicht“ steht, wieder Rekordzahlen schreiben. Noch selten konnte Genf so vielen und vor allem so wichtigen Weltpremieren den Schauplatz bieten. Die Automobilindustrie ist in Bewegung, die Zyklen zwischen den Modellablösungen werden immer kürzer. Zwei Dinge fallen auf: Alles wird grösser. Und: Auch bei alternativen Antriebstechniken steht die Freude am Fahren im Vordergrund. Man spricht auch viel von Fahrzeugen mit Brennstoffzelle. Es gibt tatsächlich erste Prototypen davon, doch von einer Serienproduktion sowie einer breiten Abstützung beim Publikum ist man noch ein, eher zwei Jahrzehnte entfernt. Sicher ist, dass einzelne Automobile in den vergangenen Jahren entscheidend sauberer und verbrauchseffizienter geworden sind; der Schadstoffausstoss konnte eklatant verringert werden. Auf der anderen Seite stehen die vom Gesamtverbrauch aller Fahrzeuge abhängigen CO₂ -Emissionen, also jene als klimaverändernd verdächtigten Produkte aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe. Sie werden in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Denn das Wachstum der Industrie ist ungebremst, immer mehr Autos werden in Verkehr gesetzt und überkompensieren die in den Industrienationen erzielten Verbrauchs- und Schadstoffreduktionen. Erstmals werden bei den 30 meist verkauften Marken (mit fünf Ausnahmen) nebst dem Treibstoffverbrauch auch die CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer deklariert.

(NZZ 02.03.01; TCS-Info 02.03.01; AR 08.03.01)

02.03. Preisentwicklung im Personenverkehr von 1994 bis 1999 – Die Kosten für den privaten Personenverkehr sind auch in den letzten sechs Jahren weniger stark angestiegen als die Teuerung bei den Konsumausgaben der privaten Haushalte. Hingegen lag die Teuerung beim öffentlichen Verkehr (öV) fast neun Prozent über der allgemeinen Teuerung. Hauptgründe für den unterdurchschnittlichen Anstieg beim individuellen Verkehr sind die stark gesunkenen Haftpflichtprämien (rund minus 18 Prozent). Der Anstieg beim öV ist hauptsächlich auf die Preiserhöhung im öffentlichen Regionalverkehr zurückzuführen. Damit hat sich die Tendenz der letzten 24 Jahre fortgesetzt.

(UVEK-Medienmitteilung 02.03.01; BZ 03.03.01)

04.03. „EnergieSchweiz“ macht mobil – Mit der Fahrt durch den Gotthard (natürlich per Bahn) unterstreicht das Nachfolgeprogramm des Bundes von „Energie 2000“ die grundlegende Bedeutung des Verkehrs für die Energie- und Klimapolitik der Schweiz. Ein wichtiger Schlüssel zur Senkung des Verbrauchs fossiler Energien liegt gemäss den Verantwortlichen des neuen Programms „EnergieSchweiz“ beim motorisierten Verkehr. Ein Drittel der Energie werde in der Schweiz durch den Verkehr verbraucht. Die Wachstumsraten von 16,5 Prozent zwischen 1990 und 2000 seien besorgniserregend. Ohne die Massnahmen des abgeschlossenen Programms „Energie 2000“ hätte der Verbrauch noch um etwa zwei Prozent mehr zugenommen. Deshalb wolle „EnergieSchweiz“ ein möglichst griffiges Folgeprogramm „Mobilität“ umsetzen. Dabei sollen die bewährten Produkte und Aktivitäten von „Energie 2000“ weiter geführt bzw. verstärkt werden. Neue Mobilitätssysteme wurden im Rahmen von „Energie 2000“ praktisch erprobt und haben sich bewährt. Dies sind: die Quality Alliance Eco-Drive(r), der Leistungsträger zur Förderung der energieeffizienten Fahrweise; SchweizMobil, ein Programm für erweiterte Möglichkeiten im Langsamverkehr und Tourismus; e'mobile, die Wirtschaftspartner zur Förderung energieeffizienter Fahrzeuge; combimobil, der kürzlich gegründete Leistungsverbund zur Förderung der kombinierten Mobilität, sowie die Aktivitäten der Gemeinden im Rahmen des Labels „Energistadt“.

(UVEK-Medienmitteilung 04.03.01)

04.03. Volksinitiative „Strassen für alle“ massiv verworfen – Mit 79,7 Prozent Nein-Stimmen hat der Souverän die Volksinitiative für generelles Tempo 30 innerorts deutlich abgelehnt. Am wenigstens schlecht kam das vom VCS lancierte Volksbegehren noch in städtisch geprägten Kantonen sowie in Graubünden weg. Die Nein-Stimmen-Anteile variieren zwischen 64,2 (Basel-Stadt) und 89,3 (Appenzell Innerrhoden) Prozent. In einer Medienverlautbarung äusserte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS seine grosse Genugtuung über das klare Verdikt von Volk und Ständen. Nach dem Totalschaden, den im März letzten Jahres die „Verkehrshalbierungs-Initiative“ erlitten hatte, sowie der Abfuhr bei den Energievorlagen hätten die gleichen politischen Kreise nun bereits zum dritten Mal binnen Jahresfrist eine vernichtende Niederlage einstecken müssen. Jetzt sei genau der richtige Zeitpunkt gekommen, um die beim Parlament hängige „Sonntags-Initiative“ – deren Urheber sich zur Zeit auf einem Rückzug in Raten befinden – zurückzuziehen. Zudem appellierte der Strassenverkehrsverband FRS an die Tempo-30-Initianten, sie mögen endlich wieder zu einer weiterführenden, vernünftigen und differenzierten Verkehrspolitik, die sowohl den Realitäten als auch den Erwartungen einer evidenten Volksmehrheit entspricht, zurückfinden.

(NZZ 05.03.01; BaZ 05.03.01; BZ 05.03.01; FRS-Communiqué 04.03.01; BBl 2001 S. 2025-2028)

04.03. Kanton Neuenburg: Nein zu höherer Fahrzeugsteuer – Keine Chance für eine höhere Fahrzeugsteuer im Kanton Neuenburg: Die Stimmbürger haben die Erhöhung der Abgaben an der Urne verworfen. Dafür akzeptierten sie einen Strassenbaukredit von 72,5 Millionen Franken. Genau dies aber wollte die Regierung verhindern, indem sie über beide Vorlagen gleichzeitig abstimmen liess. Mit der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer hätte eigentlich ein Teil des Strassenbaukredits finanziert werden sollen.

(BZ 05.03.01; NZZ 02.02.01)

06.03. Neue Grundlagen für die Klimakonferenz – Der Ausstoss von Treibhausgasen, die für den Klimawandel verantwortlich sind, kann mit heute verfügbaren Technologien deutlich verringert werden. Dies hält ein neu veröffentlichter Expertenbericht fest. Dieser jüngste Teilbericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) konstatiert, dass die Entwicklung neuer Technologien zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen in den letzten fünf Jahren „bedeutende Fortschritte“ gebracht habe und „schneller als erwartet“ verlaufen sei. Inzwischen stünden „Hunderte von Technologien“ bereit, um vor allem den Ausstoss des wichtigsten Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) zu senken. Zur Hauptsache handelt es sich dabei um Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz in der Gebäudetechnik, bei industriellen Fertigungsprozessen und bei Transportsystemen. Hervorgehoben werden weitere Innovationen bei Windkraftwerken, die je nach Standort bereits heute Elektrizität zu Marktpreisen produzieren, Fortschritte in der Brennstoffzellentechnik sowie erste Versuche, CO₂ unterirdisch zu bunkern. Mit der Bunkerung von CO₂ soll es ab ungefähr dem Jahr 2010 möglich sein, die Emissionen von Elektrizitätswerken, die mit Erdöl, Kohle oder Gas betrieben werden, stark zu verringern. Diese Zukunftstechnologie hält das IPCC deshalb für wichtig, weil „das Energieangebot mindestens bis zum Jahr 2020 von fossilen Brennstoffen dominiert bleiben wird“. Schon heute aber stehen laut IPCC genügend technische Mittel bereit, um die Emissionen in den Industrieländern markant abzusinken. Etwa die Hälfte des gesamten vorhandenen Reduktionspotenzials verspricht zudem einen positiven Effekt nicht nur für das Klima, sondern auch für das Portemonnaie: Bei zahlreichen technischen Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauches sind die dadurch ausgelösten Einsparungen grösser als die Investitionskosten. Ausserdem, so betont der IPCC-Bericht, können positive Nebeneffekte ausgelöst werden wie zum Beispiel eine Verbesserung der Luftqualität oder eine Ankurbelung innovativer Wirtschaftszweige. Wirksame Massnahmen gegen die Erwärmung der Erdatmosphäre können mit den vorhandenen technischen Möglichkeiten schon heute ergriffen werden. Rund die Hälfte des Potenzials zur Verringerung der Treibhausgas-Emissionen lässt sich zudem ohne Mehrkosten realisieren, weil die Einsparungen beim Energieverbrauch die Investitionen aufwiegen. Hinter dem Bericht stehen nicht Umweltaktivisten oder Öko-Lobbys, sondern mehrere hundert Wissenschaftler aus aller Welt, die im IPCC zusammenarbeiten. Das IPCC, das 1988 von zwei Unterorganisationen der Vereinten Nationen ins Leben gerufen wurde, kümmert sich um die systematische Auswertung aller weltweit verfügbaren wissenschaftlichen Informationen über das Klima und den Treibhauseffekt. Die Berichte des IPCC bilden die Grundlage der internationalen Klimapolitik und werden jeweils von den gegen 180 Vertragsstaaten der UNO-Klimakonvention geprüft, bevor sie an die Öffentlichkeit gelangen. Der gestern Montag präsentierte IPCC-Report, der in voller Länge rund 900 Seiten umfasst, bildet den dritten und letzten Teil einer gross angelegten Zwischenbilanz zum Stand des Wissens über den Klimawandel. Die ersten beiden Teile, die im Januar und Februar veröffentlicht wurden, behandeln die wissenschaftlichen Grundlagen und die Auswirkungen der vom Menschen verursachten Erwärmung der Erdatmosphäre. Im Mittelpunkt des dritten Teils steht nun die Frage, mit welchen Massnahmen der Klimawandel und seine möglicherweise katastrophalen Auswirkungen eingedämmt werden können. 1997 haben die Industrieländer bei einer Konferenz in Kyoto zugesagt, ihren Ausstoss an Treibhausgasen bis spätestens 2012 um gut fünf Prozent unter den Stand von 1990 zu senken. Mit den heute verfügbaren technischen Möglichkeiten würde dies laut den Berechnungen des IPCC volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von

0,1 bis 1,1 Prozent des Bruttosozialproduktes verursachen, sofern der Handel mit Emissionsgutschriften zugelassen ist. Ohne den Emissionshandel, der die Realisierung von Klimaschutzmassnahmen verbilligt, würden die Kosten auf 0,2 bis zwei Prozent des Bruttosozialproduktes ansteigen. Um Klimaschutz in die Tat umzusetzen, müssen laut den IPCC-Experten „zahlreiche technische, ökonomische, politische, kulturelle, soziale und institutionelle Hindernisse überwunden werden, welche heute die volle Ausnutzung der verfügbaren Möglichkeiten verhindern“. Unterschiedliche Ländergruppen stünden dabei vor unterschiedlichen Schwierigkeiten. Während sich die Industriestaaten mit der Herausforderung konfrontiert sehen, ihr Konsumverhalten zu überdenken, sollten die ehemals kommunistischen Reformstaaten laut IPCC den Hebel bei den Energiepreisen ansetzen. Die Entwicklungsländer wiederum benötigen in erster Linie Zugang zu Finanzmitteln und moderner Technologie. „Die gute Nachricht ist, dass es viele kostengünstige Massnahmen und Technologien gibt, um die Emissionen zu senken“, kommentierte gestern Klaus Töpfer, der Chef des UNO-Umweltprogramms, den IPCC-Report. „Die schlechte Nachricht ist, dass es noch viele Hindernisse bei der Umsetzung gibt. Wir müssen jetzt herausfinden, wie wir diese Hindernisse überwinden können.“
(NZZ 06.03.01; BaZ 06.03.01)

06.03. Ökologische Steuerreform: Nicht zum jetzigen Zeitpunkt – Unter Namensaufruf hat der Nationalrat dem Souverän mit 120 gegen 65 Stimmen empfohlen, die Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ abzulehnen. In der Gesamtabstimmung wurde der entsprechende Bundesbeschluss mit 119 zu 50 Stimmen gutgeheissen. Auf bürgerlicher Seite lautete der einhellige Tenor: Der Souverän hat am 24. September 2000 nein gesagt zu einer energiepolitischen Kurskorrektur. Wer sich dennoch für die Initiative ausspreche, entpuppe sich als schlechter Verlierer. Im Einklang mit der klaren Nationalratsmehrheit empfiehlt auch der Bundesrat die Initiative zur Ablehnung. Bundesrat Kaspar Villiger ist aus Respekt gegenüber der Volkswillen nicht bereit, in der laufenden Legislatur an einem Neuanlauf in Richtung ökologische Steuerreform mitzuwirken. Diese soll ebenfalls im Rahmen der neuen Bundesfinanzordnung, die das bis 2006 geltende System ablösen wird, ausgeklammert bleiben.
(NZZ 07.03.01; BaZ 07.03.01)

08.03. „Sonntags-Initiative“ von Ständerat klar abgelehnt – Die Eidgenössische Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ ist vom Ständerat mit 31 zu 7 Stimmen ohne Gegenentwurf deutlich abgelehnt worden. Der entsprechende Bundesbeschluss wurde mit 29 zu 7 Stimmen gutgeheissen.
(NZZ 09.03.01; „Bund“ 09.03.01)

08.03. Ausbau A1/A2 auf sechs Spuren – Der Ständerat hat die Motion des Nationalrats für einen sechsspürigen Ausbau der A1/A2 zwischen Härkingen und Wiggertal in ein Postulat – was die Aufforderung zum Bau anbelangt – umgewandelt. Der Planungsteil der Motion wurde als erfüllt abgeschrieben. Verkehrsminister Moritz Leuenberger sicherte die Sanierung des Belags bis 2003 zu. Die Mittelachse wird dabei so verschoben, dass ein Ausbau auf sechs Spuren möglich wird. Dieser soll in Angriff genommen werden, wenn die Kapazitätsgrenze erreicht ist, was noch nicht der Fall sei.
(NZZ 09.03.01)

- 08.03. Motorisierung von Lastwagen** – Nach dem Nationalrat hat nun auch der Ständerat eine Motion der SVP-Fraktion überwiesen, die verlangt, dass die Nutzleistung für Motorwagen von 6,8 wieder auf 10 PS pro Tonne erhöht wird. Dies aus Sorge darüber, dass auf den steilen Transit-Alpenrampen daher kriechende Lastwagen ein Verkehrschaos provozieren könnten. Wie bereits im Nationalrat ist Bundesrat Moritz Leuenberger mit seiner ablehnenden Position gescheitert.
(NZZ 09.03.01)
- 11.03. 71. Automobilsalon mit Besucherrekord** – Der 71. internationale Genfer Automobilsalon ist mit einem neuen Besucherrekord zu Ende gegangen: 718'473 Besucher (2000: 714'000 Eintritte) pilgerten vom 1. bis 11. März ins Palexpo der Rhonestadt. Wie Umfragen bei den Medien und den Besuchern zeigen, wird der Automobilsalon immer internationaler. 2002 findet das bedeutende alljährliche Ereignis der Automobilbranche vom 7. bis 17. März statt. Die Salon-Direktion verspricht bis dann eine Verbesserung der Verkehrs- und Parkplatzsituation rund um das Palexpo. Ab 2003 soll dank der Eröffnung der Halle 6 noch mehr Raum zur Verfügung stehen und das Angebot dadurch noch attraktiver sein.
(Blick 12.03.01; ots-emailservice 11.03.01)
- 12.03. Huckepackkorridor endlich fertig gebaut** – Die rollende Landstrasse (Rola) durch Lötschberg und Simplon ist am 27. Mai 2001 fertig ausgebaut. Der erste fahrplanmässige Huckepackzug wird die Linie am 11. Juni befahren. Die 40 Tonnen schweren Lastwagen hätten eigentlich bereits ab Anfang des laufenden Jahres auf der Rola durch den Huckepackkorridor Simplon–Lötschberg transportiert werden sollen. Der Preis eines Lastwagens für die Strecke von 414 Kilometern durch die Alpen vom Terminal in Freiburg i.B. (Deutschland) bis nach Novara (Italien) beträgt 550 Franken. Dies ist allerdings nicht kostendeckend. Der Bund subventioniert die Rola mit 29 Millionen Franken jährlich. Doch ist das Trauerspiel des Ausbaus zwischen Iselle und Varzo (6,3 Kilometer) noch keineswegs zu Ende. Die Kapazitäten bleiben beschränkt, weil vorläufig erst eines von zwei Gleisen zur Verfügung steht. Die Arbeiten an letzterem dauern noch mindestens ein Jahr, nach welchem die SBB am Simplontunnel noch weitere Arbeiten vornehmen müssen. Wichtiger als die vorübergehende Beschränkung auf ein Gleis ist allerdings die Nachtsperre von mindestens vier Stunden, die wegen der Arbeiten am zweiten Gleis noch während eines Jahres notwendig ist. Damit ist der so genannte Nachtsprung, einer der grossen Vorteile des Bahngüterverkehrs, gefährdet, wenn nicht gar verunmöglicht.
(NZZ 13.03.01; NZZ 04.04.01)
- 19.03. Anbindung ans italienische und französische Eisenbahnnetz** – Mit 105 zu 0 und 110 zu 0 Stimmen hat der Nationalrat Vereinbarungen über den Anschluss der Schweiz ans italienische und ans französische Eisenbahnnetz gutgeheissen. Betreffend die Verknüpfung der Gotthardachse von Alptransit mit dem italienischen Schienennetz planen die Schweiz und Italien jedoch anders. Dies zu grossen Überraschung der Schweiz. Gemäss einer Entscheidung Roms soll der grössere Teil des Güterverkehrs ab Bellinzona über die Linie am Ostufer des Langensees über Luino nach Novara geführt werden; der Personenverkehr und der Güterverkehr in östlicher Richtung soll über Chiasso gehen. Dazu will Italien die bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Chiasso

und Milano von zwei auf vier Gleise und die bislang eingleisige Langensee-Linie mindestens teilweise auf zwei Gleise ausbauen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat mehrjährige, umfangreiche Studien über die möglichen Linienführungen des Alptransit-Anschlusses südlich von Lugano durchgeführt, deren Ergebnisse in diesem Monat hätten publiziert werden sollen. Die Schweizer Planer favorisierten eine Streckenführung westlich der bestehenden Linie durch die Provinz Varese. Die Lombardei hingegen und der Kanton Tessin wollten aus regionalpolitischen Gründen die neue Strecke über Chiasso und Como führen. Die Entscheidung Italiens zu Gunsten einer Linienführung über Chiasso bzw. Luino ist im Tessin deshalb auch mit Befriedigung zur Kenntnis genommen worden. In Bern hingegen hat sie Ratlosigkeit ausgelöst. Denn angesichts der neuen italienischen Position ist ein schöner Teil der BAV-Studien nun Makulatur.
(NZZ 20.03.01)

19.03. IPPC-Bericht: Besonders grosse Erwärmung in der Schweiz – Schweizerische Sachverständige haben die möglichen Auswirkungen der Erkenntnisse des dritten Berichts des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) für die Schweiz dargelegt. Dabei sind drei der vier Sachverständigen selber zum Teil Vizepräsidenten und Mitglieder des IPCC. Gemäss Professor Martin Beniston, Direktor der Abteilung Geowissenschaften an der Universität Freiburg, können die Auswirkungen der Klimaänderungen auf die Schweiz schwerwiegender sein als im globalen Mittel. So seien die Temperaturen in der Schweiz in den letzten 30 Jahren um ein Grad gestiegen, während sie sich im weltweiten Mittel nur um 0,6 Grad erhöhten. Die durchschnittliche Erhöhung der Niederschlagszunahme habe weltweit zwischen fünf und zehn Prozent, in der Schweiz sogar um 12 Prozent betragen. Laut Beniston ist in den kommenden 50 bis 100 Jahren im Alpenraum mit einem generellen Temperaturanstieg um drei bis fünf Grad sowie mit trockeneren Sommer und nassen Winter zu rechnen. Das künftige Klima der Schweiz könnte demnach dem heutigen mediterranen Klima ähneln. Zu erwarten sei zudem ein beschleunigter Rückgang der Gletscher und eine deutliche Veränderung des Wasserkreislaufs. Dies mache Überlegungen über die künftige Bewirtschaftung der Wasserressourcen, welche z.B. die Regelung der Wassermenge in Staudämmen zur Deckung des Energiebedarfs betreffe, nötig. Durch weniger vorhersehbare Schneeverhältnisse würden zudem auch Wintersportorte unterhalb von 1'200 bis 1'800 Metern über Meer längerfristig mit grösseren Problemen zu kämpfen haben.
(NZZ 20.03.01; BaZ 20.03.01; SonntagsZeitung 25.03.01)

24.03. Besichtigung der neuen Abschnitte der Autobahn A1 – Heute und morgen kann im festlichen Rahmen der letzte fertig gestellte Abschnitt der A1 zwischen Yverdon-les-Bains und Payerne besichtigt werden. Es werden einige Zehntausende Personen erwartet. Natürlich ist die Strasse für den Verkehr noch gesperrt. Die offizielle Eröffnung wird am 5. April über die Bühne gehen. Vom 6. April an kann die Autobahn befahren werden. Gut 15 Jahre später als geplant wird damit die A1 vom Bodensee bis zum Genfersee (nämlich von St. Margrethen bis Genf) durchgehend sein. Der letzte vollendete Abschnitt führt durch die Hügelzone am Neuenburgersee. Die Linienführung wurde gewählt, um die Uferzone zu schonen. Sie machte eine Reihe von zum Teil spektakulären Kunstbauten nötig. Mit der Schliessung der letzten Lücke der A1 wäre nun auch die E25 von Amsterdam nach Genua durchgehend, wenn der Montblanc-Strassentunnel nicht geschlossen wäre.
(NZZ 23.03.01)

28.03. Kanton Tessin unterstützt umweltfreundliche Autos – Das Tessiner Kantonsparlament hat mit einigem Widerwillen einer Vorlage zugestimmt, die substanzielle staatliche Beiträge an den Kauf von umweltfreundlichen Privatfahrzeugen vorsieht. Jährlich soll der Kauf von 1'000 Fahrzeugen mit Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieb erleichtert werden. Der Tessiner Grosse Rat hat dem Vorschlag der Regierung zugestimmt, ein bisher auf Mendrisio beschränktes Pilotprojekt zur Einführung von elektrischen und anderen energiesparenden Fahrzeugen auf das ganze Kantonsgebiet auszudehnen. Im Vorfeld der Parlamentsdebatte war der Erfolg des ersten Projekts, VEL 1 (Veicoli Elettrici Leggeri, Leicht-Elektromobile – LEM), vom Touring Club Schweiz (TCS) in Zeitungsinseraten kritisiert und seine Ausweitung als Geldverschleuderung dargestellt worden. Auch im Parlament wurden zahlreiche Zweifel an der Güte des Nachfolgeprojekts VEL 2 geäussert, das neben der territorialen Ausweitung auch eine Ausdehnung der staatlichen Unterstützung auf den Kauf von Fahrzeugen mit Hybridmotoren und Wasserstoff-Brennzellen vorsieht. Der Bund hatte Mitte der 1990-er Jahre das Ziel formuliert, bis 2010 müssten acht Prozent des nationalen Fahrzeugbestands aus elektrischen Fahrzeugen bestehen. Mit einem Pilotprojekt sollte dieses Ziel in einer begrenzten Region bis 2000 erreicht werden. So wurde das Projekt VEL 1995 an Mendrisio vergeben, mit dem Ziel, innerhalb von fünf Jahren 350 elektrische Fahrzeuge in Verkehr zu setzen. Die Wahl rechtfertigte sich mit der hohen Dichte von Privatfahrzeugen im Tessin und der schweren Umweltbelastung, der das Mendrisiotto durch den motorisierten Verkehr ausgesetzt ist. Das Projekt bestand darin, dass die Käufer von Elektrofahrzeugen staatliche Beiträge erhielten, dank denen das neue Auto oder Zweirad zu einem Preis erstanden werden konnte, der ungefähr dem eines konventionellen Fahrzeugs entsprach. Wie der Bericht der Energiekommission des Tessiner Grossen Rats zeigt, hat VEL 1 die Erwartungen nur unvollkommen erfüllt. Das Projekt hat rund 13 Millionen Franken gekostet, an die der Bund sieben und der Kanton Tessin zwei Millionen beigesteuert haben. Damit wurde der Kauf von 132 Autos, 29 Lieferwagen, 31 Dreirädern, 192 Zweirädern und acht anderen Fahrzeugen etwa zur Hälfte finanziert. Allerdings wurde nur ein Drittel der Fahrzeuge im ursprünglich vorgesehenen Projektgebiet Mendrisio in Verkehr gesetzt, der Rest ist auf das ganze Kantonsgebiet verteilt. Die Ausweitung auf den Kanton, die von der Vorlage VEL 2 vorgeschlagen wird, hat also schon stattgefunden und das ursprüngliche Projekt verwässert. VEL 2 soll in vier Jahren 20 Millionen Franken kosten, von denen sechs zulasten des Kantons und zehn zulasten des Bundes gehen; der Beitrag des Bundes ist allerdings zurzeit nicht vollständig sichergestellt. Die restlichen 4 Millionen werden von Gemeinden und Sponsoren aufgebracht. Mit den 5 Millionen, die jährlich zur Verfügung stehen, soll der Kauf von 1'000 Fahrzeugen unterstützt werden, wobei die Höhe des staatlichen Beitrags umgekehrt proportional zum Schadstoffausstoss des subventionierten Fahrzeugs ist. In VEL 2 wird pro Fahrzeug bedeutend weniger Geld als in VEL 1 ausgerichtet werden. Dies liess Zweifel aufkommen, ob die finanzielle Unterstützung überhaupt genügend gross ist, um als Anreiz zum Kauf eines umweltfreundlichen Autos dienen zu können. Nach einer langen Debatte, in der sich nur die Grünen und die SP entschieden hinter das Projekt gestellt hatten, fand sich in den gelichteten Reihen des Parlaments dennoch eine Mehrheit für VEL 2. Nur die Fraktion der Lega hat beinahe geschlossen gegen die Vorlage gestimmt, die von ihrem Regierungsmitglied, Verkehrs- und Umweltdirektor Marco Borradori, nuanciert, aber mit Überzeugung verteidigt worden war. Nun muss sich die Lega überlegen, ob sie, wie

angedroht, gegen das Projekt des eigenen Staatsrats das Referendum ergreifen soll.
(NZZ 29.03.01)

- 28.03. Die Autobahn A1 ist vollendet – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lässt im Hinblick auf die offizielle Eröffnung des letzten Teilstücks der A1 vom 5. April 2001 die mehr als 40-jährige Geschichte der grossen Diagonal-Autobahn der Schweiz Revue passieren. Dabei weist der Strassenverkehrsverband FRS auch darauf hin, dass die Planung des Ausbaus bzw. der Ausbau selber der bestehenden und absehbaren Schwachstellen und Engpässe der West-Ost-Transversale umgehend in Angriff genommen werden müssen.**
(FRS-Info 28.03.01)
- 30.03. Die USA erteilen Kyoto eine klare Absage – Obschon US-Präsident George Bush gegenüber dem deutschen Bundeskanzler Gerhard Schröder das Festhalten am Ausstieg aus dem Kyoto-Protokoll zum Klimaschutz bekräftigt hat, hält die EU weiterhin am Klima-Abkommen von Kyoto fest. Bis zum jetzigen Zeitpunkt haben die USA das Abkommen immer noch nicht ratifiziert. Der niederländische Umweltminister Jan Pronk kündigte neue Vorschläge an, die bei einem Ministertreffen am 21. April 2001 in New York beraten werden sollen. Gerhard Schröder plädierte dafür, „jenseits“ von Kyoto nach Wegen zu suchen, um die USA in den Klimaschutz einzubinden. Die USA ihrerseits wollen zwar den Dialog, jedoch nicht den Kyoto-Prozess fortsetzen. In den USA wird auf Grund einiger wissenschaftlicher Lücken zum Teil bezweifelt, dass der Mensch verantwortlich für die Klimaerwärmung sei. Der Amerikaner Robert Watson, Vorsitzender des Expertengremiums der Klimakonvention, das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), sagte, in Zukunft müsse das IPCC diese Lücken schliessen. Dazu zählen Erkenntnisse über den Zusammenhang von Wolkenbildung und Treibhausgasen sowie von Klimaerwärmung und Landwirtschaft, aber auch regionale Forschungsprojekte und Analysen zu den Kosten.**
(BaZ 31.03./01./02.04.01; NZZ 06.04.01)
- 30.03. Lastwagenstau auf der Autobahn A2 – Kein Aprilscherz, sondern bittere Realität: Eine Überlastung des Zolls in Chiasso hat zu langen Lastwagenkolonnen auf der Autobahn A2 geführt. Der Ware Zoll fertigt zur Zeit täglich 5'600 Fahrzeuge ab, womit offenbar seine Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Ein Ausbau des Zollamts selber ist aus topografischen Gründen offensichtlich nicht mehr möglich. Ereignet sich nun ein technisches Problem oder eine grosse Welle Lastwagen rollt heran, entsteht unweigerlich der Stau. Der Verkehrszusammenbruch ist früher oder später erwartet worden, nachdem am 1. Januar 2001 mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die Schweizer Strassen für Lastwagen mit einem Gewicht von über 28 Tonnen geöffnet worden sind. Für die Zukunft ist ein weiteres Anwachsen des Lastwagenstroms so gut wie sicher, da unter anderem auch das Kontingent an 40-Tonnen-Fahrten, das die Schweiz der Europäischen Union (EU) zugestehen musste, bisher mehrheitlich noch gar nicht verteilt worden ist. Wenn solche Staus auf der Gotthardautobahn zur Regel werden, könnte das Interesse der Transporteure an Schiene allenfalls schneller wachsen, als es die Verkehrsplaner vorgesehen haben. Auf Grund des Lastwagenchaos am Gotthard wurden in den Medien verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert: Eine davon betrifft die Lockerung des Nachtfahrverbots. Während diese von verschiedenster Seite gefordert wird, macht sich der Schwei-**

zer Berufsverband der Transportbranche, les Routiers Suisses, für die Erhaltung des Nachtfahrverbots stark. Auch die Ausdehnung der Zollöffnungszeiten scheinen momentan nicht in Frage zu kommen. Der FDP-Präsident, Nationalrat Franz Steinegger, will die polizeiliche Überwachung der Nationalstrassen verstärken – bezahlt aus der Treibstoffzoll-Kasse. Im Notfall sollen gemäss Steinegger auch die Flugplätze Ambri und Buochs als Abstellplätze genutzt werden können. – Eine entsprechende Motion der Schweizerischen Volkspartei (SVP) wurde vor zwei Jahren von Bundesrat und Parlament abgelehnt.

In einem offenen Brief haben italienische Chauffeure gegen das Verkehrschaos am Gotthard protestiert. Im von der FAI, der italienischen Organisation der Autotransporture, und den beiden Gewerbeverbänden der Region Como unterzeichneten Schreiben heisst es, dass die italienischen Lastwagenfahrer sehr wohl bereit seien, die schweizerische Sondersteuer für den 40-Tonnen-Schwerverkehr zu bezahlen. Doch nur, wenn die entsprechenden Infrastrukturen zur Verfügung ständen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) fordert eine bevorzugte Behandlung von Binnentransporten, das die Verlagerung des Frachtverkehrs auf die Schiene im Binnenverkehr ausgeschlossen sei. In der Zwischenzeit hat Bundes-Bern mit der Einsetzung einer Task-Force reagiert. Diese besteht aus Vertretern des Lastwagengewerbes sowie der Oberzolldirektion des Bundes und des Bundesamts für Verkehr (BAV). Die Task-Force prüft vorerst drei, vom Astag vorgeschlagene Sofortmassnahmen: erstens die Steigerung der Zollabwicklungen in Chiasso; zweitens die Aussonderung der Zulieferer des Kantons Tessin (allenfalls mittels einer Vignette); drittens die Errichtung von Stauraum neben der Autobahn A2. Gleichzeitig hat die Tessiner Regierung an den Bundesrat appelliert, die A2 ab Gründonnerstag 12 Uhr für den Schwerverkehr zu sperren. Die Nutzung eines Autobahn-Teilstücks in der Leventina als LKW-Parkplatz sei für die Autofahrer gefährlich und für die Lastwagenfahrer lästig. Für letztere fehle es an jeglicher Infrastruktur. Der Tessiner Staatsrat Marco Borradori (Lega dei Ticinesi), Verkehrs- und Umweltdirektor, sympathisierte offen mit den aufgebrachten Camionneuren, die Blockaden angedroht haben. Während der Schweizerische Eisenbahner- und Verkehrspersonalverband (SEV) eine Bahnoffensive gegen die Lastwagenlawine forderte, kritisierte Les Routiers Suisses, der schweizerische Verband der Berufsfahrer, die Verkehrspolitik des Bundes scharf. Trotz der Warnungen der vergangenen Jahre seien keine Massnahmen ergriffen worden, um das jetzt bestehende und voraussehbare Verkehrschaos abzuwenden. Die Verkehrspolitik der Schweiz für die kommenden 15 Jahre müsse dringendst überdacht werden. Sonst werde sich das Chaos über die nächsten Jahr hinwegziehen.

(NZZ 31.03./01./02./05.04.01; BaZ 31.03./01.04.01; SonntagsBlick 01.04.01; SonntagsZeitung 01.04.01; BZ 31.03.01; „Bund“ 31.03.01; BaZ 05.04.01; „Bund“ 05.04.01; AR 05.04.01)

04.04. 1. Etappe Bahn 2000: Wie den Milliardenüberschuss verwenden? – Aus der 1. Etappe der Bahn 2000 bleiben voraussichtlich rund 1,5 Milliarden Franken übrig. Der Bundesrat hat entschieden, dass diese Kreditreste weiterhin für Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen sollen. Welche zusätzlichen Projekte damit finanziert werden, steht noch nicht fest. Der Bundesrat schliesst aber nicht aus, dass das Geld für Teilprojekte der 2. Etappe der Bahn 2000 verwendet werden könnten. Genau dagegen hatte sich aber vor Jahresfrist die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte vehement gewehrt.

(UVEK-Medienmitteilung 04.04.01; „Bund“ 05.04.01)

04.04. Task-Force „Lastwagentransit“ nimmt Tätigkeit auf – Verkehrsstörungen im Gütertransit entlang der A2 sollen frühzeitig erkannt und möglichst rasch behoben werden. Bundespräsident Moritz Leuenberger hat den Bundesrat über Ziel, Aufgabe und Zusammensetzung der Task-Force „Lastwagentransit“ informiert. Sie wird von Michel Egger, Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen (Astra), geleitet und setzt sich aus Vertretern der drei betroffenen Departemente, der Kantone sowie der Lastwagenverbände zusammen. Die Task-Force prüft bereits diese Woche Massnahmen, die kurzfristig wirken sollen. Nach einer Verdoppelung in den 1990er Jahren hat der Lastwagenverkehr auch in den vergangenen Wochen auf der A2 stark zugenommen und vorab an den Grenzübergängen zu Kapazitätsengpässen geführt. Deshalb hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) nach Rücksprache mit der Eidgenössischen Oberzolldirektion und dem Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) eine Task-Force eingesetzt. Diese erarbeitet zusammen mit den betroffenen Kantonen und den Strassentransportverbänden einerseits schnell wirkende Lösungen zur Verflüssigung des Verkehrs (inkl. Zollanlagen), andererseits die Grundlagen für eine wirksame Früherkennung von Risiken. Weitere Schwerpunkte sind kurzfristige bahnseitige Massnahmen sowie die Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit (Italien, Deutschland, EU-Kommission). Die von Egger geleitete Task-Force setzt sich aus Vertretern der Oberzolldirektion, des Bundesamtes für Verkehr, des VBS, der Kantone, des Schweiz. Nutzfahrzeugverbandes Astag und der Routiers Suisse zusammen. Nach ihrer ersten Sitzung schlägt die Task-Force vor, dass zur Linderung der Schwerverkehrsprobleme auf der Gotthardautobahn die Zollanlage in Chiasso vom kommenden Mittwoch bis Ostersonntag von 5 Uhr bis 22 Uhr durchgehend offen bleiben soll. Damit könne ein Verkehrschaos auf der wichtigsten Nord-Süd-Transitachse der Schweiz vor Ostern vermieden werden, weil vor allem jene Camionneure abgefertigt werden können, die den Zoll bei Basel noch vor 22 Uhr passieren. Die Massnahme verhindere einen Rückstau vor der Schweizer Südgrenze und diene so der Verflüssigung des Verkehrs auf der A2. Mit der geplanten durchgehenden Öffnung der Zollanlage ist gemäss Uvek keine Aufhebung des Nachfahrverbots für den Schwerverkehr verbunden. Die Task-Force wird am 19. April 2001 zu einer zweiten Sitzung zusammen kommen. Sie will sich dannzumal unter anderem mit der Optimierung der Schnittstelle Zoll/Verkehr auseinandersetzen.
(UVEK-Medienmitteilung 04./06.04.01; NZZ 05./06.04.01)

04.04. Modifizierte Strategie für den SBB-Güterverkehr – Die SBB Cargo setzt wieder auf die flächendeckende Versorgung in der Schweiz. Auf der Nord-Süd-Transitachse will die seit Jahresbeginn verselbständigte Division Güterverkehr der SBB ein zusätzliches Wachstum stimulieren. Neue Partnerin im Norden ist dabei die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) für den Verkehr nach Deutschland und in die Benelux-Häfen. Im Süden wird die schnelle Vereinigung mit dem FS-Güterbereich vorläufig durch eine weniger weitgehende Zusammenarbeit ersetzt. So soll die SBB Cargo ab kommenden Juni die Verantwortung über das Management der Güterzüge bis zu den Umschlagterminals nördlich von Mailand übernehmen während die italienische Staatsbahnen (FS) den Transitverkehr über Chiasso nach Mailand und südlich davon auch durch die Schweiz steuern. Gemäss dem neuen Güterchef Daniel Nordmann handelt es sich dabei faktisch um die Aufteilung des Güterverkehrs über die Südgrenze im

Verhältnis 50 zu 50 Prozent. Angesichts der bereits traditionellen Blockierungen von Güterzügen an der Südgrenze ist dabei entscheidend, dass die „Systemgrenze“ nicht mehr mit der Landesgrenze zusammenfällt. Auf den 1. August 2001 verlegt die SBB Cargo zudem ihre zentralen Leitungsfunktionen (350 Arbeitsplätze) von Bern, Zürich und Luzern nach Basel. Die Stadt am Rheinknie soll dadurch noch mehr als bislang durch den Ausbau des Rangierbahnhofs in Muttenz zur internationalen Drehscheibe für den Güterverkehr werden. Der Gemeinderat und die lärmgeplagten Anwohner sind über das Vorgehen der SBB empört. Bemerkenswert an der modifizierten Strategie der SBB Cargo ist nicht zuletzt das ausdrückliche Bekenntnis zum Binnenverkehr, basierend auf dem bestehenden dichten Netz von Anschlussgleisen. Unter dem Titel „Cargo Rail“ will man sich vermehrt um Kunden mit Wagenladungen bemühen. (NZZ 05.04.01; BaZ 05./06.04.01; „Bund“ 05.04.01)

05.04. Neue nationale Kampagne des Verkehrssicherheitsrates – Mit dem auf den ersten Blick ungewohnten Slogan „Stress? Fahr ein Lächeln!“ will der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) in seiner neusten nationalen Kampagne jene Fahrzeuglenkenden erreichen, die unter Zeitdruck leiden, gehetzt und häufig genervt sind. Budgetkürzungen seitens des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), der die VSR-Kampagnen finanziert, haben zur Folge, dass im laufenden Jahr nebst den an Ausserortsstrecken aufgestellten grossformatigen Mahnwänden und einer flächendeckenden Plakataktion lediglich ein Internetauftritt (www.anti-stress.ch) die Antistressaktion stützt. Auf weitere Werbemassnahmen wie Radio-, TV- und Kinospots musste verzichtet werden. (AR 05.04.01)

05.04. Einweihung des letzten A1-Teilstücks zwischen Payerne und Yverdon – Nachdem im Jahr 1960 die eidgenössischen Räte das Autobahnnetz verabschiedet hatten und für die A1 zwischen Genf und St. Margrethen als Fertigstellungsdatum das Jahr 1985 in Aussicht genommen wurde, konnte nun das letzte Teilstück Payerne– Estavayer-le-Lac–Yverdon feierlich eingeweiht und dem Verkehr übergeben werden. 40 Prozent dieses letzten, 23 Kilometer langen Teilstücks der A1 verlaufen in Tunnels, 20 Prozent über Viadukte, und nur 40 Prozent sind direkt in die Natur eingebaut. Der Bau 1,5 Milliarden Franken teuren Abschnitts ist ein Paradebeispiel für einen sorgfältigen und behutsamen Umgang mit der Umwelt. Gemäss Bundespräsident Moritz Leuenberger zeigt die 40-jährige Planungs- und Bauzeit typisch eidgenössische Elemente. Das letzte Teilstück stehe für Begriffe wie eidgenössische Langsamkeit, eidgenössischer gegenseitiger Respekt, eidgenössischer Wille zum Brückenbau sowie eidgenössische Fähigkeit, Kompromisse zu suchen und zu finden. Der Weg über Payerne nach Genf ist nun 15 Kilometer kürzer als jener über Freiburg (A12). Auf Grund des flacheren Streckenprofils macht dies eine Zeitersparnis von bis zu 15 Minuten aus. (NZZ 06.04.01; BaZ 04.04.01)

09.04. Sofortmassnahmen gegen Lastwagenstau – Das Departement von Verkehrsminister Leuenberger hat Sofortmassnahmen beschlossen, welche die Task-Force „Lastwagentransit“ beantragt hatte. Vor den Osterfeiertagen wird der Schwerverkehr am Zoll von Chiasso demnach auch nachts so lange abgefertigt, „bis die Stauräume entleert sind“. Konkret geht es um die Nächte von Mittwoch auf Gründonnerstag und von Gründonnerstag auf Karfreitag. Die Tessiner Regierung sowie die schweizerischen und die

italienischen Zollbehörden hätten der Massnahme zugestimmt. Das Nachtfahrverbot werde damit nicht generell gelockert: Die Massnahme betreffe nur den Kanton Tessin, genauer Lastwagenfahrten von den Stauräumen in Chiasso, Personico und Piotta zur Grenze. Ursprünglich hatte die Task-Force auch die Durchfahrt von Basel bis Chiasso während der Nacht freigeben wollen. Zu Sofortmassnahmen sahen sich die Behörden genötigt, weil sich sonst der Lastwagenstau, der werktags entsteht, mit dem Stau des Personenverkehrs an den Feiertagen überlagert und dies zwangsläufig zum totalen Stillstand geführt hätte. Als Gegenleistung für die Bereitschaft, die Lastwagen vor Ostern auch nachts einreisen zu lassen, wurde mit den italienischen Behörden eine Entlastungsmassnahme für Tage vereinbart, an denen sich der Schwerverkehr jeweils in der umgekehrten Fahrtrichtung staut: An Auffahrt, am Pfingstmontag und am 1. August – Daten also, die in Italien keine Feiertage sind – soll die Zollabfertigung für in die Schweiz fahrende Lastwagen bereits um drei Uhr morgens beginnen. Anschliessend dürfen die Lastwagen aber nicht beliebig weiterfahren, sondern werden in Stauräume auf der Schweizer Seite eingewiesen. Dort müssen sie das Ende des Nachtfahrverbots (fünf Uhr) abwarten. Härtere Verkehrsbeschränkungen, etwa das vom Kanton Tessin, vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und vom Verein Alpeninitiative geforderte Verbot für den Lastwagentransit vor und nach Feiertagen, prüft die Task-Force erst für das nächste Jahr. Kurzfristig hätte eine solche Massnahme zu Klagen von Unternehmen geführt, die nicht mehr rechtzeitig hätten umdisponieren können. Ebenfalls mittelfristig wird geprüft, wie der Stauraum im Tessin und bei Basel erweitert werden kann. Weiter hielt die Task-Force fest: Bei Chiasso müsse ausserhalb der Zollanlage ein Stauraum für etwa 300 Lastwagen gebaut werden, weil in der Zollanlage selbst aus topographischen und baulichen Gründen nur geringfügige Optimierungen möglich seien. Auf den Pannestreifen blockierte Lastwagen verminderten die Verkehrssicherheit für alle. Die Zollanlage in Chiasso sei ursprünglich nur für 1'000 und nicht für die jetzt anfallenden 5'000 Lastwagen pro Tag gebaut worden. Zusätzliches Personal würde das Problem nicht lösen, fehle es doch an Parkplätzen, so dass sich die Lastwagen gegenseitig blockierten. Auch die Bahnkapazitäten würden selbstverständlich in die Planung einbezogen; die Verlagerung auf die Schiene bleibe das Ziel der Schweizer Verkehrspolitik. Der Güterstau dürfe indes nicht zum Dauerzustand werden, sei die Wirtschaft doch auf fristgerechte Lieferungen angewiesen.
(NZZ 10.04.01; UVEK-Medienmitteilung 09.04.01)

- 10.04. Verbrauch neuer Personenwagen massiv gesunken – Der Treibstoffverbrauch (Flottenverbrauch) sinkt zwar nicht so, wie es der Bund eigentlich vorschreibt, nämlich um drei Prozent pro Jahr. Aber es scheint, als wären die Schweizer und Schweizerinnen zumindest auf den richtigen Weg dazu. So hat der so genannte Flottenverbrauch im 2000 gegenüber dem Vorjahr um gut 2,5 Prozent abgenommen, womit das vorgegebene Ziel langsam in Reichweite rückt. In Zahlen heisst dies, dass der Verbrauch aller im Jahr 2000 neu in Verkehr gesetzten Autos im Schnitt noch 8,4 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen. Die Gründe, die zu diesem Resultat geführt haben, sind in mehrerer Hinsicht aufschlussreich: So hat vor allem der Kauf von sparsameren Dieselfahrzeugen stark zugenommen und bereits einen Anteil von zehn Prozent an den Neuwagenkäufen erreicht. Das zweite „Sparargument“ liegt in dem seit Jahren durch die Sicherheitsausrüstung steigenden Leergewicht der Neufahrzeuge, das sich im letzten Jahr stabilisiert hat. Seit 1996 ist das Gewicht insgesamt um 54 Kilogramm gestiegen. Durch die Leistungssteigerung kleiner Motoren ist auch der Hubraum al-

ler verkauften Wagen im Schnitt gesunken und beträgt nun noch 1'945 cm³. Sollte sich dieser Trend weiter fortsetzen, wird die vom Bund geforderte 15-Prozent-Abnahme des Verbrauchs ab 1996 mit einer Verspätung von drei Jahren im Jahr 2004 möglich. Vielleicht sogar noch früher, wenn sich der Verkauf von Dieselfahrzeugen der modernen Art weiterhin in diesem Masse verstärkt. Und schliesslich werden auch Benzinmotoren immer sparsamer.

(VSAI-Berichterstattung und -Pressemitteilung 10.04.01; BaZ 26.04.01; AR 26.04.01)

11.04. Erteilung und Verwendung von Händlerschildern erleichtert – Die Kantone erhalten bei der Erteilung von Händlerschildern einen grösseren Ermessensspielraum. Überdies sollen Personen, die am Kauf eines Fahrzeugs interessiert sind, Probefahrten mit Händlerschildern künftig auch ohne Begleitung durchführen können. Der Bundesrat hat heute Änderungen der Verkehrsversicherungs-, Verkehrszulassungs- und Ordnungsbussenverordnung beschlossen. Sie erleichtern kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) im Autogewerbe und Taxiwesen das wirtschaftliche Fortkommen: Die kantonalen Zulassungsbehörden können von den detaillierten Erteilungsvorschriften zu Gunsten eines Bewerbers abweichen, wenn die Gesamtbeurteilung des Betriebs ergibt, dass die Händlerschilder ohne Gefahr für Verkehrssicherheit und Umwelt abgegeben werden können. Fahrzeughändler dürfen Kaufinteressenten ohne Begleitung durch Garagenpersonal auf eine Probefahrt schicken, auch wenn das Fahrzeug mit Händlerschildern versehen ist. Zur Verhinderung von Missbräuchen müssen sie über die Fahrten ein Verzeichnis führen. Als Ersatzfahrzeug für ein defektes Taxi kann die kantonale Behörde in Härtefällen ein Fahrzeug bewilligen, das nicht mit einem Fahrschreiber ausgerüstet ist. Der Taxichauffeur muss in dieser Zeit das Arbeitsbuch führen. Ferner hat der Bundesrat das besondere Kontrollschild („V“-Nummer) für Mietfahrzeuge abgeschafft. Die Fahrzeugvermieter können sich neu vor Veruntreuung schützen, indem sie durch die Zulassungsbehörde im Fahrzeugausweis den Code „178 Halterwechsel verboten“ eintragen lassen. Diese Regelung gilt für alle Fahrzeughalter, die häufig ihre Fahrzeuge Dritten überlassen, wie Leasinggeber, Carsharing-Organisationen und Garagen, die Ersatzfahrzeuge abgeben. Tagesausweise erhalten neu nur noch Personen mit Wohnsitz in der Schweiz. Damit kann das unberechtigte Weiterverwenden von schweizerischen Kontrollschildern im Ausland, für die das nationale schweizerische Versicherungsbüro bei Unfällen Deckung geben muss, eingedämmt werden. Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot wird aufgehoben, und die Erteilung von Tagesausweisen ist neu generell für eine Dauer bis 96 Stunden möglich. Im Weiteren hat der Bundesrat eine Reihe von Änderungen vorgenommen, die dem Bedarf der Praxis Rechnung tragen und einige neue Tatbestände ins Ordnungsbussenverfahren aufgenommen. So muss z.B. das behindernde Parkieren auf einem Radweg nicht mehr an das Strafgericht verzeigt werden, sondern kann mit einer Ordnungsbusse von 120 Franken an Ort und Stelle geahndet werden.

(UVEK-Medienmitteilung 11.04.01; AS 2001 S. 1372-1391)

21.04. Stromverbrauch in der Schweiz gestiegen – Im Jahr 2000 hat die Schweiz die Rekordmenge von 52,4 Mia. Kilowattstunden (kWh) Strom verbraucht. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Zuwachs von 1,2 Mia. kWh oder 2,3 Prozent. Im Vergleich zum Wirtschaftswachstum (plus 3,4 Prozent) stieg der Stromverbrauch letztes Jahr weniger stark. Das rührt daher, dass die Wintermonate 2000 sehr warm waren. So sank die Zahl der Heizgradtage (Indikator für den Klimaeinfluss) gegenüber dem Vor-

jahr um sieben Prozent und egalisierte damit den Wärmerekord von 1994. Dadurch verminderte sich der Verbrauch von Elektroheizungen und Wärmepumpen, die in kälteren Jahren rund 20 Prozent des Strombedarfs der Schweiz verschlingen. Im langfristigen Trend wächst der Stromverbrauch in der Schweiz immer noch stärker als die Wirtschaft, gemessen am teuerungsbereinigten Bruttoinlandsprodukt (BIP real). Das Gleiche gilt für den Gesamtenergieverbrauch von 1990 bis 1999 (für 2000 liegen die Daten noch nicht vor). Diese Entwicklung steht den Zielen der schweizerischen Energiepolitik diametral entgegen. Die Postulate von Energie 2000, den fossilen Energieverbrauch auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren und die Wachstumsraten des Stroms unter die Wachstumsraten des BIP zu drücken, blieben ebenfalls unerfüllt. Grund: Die Energiepolitik hielt nicht, was die Konzepte versprochen. So wurden die Zielwerte zur Senkung des spezifischen Stromverbrauchs von Anlagen und Geräten deutlich verfehlt. Energieabgaben, die zum Sparen anreizen sollten, lehnte das Volk im letzten Herbst ab. Stromtarife, die das Sparen belohnen, scheiterten am Widerstand von Elektrizitätswerken und Kantonen. Die Effizienzverbesserungen im Stromverbrauch blieben deshalb bescheiden und wurden von der wachsenden Menge an Strom verschlingenden Geräten und Anlagen mehr als kompensiert. Die Öffnung der Strommärkte, die den Strom vor allem für Grossverbraucher verbilligt, sowie die Ausrüstung von Telekommunikation und Internet-Diensten dürften den Stromverbrauch auch in den nächsten Jahren fördern. Die gesamte Stromproduktion im Inland nahm um zwei Prozent ab, denn die Wasserkraftwerke erzeugten 7,3 Prozent weniger Elektrizität als im Vorjahr. Einerseits ist das auf einen geringfügigen Rückgang der nutzbaren Niederschläge zurückzuführen. Andererseits horteten die Elektrizitätswerke in ihren Stauseen am Jahresende 15 Prozent mehr verstrombares Wasser als im Vorjahr. Bei gleicher Speicherbewirtschaftung hätte die Schweiz ihren Produktionsrekord aus dem Vorjahr ebenfalls gebrochen.

(BaZ 21.04.01)

- 25.04. Ozon hat keine Langzeitwirkung auf Kinderlungen – Kinder in Baden-Württemberg (Deutschland) sind keinem Langzeitrisiko hinsichtlich ihres Lungenvolumenwachstums ausgesetzt, wenn sie in Gebieten mit höheren sommerlichen Ozonwerten leben. Dies gilt nicht nur für gesunde, sondern auch für Kinder mit Pollenallergie oder Bronchialasthma. Zu diesem Ergebnis kommt eine breit angelegte Studie der Freiburger Universitäts-Kinderklinik. Von März 1996 bis Oktober 1999 wurden 1'101 Kinder an Schulen aus sechs Gebieten in Baden-Württemberg mit überwiegend geringer industrieller Schadstoffbelastung der Luft insgesamt jeweils elf Mal untersucht. Grund für die Studie war die Annahme, dass es bei einer Verdopplung der Ozon-Durchschnittswerte im Frühjahr und Sommer zu einer Beeinträchtigung des Lungenvolumenwachstums bei Kindern kommt. Zum Vergleich diente ein Niedrig-Ozongebiet in Niederösterreich. Anhand von Allergietests konnte zunächst festgestellt werden, dass selbst in Orten mit hohen Ozonkonzentrationen kein erhöhtes Allergierisiko besteht. Auch die Lungenfunktionstests ergaben keinen Hinweis auf schädigende Langzeitwirkung durch Ozon auf das Lungenwachstum. Die Studie zeigt einen interessanten Kompensations-Effekt. So nahm das Ausatemvolumen bei Kindern an Orten mit hoher Ozonkonzentration im Sommer weniger zu als bei Kindern, die in Orten mittlerer Ozonbelastung wohnten. Im Winter ergab sich ein umgekehrtes Bild. Am höchsten war die Ozonempfindlichkeit der Kinder am Studienbeginn mit acht Jahren, mit zunehmendem Alter nahm sie ab. Das Ergebnis der Studie relativiert die Langzeitfolgen einer

Ozonbelastung. Dass erhöhte Ozonwerte jedoch akute Auswirkungen hervorrufen können wie etwa Augen- und Atemwegsreizungen, wird nicht in Abrede gestellt. Auf Schul- und Leistungssport während der Mittagszeit an Tagen mit erhöhter Ozonkonzentration zu verzichten, sei daher keine Hysterie, sondern vernünftig.
(BaZ 25.04.01)

- 25.04. Bundesrat will Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative – Dass Verkehrsminister Moritz Leuenberger zwar kein Freund von Staus ist, aber die vom ACS und TCS vergangenen November eingereichte „Avanti“-Initiative, die neben dem Ausbau der Autobahnen Genf–Lausanne und Bern–Zürich auf sechs Spuren insbesondere eine zweite Gotthard-Strassenröhre fordert, nicht als geeignete Remedur gegen stehende Autokolonnen erachtet, hat er schon mehrfach öffentlich kundgetan. Nun hat der Bundespräsident auch das Gesamtkollegium dafür gewonnen, das Volksbegehrendem Parlament zur Ablehnung zu empfehlen, dafür aber einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Laut Bundesratsprecher Achille Casanova ist dabei noch offen, ob es sich um einen direkten Gegenvorschlag auf Verfassungsstufe oder lediglich um einen indirekten auf Gesetzesstufe handeln wird. Von der Substanz her soll der Antrag jedenfalls der vom Bund favorisierten nachhaltigen und alle Verkehrsträger erfassenden Verkehrspolitik wie auch der Leistungsfähigkeit der Schweizer Verkehrsinfrastruktur Rechnung tragen. Damit soll die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes garantiert und allfällige Engpässe beseitigt werden. Worin substanziell die bundesrätliche Gegenofferte zu „Avanti“ bestehen wird, ist zurzeit Gegenstand der Analyse von Fachgruppen, die ihre Erkenntnisse bis zum Sommer präsentieren werden. Das Departement Leuenberger will insbesondere verhindern, dass mit der Annahme der „Avanti“-Initiative der Alpenschutzartikel torpediert und die durch den Bau der Neat-Tunnels angestrebte Verlagerung des Gütertransits von der Strasse auf die Schiene gefährdet würde. Deshalb soll der Bau der zweiten Gotthardröhre zurückgestellt und dafür allenfalls ein Bahnverlad-Projekt geprüft werden. Beim Ausbau der Autobahnen soll zudem von einem flächendeckenden und zeitlich fixierten Ausbau der A1 auf sechs Spuren – die „Avanti“-Initiative sieht hier den Baubeginn spätestens zehn Jahre nach dem Volks-Ja vor – abgerückt werden. Prioritär sollen dafür im Rahmen von Planaufgaben, die der Bundesrat festsetzt, die wirklich neuralgischen Flaschenhälse um die Agglomerationen ausgebaut werden – etwa die Umfahrung Zürichs, der Gubristunnel, das Autobahnkreuz Härkingen–Wiggertal und die Grossräume Basel und Bern. Damit ist klar, dass sich der Abstimmungskampf auf die zum Mythos emporstilisierte Gotthardroute zuspitzen wird. Zumindest die zweite Gotthard-Röhre hat heute im Parlament eine starke Lobby: Im Juni 2000 hiess der Nationalrat mit 93 zu 86 Stimmen eine Parlamentarische Initiative gut, welche die sofortige Aufnahme der Planungsarbeiten verlangt. Andererseits scheiterte die Freie Partei 1999 mit einer Kombi-Initiative, welche die „Avanti“-Forderungen vorwegnahm, bereits im Stadium der Unterschriftensammlung.
(NZZ 26.04.01; „Avanti“-Komitee-Medienmitteilung 25.04.01; Mündliche Informationen des Bundesratsprechers 25.04.01)

- 27.04. Transitverkehrsmisere auf der A2: Management by Stau ist unhaltbar – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS bezeichnet die aktuelle Situation auf der Autobahn A2 in einer Medienverlautbarung als unhaltbar. Das bundesrätliche „Management by Stau“ müsse umgehend ersetzt werden. Bereits vor Jahren habe der FRS die Lockerung des Nachtfahrverbots gefordert und gleichzeitig die unmissverständlich

den Ausbau der neuralgischen Stellen verlangt. Vor den sich momentan abspielenden Szenarien sei der Bundesrat eindringlich gewarnt worden. Die Warnungen seien aber in den Wind geschlagen worden. Die müsse als bewusste politische Strategie zur Schwächung des Verkehrsträgers Strasse gewertet werden.
(FRS-Communiqué 27.04.01)

09.05. SBB AG legt Zahlen für das Jahr 2000 vor – Der von der SBB AG ausgewiesene Reingewinn für das Betriebsjahr 2000 beläuft sich auf 146,2 Mio. Franken (Vorjahr: 120,3 Mio.). Belastet wurde das Betriebsergebnis durch Rückstellungen für den Rollmaterialunterhalt, für rückständige Freitage des Personals sowie für das neue Versicherungsmanagement. Es ging um 39,8 Prozent auf 286,3 Mio. Franken zurück. Unter Einbezug von ausserordentlichem Aufwand und Ertrag ging es indessen lediglich um 13,9 Prozent auf 336,6 Mio. zurück. Die Gesamtleistungen der öffentlichen Hand blieben mit 2'016,8 Mio. Franken stabil, obwohl die SBB deutliche Mehrleistungen erbracht haben. Allein vom Bund erhielten die SBB 1'741 Mio. Franken. Dieser Zuschuss teilte sich in folgende Bereiche auf: Infrastrukturbeiträge (1'361 Mio.), Abgeltung regionaler Personenverkehr (350 Mio.) und Abgeltung kombinierter Güterverkehr (75 Mio.). Erstmals liegen Spartenergebnisse der einzelnen Division vor, sie sind somit kaum mit Vorjahreszahlen zu vergleichen. Im Personenverkehr nahm die von SBB-Kunden gefahrene Gesamtstrecke um 1,6 Prozent auf 12,835 Mia. Kilometer zu, wobei 3,9 Prozent mehr Reisende den Zug benützt haben. 231'000 Kunden besitzen ein Generalabonnement – eine Zunahme um fünf Prozent. Zwei Millionen Personen verfügen über ein Halbtaxabonnement; 1997 war die Zahl der „Halbtaxler“ auf 1,6 Millionen gesunken. Der Betriebsertrag der Division Infrastruktur liegt bei 3'068,5 Mio. Franken, das Ergebnis bei 162,1 Mio. Die Trassengebühren haben zum Ertrag 728 Mio. Franken beigetragen. Sie gehören mit den Erträgen aus Liegenschaften und den Abgeltungen des Bundes für Infrastruktur zu den wichtigsten Einkünften der Division. Die genannten Abgeltungen stiegen gegenüber dem Vorjahr von 1'273 Mio. Franken auf 1'308 Mio. etwas an. Der Cargo-Bereich schliesst mit einem Fehlbetrag von 58,8 Mio. Franken ab. Dieses angesichts des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs eher bedenkliche Ergebnis ist durch die tiefen Preise der (Strassen-)Konkurrenz teilweise erklärbar. Denn die SBB Cargo haben erhebliche Mehrleistungen erbracht: Die (entscheidenden) Tonnenkilometer stiegen um 10,1 Prozent auf 10,8 Milliarden an, die Tonnage lag bei 60,5 Millionen. Rund 80 Prozent des Volumens erzielten die SBB beim grenzüberschreitenden Verkehr, der erhebliche Zuwachsraten aufwies. Der Binnenverkehr verharrte auf dem Vorjahresniveau, mit Ausnahme der Holztransporte wegen des Sturms „Lothar“. Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, bestätigte einmal mehr die Engpässe beim Güter-Grenzübertritt an der schweizerischen Südgrenze. Dem Übelstand soll mit einem neuen Zusammenarbeitsmodell mit den Italienischen Staatsbahnen (FS) Abhilfe geschaffen werden. Ab Sommer werden die SBB die Verantwortung für die Züge bis in den Raum nördlich von Mailand übernehmen, die FS die Langstreckenzüge ab Basel bis Mailand und weiter südlich planen. Es ist dies zugleich ein Schritt hin zu der noch immer geplanten Fusion der Güterbereiche von FS und SBB, nachdem die Verwirklichung dieses grossen Vorhabens in einem Schritt sich anlässlich einer Analyse im Laufe des Jahres 2000 als unmöglich erwiesen hatte. Erstmals seit den achtziger Jahren leiden die SBB wieder unter Personalmangel, trotz Überbeständen in gewissen Bereichen und in einigen Regionen. Derzeit fehlen beispielsweise 200 Lokomotivführer, 100 sind derzeit in Ausbildung, wovon 9 von der

Deutschen Bahn herkommen. Die SBB rekrutieren allerdings auch Zugbegleiter, Fahrdienstverantwortliche und Fachleute für die zentralen Dienste. Die Steuerzahlenden der Schweiz haben in den letzten Jahren mehr Leistung für weniger Geld erhalten, sagte SBB-Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay: Dies zeige sich daran, dass die Abgeltungen der Kantone und des Bundes im Bereich Verkehr im Berichtsjahr um 99 Mio. Franken abgenommen haben seit der Gründung der SBB AG, also seit zwei Jahren insgesamt um 171 Mio. Im regionalen Personenverkehr sanken die Abgeltungen seit 1994 kontinuierlich um insgesamt 180 Mio. Franken. Die von 5,8 auf 5,7 Mia. Franken revidierte Zahlungsvereinbarung mit dem Bund für die Jahre 1999 bis 2002 kann nicht nur eingehalten, sondern um mehrere hundert Millionen Franken unterschritten werden. In allen Jahren haben die SBB weniger beansprucht als ursprünglich vorgesehen, in den ersten drei Jahren rund 250 Mio. Die effektive Zahl für 2002 steht natürlich noch nicht fest. Man kann das Betriebsergebnis der SBB AG so interpretieren, dass der ausgewiesene Reingewinn mehrheitlich dem Infrastrukturbereich und dem haushälterischen Umgang mit den Bundesmitteln zu verdanken sei. Das relativ gute Ergebnis wird sich aber auf die nun anlaufenden Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungsvereinbarung 2003 bis 2006 auswirken. Man wolle das Risiko des «Musterknaben» bewusst eingehen, wenn man die Limite der Leistungsvereinbarung nicht ausschöpfe und in der neuen Periode vom Bund weniger bekomme, sagte Lalive. Er verhehlte aber nicht, dass es das Gesamtergebnis beeinflussen werde, wenn die Überschüsse aus der Infrastruktur tendenziell zurückgehen. Dass der Verzicht auf das Ausschöpfen der Leistungsvereinbarung zu politischen Diskussionen Anlass geben wird, ist indessen heute schon klar. Bereits hat der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) Kritik geübt: Die Politik habe diese Mittel für die Infrastruktur, den regionalen Personenverkehr und den Huckepackverkehr zur Verfügung gestellt. Der Verzicht auf einen Teil der Mittel bringe nicht zusätzliche unternehmerische Freiheit, sondern mehr Druck auf die Mitarbeitenden. Der SEV fordert im weiteren drei Prozent Realloohnerhöhung und den „Ausgleich der rückständigen Teuerung“.

(NZZ 10.05.01; BaZ 10.05.01; SBB-Communiqué 09.05.01; UVEK-Medienmitteilung 23.05.01)

- 11.05. Vernehmlassung zur Verordnung über die Lärmsanierung – Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat heute die Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen in die Vernehmlassung gegeben. Sie regelt die Abläufe und Anforderungen an die Sanierung des Rollmaterials, die Erstellung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern. Der Bundesrat hat das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen auf den 1. Oktober 2000 in Kraft gesetzt. Die neue Verordnung wurde auf der Basis dieses Bundesgesetzes gearbeitet. Das Rollmaterial muss bis spätestens 2009 saniert werden. In einer ersten Phase werden Reisezugwagen mit neuartigen Bremssohlen ausgestattet, die eine Verminderung des Fahrlärms bewirken. Ab 2004 folgen die Güterwagen, bei denen ähnliche Anpassungen notwendig sind. Lärmschutzwände bzw. Schallschutzfenster müssen bis spätestens 2015 realisiert sein. Bei der Erstellung von Lärmschutzwänden wird neu das Prinzip der Verhältnismässigkeit verbindlich definiert. Das heisst, dass man im Einzelfall die Interessen der lärmgeplagten Bevölkerung, die Interessen des Ortsbild-, Natur- und Landschaftschutzes und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel gegeneinander abwägen muss. Auf dieser Basis entscheidet man sich für die beste Lösung. Mit der Einführung eines solchen standardisierten Bewertungsmodells

wird die Gleichbehandlung aller Regionen gewährleistet. Die Verordnung regelt neu auch die Rückerstattung der Kosten für bereits erstellte Lärmschutzwände. Schallschutzfenster sind dort vorgesehen, wo die anderen Massnahmen zu wenig greifen. Bei Lärmbelastungen über dem Alarmwert übernimmt der Bund die vollen Kosten für den Einbau der Fenster. Bei Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert beteiligt er sich zur Hälfte. Der Vollzug dieser Massnahmen liegt in der Kompetenz der Kantone.

(BAV-Medienmitteilung 11.05.01)

14.05. Schweiz und Niederlande: Gemeinsam für den Bahngüterverkehr – In Sedrun haben die niederländische Verkehrsministerin Tineke Netelenbos und Bundespräsident Moritz Leuenberger ein so genanntes Memorandum of Understanding zur Förderung des Bahngüterverkehrs unterzeichnet. Gemäss dieser Vereinbarung soll eine Arbeitsgruppe aus schweizerischen, niederländischen und später allenfalls deutschen sowie italienischen Experten bis im November Lösungsvorschläge zur Verbesserung des internationalen Bahngüterverkehrs erarbeiten. Dazu sollen die Transportkapazität, Schwierigkeiten bei Grenzübertritten oder Unterschiede bei den technischen Vorschriften analysiert und in einer Mängelliste aufgeführt werden.

(BZ 15.05.01; UVEK-Medienmitteilung 09.05.01)

15.05. Neue Studie zum Treibstoffverbrauch von Neuwagen – Der Benzinverbrauch von Neuwagen ist weiter ungebremst. Die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (VSAI) haben eingestanden, dass sie die vom Bund verordneten Vorgaben, den Benzinverbrauch bis 2001 um 15 Prozent zu senken, nicht erreichen werden. Der Widerstand gegen gesetzliche Auflagen ist gross. Die Branche schiebt die Kugel vielmehr dem Bund zu, der den Verkauf von Kleinwagen und Dieselfahrzeugen fördern soll. Eigentlich hätte die Automobilbranche dafür sorgen müssen, dass der durchschnittliche Benzinverbrauch von Neuwagen bis Ende des Jahres gegenüber 1996 um 15 Prozent gesenkt wird. Denn schon vor der Verabschiedung des CO₂-Gesetzes hatte der Bund mit den Autoimporteuren vereinbart, den Treibstoffverbrauch neu zugelassener Personenwagen bis Ende 2001 um 15 Prozent zu senken. Was ursprünglich in Form einer „freiwilligen Vereinbarung“ hätte umgesetzt werden sollen, wurde allerdings schliesslich von Bundesrat Moritz Leuenberger per Verordnung diktiert. Die Autobranche erklärte bereits dazumal das Ziel für unerreichbar. Dass dieses Ziel nicht erreicht wird, gaben nun die Vertreter der VSAI bekannt. Statt um 15 Prozent sank der Treibstoffkonsum seit 1996 nur um 6,2 Prozent. Schuld am Scheitern der Reduktionsziele tragen gemäss VSAI primär die Autofahrer mit ihrem Hang zu immer grösseren und besser ausgestatteten Fahrzeugen, die neben Klimaanlage meist auch über Airbag, ABS und Seitenaufprallschutz verfügen und in der Folge immer schwerer werden. Die VSAI glaubt dennoch, den Treibstoffverbrauch um 15 Prozent reduzieren (und damit die CO₂-Abgabe vermeiden) zu können, wenn auch mit dreijähriger Verspätung. Sie legte gestern eine Studie vor, die bis Ende 2004 mit erheblichen technischen Verbesserungen in der Automobilindustrie rechnet. Dies vor allem aus zwei Gründen: Die EU hat 1999 und 2000 mit asiatischen und einheimischen Autoherstellern vereinbart, den CO₂-Ausstoss von Neuwagen bis 2008 um acht Prozent zu reduzieren. Zudem will die EU ab 2005 schwefelfreien Treibstoff einführen, ab 2011 verbindlich. Schwefelfreier Treibstoff verbessert die Leistung von Motoren und Katalysatoren und damit die CO₂-Bilanz. Beim Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft

(Buwal) prüft eine Arbeitsgruppe die Einführung von schwefelfreiem Diesel ebenfalls. Voraussichtlich ab 2003 könnte dieser auch in der Schweiz erhältlich sein. Eine Massnahme, die neben der VSAI auch die Erdöl-Vereinigung unterstützt. Gesetzliche Auflagen lehnt die VSAI hingegen ab. So die vom Bund schon vor Jahren vorgeschlagene Deklarationspflicht. Dennoch wird die Deklarationspflicht-Verordnung zurzeit in der Verwaltung vorbereitet. Sie soll laut Bundesamt für Energie (BFE) bis im Sommer für den Bundesrat bereit sein und wird die Autohändler verpflichten, auf Neuwagen den Treibstoffverbrauch zu deklarieren. In der EU haben auf Grund einer entsprechenden Richtlinie bereits die Niederlande die Deklarationspflicht eingeführt. Ein Novum wäre diese also nicht. Härtere Massnahmen wie das WTO-konforme Bonus/Malus-System, das überdurchschnittlich viel verbrauchende PW verteuern würde, sind in der Pipeline und werden von der VSAI noch rigoroser abgelehnt. Statt dessen forderte der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) gestern den Bund auf, ein Reihe von Massnahmen zu ergreifen: Mit fiskalischen Anreizen sollen die bis zu 45 Prozent sparsameren Diesel-PW gefördert werden. Während nämlich im europäischen Umland durchschnittlich die Hälfte der Fahrzeuge mit Dieselmotoren fahren, sind dies in der Schweiz, wo Diesel teurer als Benzin ist, nur vier Prozent. Wie beim Heizöl solle eine Lenkungsabgabe auf schwefelhaltigem Benzin und Diesel erhoben werden. Die steuerliche Entlastung von schwefelarmem Diesel ist auch Inhalt eines hängigen Vorstosses von alt SP-Nationalrätin Ursula Hafner. Er wurde vom Bundesrat bisher wegen der krebserregenden Russpartikel des Diesels und aus fiskalpolitischen Gründen abgelehnt. Andere Massnahmen wie zum Beispiel eine „Verschrottungs-prämie“ könnten laut FRS die Erneuerung der Fahrzeugflotte beschleunigen.
(„Bund“ 16.05.01; DTC-Studie April 2001; VSAI-Medienunterlagen 15.05.01, AR 20/2001)

15.05. SBB und BLS unterzeichnen Basisvereinbarung – Die SBB und die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) teilen ihre Geschäftsfelder neu auf: Im Personenverkehr verzichtet die BLS zugunsten der SBB, im Regionalverkehr die SBB zugunsten der BLS. Eine Fusion beider Bahnunternehmen scheitert am Widerstand des Kantons Bern. Wenn im Jahr 2004 der grosse Fahrplanwechsel ansteht, werden auch einige Zuglinien rund um Bern die Besitzerin wechseln: Die SBB übernehmen dann den gesamten Fernverkehr der BLS Lötschbergbahn, während sich die BLS auf den Regionalverkehr sowie das S-Bahn-Netz von Bern konzentrieren wird. Bereits vom Juni 2001 an betreibt die BLS zudem die Rollende Landstrasse (Rola) zwischen Weil am Rhein und Domodossola über die Lötschberg-Simplon-Achse. Rund 300 Arbeitsplätze werden im Zuge dieser Neuzuteilung der Geschäftsfelder zwischen BLS und SBB verschoben, die jährlichen Einsparungen zwischen 20 und 25 Millionen Franken pro Jahr erlauben sollen. Langfristig wollen die SBB 34 Prozent der BLS-Aktien erwerben. Ganz neu sind die Pläne der beiden Bahnunternehmen allerdings nicht. Bereits im letzten Juli vereinbarten SBB und BLS die Grundzüge dieser Neuordnung. Mittlerweile hat der BLS-Verwaltungsrat dem damals ausgearbeiteten „Letter of Intent“ zugestimmt. Damit sei eine „Lösung zum Wohle des öffentlichen Verkehrs“ gefunden worden, sagte Benedikt Weibel, der Vorsitzende der SBB-Geschäftsleitung, zufrieden. Zum vollständigen Glück fehlt im Augenblick allerdings noch die Zustimmung der Wettbewerbskommission. Gemäss den neu aufgeteilten Geschäftsfeldern wird sich die BLS in drei Jahren vom Fernverkehr zurückziehen. Die bisher betriebenen Linien Thun-Brig, Thun-Interlaken und Lengnau-Moutier gehen an die SBB. Die BLS richtet ihre Konzentration im Personenverkehr von dann an auf den Regionalverkehr. Deshalb übernimmt sie

die System- und Marktführung der S-Bahn Bern, während die SBB ihrerseits einige S-Bahn-Linien an die BLS abgeben. Andererseits betreut die BLS die Regio-Express-Verbindung von Bern nach Luzern und – nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels – auch die Bergstrecke über den Lötschberg. In der Verantwortung der BLS bleibt der Autoverlad Lötschberg wie auch ein allfälliger Autoverlad am Simplon. Ab 2003 wird auch einiges Rollmaterial ausgetauscht: Die BLS gibt ihre gesamte Intercity-Flotte (35 Einheitswagen IV) an die SBB und übernimmt im Gegenzug 63 Einheitswagen III für die geplanten Regional-Express-Linien. Bereits um einiges früher, nämlich am kommenden 11. Juni, treten die Neuerungen beim Güterverkehr in Kraft: Von diesem Tag fährt die Rola auf der Lötschberg-Simplon-Achse. Federführend ist hierfür die neue Gesellschaft Ralpin, an der SBB Cargo, BLS und Hupac zu je einem Drittel beteiligt sind. Die operative Leitung für den Bahnbetrieb von der deutschen bis zur italienischen Grenze liegt bei der BLS. Abgeben wird die BLS den so genannten „Einzelwagenladungsverkehr“: Die SBB werden künftig auch im bisherigen Einzugsgebiet der BLS Güterwagen von einzelnen Herkunftsorten zu Güterzügen zusammenstellen und an ihre Enddestination bringen. Mit den einzelnen Geschäftsbereichen erhalten 300 Angestellte eine neue Arbeitgeberin. Unter anderem werden 99 bisherige SBB-Angestellte den Rollmaterial-Unterhalt künftig als BLS-Angestellte besorgen, weil die BLS die Wartungszentren übernimmt. In Brig dagegen gehen 18 BLS-Angestellte den umgekehrten Weg. Weitere 40 SBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter wechseln im Verkaufsbereich zur BLS. Rund 80 Stellen muss die BLS dagegen neu besetzen: Wegen des stärkeren Engagements im Regionalverkehr benötigt sie rund 30 zusätzliche Stichkontrolleure. Ausserdem fehlen der Lötschbergbahn etwa 50 Lokomotivführer, insbesondere für S-Bahnen. In einer Reaktion forderte der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband (SEV) gestern eine sozialverträgliche Umsetzung der Vereinbarung. Unterschiedliche Anstellungsbedingungen seien auf dem jeweils höchsten Niveau zu harmonisieren. Insgesamt begrüsst der SEV die Zusammenarbeit von BLS und SBB. Zufriedenheit signalisierte auch die Berner Baudirektorin Dori Schaer-Born. Die SBB hätten dem Kanton Zusicherungen gegeben, dass sie bei der Entwicklung der Transitverbindung durch Lötschberg und Simplon die Anliegen von Bern und der Westschweiz erfüllen würden. Auch der Kanton würde von den Synergiegewinnen der beiden Betriebe profitieren. Zudem bleibe die BLS auch weiterhin selbstständig. Einer Fusion von SBB und BLS hätte der Kanton Bern, der 66 Prozent der BLS-Aktien hält, laut Schaer nicht zugestimmt. Im Verkehrsbereich dürfe nicht mit der Zeit ein Monopol entstehen. Eine Minderheitsbeteiligung der SBB, die längerfristig auf maximal 34 Prozent steigen könnte, hielt die Regierungsrätin aber explizit für sinnvoll. Wie teuer den SBB die Beteiligung an der BLS zu stehen kommt, ist noch unklar. Zunächst müssen die Immobilien der BLS-Infrastruktur bewertet werden, die gegenwärtig in eine Tochtergesellschaft ausgelagert werden. Der Kaufpreis für die BLS-Aktien kann daher laut Weibel zurzeit kaum festgelegt werden. Wenn die Bewertung erfolgt ist, will auch der Bund seinen Anteil von 17 Prozent der BLS-Aktien „zu einem noch auszuhandelnden Preis“ den SBB verkaufen. Bis zu diesem Zeitpunkt gewährt der Kanton Bern den SBB ein Vorkaufsrecht, sollte sich ein ausländisches Unternehmen für die BLS interessieren. Damit ist gemäss Weibel sichergestellt, dass die BLS auch künftig in schweizerischer Hand bleibe.
(NZZ 16.05.01; BaZ 16.05.01)

15.05. Trendsportgeräte als Transportmittel? – Die neuen motorlosen Fortbewegungsmittel wie Minitrottinette und Inline-Skates sollen gesetzlich erfasst und anerkannt werden. Zugelassen werden sie auf Trottoirs, Radwegen und auf Tempo-30-Strassen. Eine Gesetzeslücke im Strassenverkehrsrecht soll demnächst geschlossen werden. Fahrzeugähnliche Geräte wie Minitrottinette aller Art, Inline-Skates, Rollbretter etc. waren bis jetzt juristisch inexistent, weil sich die Gesetzgebung eben auf den Verkehr auf der Strasse beschränkte. Durch das Aufkommen der neuen Vehikel ist jetzt allerdings Regelungsbedarf entstanden, wie schon im vergangenen Herbst an einer Tagung des Verkehrssicherheitsrates zu erfahren war. Die Experten im Bundesamt für Strassen (Astra) haben nun eine Lösung entworfen, die gestern vom Verkehrsdepartement (Uvek) in die Vernehmlassung gegeben wurde. Die „neuen Mobilitätsformen im öffentlichen Strassenraum“ werden grundsätzlich den Fussgängern gleichgestellt. Unterschieden wird zwischen einer „linearen Benutzung“ – der Fahrt von einem Punkt zum andern – und der „flächenhaften Benutzung wie beim Spielen“. Als Verkehrsmittel dürfen die fahrbaren Untersätze erst vom Schulpflichtalter an benützt werden. Damit fahren darf man auf Fussgängerwegen, Radwegen und auf Strassen, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 gilt oder die sonst sehr verkehrssarm sind. Die neuen Roller müssen dabei ihre Fahrweise den Umständen anpassen und auf die Fussgänger Rücksicht nehmen. Weiter müssen sie rechts fahren und die Fahrtrichtung auf Radwegen einhalten. Für Probleme könnte noch sorgen, dass die Vehikel nachts auf den Strassen beleuchtet sein müssen. Der Fachverband „Fussverkehr Schweiz“ begrüsst grundsätzlich, dass die neuen Mobilitätsformen anerkannt werden. Da aber für die fahrzeugähnliche Geräte keine Tempobeschränkungen gelten, sollte es Gebiete geben, die dem Fussverkehr vorbehalten bleiben. Denn in der Schussfahrt erziele ein Trottinett locker eine Geschwindigkeit von bis zu 30 Stundenkilometern. Die Freigabe von Tempo-30-Strassen sei nur dann sinnvoll, wenn grossflächig Tempo 30 eingeführt werde, denn oft seien die Trottoirs nicht breit genug, um Fussverkehr und Verkehr von fahrzeugähnlichen Geräten aufzunehmen. Die Fussgänger-Lobby fordert, dass eine klare Haftpflichtregelung mit Vorrang für die Fussgänger als schwächere Verkehrsteilnehmer eingeführt wird. Noch keine Stellungnahme war von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zu erhalten. Dort will man die Vorlage sorgfältig prüfen. (NZZ 16.05.01; BaZ 16.05.01; UVEK-Medienmitteilung 15.05.01)

18.05. Neuer Index macht Neat teurer – Die Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg kosten 2,1 Milliarden Franken mehr. Wegen einer neuen Berechnungsformel für die Teuerung muss der Neat-Gesamtkredit auf 14,7 Milliarden Franken angehoben werden. Dies ist Sache des Bundesrats. Wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) mitteilte, wurde für die Berechnung der Neat-Teuerung trotz massiven Zweifeln, aber mangels Alternative der Zürcher Index der Wohnbaukosten (ZIW) angewandt. Die Offerteingaben hätten gezeigt, dass der ZIW die spezifische Preisentwicklung im Tunnelbau falsch abbilde. Deshalb hat das BAV zusammen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) einen eigenen Neat-Teuerungsindex entwickelt. Dies hat zur Folge, dass die teuerungsbedingten Mehrkosten der Neat höher ausfallen als bis anhin ausgewiesen und dass der Neat-Gesamtkredit erweitert werden muss. Das BAV hält aber fest: Ohne Änderungen am Projekt der Basistunnel oder ohne grössere Probleme beim Bau werde die Neat auch in zehn Jahren noch gleich viel kosten wie heute. Wegen der Teuerung werde allein der Frankenbetrag höher. Das Parlament hat festgelegt, dass der Bundesrat diese Mehrkosten abdecken kann. Im Unterschied zu den teuerungsbe-

dingten Mehrkosten sind im heutigen Neat-Gesamtkredit von 12,6 Milliarden Franken 15 Prozent für Mehrkosten wegen Projektänderungen vorgesehen. Gedacht wird dabei beispielsweise an Mehrkosten wegen höherer Sicherheitsstandards in den Basistunneln oder wegen geologischer Risiken. Die Mehrkosten der heute bekannten Projektänderungen belaufen sich laut BAV auf rund 515 Millionen Franken. Sie könnten aus den Reserven für bauliche oder geologische Risiken von 1'669 Millionen Franken gedeckt werden, wenn es nicht gelingen sollte, den Zusatzaufwand durch Einsparungen andernorts zu kompensieren.

(NZZ 19./20.05.01; BAV-Medienmitteilung 18.05.01; BZ 19.05.01)

22.05. Bundesrat beharrt auf Tempolimit – Der Bundesrat hat die Beschwerden gegen die vom Kanton Luzern herabgesetzte Geschwindigkeitslimite auf der Autobahn bei Emmen abgewiesen. Begründet wird der Entscheid mit der Verkehrssicherheit. Im Jahre 1995 hatte der Bundesrat Beschwerden gegen Tempobeschränkungen auf Autobahnen im Raum Luzern gutgeheissen und die vom Kanton Luzern verfügte Geschwindigkeitslimite von 80 Kilometern pro Stunde wieder aufgehoben. 1996 setzte der Regierungsrat des Kantons Luzern auf einem Teil der von der ursprünglichen Massnahme betroffenen Strecke, nämlich auf rund drei Kilometern der A2 bei Emmen, die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h herab. Gegen diese Verfügung gingen danach beim Bundesrat wiederum Beschwerden ein. Der Kanton stützt sich laut Mitteilung in erster Linie auf die Verkehrssicherheit. In einem Gutachten wurde das Unfallgeschehen unter den verschiedenen bisherigen Temporegimes auf der Autobahn bei Emmen untersucht. Das Gutachten wies nach, dass dort ein eindeutiger Zusammenhang zwischen den erlaubten Geschwindigkeiten und den Unfallraten besteht. Je höher die zulässige Geschwindigkeit war, desto zahlreicher waren auch die Unfälle. Der Streckenabschnitt sei auch deutlich unfallträchtiger als die Nachbarstrecken. So seien die Unfallraten bei Tempo 120 mehr als doppelt so hoch als auf der A2 zwischen Neuenkirch und Rothenburg und der A14 zwischen Rotsee und Buchrain. Unter diesen Umständen sei die verfügte tiefere Geschwindigkeitslimite verhältnismässig und gerechtfertigt. Mit dieser Begründung wies der Bundesrat die dagegen erhobenen Beschwerden ab.

(NZZ 23.05.01; EFD-Medienmitteilung 23.05.01; AR 31.05.01)

22.05. Ausweichachse im Tessin: Aufnahme ins Nationalstrassennetz – Die zuständigen politischen Gremien sollen die Aufnahme der Ausweichachse Mendrisio–Stabio–Gaggiolo–Varese ins Nationalstrassennetz prüfen. Die Task-Force Lastwagentransit des Bundes hat einem entsprechenden Antrag zugestimmt. Sie hält fest, die H394 als bisheriger Bestandteil des Hauptstrassennetzes könnte ausgebaut und ins Nationalstrassennetz integriert werden. Eine Aufnahme dieses vier Kilometer langen Teilstückes ins Nationalstrassennetz würde längerfristig zur Entlastung des Zolls in Chiasso-Brogeda beitragen. Positive Auswirkungen erhofft sich die Task-Force auch von den am Montag vom Kanton Tessin vorgestellten Massnahmen zugunsten des Warezzolls Chiasso-Brogeda. Mit der Verbesserung der Signalisierung und der Neuregelung der Parkplätze auf dem Zollvorplatz soll die Abfertigungskapazität um 100 bis 200 Lastwagen pro Tag erhöht werden können. Hinsichtlich der Massnahmen zugunsten der Bahn begrüsst die Task-Force an ihrer Sitzung in Bern die Erweiterung der Rollenden Landstrasse (Rola) durch den Lötschberg. Insgesamt stünden dadurch noch in diesem Jahr 35'000 zusätzliche Stellplätze für Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr zur

Verfügung.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt will keine Abstellplätze zur Behebung des Lastwagenstaus auf seinem Kantonsgebiet. Er sehe keine Möglichkeit, solche Plätze auf der intensiv genutzten 37 Quadratkilometer grossen Kantonsfläche anzubieten. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sei es nicht möglich, auf dem sechs Kilometer langen baselstädtischen Autobahnnetz Abstellmöglichkeiten einzurichten. Aber auch der in den letzten Wochen diskutierte Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn zu diesem Zweck erteilt die Basler Regierung eine klare Absage. (NZZ 23.05.01; UVEK-Medienmitteilung 22.05.01)

- 25.05. Gemeldete Staus auf den Nationalstrassen im Jahr 2000 –** Insgesamt wurden der Nationalen Verkehrsinformationszentrale (VIZ) in Genf im vergangenen Jahr 7'711 Stautunden auf Schweizer Nationalstrassen gemeldet. Dabei haben die Stautunden infolge Verkehrsüberlastung im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 26 Prozent zugenommen. Weil die Stautunden auf Grund von Unfällen, Baustellen und anderer Ursachen jedoch bis zu 18 Prozent abnahmen, ergibt sich gegenüber 1999 lediglich ein Zuwachs von insgesamt drei Prozent Stautunden. Die Verkehrsbelastung des Nationalstrassennetzes ist unterschiedlich. Die stärksten Belastungen sind im Bereich der städtischen Agglomerationen und auf den Hauptachsen längs den Genfersees und im Mittelland (Raum Basel-Luzern-Bern-Zürich-Winterthur) zu verzeichnen. Bei den Strassentunnels vereinigt der Gotthard praktisch gleich viele Stautunden auf sich wie der Baregg. Die Stautunden haben sich in den letzten vier Jahren beinahe verdoppelt, obwohl die jährlichen Verkehrszunahmen nur zwischen 2,9 und 3,4 Prozent lagen, was rund 13 Prozent innert vier Jahren entspricht. Bei gleichbleibender Verkehrsentwicklung werden vor allem die Stautunden infolge Verkehrsüberlastung voraussichtlich weiter zunehmen. (Jahresstaubericht 2000 des Bundesamts für Strassen – Bereich Betriebstechnik; UVEK-Medienmitteilung 11.06.01; NZZ 12.06.01)

- 28.05. Bund und Kantone wollen keine Stauräume ausserhalb der A2 –** Für die Entschärfung von Lastwagenstaus zwischen Basel und Chiasso sollen künftig keine Abstellplätze ausserhalb der Autobahn A2 mehr zur Verfügung stehen. Stattdessen werden 1'400 Lastwagen-Abstellplätze entlang der A2 eingerichtet. Darauf einigten sich der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Bundesrat Moritz Leuenberger, und Vertreterinnen bzw. Vertreter der Kantone an der A2. Die ursprünglichen Pläne des UVEK – Stauräume auf den Flugplätzen Ambri (TI) und Buochs (NW) – lehnten die Behördenvertreter aus den Kantonen ab. Hingegen teilten sie die 1'400 Abstellplätze entlang der A2 untereinander auf – allerdings vorerst äusserst vage: Basel-Stadt bietet danach höchstens 200 Abstellplätze an, Basel-Landschaft 350, Nidwalden 100, Uri 250, Luzern 250 und das Tessin 350. Diese Zahlen werden im Endeffekt überall tiefer liegen, da gestern auch die Kantone Solothurn, Aargau, Zug und Obwalden Abstellplätze zugesagt haben. Die Basler Baudirektorin Barbara Schneider relativierte in diesem Zusammenhang die 200 Basler Abstellplätze, auf der kurzen Basler A2-Strecke hätten lediglich 100 Lastwagen Platz. Gemäss Leuenberger haben die Kantone Abstellplätze ausserhalb der Autobahn abgelehnt, weil mehr Platz auf der Autobahn diese wieder attraktiver machen würde: „Eine Aktualisierung des Problems soll durchaus auch visibel bleiben – erst dann disponieren die Transporteure in Deutschland und Italien vielleicht etwas vernünftiger“,

sagte der Uvek-Chef. Die Basler Regierungsrätin Barbara Schneider ergänzte: „Die Schweiz mit ihren beschränkten Kapazitäten kann nicht das gesamte europäische Lastwagenproblem alleine lösen.“ Wenn der „Schwamm wirklich vollgesogen“ sei, könne man auch nicht ausschliessen, dass sich der Stau nach Deutschland oder Italien verlagert. Mit den 1'400 Abstellplätzen soll in erster Linie die Zeit überbrückt werden, bis die Zollabfertigungsanlagen in Basel und Chiasso ausgebaut sind. Sie sollen dem Bund – laut Uvek-Vorsteher etwa in zwei Jahren – eine frühzeitige Triage zwischen Transit- und Importverkehr ermöglichen. Hierzu müsse der Bund mit Deutschland und Italien aber noch Verhandlungen führen. Eine neu geschaffene Arbeitsgruppe, die aus Vertretern von Bund und Kantonen gebildet wird und in der die heutige „Task-Force“ teilweise aufgeht, soll mit klarem politischem Auftrag möglichst bald einen Ausbau der Zollanlagen prüfen. Hauptziel einer solchen Erweiterung wäre die Möglichkeit, den Schwerverkehr nach Transit-, Leer und Binnenverkehr zu sortieren und damit die Abfertigung am Zoll speditiver abzuwickeln. Für die Finanzierung des Umbaus wolle der Bund auf die Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zurückgreifen. Beschlossen wurden auch ein punktuell Überholverbot für Lastwagen sowie eine bessere Koordinierung der Feiertags-Fahrverbote im Ausland. Nicht diskutiert wurden in der Aussprache die Pfingsttage. Laut der Kantonspolizei des Kantons Uri soll die Gotthard-Passstrasse an Pfingsten wieder geöffnet sein. Dennoch rechnet die Kantonspolizei mit einem Stau von zehn Kilometern vor dem Gotthardtunnel.

„Die aktuelle Situation auf der Autobahn A2 ist unhaltbar, Massnahmen sind dringend notwendig, das bundesrätliche ‚Management by Stau‘ muss umgehend ersetzt werden.“ So beurteilt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Problemlage. Jahrelang habe der Bundesrat Warnungen in den Wind geschlagen, dass seine Politik der Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene nicht funktionieren werde, erinnert FRS-Generalsekretär Hans Koller an die Positionsbezüge zur LSVA und zur Finanzierung der Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs (FinöV). Doch der Bund führe die A2-Staus auf die Leistungsgrenzen der Zollabfertigung in Basel und Chiasso und auf die italienischen Feiertage zurück. Tatsache ist gemäss FRS, dass durch die Öffnung der Grenzen für Lastwagen mit einem Gewicht von über 28 Tonnen die Transitrouten durch die Schweiz gegenüber jenen durch Österreich und Frankreich trotz LSVA attraktiver geworden sind und entsprechend genutzt werden. Es finde zurzeit eine Rückverlagerung des früheren Umfahrvverkehrs in die Schweiz statt. Die Aufhebung der bisherigen 28-Tonnen-Höchstgewichtsgrenze habe die Attraktivität des Schweiz-Transits mit beladenen, schweren Fahrzeugen wegen der kürzeren Fahrstrecke trotz LSVA erhöht. Umgekehrt ist die Schweiz für preislich begünstigte Leer- und Leichtfahrten von 28-Tönnern zu Pauschalansätzen attraktiv geblieben. Effekt: Der Fahrzeugmix hat sich spürbar verändert. Es rollten heute mehr beladene schwere Lastwagen an, und diese verursachten an den Zollstellen deutlich höheren Abfertigungsaufwand als früher die unbeladenen Camions. Damit sind Staus in Basel und Chiasso die logische Folge. Dass dies so weitergehen wird, daran zweifelt man auch beim Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) in Bern nicht. Die EU-Mitgliedstaaten würden noch mehr der von der Schweiz zugestandenen Fahrtenkontingente für 40-Tönnern einlösen. Zudem werde die Schweiz wohl einen Teil des heutigen Österreich-Transits übernehmen müssen, wenn dort die Ökopunkte für den Schwerverkehr wie vorgesehen reduziert würden. Ab der zweiten Jahreshälfte ist mit rund 150'000 solcher Ausweichfahrten zu rechnen. Eine geniale Problemlösung ist of-

fensichtlich nicht zu finden. Das hat die bisherige Arbeit der von Bundespräsident Leuenberger eingesetzten „Task-Force“ gezeigt. Nun gehe es noch darum, durch Einzelmassnahmen und Absprachen eine bestmögliche Entspannung zu suchen, meint der Astag. Nebst der Kapazitätserhöhung am Zoll wird immer wieder die Entleerung der Stauräume in den Nachtstunden propagiert: „Keine Aufhebung des Nachtfahrverbots, aber eine örtlich und zeitlich begrenzte Lockerung nach Weisungen der Polizei.“ Den absehbaren Frequenzzunahmen ist die inländische Verkehrsinfrastruktur laut FRS kapazitätsmässig nicht gewachsen: „Das Nadelöhr mag zurzeit bei der Zollabfertigung liegen. Falls dies behoben werden kann, sind die nächsten Engpässe in den Agglomerationen Basel und Luzern, auf der Strecke Egerkingen–Rothrist sowie am Belchen- und Gotthardtunnel inklusive Zufahrtsrampen vorprogrammiert.“ (BaZ 29.05.01; NZZ 29.05.01; UVEK-Medienmitteilung 29.05.01)

29.05. Rückgang des Energieverbrauchs im Jahr 2000 – Dank warmem Wetter und hohen Erdölpreisen hat die Schweiz letztes Jahr weniger Energie verbraucht. Der Energiekonsum ging um 0,8 Prozent zurück, wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) mitteilte. 1999 hatte der Verbrauch noch um 1,7 Prozent zugenommen, ein Jahr zuvor sogar um 2,7 Prozent. Zum tieferen Energieverbrauch trug laut Uvek auch das Aktionsprogramm Energie 2000 bei. In einem durchschnittlich kalten Jahr hätte der Konsum unter gleichen Bedingungen zugenommen, da die gute Konjunktur, das Bevölkerungswachstum und die Zunahme des Flug- und Güterverkehrs verbrauchfördernd wirkten. Am stärksten war der Verbrauchsrückgang mit 8,4 Prozent bei den Erdölbrennstoffen. Trotz steigenden Marktanteilen verringerte sich aber auch der Verbrauch von Brennholz (3,0 Prozent) und von Fernwärme (0,1 Prozent). Das Erdgas legte trotz der warmen Witterung um 0,3 Prozent zu. Nur noch um 1 Prozent erhöhte sich der Verbrauch der erneuerbaren Energien Biogas, Sonne, Wind und Umweltwärme, nachdem der Zuwachs 1999 hier noch 6,5 Prozent betragen hatte. Die hohen Erdölpreise führten dazu, dass Heizöl vermehrt durch Kohle und die energetische Nutzung von Abfällen ersetzt wurde. Der Kohleverbrauch stieg um 46 Prozent, der Konsum von Energie aus Müll und Industrieabfällen um 8,3 Prozent. Die gute Wirtschaftslage wirkte sich vorab bei Strom und Dieselöl aus. Der Elektrizitätsverbrauch nahm um 2,3 Prozent zu, der Dieselsonsum um 6,5 Prozent. Bei ungebrochenem Wachstum im Flugverkehr wurden 4,3 Prozent mehr Flugtreibstoff verbraucht. Der Benzinabsatz hingegen blieb mit einer Zunahme um 0,1 Prozent nahezu unverändert. Der Verbrauch der fossilen Energieträger Erdöl, Gas und Kohle und deren Einsatz zur Erzeugung von Strom und Fernwärme gingen um 3,1 Prozent zurück. Um denselben Anteil verringerten sich auch die dabei freigesetzten CO₂-Emissionen.
(NZZ 30.05.01; BaZ 30.05.01; UVEK-Medienmitteilung 29.05.01)

29.05. Fünf Rappen gegen den Stau im Agglomerationsverkehr – Weil die Investitionsbedürfnisse für Schiene und Strasse in den Agglomerationen für die nächsten zehn Jahre auf fünf bis sieben Milliarden Franken geschätzt werden, soll der Bundesrat die zweckgebundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um fünf auf 78 Rappen pro Liter Treibstoff („Agglomerationsfünfer“) vorbereiten. Das brächte pro Jahr rund 320 Millionen Franken ein. Dies empfiehlt dem Verkehrsminister, Bundespräsident Moritz Leuenberger, eine aus Vertretern des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zusammengesetzte Expertengruppe. Mit einem gemeinsamen Brief ermun-

terten am 1. September 1999 der Touring Club Schweiz (TCS), die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), der Schweizerische Städteverband, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) den Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), das „bis heute sehr zögerliche Engagement des Bundes beim öffentlichen Agglomerationsverkehr“ zu überdenken. Leuenberger schickte unter dem Vorsitz des Litra-Präsidenten und Zuger CVP-Ständerats Peter Bieri eine Expertengruppe „Finanzierung des Agglomerationsverkehrs“ ans Werk, in welcher praktisch alle Initianten der Idee auch Sitz und Stimme hatten. Gestern nun hat dieses Gremium seine Vorstellungen für „politisch tragfähige und umsetzbare Vorschläge zur Lösung der Verkehrsproblematik in den Agglomerationen“ präsentiert: Der Bund soll konzeptionell und finanziell in die Verantwortung eingebunden werden. Während für die Kernstädte die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wesensgerecht sei, stellten sich die Probleme in den relativ locker besiedelten Agglomerationsgürteln der Schweiz anders dar: Tram und Bus seien dort „aufgrund ihrer systemimmanenten Nachteile nicht mehr mit dem Auto konkurrenzfähig“. Gleichzeitig führe die Verkehrszunahme auf der Strasse zu einer wachsenden Überlastung des gesamten Systems „und im Extremfall sogar zu dessen Stillstand“, warnen Leuenbergers Experten. Von den geschätzten jährlichen Staufolgekosten zwischen 750 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken falle der grösste Teil in den Agglomerationen an. Die Überlastung des Verkehrssystems in den Agglomerationen treffe nicht nur die Anwohner, sondern auch die Benutzer des öffentlichen Verkehrs, weil Trams und Busse im Stau ebenfalls steckenblieben. Auch auf einzelnen Autobahnabschnitten mit bis zu 80 Prozent Agglomerationsverkehr sei dieses Kapazitätsproblem zu beobachten. „Anhaltspunkte dafür, dass der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten nicht mehr wachsen oder sogar zurückgehen könnte, liegen keine vor“, meint die Arbeitsgruppe. Deshalb seien Investitionen in alle Systeme des Agglomerationsverkehrs zu planen: „Die Behinderung der Mobilität kann kein Mittel zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens sein.“ Die Verwirklichung der Finanzierungsidee setzt voraus, dass Artikel 86 der Bundesverfassung über „Verbrauchssteuern auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben“ um folgenden Verwendungszweck erweitert wird: „Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten“. Eine solche Verfassungsänderung setzt die Zustimmung von Volk und Ständen voraus. Ausserdem wäre die Anpassung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 (Referendumsmöglichkeit) erforderlich. Die von den Experten vorgeschlagenen Finanzierungsmaßnahmen gehen von Projekten aus, die bis etwa 2010 realisiert oder realisierungsreif sein könnten.

Man sei „bereit, diese Vorschläge einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen“, reagierte gestern mit einer Medienverlautbarung der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) als Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des Privatverkehrs, aber: „Bereits heute machen wir die Steuererhöhung davon abhängig, dass die Rückstellung in der Strassenkasse von beinahe 3,5 Milliarden Franken vom Bund für Strassenzwecke freigegeben, die Finanzierung des Strassenwesens in einen Fonds überführt und die Beiträge an Infrastrukturprojekte des Agglomerationsverkehrs auf jährlich maximal 300 Franken limitiert werden.“

(BaZ 30.05.01; NZZ 30.05.01; AR 31.05.01; UVEK-Medienmitteilung 29.05.01; FRS-Communiqué 29.05.01)

- 29.05. Bahn will ihren Umweltvorsprung behaupten – Der ökologische Vorsprung der Bahn auf die Strasse verringert sich wegen strengerer Abgasvorschriften. Dies wird jedoch kompensiert, wenn die Umweltfolgen des Lärms einbezogen werden: Zu diesem Schluss kommen zwei Fallstudien der ETH Zürich, die drei Jahre lang den Umweltbereich der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unter die Lupe genommen haben. (NZZ 30.05.01; Communiqué ETH und SBB 29.05.01)**
- 31.05. Erstes Teilstück der A5-Verbindung zwischen Biel und Solothurn eröffnet – Nach sechsjähriger Bautätigkeit sind heute die ersten sieben Kilometer der Autobahn-A5-Verbindung zwischen Biel und Lengnau – knapp elf Monate früher als geplant – eröffnet worden. Eröffnungstermin für das rund 18 Kilometer lange Reststück und somit die gesamte A5-Verbindung ist der 18. April 2001 – einen Monat bevor die Expo 02 ihre Pforten öffnen wird. („Bund“ 29.05.01; AR 31.05.01; NZZ 01.06.01)**
- 05.06. „Management by Stau“: Verantwortung statt Mahnmal – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat in einer Medienverlautbarung an den Gesamtbundesrat appelliert, statt Mahnmale zu errichten endlich seine Verantwortung wahrzunehmen und seinen innen- wie aussenpolitischen Verpflichtungen nachzukommen. Die vom Verkehrsdepartement und den A2-Anrainerkantonen beschlossenen Massnahmen, die Lastwagen auf dem Nord-Süd-Transitkorridor stauen zu lassen, sind gemäss FRS unbrauchbar. Dies sei eine Verhinderungs- und Hinhaltetaktik. Damit verstosse der Staat sowohl gegen die Bundesverfassung als auch gegen das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU. Als Sofortmassnahmen nennt der Strassenverkehrsverband die örtlich begrenzte und zeitlich beschränkte Lockerung des Nachtfahrverbots, die Verlängerung der Abfertigungszeiten am Zoll, die Aufstockung des Zollpersonals und die Bereitstellung von Warteräumen ausserhalb der A2. (FRS-Communiqué 05.06.01; NZZ 06.06.01; BaZ 06.06.01)**
- 06.06. Präsentation der Pläne für Neat-Linienführung im Kanton Uri – Vor einem Jahr hatte der Bundesrat gegen den Willen von Bevölkerung und Behörden entschieden, die Linie der Neat im Kanton Uri auch im Endausbau durch das Tal und nicht durch den Berg zu führen. Konkret heisst das, dass der Gotthardbasistunnel in der Reusebene im Raum Altdorf/Rynächt über ein oberirdisches Trasse mit der bestehenden Stammlinie verknüpft wird. Seit Jahren fordert der Kanton Uri dagegen, dass die Neat im Berg (Bergvariante) geführt werden soll, um der Bevölkerung im engen Talboden nicht noch mehr an Verkehrsinfrastruktur zuzumuten. An einer Behördeninformation in Erstfeld ist nun das konkrete Ausführungsprojekt vorgestellt worden. Im Anschluss daran, am Abend, ist den Medien anhand eines Modells das Projekt der fünf Kilometer langen Eisenbahnstrecke präsentiert worden, die entlang der bestehenden Gotthardlinie gebaut werden soll. Für den Kanton Uri verheisst das Projekt wenig Gutes: Geplant ist eine Hochschnellbahn, die Uris stark belasteten Lebensraum im Talboden durchschneiden und viel Kulturland beanspruchen wird. Im Gebiet Rynächt, zwischen den Gemeinden Schattdorf und Erstfeld, soll die Bahn auf bis zu sechs Meter hohen Wällen durch das Tal sausen. Wie die Vertreter der Bauherrschaft, der Alp-Transit Gotthard AG sowie Vertreter von zwei Bundesämtern mitteilten, sei das Projekt in mehreren Punkten optimiert worden. So wird im Raum Rynächt die Anzahl der Überholgeleise von neun auf sechs reduziert. Weiter werde die Autounterführung At-**

tinghausen verbessert. Auch seien die Gleise über den Schächenbach angehoben worden. Die Optimierung der Neat im Kanton Uri verursache rund 75 Millionen Franken Mehrkosten. Weiter betonten die Vertreter von AlpTransit, dass die Einhaltung der Termine bei der Planaufgabe im Kanton Uri wichtig für die Eröffnung des Gotthardbasistunnels sei. Die beiden Projekte im Kanton Uri – Anschluss des Basistunnels an die Stammlinie und Teilabschnitt Erstfeld-Amsteg – würden deshalb gemeinsam vom 13. Juni bis zum 12. Juli öffentlich aufgelegt. Während dieser Zeit sind die Projekte im Gelände ausgesteckt. Das Plangenehmigungsverfahren führt das Bundesamt für Verkehr (BAV) durch. Dazu gehören neben andern Punkten die Einigungsverhandlungen mit Einsprechern. Einspracheberechtigt sind neben den Eigentümern von Grundstücken etwa auch die Gemeinden. Die Planer rechnen damit, dass frühestens im Jahre 2003 mit den Arbeiten im Raum Altdorf–Erstfeld begonnen werden kann. Die geplante Inbetriebnahme im Jahre 2010/11 werde sich um ein bis zwei Jahre verzögern. Der Endausbau der Zufahrtslinien – Berg- oder Talvariante – wird frühestens im Jahr 2020 in Planung genommen.

In einer Medienmitteilung hat die Urner Regierung ihrer Enttäuschung über das Auflageprojekt Ausdruck gegeben. Der Urner Regierungsrat sei ernüchtert. Die im vergangenen Jahr in Aussicht gestellten Verbesserungsmöglichkeiten seien nicht ins Auflageprojekt eingeflossen. Die Urner Regierung erneuerte ihre Forderung, dass der Schächenbach zu unterqueren sei. Die Schächenunterquerung sei als wesentlichste Verbesserung der Zufahrtslinie aus Raum- und Umweltgründen ins Bauprojekt aufzunehmen. Zudem gehe es nicht an, dass im Auflageprojekt die Alternative einer Bergvariante nicht enthalten sei. Dazu sagten die Vertreter von AlpTransit, dass Fragen rund um die „Bergvariante lang“ von einem Begleitgremium bearbeitet würden, welches unter der Leitung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) stehe. (NZZ 07.06.01; BaZ 07.06.01)

- 06.06. Alpenkonvention: Bund und Gebirgskantone sind sich einig –** Nach anfänglicher Skepsis unterstützen auch die Gebirgskantone die Alpenkonvention. Die Durchführungsprotokolle sollen im nächsten Jahr von den eidgenössischen Räten ratifiziert werden. In der Frage der Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention, einem internationale Vertragswerk zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraumes, seien Bund und Kantone inzwischen einer Meinung, sagte Pankraz Freitag, Glarner Regierungsrat und Präsident der Regierungskonferenz der Gebirgskantone, im Anschluss an eine Aussprache zwischen Vertretern von Bund und Kantonen. Bei den Durchführungsprotokollen geht es um konkrete Massnahmen etwa in den Bereichen Verkehr, Raumplanung, Energie und nachhaltige Entwicklung. Die Alpenkonvention berge für die Gebirgskantone zwar Risiken, biete aber auch Chancen, sagte Freitag. Zum Beispiel könne die Regionalpolitik in den Alpenkantonen forciert werden. Die Gebirgskantone können laut Freitag der Alpenkonvention zustimmen, sofern wie abgemacht ökologischer Schutz und ökonomischer Nutzen ausgewogen berücksichtigt werden, keine Gesetze geändert werden müssen und der Vollzug bei den Kantonen liegt. Weiter müsse eine neue Berggebietspolitik entwickelt und vom Bund auch unterstützt werden. Entscheidend sei letztlich die Umsetzung, sagte Freitag. Eine der umstrittenen Fragen des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention ist die Vereinbarkeit mit der „Avanti“-Initiative, die unter anderem einen Ausbau der Gotthard-Autobahn verlangt. Freitag sagte, dass eine zweite Gotthard-Röhre möglich sei, weil es sich nicht um einen Neubau, sondern um den Ausbau einer bestehenden Infrastruktur

handle. Dies hätten Abklärungen des Bundesamts für Justiz ergeben.
(NZZ 07.06.01; UVEK-Medienmitteilung 06.06.01)

06.06. Revision des Strafgesetzbuches (StGB): Neues Geldstrafensystem – Bei Strassenverkehrsdelikten sei beim geltenden System zu bleiben, hat im Nationalrat Luzi Stamm (svp, Aargau) beantragt. Die neue Geldstrafensystematik hätte groteske Auswirkungen: Tiefverdiener würden bei einem schweren Verkehrsdelikt praktisch ungeschoren davonkommen, während Grossverdiener für das gleiche Delikt über Gebühr zu Kasse gebeten würden. Für Justizministerin Ruth Metzler wäre es aber stossend, wenn ein als gerecht erachtetes System ausgerechnet dort nicht angewendet werden würde, wo es am meisten Bussen gibt, nämlich im Strassenverkehr. Die beantragte Ausnahme für Strassenverkehrsdelikte wurde von der Grossen Kammer jedoch mit 106 zu 40 Stimmen abgelehnt.

(NZZ 07.06.01)

06.06. Ständerat ist in Sachen Strassengüter-Transitprobleme skeptisch – Der Ständerat hat die Stauproblematik auf der A2 diskutiert. Man kam einhellig zum Schluss, dass nicht die Kapazität des Gotthardtunnels oder die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) das Problem sind, sondern das generelle Verkehrswachstum, die Kontrolle der längeren Fahrzeuge und die Erhöhung der Gewichtslimite. Ein Ausbau der Zollanlagen bleibt Symptombekämpfung; zur Verlagerung auf die Schiene gibt es keine Alternative. Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) hoffte auf eine dringliche Debatte noch in dieser Session über die Transitproblematik und stellte sich als Astag-Präsident hinter die Verlagerungspolitik. Das erforderliche Bahnangebot fehle aber noch; deshalb seien auch Notmassnahmen wie eine Lockerung des Nachtfahrverbots zu diskutieren. Bundespräsident Moritz Leuenberger konstatierte zu den Ursachen der Staus auf der A2: Diese lägen einerseits in der normalen Verkehrszunahme, die dem Trend der Vorjahre folgt, und andererseits bei den Engpässen am Zoll. Die Staus entstünden hingegen – dies zur „Avanti“-Diskussion – nicht am Gotthardtunnel. An den Zollämtern seien bauliche Massnahmen für eine Triage von Transit-, Import- und Exportverkehr geplant. Die Task-Force gegen den Osterstau habe ihre Arbeit getan, jetzt seien aber auch noch andere innovative Lösungen zu suchen. Das Nachtfahrverbot soll nach dem Willen der Kantone nicht geritzt werden. Für den Transitverkehr (nur für ihn) werde ein gegenseitiges Verbot an italienischen bzw. schweizerischen Feiertagen geprüft; es sollte rechtlich möglich sein. In der Verlagerungspolitik geschehe bereits einiges. Die vom Parlament bewilligten 2,85 Milliarden Franken für elf Jahre würden gezielt eingesetzt. Die rollende Landstrasse (Rola) Lötschberg–Simplon könne vier Meter hohe und bis zu 2,55 Meter breite Fahrzeuge aufnehmen. Rolf Büttiker (fdp, Solothurn) fragte, ob bis zur Eröffnung der Lötschberg-Neat die Schutzklauseln im geltenden Transitabkommen mit der EU bzw. im neuen Landverkehrsabkommen angerufen werden könnten. Moritz Leuenberger bezeichnete eine Anrufung der Schutzklauseln als denkbar. Der Stau liege auch nicht im Interesse der EU. Die Nachbarländer der Schweiz litten allerdings unter noch längeren Staus, wir seien da nicht allein.

(NZZ 07.06.01; BaZ 07.06.01)

07.06. Durchstich des Doppelspurtunnels Zürich–Thalwil – Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur zweiten Doppelspur Zürich–Thalwil ist erreicht: Die SBB AG konnte den 9,4 Kilometer langen Doppelspurtunnel zwischen dem Zürcher Lochergut und dem

Thalwiler Langrütiquartier durchstechen. Bereits vor Monatsfrist war der Tunnel – notabene der längste im Kanton Zürich – auf Zürcher Seite durchstochen worden. Allerdings ist der Tunnel noch längst nicht bereit zum Einsatz. Es werden weitere zwei Jahre verstreichen, bis er dem Verkehr übergeben werden kann. Die Kosten für das Projekt sind laut SBB AG auf 815 Millionen Franken veranschlagt. Die neue insgesamt 10,7 Kilometer lange Doppelspur beginnt im Bereich Langstrasse des Zürcher Hauptbahnhofs und mündet kurz nach dem Tunnelausgang in Thalwil in die bestehende Seelinie, die mit 415 Zügen täglich überlastet ist. Die neue Doppelspur – ein Kernprojekt der 1. Etappe von Bahn 2000 – soll in erster Linie den Fern- und Güterverkehr aufnehmen. Die Doppelspur bildet gleichzeitig den ersten Teil des Zimmerberg-Basistunnels, der Zürich im Endausbau mit dem Zuger Vorort Baar und auf internationaler Ebene Frankfurt mit Mailand verbinden wird. Aus regionalpolitischen Gründen hat der Bundesrat entschieden, das Werk wider bautechnische Logik vorerst nur zur Hälfte fertig zu stellen und die Realisierung der zweiten Hälfte ab 2006 in Angriff zu nehmen. Diesem Ausbau trägt die Ausführung der neuen Doppelspur Rechnung, indem im Bereich Nidelbad ein Anschlussbauwerk erstellt wurde. See- und bergseitig zweigen die Gleise Richtung Thalwil als Einzelröhren vom Basistunnel ab und vereinen sich erst knapp 600 Meter vor dem Thalwiler Portal wieder zu einer Doppelspur. Die Situation war für die betroffene Bevölkerung im ruhigen Quartier Langrüti in Thalwil sehr schwierig. Da die letzten 200 Meter des Tunnels im Tagbau erstellt wurden, mussten sechs Einfamilienhäuser weichen. Nun freut man sich aber über die bevorstehende Verminderung des nächtlichen Güterverkehrs. In die Freude mischen sich aber auch Bedenken über eine allfällige Verschlechterung der exzellenten Versorgung Thalwils: Züge möchte die Gemeinde deshalb keine verlieren.
(NZZ 08.06.01)

08.06. „Cargo Express“: Neues Angebot der SBB AG im Binnentransport – Die SBB haben mit „Cargo Express“ ein neues Angebot für schnelle Gütertransporte innerhalb der Schweiz lanciert. Durch den verkürzten Nachtsprung sollen besonders im Detailhandel und in der Chemie Marktanteile gewonnen werden. Das neue Angebot soll auch die Gotthardstrasse entlasten. Zusätzlich zum Grundangebot „Cargo Rail“ bieten die SBB Cargo ab nächstem Montag das schnellere Angebot „Cargo Express“ an. Der Start des Express-Angebots erfolgt durch Zusammenlegung des bisherigen Netzes „Cargo Rail Rapid“ mit dem für „Cargo Domizil“ gefahrenen Angebot. Von Montag bis Freitag sollen täglich rund 50 Züge mit 500 Wagen auf der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse verkehren und insbesondere die Transportkapazität zwischen dem Tessin und der übrigen Schweiz erhöhen. Das neu geschaffene Transportnetz komme vor allem dem Handel, den Grossverteilern und Transporteuren sowie der Chemie entgegen und trage zudem zur Entlastung der Gotthardstrasse bei, zeigen sich die SBB überzeugt. „Cargo Express“ ist auch mit einer neuen Umschlagtechnik Schiene/Strasse verbunden. Von dieser sogenannten „Mobiler“-Technik machen laut SBB ab sofort der Grossverteiler Coop für die Belieferung seiner Filialen im Wallis Gebrauch.
(NZZ 09./10.06.01)

10.06. Umfahrungsstrasse von Bulle angenommen – Bei einer Stimmbeteiligung von rund 42 Prozent hat der Freiburger Souverän klar der Umfahrungsstrasse von Bulle zugestimmt. Gegen die Umfahrungsstrasse von Bulle waren die Grünen und linke Kreise angetreten. Die von den Gegnern als zu teuer kritisierte Umfahrungsstrasse (Bundes-

anteil: 151,7 Millionen Franken), deren Planung bis in die frühen sechziger Jahre zurückreicht, wurde mit 43'902 gegen 21'129 Stimmen angenommen. Alle sieben Bezirke verzeichneten deutliche Ja-Mehrheiten, an der Spitze stand das betroffene Greyerz, in dem der Ja-Anteil bei über 80 Prozent lag. Am geringsten war die Zustimmung mit 56 Prozent im Seebezirk. Nach dem Vorliegen des Ergebnisses erklärte der sichtbar erleichterte freisinnige Baudirektor Claude Lässer, die Stimmenden hätten begriffen, dass „nicht die Interessen einer Region, sondern diejenigen des ganzen Kantons auf dem Spiel gestanden seien“. Der Spatenstich soll am 1. Januar 2003 erfolgen. (NZZ 11.06.01)

- 11.06. Rollende Landstrasse (Rola) durch Lötschberg und Simplon endlich eröffnet – Das neue Angebot der von der BLS, den SBB und der Hupac gemeinsam getragenen Unternehmung „RALpin“ soll ab 2002 mit 7 bis 11 Zugsparen jedes Jahr bis 105'000 Lastwagenzüge von der Gotthardautobahn auf die Schiene bringen. Für die ersten Monate fahren nur fünf Zugspare, weil die Simplon-Südrampe in Italien wegen Bauarbeiten jede Nacht fünf Stunden lang gesperrt bleibt. Nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 kann die Kapazität bis auf 350'000 Camions pro Jahr erhöht werden. Die Hauptanstrengung der Schweizer Verlagerungspolitik gelte dem Ausbau des Transports von unbegleiteten Lastwagenbehältern, sagte der Vizepräsident der RALpin, Nicolas Perrin. Der Verlad von Lastwagen mit Chauffeuren sei eine auf rasche Wirkung ausgerichtete ergänzende Massnahme. Die Lastwagen werden in Freiburg im Breisgau (D) und Novara (I) auf EU-Boden von den Chauffeuren selbst auf Niederflurwagen auf- und abgeladen. Die Terminals sind von der deutschen A5 und von der Autobahn Mailand-Turin erschlossen. Mit dem Ziel, alle in Europa zugelassenen Lastwagen verladen zu können, sind auf der ganzen Strecke Tunnels ausgebaut worden. Am Lötschberg und Simplon hat man die Eckhöhe aus Spargründen nur für ein Gleis erhöht. Das hat zur Folge, dass RALpin-Züge mehrmals die Spur wechseln und so die Streckenkapazität reduzieren. Die Tunnel-Eckhöhen werden messerscharf ausgenützt. Deshalb werden alle Fahrzeuge vor dem Verlad und ein zweites Mal auf dem Wagen vermessen. Zugelassen sind Fahrzeuge, die mit entlüfteter Federung maximal bis 2,6 Meter breit und 3,96 Meter hoch oder 2,5 Meter breit und 4 Meter hoch sind. In neun bis 10,5 Stunden erreichen die Züge den Zielbahnhof. Praktisch ohne Zollformalität wird so die Schweiz durchquert. Die Verantwortlichen der RALpin hoffen auf rege Nachfrage. Sie betonen folgende Vorteile des Angebots: Während auf der Strasse gegenwärtig noch ein Höchstgewicht von 34 Tonnen gilt, werden Lastwagen bis 44 Tonnen verladen. Chauffeure reisen in komfortablen Liegewagen. Die Fahrzeit auf der Schiene können sie als Lenkrad-Ruhezeit verbuchen. Die Nachtzüge überbrücken das Fahrverbot von 22 bis 5 Uhr auf Schweizer Strassen. Besonders attraktiv soll der Verlad an Sonn- und an Feiertagen sein, wenn Lastwagen auf Schweizer Strassen nicht fahren dürfen. Die Verladepreise variieren nach Gewicht und Tageszeit: Nachts kostet ein 44-Tonner rund 780, am Tag 590 Franken. Der Verlad wird vom Bund subventioniert. Für das Startjahr zahlt der Bund rund 430 Franken pro verladenem Fahrzeug. Für die folgenden Jahre wird die Abgeltung auf der Basis der prognostizierten Auslastung in einem Vertrag mit der RALpin pauschal festgelegt. Neben dem neuen Verlad auf der Lötschbergroute verkehren über den Gotthard weiterhin in jeder Richtung insgesamt vier Züge für Lastwagen mit Eckhöhen bis 3,85 Meter zwischen Freiburg im Breisgau bzw. Basel und Lugano und zwischen Singen und Mailand. („Bund“ 12.06.01; NZZ 12.06.01; RALpin-Communiqué 11.06.01)**

11.06. FDP Schweiz macht Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative – Die FDP Schweiz fordert einen Ausbau des Gotthard-Strassentunnels auf vier Spuren. Ferner postuliert sie die gezielte Erweiterung der Autobahn A1, um Engpässe und Staus zu vermeiden. Der FDP-Gegenvorschlag zur „Avanti“-Volksinitiative sieht insbesondere den sechs-spurigen Ausbau der A1-Strecken Genf–Lausanne, Härkingen–Wiggertal und Dietikon–Zürich Oerlikon (Zürcher Nordring) vor. Gemäss FDP Schweiz bedingt der Bau eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard eine „partielle Anpassung des Alpenschutzartikels“. Angesichts der ihres Erachtens unbefriedigenden Zustände in Sachen Sicherheit und Kapazitäten sowie der von ihr postulierten besseren Anbindung des Tessins geht die FDP davon aus, dass Volk und Stände eine Verfassungsänderung akzeptieren werden.

(NZZ 12.06.01; FDP-Communiqué 11.06.01)

12.06. Parlamentarische Initiative „Kostenwahrheit im Verkehr“ abgeschlossen – Der Nationalrat hat die achtjährige Initiative eines längst ausgeschiedenen Ratsmitgliedes mit 94 zu 61 Stimmen beerdigt. Der ehemalige Bündner SP-Vertreter Martin Bundi hatte darin eine neue Verfassungsnorm für die Kostenwahrheit im Verkehr verlangt. Das Anliegen war und ist ökonomisch wie politisch berechtigt; in Teilbereichen ist es denn auch schon verwirklicht worden. So deckt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einen Teil der Kosten, die der Lastwagenverkehr verursacht; Autobahnvignette und Mineralölsteuer finanzieren den Strassenbau von Bund und Kantonen mit. Strasse und Schiene werden allerdings weiterhin aus allgemeinen Steuermitteln subventioniert. Dies gilt erst recht, wenn man nebst den direkten Infrastrukturkosten auch die Folgekosten für Mensch und Umwelt einrechnet. Mit einer abstrakten Verfassungsnorm lässt sich dies jedoch kaum ändern, weshalb die bürgerliche Mehrheit des Rates die Leidenszeit der Initiative nicht noch verlängern wollte. Die Ausklammerung des öffentlichen Verkehrs vom Prinzip der Kostenwahrheit hätte nach Meinung der Kommissionmehrheit zu Wettbewerbsverzerrungen geführt. Überdies hätte sich die Schweiz mit einer Einführung eines Prinzips sowohl verkehrspolitisch wie wirtschaftlich international isoliert. Schliesslich wäre die Umsetzung des Verfassungsartikels ein politisch heikles Unterfangen gewesen, da die Idee einer Benzinpreiserhöhung im Volk keine Unterstützung gefunden hätte. Wenn man nach acht Jahren Parlamentsarbeit in der Sackgasse landet, sollte die Übung abgebrochen werden. Es seien Berge von Studien für und gegen die Kostenwahrheit durchgeackert und dennoch kein vernünftiger Vorschlag zur Umsetzung gefunden worden. Dem Nullsummen-Spiel sei ein Ende zu setzen. Bundespräsident Moritz Leuenberger erinnerte an sein Versprechen im Abstimmungskampf zur LSVA, wonach der Bundesrat nicht die Absicht habe, eine entsprechende Abgabe für den Personenverkehr einzuführen.

(NZZ 13.06.01; KVF-N-Bericht 26.02.01)

15.06. Verordnungen zum Landverkehrsabkommen verabschiedet – Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Landverkehrsabkommens hat der Bundesrat verschiedene Ausführungserlasse beschlossen. Bereits auf den 1. Juli 2001 wird die neue Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV) in Kraft treten. Unternehmungen, die sich mit der Beförderung, dem Laden oder Entladen von gefährlichen Gütern befassen, müssen ab dem 1. Januar 2003 einen Gefahrgutbeauftragten haben. Die Beauftragten, die entsprechend geschult werden und eine Prüfung bestehen müssen, sollen die Einhaltung der

Sicherheitsbestimmungen für den Transport von gefährlichen Gütern überwachen, die Unternehmungen beraten und gleichzeitig den Mitarbeitenden als Ansprechpartner zur Seite stehen. Die neue Verordnung sieht Ausnahmen für Betriebe vor, die mit gewissen gefährlichen Gütern unter einer bestimmten Menge arbeiten. Im Zuge der Umsetzung des Landverkehrsabkommens hat der Bundesrat zudem die in der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) geregelte Kontrolltätigkeit von Gefahrguttransporten der EG-Richtlinie angepasst. Zur Vereinheitlichung der Kontrolltätigkeit wird eine Prüfliste erarbeitet. Neu werden wiederholte und schwere Verstösse gegen diese Verordnung nicht mehr nur der zuständigen kantonalen Behörde gemeldet, sondern auch dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie bei im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen oder im Ausland domizilierten Unternehmungen der zuständigen ausländischen Behörde. Das BAV beziehungsweise die zuständige ausländische Behörde müssen bei schweren oder wiederholten Verstössen prüfen, ob die Transportlizenz entzogen werden muss. Ebenfalls den EG-Regelungen angepasst wird die periodische technische Kontrolle bei schweren Motorwagen und Anhängern, wie sie in der Verordnung an die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) geregelt ist. Hier sieht die Verordnung neu ebenfalls eine jährliche Kontrolle vor, nachdem die Fahrzeuge bisher in Zeitabständen zwischen einem und vier Jahren geprüft werden mussten. Eine weitere Vereinheitlichung im Zuge des Landverkehrsabkommens betrifft die Abgabe eines Befähigungsausweises für Fahrerinnen und Fahrer von schweren Motorwagen. Bisher liessen viele europäische Staaten Fahrerinnen und Fahrer von schweren Motorwagen aus der Schweiz nur einreisen, wenn diese das 21. Lebensjahr vollendet hatten oder wenn sie im Besitze eines eidgenössischen Fähigkeitsausweises als Lastwagenführer waren. Mit der Übernahme der EG-Regelung und der Anpassung der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) kann der entsprechende Befähigungsnachweis für Lastwagenführer bereits ab dem vollendeten 18. Altersjahr erworben werden, wobei eine gegenüber der Lastwagenführerlehre reduzierte Ausbildung vorausgesetzt wird. Diese Regelung tritt am 1. August 2001 in Kraft.

(UVEK-Medienmitteilung 15.06.01; AS 2001 S. 1712-1722/1821-1823)

- 15.06. Gebrauchte Eisenbahnschwellen müssen entsorgt werden – Laut der geänderten Stoffverordnung, die am 1. Oktober 2001 in Kraft tritt, dürfen die Bahnen ihre alten Eisenbahnschwellen nur noch dann abgeben, wenn diese mit einem Holzschutzmittel behandelt wurden, das die neuen Grenzwerte einhält. Der Grenzwert für das in teerölhaltigen Holzschutzmitteln enthaltene Benzo(a)pyren beträgt 50 Milligramm pro Kilogramm (ppm), derjenige für Wasser lösliche Phenole drei Prozent. In Zukunft darf mit Teeröl behandeltes Holz ausser für Gleisanlagen und für den Sockelbereich von Leitungsmasten nur noch für die Verwendung ausserhalb von Wohnsiedlungen, z.B. für Hang- und Lawinenverbauungen, für Lärmschutzwände oder für Weg- und Strassenbefestigungen abgegeben werden. Während einer vierjährigen Übergangsfrist dürfen die Bahnen für die genannten Verwendungen allerdings nach wie vor auch Bahnschwellen verkaufen, welche die neuen Grenzwerte nicht einhalten. Die Verordnung gilt für sämtliche teerölimprägnierten Holzprodukte, z.B. auch für Gartenzäune und Pfosten. Vom Verbot ausgenommen sind gebrauchte Holzschwellen, die eine Bahn einer anderen zur Weiterverwendung in Gleisanlagen verkauft. In Eisenbahnschwellen, die als kostengünstiges Baumaterial häufig für Hangverstärkungen, Wegbefestigungen, Weidezäune u.ä. verwendet werden, bleiben nach einem 20 bis 25-jährigen Ein-

satz vor allem die schwerflüchtigen, zum Teil Krebs erregenden Bestandteile der teerölhaltigen Holzschutzmittel zurück. Diese polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) sind schwer abbaubar, reichern sich in Lebewesen an und sind für Wasserorganismen giftig. Gebrauchte Bahnschwellen geben in erster Linie relativ flüchtige PAK ab, die gelegentlich als Geruchsbelästigung empfunden werden, wegen ihrer Zusammensetzung und der geringen Menge aber nicht als gesundheitsgefährdend gelten. Weil die Krebs erregenden PAK schwer flüchtig sind und damit kaum an die Luft abgegeben werden, besteht nur bei häufigen, über viele Jahre stattfindenden Hautkontakten ein Gesundheitsrisiko. Mit Teeröl imprägnierte Holzschwellen eignen sich deshalb nicht für den Einsatz auf Kinderspielplätzen, in Gärten und schon gar nicht in Innenräumen. Die bisherige Verwendung im Privatbereich stellt eine schwierige Ausgangslage für eine fachgerechte Entsorgung am Ende der Nutzungsphase dar. Wer bezahlt schon gerne den gleichen Preis für die Entsorgung wie Jahre zuvor für den Erwerb? Die neue Verordnung will den Wiederverkauf einschränken, damit die Schwellen mittelfristig einer umweltverträglichen Entsorgung zugeführt werden. Hochrechnungen haben nämlich gezeigt, dass die in den nächsten 20 Jahren anfallenden Bahnschwellen rund 40'000 Tonnen Teeröl enthalten. Weil alte Holzschwellen als Baumaterial verkauft wurden, sind sie bisher kaum zur Entsorgung angefallen. Die entsprechenden Entsorgungswege für die rund 200'000 Schwellen, die jetzt jährlich anfallen werden, müssen während der vierjährigen Übergangsfrist aufgebaut werden. Die neue Verordnung enthält keine Sanierungspflicht: Nicht die Verwendung, sondern lediglich der Verkauf der Schwellen wird verboten, beziehungsweise eingeschränkt. Schwellen, die bereits für private Zwecke verwendet worden sind, müssen weder entfernt, noch durch andere Hölzer ersetzt werden.
(UVEK-Medienmitteilung 15.06.01; AS 2001 S. 1758-1760)

- 19.06. Agglomerationsverkehr als Pfand für „Avanti“ – Dass der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS als direkt betroffener Branchendachverband gar keine Freude an den derzeitigen Lastwagenstaus entlang der Gotthardautobahn hat, liegt auf der Hand. FRS-Präsident Claude Gay-Crosier attackierte denn auch anlässlich der 56. ordentlichen FRS-Mitgliederversammlung in Bern die von Bundespräsident Leuenberger und den A2-Anrainerkantonen praktizierte „Management-by-Stau“-Politik scharf. Mit der vorzeitigen Öffnung der Grenzen für den Transitverkehr habe sich die Schweiz ein verkehrspolitisches Kuckucksei ins Nest gelegt, und falls alle für dieses Jahr bewilligten Kontingente für ausländische 40-Töner sowie Leicht- und Leerfahrten genutzt würden, werde der Transitverkehr bis Ende Jahr um 38 Prozent auf 1,8 Millionen Lastwagen ansteigen, warnte Gay-Crosier. Der „Infarktpatient Transitverkehr“ komme weder mit föderalistisch getragenen Hilfs-Bandagen noch mit der Pflasterlipolitik des Bundes wieder auf die Beine, kritisierte der Präsident in farbigen Mediziner-Vokabular und forderte „echte chirurgische Eingriffe in Form von Bypassoperationen“. Konkret wären dies im Sinne von A2-Notoperationen eine frühe Triage von Transit-, Export- und Binnenverkehr, verlängerte Abfertigungszeiten an den personell aufgestockten Zollämtern, ein Inland-Zollamt im Kanton Tessin sowie bedarfsgerechte Warteräume ausserhalb der A2. Während Uvek-Generalsekretär Hans Werder den FRS-Delegierten die bundesrätliche und vom Stimmvolk getragene Verlagerungspolitik des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene als effiziente Lösung gegen die Stauprobleme in Erinnerung rief, ist aber aus Sicht des FRS die vom TCS lancierte „Avanti“-Initiative mit der Kernforderung nach der zweiten Gotthard-

Strassenröhre das wahre Remedium gegen den Verkehrsinfarkt. Gay-Crosier ging im Zusammenhang mit der kürzlich erfolgten Publikation eines „Avanti“-kritischen internen Arbeitspapiers nicht nur mit der Deutschschweizer Sonntagspresse, „die sich zur Verbreitung gezielter Indiskretionen missbrauchen lasse“, ins Gericht, sondern kritisierte auch „die Buschkämpfermentalität“ des Departements Leuenberger, das seine Anti-„Avanti“-Position schon vor den Resultaten solcher Auftragsstudien gefasst habe. Handlungsbedarf ortet der Strassenverkehrsverband FRS aber auch beim Agglomerationsverkehr. Zwar lehnt er dessen Zusatzfinanzierung über ein „Road Pricing“ – also via Gebührenzahlungen für Strassenabschnitte – strikte ab, könnte sich aber mit zwei andern Finanzierungsquellen anfreunden. Zum einen sollte laut dem FRS die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) nachgebessert werden, indem die Mittel für die zweite Etappe von Bahn 2000 schergewichtig dem Agglomerationsverkehr zugute kämen. Zum andern könnten Mehreinnahmen auch via die von der Expertengruppe Bieri – deren Vorschläge vom Uvek-Generalsekretär als durchaus tauglich erachtet wurden – angeregte Erhöhung des Mineralölsteuerszuschlags um fünf Rappen pro Liter erfolgen. Letzterem allerdings würde der FRS nur zustimmen, wenn die Reserven in der Strassenkasse von 3,5 Milliarden Franken aus der Mineralölsteuer für Strassenzwecke eingesetzt werden und ein Spezialfonds für die Finanzierung des Strassenwesens geschaffen wird. Völlig indiskutabel aber wäre für den FRS die Benzinpreiserhöhung, wenn die öV-Lobby die „Avanti“-Initiative bekämpfen sollte – fürwahr eine Befürchtung, die nicht sehr abwegig ist. (NZZ 20.06.01; BaZ 20.06.01; AR 21.06.01; FRS-Info 19.06.01)

20.06. Steuerungsgruppe folgt auf Task-Force „Lastwagentransit“ – Eine achtköpfige Steuerungsgruppe soll Massnahmen zur Entschärfung der Engpässe für den Schwerverkehr auf der A2 und am Zoll umsetzen. Im Vordergrund stehen dabei das Staumanagement und die Verteilung der Stauplätze auf der A2 auf die Kantone, organisatorische und bauliche Massnahmen am Zoll, ein teilweises Überholverbot sowie die Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten. Die Gruppe löst die Task-Force „Lastwagentransit“ ab, die vor Ostern kurzfristig einberufen worden war. Es habe sich gezeigt, dass die Bewältigung der Kapazitätsengpässe auf der A2 in erster Linie von der politischen Akzeptanz der Vorschläge abhängig sei, teilte das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) mit. Dem trage die neue Gruppe Rechnung. Der Gruppe gehören acht Personen an: Uvek-Generalsekretär Hans Werder als Leiter, drei kantonale Regierungsmitglieder, die Direktoren der Bundesämter für Strassen und Verkehr und der Eidgenössischen Zollverwaltung sowie der ehemalige Zuger Regierungsrat Paul Twerenbold, der eine für die technische Ebene zuständige Projektgruppe leitet. Nicht vertreten sind Interessengruppen. Diese werden gemäss Uvek laufend informiert und bei Bedarf in die Arbeiten einbezogen. Der Task-Force „Lastwagentransit“, die am 28. Juni ihre Schlussitzung abhält, gehörten auch Vertreter der Strassentransportverbände an. Die Steuerungsgruppe soll ihre Arbeit noch vor den Sommerferien aufnehmen. Die Verkehrsverbände haben andere Massnahmen im Auge. Nach einem Treffen von Vertretern der Verbände und der Wirtschaft zu einer Unterredung mit Bundespräsident Moritz Leuenberger forderten die Verbände eine begrenzte Lockerung des Nachtfahrverbots, die Trennung von zollfreiem und zu verzollendem Verkehr, internationale Absprachen zur Erleichterung der Zollabfertigung und eine Verbesserung des Bahnangebots.

(NZZ 22.06.01; UVEK-Medienmitteilung 20.06.01; Medienmitteilung von Wirtschaft und Verkehrsverbänden 20.06.01)

21.06. Strassenverkehrsgesetz im Nationalrat – Der Nationalrat hat die Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) in der Gesamtabstimmung mit 70 zu 33 Stimmen bei 13 Enthaltungen genehmigt. Die Vorlage geht nun zurück an den Ständerat. Stundenlang beschäftigte sich der Nationalrat mit der Frage, wie sich die Sicherheit auf den Strassen verbessern lässt. Angesichts der Opferstatistiken – jährlich 80'000 Verkehrsunfälle, davon gegen 600 mit tödlichen Folgen – tut Handeln not. Die meisten Unfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Folgerichtig setzt die SVG-Revision des beim Faktor Mensch an. In der Kleinen Kammer hatte die bundesrätliche Vorlage gute Aufnahme gefunden. Schwerer tat sich nun der Zweitrat. Während die Linke vor einer Verwässerung der Vorlage warnte, überwog zur Rechten die Meinung, eine eigentliche Kriminalisierung des Individualverkehrs müsse verhindert werden. Ulrich Giezendanner (svp, Aargau) beantragte Nichteintreten. Seine Brandrede gegen die schleichende Entmündigung des motorisierten Volkes verfing nicht. Folgende Leitplanken setzte der Zweitrat in den wichtigsten Streitpunkten: Die dreijährige Probezeit für Neuliker blieb unbestritten. Allerdings sollen während dieser Phase nur Personen zur Weiterbildung antreten müssen, denen eine Widerhandlung gegen SVG-Vorschriften angelastet worden ist; Bundesrat und Ständerat möchten eine generelle Pflicht zur Weiterbildung während der Probezeit einführen. Hingegen ist der Nationalrat nicht willens, Berufschaffende beim Entzug des Fahrausweisentzugs zu privilegieren, wie dies die kleine Kammer (mit hauchdünnem Mehr) empfohlen hatte. Eine vom Schaffhauser Sozialdemokraten Hans-Jürg Fehr angeführte Kommissionsminorität versuchte, der vor kaum vier Monaten hochkant verworfenen Tempo-30-Initiative neues Leben einzuhauchen. Die bürgerliche Mehrheit stellte die Ampel auf Rot. Beim Feilschen um die Promillegrenze liess Nationalrat Peter Föhn (svp, Schwyz) verbale Korken knallen. Seinen Antrag, dass der geltende Grenzwert von 0,8 Promille im Gesetz zu verankern sei, versuchte er mit regionalpolitischen Argumenten zu untermauern. Im Muotatal seien rund 4'500 Personen aufs Auto angewiesen, zudem habe die Tourismusbranche ein generelles Interesse an Verkehr auch in abgelegenen Landstrichen. Dieser fürwahr berausenden Argumentation setzte Verkehrsminister Moritz Leuenberger nüchterne Argumente entgegen. Er verwies darauf, dass die Unfallgefahr bereits bei 0,5 Promille doppelt so hoch sei wie beim Faktor 0,0. Diese wissenschaftliche Erkenntnis gelte für Stadt und Land wie auch für alle Tourismusregionen. Das Plenum stellte den Wegweiser in Richtung 0,5 Promille – wobei es das letzte Wort sich selber vorbehalten und nicht dem Bundesrat überlassen will. Einen neuen Artikel schmuggelte Nationalrat Odilo Schmid (cvp, Wallis) mit einem Antrag ins Gesetz. Dieser Artikel soll dem Bundesrat die Kompetenz zu verkehrslenkenden Massnahmen nicht nur im Transitverkehr, sondern auf dem gesamten übergeordneten Strassennetz und für alle Fahrzeugkategorien geben.

(NZZ 22.06.01, BaZ 22.06.01; „Bund“ 22.06.01)

22.06. Weg frei für flächendeckende Einführung schwefelfreier Treibstoffe – Mit der Überweisung der Motion Weigelt „Einführung schwefelfreier Treibstoffe“ durch den Ständerat hat nun auch der Zweitrat einer wichtigen verkehrs- und umweltpolitischen Massnahme zugestimmt. Damit können in der Schweiz innert nützlicher Frist die Grundlagen für eine flächendeckende Versorgung mit schwefelfreien Treibstoffen für

Personenwagen und Nutzfahrzeuge geschaffen werden. Dies wird sich nachhaltig positiv auf den Treibstoffverbrauch und den Schadstoffausstoss des gesamten schweizerischen Motorfahrzeugbestands auswirken. Eine rasche Umsetzung der Motion Weigelt kann somit entscheidend dazu beitragen, dass die im CO₂-Gesetz verankerten Zielvorgaben so rasch als möglich erreicht werden.

(Presstext von FDP-Nationalrat Peter Weigelt)

22.06. Nationalrat und Ständerat klar gegen Volksinitiative der Grünen – Dem Bundesbeschluss über die Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“, der diese zur Ablehnung empfiehlt, stimmt der Nationalrat mit 119 zu 65 Stimmen, der Ständerat mit 36 zu 0 Stimmen zu.

(NZZ 23./24.06.01; BBl 2001 S. 2883-2884)

27.06. Klimakonferenz in Bonn: Bundesrat verabschiedet Mandat – Für die vom 16. bis 27. Juli in Bonn stattfindende Weltklimakonferenz hat der Bundesrat das Mandat der Schweizer Delegation verabschiedet. Die Delegation wird mit allen Kräften versuchen, einen Beitrag zu leisten zugunsten des gefährdeten Protokolls von Kyoto, nachdem die internationale Vereinbarung von den Vereinigten Staaten, dem weltweit grössten Verursacher von Kohlendioxid (CO₂), abgelehnt worden ist. Der Klimawandel als weltweite Problematik bedingt die Mitwirkung der gesamten Völkergemeinschaft. In einem Schreiben vom April dieses Jahres hatte Bundespräsident Moritz Leuenberger den US-Präsidenten George W. Bush gebeten, an den Verhandlungstisch zurückzukehren. Für das Protokoll von Kyoto ist die Lage kritisch. Zunächst scheiterte die 6. Vertragsparteienkonferenz (COP6) im November letzten Jahres in Den Haag, da zwischen Europäern und Amerikanern über die Umsetzung des Protokolls von Kyoto keine Einigung gefunden werden konnte. Im März gaben die USA ihre Ablehnung der internationalen Vereinbarung bekannt, mit der Erklärung, die ihnen zugeteilten Treibhausgasreduktionen seien für die amerikanische Wirtschaft nicht tragbar. Bei der Fortsetzung der COP6 in Bonn (COP6 bis) soll eine Einigung über die Fortführung der internationalen Verhandlungen erzielt werden. Ein Scheitern würde den gesamten seit dem Erdgipfel in Rio 1992 eingeleiteten Prozess zugunsten des Klimaschutzes gefährden. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass sich sämtliche Parteien um einen Kompromiss bemühen müssen, um dem Protokoll von Kyoto aus der Krise zu helfen. Auf der Tagesordnung in Bonn stehen unter anderem Umsetzungsmodalitäten, die dem Ziel des Protokolls entsprechen und die Verwendung von Flexibilitätsmechanismen erlauben.

(UVEK-Medienmitteilungen 27.06./02.07.01; BaZ 28.06./16.07.01; NZZ 13.07.01)

28.06. EU-Weissbuch erteilt der Schweizer Verkehrspolitik gute Noten – Im voraussichtlich im Herbst erscheinenden Weissbuch der 15 EU-Mitgliedstaaten wird der Schweizer Verkehrspolitik eine Vorbildfunktion zugeschrieben. Dies betrifft insbesondere den Umstand, dass in der Schweiz die vom Fiskus vereinnahmten Abgaben aus dem Schwerverkehr auf der Strasse zielgerecht für die Finanzierung von Tunnelprojekten verwendet werden. Im weiteren enthält das Weissbuch ein ganzes Bündel von Vorschlägen, wie die Qualität des Strassentransports verbessert, die Eisenbahn wieder aktiviert, der Luftverkehr den steigenden Anforderungen angepasst und See- sowie Binnenschifffahrt in die Bewältigung des gigantischen Warenflusses eingebunden werden können. So soll im Jahr 2003 ein europaweites kombiniertes Transportprogramm mit der Bezeichnung „Marco Polo“ für Schiene und Strasse gestartet sowie mit mehreren hundert Millionen Euro dotiert werden.

(AR 22.03./28.06.01; HandelsZeitung 04.07.01; NZZ 20.07.01)

28.06. So genannte Nachbesserungen bei der SBB-Sanierung – Für die notwendigen Wertberichtigungen und die Bildung von Rückstellungen im Energiebereich verzichtet der Bund auf die Rückzahlung von Darlehen in der Höhe von 1,2 Milliarden Franken. Ebenfalls mit einem Darlehensverzicht von 658 Millionen ermöglicht der Bund den SBB die Bildung der notwendigen Rückstellungen für die Teuerung auf den Altrenten. Die SBB führen das Bahnstromgeschäft (16,7 Hz-Bereich) unter Optimierungen weiter und verkaufen soweit möglich die Beteiligungen im 50 Hz-Bereich. Diese Beteiligungen wurden von den SBB weltweit ausgeschrieben. Der Wertberichtigungsbedarf für den Energiebereich der SBB beträgt mit der neuen Strategie und den getätigten Ver-

käufen 1'199,6 Millionen Franken. Gleichzeitig mit der Sanierung des Energiebereichs finanziert der Bund der SBB zwei zusätzliche Rückstellungen für die Pensionskasse. Damit soll einerseits die Teuerungszulage für Alt- und Übergangsrentner und andererseits die notwendige Erhöhung des Deckungskapitals aufgrund der Vorschrift für die Mindestaustrittsleistung des Freizügigkeitsgesetzes finanziert werden. Diese beiden Erhöhungen machen rund 806,5 Millionen aus. Der Bund verzichtet auf die Rückzahlung von Darlehen im Umfang von insgesamt 1'857 Millionen Franken. (EFD-Medienmitteilung 28.06.01; NZZ 30.06./01.07.01)

28.06. Weko-Vorabklärungen gegen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer eingestellt – Das Sekretariat der Wettbewerbskommission (Weko) hat seine Vorabklärung betreffend Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung ohne Folgen eingestellt. Während des Verfahrens fanden sich keine Anhaltspunkte, dass sich die Versicherungsgesellschaften über die Prämienhöhung per 1. Januar 2000 abgesprochen haben. Mehrere Versicherungsgesellschaften hatten ihre Prämien für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung per 1. Januar 2000 erhöht. Diese zeitgleiche Prämienhöhung veranlasste das Sekretariat der Weko, im Januar 2000 eine Vorabklärung gemäss Kartellgesetz zu eröffnen. Im Rahmen dieses Verfahrens klärte es ab, ob zwischen den Versicherungsgesellschaften allenfalls eine unzulässige Wettbewerbsabrede besteht. Die Vorabklärung zeigte auf, dass lediglich 11 von 21 Versicherungsgesellschaften ihre Prämien per 1. Januar 2000 erhöht hatten. Überdies fanden sich keine Anhaltspunkte, dass sich diese 11 Versicherungsgesellschaften über den Zeitpunkt oder das Ausmass der Prämienhöhung per 1. Januar 2000 abgesprochen haben. Infolgedessen stellte das Sekretariat der Weko die Vorabklärung am 27. Juni 2001 ohne Folgen ein. (EVD-Pressemitteilung 28.06.01; AR 05.07.01)

28.06. Schlussitzung der Task-Force „Lastwagentransit“ – An seiner Schlussitzung wies das Fachgremium darauf hin, dass die aktuelle Notsituation mit Stauräumen auf der A2 aus Gründen der Verkehrssicherheit so schnell wie möglich bereinigt muss. Die Task-Force stellte deshalb verschiedene mögliche Stauräume ausserhalb der Nationalstrassen zur Diskussion. Eine Lösung, die von den Kantonen an ihrem gemeinsamen Treffen mit Bundespräsident Moritz Leuenberger allerdings ausdrücklich abgelehnt wurde. Dies verdeutlichte, dass die Entschärfung der aktuellen Lage nicht nur ein betrieblich-technisches, sondern vor allem ein politisches Problem darstellt. Deshalb soll nun eine Steuerungsgruppe von Bund und Kantonen Massnahmen zur Entschärfung der Engpässe für den Schwerverkehr auf der A2 und am Zoll umsetzen. Die neugebildete Gruppe unter der Leitung von Uvek-Generalsekretär Hans Werder besteht aus Regierungsmitgliedern der Kantone und Direktoren der Bundesämter. Die Task-Force „Lastwagentransit“ wird ihrerseits Ende Juli einen Schlussbericht vorlegen. (UVEK-Medienmitteilung 28.06.01)

29.06. Weniger Unfälle mit mehr Toten und Verletzten im Jahr 2000 – Auf den Schweizer Strassen haben im letzten Jahr 592 Menschen ihr Leben verloren. 30'058 Personen wurden verletzt. Die Zahl der Unfälle ging zwar um 5,6 Prozent auf 75'351 zurück, aber die Zahl der Verkehrstoten nahm um 1,5 Prozent und jene der Verletzten um 1,8 Prozent zu. Auf die Wohnbevölkerung fallen damit rund 85 Todesopfer pro Million Einwohner. In der Europäischen Union (EU) sind es 110. Bei den Personenwagen beläuft sich die Zahl der Todesopfer pro Milliarde Kilometer auf 3,5 Fahrzeuginsassen.

Im Jahr 1970 waren es noch 16 Insassen. Seit 1995 werden durchschnittlich 120 Fussgänger pro Jahr getötet und 2'760 Fussgänger verletzt. Die Kinder machen dabei 13 Prozent der Todesopfer und 30 Prozent der Verletzten aus. Im Jahr 2000 wurden 130 Fussgänger getötet, 15 mehr als 1999. Trotz des 1996 neu eingeführten Fussgängervortritts an Zebrastreifen nahm die Zahl der Unfälle zwischen 1996 (1'105 Unfälle) und 2000 (1'243 Unfälle) ständig zu. Im weiteren ist bei den Kleinmotorrädern eine stärkere Zunahme der Anzahl Unfälle zu verzeichnen als bei den vierrädrigen Fahrzeugen. Auch das Telefonieren beim Fahren wurde drei Mal häufiger (156) als mögliche Unfallursache erwähnt als 1996 (56). Die Zahl der alkoholbedingten Unfälle ist seit 1996 stetig am Steigen: Im vergangenen Jahr waren es 6'851.
(BaZ 30.06./01.07.01; BFS-Pressemitteilung Juni 2001)

02.07. CO₂-Emissionen: Verträge zwischen Bund und Energieagenturen der Wirtschaft – Betreffend Klimaschutz hat der Bund eine Richtlinie für die Wirtschaft erlassen, und mit zwei privaten Energieagenturen wurden Leistungsaufträge vereinbart. In der neuen Richtlinie für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe wird festgehalten, dass Unternehmen, die sich verpflichten, ihren CO₂-Ausstoss auf ein bestimmtes Mass zu reduzieren, von einer allfälligen Abgabe befreit würden. Sie können allein oder im Verbund mit anderen Firmen Zielvereinbarungen mit einer dafür beauftragten Energieagentur abschliessen. Grossunternehmen, Verbrauchergruppen und energieintensive Unternehmen können sich auch direkt dem Bund gegenüber auf ein Reduktionsziel verpflichten. Übertreffen sie das Ziel, können sie anderen Unternehmen, die ihren Ausstoss ungenügend zu reduzieren vermögen, Emissionszertifikate verkaufen. Das Gesetz sieht auch vor, dass die Schweizer Wirtschaft einen Teil der Reduktionsverpflichtungen durch Massnahmen im Ausland erfüllen kann. Wie hoch dieser Anteil sein darf, wurde indes noch nicht ausgehandelt. Die Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW) wird von Economiesuisse-Direktor Rudolf Ramsauer präsiert und von Gewerbeverband, Maschinenindustrie und Baumeisterverband mitgetragen. Die Agentur für erneuerbare Energien und Energieeffizienz (AEE) wird von Verbänden für Solarenergie, Holzwirtschaft, Bau- und Installationsgewerbe getragen. Beim Verkehr weist der Trend hingegen markant in die falsche Richtung: Die Emissionen haben seit 1990 um 7,5 Prozent zugenommen. Falls freiwillige Massnahmen der Branche zur Senkung des Treibstoffverbrauchs keine Trendumkehr bewirken, wird der Bund Vorschriften erlassen müssen, wie Hans-Luzius Schmid vom Bundesamt für Energie erklärte. Der spezifische Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen soll von durchschnittlich 8,4 Litern pro 100 Kilometer (2000) auf 6,4 Liter (2008) gesenkt werden.
(NZZ 03.07.01/02.08.01)

03.07. Zwei Neat-Einspurröhren am Ceneri – Der neue Ceneri-Basistunnel wird aus Sicherheitsgründen 490 Millionen Franken teurer. Der Bundesrat hat sich für den Bau von zwei Einspurröhren entschieden. Er stockte zudem den Gesamtkredit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) um 2,1 Milliarden Franken auf und glich damit die seit 1990 aufgelaufene Teuerung aus. Statt der ursprünglich geplanten Doppelspurröhre werden am Ceneri zwei Einspurröhren erstellt. Ausschlag für die Änderung gaben laut dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) Sicherheitsgründe. Die Gesamtkosten für den Ceneri-Basistunnel betragen neu 1,8 Milliarden Franken, 490 Millionen mehr als für die Doppelspurröhre. Die heutigen Sicherheitsstandards würden allerdings auch bei einer Doppelspurröhre Zusatzkosten

von 200 Millionen verursachen, da ein zusätzlicher Sicherheitsstollen gebaut werden müsste. Die effektiven Mehrkosten betragen somit nur 290 Millionen Franken. Die Mehrkosten sollen durch die Reserven abgedeckt werden, sofern sie nicht anderswo eingespart werden können. Dank dem neuen Tunnelsystem kann die Bauzeit um zwei bis drei Jahre verkürzt werden. Der 15 Kilometer lange Ceneri-Tunnel soll somit 2015 oder 2016 in Betrieb genommen werden, rund drei Jahre nach dem Gotthard-Basistunnel. Deshalb wird am Ceneri eine weitere Beschleunigung geprüft, um möglichst früh die ganze Gotthardachse als „Flachbahn“ benutzen zu können. Der Ceneri ist für die zweite Bauphase der Neat vorgesehen. Für den Ceneri wurden bisher 74 Millionen Franken für Planungen und Sondierungen freigegeben. Der Bundesrat passte zudem den Neat-Kredit um 2,1 Milliarden Franken dem neuen Teuerungsindex an. Neu stehen für die Alpendurchstiche am Gotthard und am Lötschberg 14,7 Milliarden Franken zur Verfügung. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) hatten mit externen Fachleuten die Indexteuerung der Neuen Alpentransversalen neu berechnet, da der bis anhin angewandte Zürcher Index der Wohnbaukosten ungeeignet für den Tunnelbau war. Deshalb fallen die Teuerungskosten höher aus als bisher ausgewiesen. Während nach alter Rechnung zwischen 1991 und 1998 eine Baukostenverbilligung von 1,3 Milliarden Franken resultierte, weist der neue Index für die gleiche Zeitspanne eine Kostensteigerung von 800 Millionen Franken aus. Diese Teuerung entspricht gemäss Uvek etwa jener des Landesindex der Konsumentenpreise. Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer sind nicht Bestandteil des Neat-Gesamtkredits. Der Bundesrat hat die Kompetenz, Beschlüsse zur Krediterweiterung zu fassen. Im Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) wird von jährlichen Teuerungsraten von 1,5 bis 2 Prozent und Bauzinsen von 4 Prozent ausgegangen, um die Zusatzkosten zu decken.

(NZZ 04.07.01; UVEK-Medienmitteilungen 03.07.01; BBl 2001 S. 3841)

04.07. Alpengüterverkehr wächst ungebrochen weiter – Letztes Jahr haben 1,4 Millionen Camions die Schweizer Alpen durchquert – mehr als die Hälfte davon im Transit. Das sind sieben Prozent mehr als 1999. Gleichzeitig konnte der Bahngüterverkehr um 12 Prozent zulegen und seinen Marktanteil auf 70 Prozent leicht steigern. Insgesamt nahm der alpenquerende Güterverkehr innert Jahresfrist um zehn Prozent zu. Letztes Jahr wurde eine Rekordmenge von 30 Millionen Tonnen durch die Schweizer Alpen transportiert. Neun Millionen Tonnen waren es auf der Strasse, 21 Millionen Tonnen auf der Schiene. Nach der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels 1981 war der Anteil der Strasse am alpenquerenden Güterverkehr sukzessive auf gegen ein Drittel angestiegen. In den letzten Jahren hat sich dieser Trend abgeschwächt. Im Jahr 2000 konnte die Bahn ihren Marktanteil sogar um ein Prozent erhöhen. Die Zunahme des Bahnverkehrs war vorab auf die gute Konjunktur, teilweise aber auch auf die Transporte von „Lothar“-Sturmholz zurückzuführen. Der kombinierte Verkehr nahm um 14 Prozent zu, der Wagenladungsverkehr um 11 Prozent. Der Kombiverkehr machte damit bereits vor der Eröffnung der rollenden Landstrasse Lötschberg–Simplon fast die Hälfte des Schienengüterverkehrs durch die Alpen aus. Letztes Jahr durchquerten jeden Werktag durchschnittlich 5'319 schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen. 1,2 Millionen Camions befuhren die Gotthardroute, was einer Zunahme um acht Prozent und einem Anteil von 85 Prozent entspricht. Die Tendenz am Gotthard ist weiterhin steigend. Die Erleichterungen (Erhöhung der Limiten auf 34 Tonnen und 40-Tonnen- sowie Leicht- und Leerfahrten-Kontingente) und die Erschwernisse (LSVA-

Einführung) haben sich gemäss Uvek die Waage gehalten. Die Reduktionsziele des Alpenschutzartikels und des Verkehrsverlagerungsgesetzes sind damit in weite Ferne gerückt. Selbst bei voller Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird die Gotthardroute rund 300 Franken billiger als die anderen Alpenübergänge am Brenner oder Mont-Blanc bleiben.

(NZZ 06.07.01; UVEK-Medienmitteilung 05.07.01; HandelsZeitung 04.07.01)

06.07. Uvek präsentiert erste Szenarien zur Verkehrswegeplanung – Auch ein forciertes Ausbau des Nationalstrassennetzes, wie ihn etwa die „Avanti“-Initiative der Strassenverkehrsverbände propagiert, und selbst mit einer durch massive Umlagerung von der Strasse auf die Schiene auf zehn Prozent gedrückten Verkehrszunahme droht im Jahr 2020 der Kollaps im Agglomerationsverkehr. Dies zeigen zumindest erste Szenarien der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) eingesetzten Arbeitsgruppe „Verkehrswegeplanung“ auf. Nicht überraschend geben diese Szenarien keine neuen Antworten zu den „heissen“ verkehrspolitischen Fragen, die einer schnellen Lösung harren. Zum von Verkehrsminister Leuenberger angekündigten Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative, die den Ausbau der Autobahnen zwischen Genf und Lausanne sowie Bern und Zürich auf sechs Spuren und die zweite Gotthard-Strassenröhre fordert, war lediglich zu vernehmen, dass der definitive Entscheid dazu in den nächsten Wochen fallen werde. Und auch neue Massnahmen gegen die chronischen Staus auf der Gotthardroute wegen des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens wurden keine angekündigt. Dafür zeigten von den Bundesämtern für Verkehr, Strassen und Raumentwicklung gemeinsam erarbeitete grobe Modellberechnungen über die mögliche Verkehrsentwicklung auf, dass auch die „Avanti“-Initiative mit dem Ausbau der A1 und der A2 nicht verhindern kann, dass in beiden gewählten Szenarien – durchgerechnet wurden eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um 30 und eine um 10 Prozent bis zum Jahr 2020 – eine Reihe von höchst staugefährdeten Nadelöhren namentlich in den Grossagglomerationen Zürich, Basel, Bern, Luzern, Genf, Lausanne und Lugano sowie auf den A1-Abschnitten Effretikon–Winterthur und den A2-Strecken Basel-Liestal und Lugano–Chiasso bestehen bleiben. Zudem nehme nach einem Ausbau des Nationalstrassennetzes auch der Druck auf das untergeordnete Netz der Kantons- und Gemeindestrassen deutlich zu. Ohne „Avanti“ und mit der ziemlich unrealistischen Annahme einer lediglich zehnprozentigen Verkehrszunahme dank Umlagerung von Verkehrsströmen auf Schiene und Bus rechnen die Planer ebenfalls mit erheblichen Problemen in den Agglomerationen und auf dem A1-Abschnitt Luterbach–Härkingen–Wiggertal. Ferner werde es insbesondere auf der Gotthardroute letztlich mit jedem denkbaren Wachstums- und Ausbauszenario auch künftig Staus in Spitzenzeiten wie Ostern, Auffahrt und Pfingsten und infolge von Unterhaltsarbeiten oder Unfällen geben. Den totalen Stau-Gau am Gotthard indes, den zurzeit insbesondere die Transportbranche befürchtet, werde es selbst ohne „Avanti“ und mit 30 Prozent Mehrverkehr nicht geben – allerdings nur, falls das Verlagerungsgesetz, das ab 2009 maximal 650'000 Camions jährlich im Strassentransit erlaubt, wirklich umgesetzt wird. Für das Uvek ist klar, dass bei uns aus topographischen Gründen nicht wie im Ausland die Agglomerationen durch Expressstrassen und Stadtautobahnen vom wachsenden Verkehrsdruck entlastet werden können. Deshalb sei voll auf die angestrebte Umlagerung von der Strasse auf die Schiene zu setzen. Beim Schwerverkehr soll die LSVA zusammen mit der neuen Neat-Infrastruktur und dem Bahnausbau im Rahmen der ab 2005 realisierten zweiten Etap-

pe von Bahn 2000 insbesondere die Autobahnen leeren. Bei der dringend nötigen Entlastung der Strassen in den Agglomerationen zeigte das Uvek offene Sympathie für den Vorschlag der Arbeitsgruppe Bieri, die den koordinierten Ausbau von privatem und öffentlichem Verkehr über einen Treibstoffzuschlag von fünf Rappen finanzieren will. Unabhängig von den gerechneten Verkehrsprognosen machten die Experten aber auch deutlich, dass die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der wachsende Unterhaltsanspruch des gesamten Strassennetzes nur dann finanziert werden können, wenn die 3,8 Milliarden Franken zweckgebundene Reserve aus der Mineralölsteuer tatsächlich vom Parlament für Strassenzwecke freigegeben werden. Und dies ist angesichts der wachsenden Begehrlichkeiten aus dem Bereich öffentlicher Verkehr alles andere als gesichert.

(NZZ 07./08.07.01; UVEK-Dokumentation 06.07.01)

12.07. Ab 2002 Dauerlicht bei Neufahrzeugen in der EU –Die europäischen Autohersteller wollen durch das Design und die Ausstattung der Fahrzeuge das Unfallrisiko für Fussgänger und Radfahrer verringern. Die EU-Kommission begrüsst den mit der Branche einvernehmlich ausgehandelten Inhalt einer Selbstverpflichtung. So sollen schrittweise bis 2012 alle Neuwagen die passive Sicherheit – beispielsweise durch das vermehrte Abrunden der Kotflügel – verbessern. Gestützt auf positive Erfahrungen in Schweden würden schon im kommenden Jahr die neuen Fahrzeuge mit automatisch einschaltendem Tagesfahrlicht versehen, und ab 2003 soll das Antiblockiersystem (ABS) zur serienmässigen Ausrüstung gehören. Schon im nächsten Jahr will die Industrie bei der Auslieferung von Neuwagen auf die bei bestimmten Fahrzeugtypen eingebauten starren Frontschutzbügel verzichten, und dieser Rammschutz soll auch nicht mehr im Ersatzteilsortiment geführt werden. Die Industrie verpflichtet sich ferner auf die stufenweise Erhöhung der Fahrtsicherheit durch den Einbau von Sensoren. Falls noch weiter gehende Vorschläge zur Reduktion der Unfallrisiken und -folgen einen noch nicht abgeschlossenen Machbarkeitstest bestehen, sind die Autohersteller bereit, bis spätestens 2014 alle Neuwagen entsprechend zu bauen und auszurüsten. Diese Selbstverpflichtung geht auf eine Mitteilung der Kommission über die „Prioritäten für die Sicherheit des Strassenverkehrs in der EU“ und ihren Vorschlag an die Automobilhersteller zurück, sich in einer Vereinbarung freiwillig auf neue Normen für die Fussgängersicherheit zu verpflichten. Nach den Ausführungen der Kommission erfasst die vorgeschlagene Selbstverpflichtung 80 Prozent des EU-Markts für neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Falls sich auch die japanischen und die südkoreanischen Automobilhersteller, mit denen noch verhandelt wird, dieser Vereinbarung anschliessen, wäre praktisch der ganze Neuwagenmarkt in der EU abgedeckt. Diese Selbstverpflichtung vermeidet ein in der Regel langwieriges EU-Gesetzgebungsverfahren in Rat und Parlament und ermöglicht die rasche Einführung von konkreten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr. Die EU-Kommission will zunächst die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament konsultieren und erst anschliessend entscheiden, ob man auf die Offerte der Industrie eingetreten oder sich doch lieber auf eine EU-Richtlinie abstützen will.

(NZZ 13.07.01; „Bund“ 12.07.01)

12.07. Rund 900 Einsprachen gegen die Neat-Linienführung im Kanton Uri – Der Unmut über die vorgeschlagene Neat-Linienführung im Kanton Uri ist gross, und deshalb wird die Angelegenheit die Juristen im Bundesamt für Verkehr (BAV) noch lange be-

schäftigen: Gegen das Auflageprojekt gingen rund 900 Einsprachen ein, von Seiten des Kantons, von betroffenen Gemeinden, von Organisationen und Privaten. 90 Seiten umfasst allein die Eingabe des Kantons Uri. Laut Medienmitteilung des Urner Regierungsrates widerspricht das Neat-Auflageprojekt mit einer Hochschnellbahn wesentlichen Interessen des Kantons Uri. Weder eine Bergvariante noch eine umwelt- und raumverträgliche Linienführung im unteren Reusstal seien vorgesehen. Damit ist gemeint, dass die Neat vom Bahnhof Altdorf bis zum Eingang des neuen Gotthardtunnels vor Erstfeld auf einem bis zu sechs Meter hohen und bis zu sechzig Meter breiten Damm geführt werden soll, der das Tal durchschneidet. Das Projekt sei praktisch ausschliesslich auf die Interessen der Bauherrin, der AlpTransit Gotthard AG, ausgerichtet, kritisiert der Urner Regierungsrat. Die berechtigten Anliegen des Kantons würden nicht berücksichtigt. Die Urner Regierung vermisst Vorinvestitionen und Anschlussmöglichkeiten für eine allfällige Bergvariante, das heisst für eine Linienführung der Neat in der östlichen Bergflanke, wofür sich der Kanton Uri seit zehn Jahren einsetzt. Angesprochen wird auch der konkrete Punkt, dass die Bahnlinie den Schächenbach beim Bahnhof Altdorf oberirdisch queren soll und Lärmschutzmassnahmen nur sehr beschränkt geplant seien. Der Regierungsrat betrachte deshalb das Projekt als bundesrechtswidrig. Er beantragt, das Projekt nicht zu genehmigen und überarbeiten zu lassen. Bei der Linienführung im unteren Reusstal könne eine umweltverträgliche Lösung in einer Unterquerung des Schächenbachs bestehen. Der Urner Regierungsrat hat sich vorsorglich für einen weiteren Fall gewappnet: Falls die Urner Anliegen dem vom Bundesrat genehmigten Sachplan entgegenstünden, solle auch dieser in Wiedererwägung gezogen werden, wird festgehalten. Bereits vor einer Woche hatten die fünf betroffenen Gemeinden im Talboden, Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Schattdorf und Erstfeld, wesentliche Punkte ihrer Einsprachen vorgestellt. Diese umfassen ebenfalls 60 bis 90 Seiten. Das Projekt verletze in verschiedenen Bereichen Bundesrecht, sagen auch die Gemeinden, und dürfe deshalb gar nicht genehmigt werden. An konkreten Forderungen wurden genannt: eine Unterquerung des Schächens, eine landschafts- und lärmoptimierte Linienführung und eine Verlegung des Tunnelportals für eine allfällige Option „Berg lang offen“. Sollten die Einsprachen in Bern auf taube Ohren stossen, werde man sich bis vor Bundesgericht wehren, erklärten die Gemeindepräsidenten vor einer Woche.

(NZZ 13.07.01; UVEK-Medienmitteilung 13.07.01)

14.07. Rola zu 72 Prozent ausgelastet – Seit Eröffnung der Rollenden Landstrasse (Rola) auf der Lötschberg-Simplon-Linie am 11. Juni 2001 sind auf dieser Strecke mehr als 2'300 Lastwagen transportiert worden. Dies entspricht einer durchschnittlichen Auslastung von 72 Prozent. Zwischen Freiburg im Breisgau (Deutschland) und Novara (Italien) verkehren zurzeit täglich 10 Züge. Die Nord-Süd-Richtung zwischen Freiburg und Novara war etwas stärker ausgelastet als die umgekehrte Richtung. Bei den Lastwagenfahrern beliebt sind laut RAlpin-Angaben die Nachtzüge. Mit diesen Zügen können Lastwagenlenker die Schweiz trotz Nachtfahrverbot durchqueren und erst noch schlafen. Die Fahrt zwischen Novara und Freiburg dauert acht bis neun Stunden. (NZZ 14./15.07.01)

14.07. Hinweistafeln auf der A12 geändert – Seit die A1 Bern–Lausanne–Genf durchgehend befahren werden kann, hat der Verkehr auf der weiter östlich verlaufenden A12 Bern–Freiburg–Vevey deutlich abgenommen. Im April machte der Rückgang durchschnitt-

lich 30 Prozent aus, im Mai war die Abnahme mit rund 25 Prozent etwas geringer. Anlass dafür dürfte unter anderem die geänderte Beschilderung der A12 gewesen sein. Während die Wegweiser in Bern nur noch Freiburg als Destination angaben, fehlte in Lausanne jeglicher Hinweis. Nach Protesten von Automobilisten hat der Freiburger Baudirektor Claude Lässer seine Amtskollegen in Bern und in der Waadt gebeten, die weiter führenden Ziele wieder anzubringen. Beide Kantone haben prompt reagiert und Remedur versprochen. In Bern weist nun eine Tafel Freiburg–Vevey–Grosser St. Bernhard den Weg auf die A12; bei Lausanne wurden die Schilder gemäss dem Waadtländer Autobahnbüro ebenfalls modifiziert.
(NZZ 14./15.07.01)

14.07. Trotz LSVA: Keine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene – Ausländische Transporteure schuldeten nach Angaben der Oberzolldirektion (OZD) in den ersten fünf Monaten des Jahres einen Gesamtsteuerbetrag von 79 Millionen Franken. Die Rechnung für inländische Camions liegt erst für den Januar vor: Sie belief sich auf 44 Millionen Franken. Hochgerechnet auf ein Jahr ergeben sich daraus Gesamteinnahmen im Bereich der budgetierten 750 Millionen Franken. Von den ausländischen Camionneuren – sie können wählen zwischen dem Einbau eines Erfassungsgeräts und der Abfertigung mit Identifikationskarte an Terminals – haben sich nur knapp 1'000 für das Erfassungsgerät entschieden. Für die OZD ist dies ein Beweis für die reibungslose Abfertigung an den Terminals. Auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband Astag räumt ein, dass die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) besser funktioniert als erwartet. Die Abrechnung verlaufe zwar nicht reibungslos, aber zumindest reibungsarm. Die längeren Abfertigungszeiten an den Zollämtern seien neben dem generellen Kapazitätsmangel ein verschwindend kleines Problem. Nur bei der Rechnungsstellung gebe es rund zweimonatige Verspätungen. Diese sind laut OZD unvollständige Fahrzeugdaten aus den kantonalen Verkehrsämtern sowie schlechte Koordination im EDV-Bereich zurückzuführen. Bezüglich Preisentwicklung sieht der Astag in Folge der höheren Transportkosten steigende Handelspreise, die jeden Haushalt jährlich mit rund 250 Franken belasten. Die OZD hat demgegenüber bisher keinen Preisdruck festgestellt. Auf den ersten Blick scheint die LSVA ihr Ziel, die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, zu verfehlen. Die jährliche Zuwachsrate des Schwerverkehrs auf der Gotthardstrecke ist laut Christian Küng, Chef der Abteilung Verkehr im Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), auch in den ersten Monaten dieses Jahres unverändert hoch. Gleichzeitig zur LSVA seien aber mit der Erhöhung der Gewichtslimite auf 34 Tonnen und der Vergabe der 40-Töner-Kontingente zwei Massnahmen in Kraft getreten, die Mehrverkehr anlockten. „Es sieht derzeit so aus, als ob sich Abgabe und höhere Gewichtslimite die Waage halten“, sagt Küng zur quantitativen Wirkung der LSVA, ohne jedoch die Zahlen des Binnenverkehrs zu kennen. Daneben zeichneten sich qualitative Auswirkungen wie eine Entwicklung hin zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen und weniger Leerfahrten ab. Beides könne als Konsequenz der LSVA gesehen werden, in der die Schadstoffbelastung und die Gewichtskapazität der Lastwagen für jede Fahrt als Steuerfaktor verrechnet werden. Auch die SBB kennen vorläufig erst Tendenzen. Das generelle Wachstum im Schienen-Güterverkehr habe sich seit der LSVA-Einführung bei leichten Lasten beschleunigt, bei schweren Lasten jedoch verlangsamt. Dies sei eine Folge der höheren Gewichtslimite der Lastwagen und der Schwierigkeit, diese mit leichten, aber sperri-

gen Lasten auszuschöpfen.

(„Bund“ 14.07.01; BaZ 16.07.01; NZZ 20.07.01; EFD-Medienmitteilung 19.07.01)

18.07. Gefährliche Güter sollen noch sicherer transportiert werden – Gefahrguttransporte sollen möglichst sicher werden. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) setzt dazu per Anfang August Richtlinien in Kraft. Diese erlauben es, die Risiken beim Transport gefährlicher Güter nach einheitlichen Massstäben zu beurteilen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von Bundesbehörden, Bahnen und der chemischen Industrie ist daran, einen Massnahmenplan zur praktischen Umsetzung der Richtlinien zu erarbeiten.

(UVEK-Medienmitteilung 18.07.01)

19.07. Klima in Europa wird nicht wärmer, sondern kälter – Das Erdklima könnte sich nach Ansicht von Wissenschaftlern anders ändern, als bisherige Modellrechnungen es voraussagen. Prognosen, die von einer langsamen Erwärmung der Erde ausgehen, seien möglicherweise falsch, schreibt das britische Wissenschaftsmagazin „New Scientist“ (Nr. 2300, S. 4) in seiner neuesten Ausgabe. Binnen eines Jahrhunderts könne Europa fest im Griff einer Kältewelle sein, warnen Forscher bei der Klimawandel-Konferenz „Challenges of a Changing Earth“ in Amsterdam. So gebe es seit einigen Wochen Anzeichen dafür, dass sich die Nordatlantische Strömung verlangsamt, berichtete der Wissenschaftler Stefan Rahmstorf vom Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung. „Wir haben Daten, die zeigen, dass die Stärke der Strömung seit 1950 um 20 Prozent zurückgegangen ist“, sagte Rahmstorf auf der Konferenz. Dies könne ein Vorbote des Kollapses des warmen Golfstroms sein. Die Meeresströmung sorgt dafür, dass es in Europa zehn Grad wärmer ist als in anderen Gebieten auf dem gleichen Breitengrad. Ohne den warmen Golfstrom würde die Luft über dem grössten Teil des Kontinents drastisch abkühlen. Aber auch in der Sahara, die vor 6'000 Jahren mit Wald bedeckt war, könne es schon in naher Zukunft wieder einen drastischen Klimawandel geben, berichteten Rahmstorfs Kollegen Martin Claussen und Victor Brovkin. In Abhängigkeit vom Regen befinde sich die Region immer auf des Messers Schneide: Regnet es stärker, geben die Pflanzen mehr Feuchtigkeit ab, die verdampft und die Wolkenbildung begünstigt. Das führe wiederum zu mehr Regen, der stärkere Vegetation zur Folge habe. Auch Klimamodelle, welche die Ausdehnung der Wüste vorhersagten, könnten daher nach Meinung der Experten völlig falsch sein.

(BaZ 19.07.01)

20.07. Italienische Tankstellen holen Kunden zurück – Seit der Einführung reduzierter Benzinpreise für italienische Autofahrer im Grenzgebiet zur Schweiz vor einem Jahr sind dort 70 Millionen Liter mehr Benzin verkauft worden als in der vorangegangenen Vergleichsperiode. An den Tessiner Zapfsäulen handkehrum sind bis zu 100 Millionen Liter weniger Benzin abgesetzt worden. Das bedeutet konkret einen Umsatzrückgang von rund 40 Prozent sowie etwa 20 geschlossene Tankstellen. Der Wegfall des Treibstoff-Tourismus im Mendrisiotto hat einen Verlust an Mineralölsteuern für den Bund von rund 120 Millionen Franken pro Jahr zur Folge.

(NZZ 21./22.07.01; BaZ 30.07.01)

20.07. Gesammelte Anträge zur 2. Etappe von Bahn 2000 – Die Wünsche der Kantone zur zweiten Etappe von Bahn 2000 liegen vor. Erste Schätzungen zeigen, dass zur De-

ckung des Wunschkatalogs rund 40 Milliarden notwendig wären. Dies übersteigt bei weitem die vorhandenen Mittel. Das Bundesamt für Verkehr (BAV), das die Planungsarbeiten für die zweite Etappe der Bahn 2000 leitet, will nun mit den Beteiligten nach Möglichkeiten suchen, um das Investitionsvolumen zu senken. In der zweiten Hälfte August soll ein erstes Hearing mit den Kantonen stattfinden, wie das BAV mitteilte. Zurzeit sind die Planungsarbeiten für das Bahnangebot bis zum Jahr 2020 in vollem Gange. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) hat bereits im April ihre Vorstellungen über das Angebot für die zweite Etappe der Bahn 2000 dargelegt. Die SBB haben in der Folge ein Angebotskonzept entwickelt, das die Wünsche von Kantonen und Regionen berücksichtigt. Darin enthalten sind Angebotsverbesserungen und -verdichtungen, Fahrzeitverkürzungen und der Ausbau von S-Bahn-Strecken in der ganzen Schweiz. Drei weitere Konzepte sind ebenfalls noch im Rennen. Rückt eines den Fernverkehr ins Zentrum, bezwecken die beiden andern, die Verbindungen zwischen den schweizerischen Städten zu verbessern bzw. den Agglomerationsverkehr zu optimieren. Bis Ende 2001 sollen die verschiedenen Angebote geprüft und konkretisiert werden. Insgesamt stehen für die neuen Angebote nur rund 10 Milliarden zur Verfügung. Davon stammen 5,9 Milliarden Franken aus den Mitteln zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) für die zweite Etappe der Bahn 2000 und ein bis zwei Milliarden aus den Restmitteln der ersten Etappe Bahn 2000. 1,2 Milliarden sind Gelder für Hochgeschwindigkeitsverkehr-Anschlüsse. Weitere 1,5 bis 2,5 Milliarden stammen aus dem ordentlichen Budget. Die zweite Etappe der Bahn 2000 soll bis 2020 realisiert werden. Bis Ende 2002 wird dem Bundesrat laut BAV ein Botschaftsentwurf unterbreitet, ein Jahr später soll die Vorlage in die Vernehmlassung gehen. Im Jahr 2004 soll im Parlament das Geschäft beraten werden. Mit dem Beginn erster Bauarbeiten ist 2005 oder 2006 zu rechnen.
(NZZ 21./22.07.01; UVEK-Medienmitteilung 20.07.01)

23.07. Protokoll „Kyoto light“ in Bonn verabschiedet – Ohne dass die USA mitmachen, ist an der Weltklimakonferenz von Bonn das Kyoto-Protokoll verabschiedet worden. Damit ist die Tür zur Ratifizierung in den einzelnen Ländern geöffnet worden. Der Triumph hat allerdings einen Schönheitsfehler. Denn möglich wurde die Einigung von Bonn nur deshalb, weil die Europäische Union (EU) all ihre Forderungen preisgab, auf denen sie noch an der gescheiterten Klimakonferenz vom letzten November in Den Haag gegen den Widerstand der USA beharrt hatte. Das am Ende gutgeheissene Papier von Konferenzleiter Jan Pronk bedeutet für die EU weniger ein Kompromiss denn eine Kapitulation. Die EU sagte in Bonn Ja zu einer Ausweitung der im Kyoto-Protokoll enthaltenen Schlupflöcher, wie sie sie in Den Haag niemals akzeptiert hätte. Von einem „Durchbruch“ zu sprechen ist denn auch reichlich schönfärberisch. Und bei allem Jubel über die geglückte Rettung sollte nicht vergessen werden, dass dem Kyoto-Protokoll die eigentliche Nagelprobe erst noch bevorsteht. In einem ersten Schritt muss das Abkommen nun von allen wichtigen Industriestaaten ratifiziert werden, bevor es in Kraft treten kann. Dies soll im kommenden Jahr der Fall sein, rechtzeitig auf den zehnten Jahrestag des Erdgipfels von Rio, an dem die UNO-Klimakonvention verabschiedet worden war. Schwieriger ist der zweite Schritt, nämlich die erstrebten Reduktionsziele auch zu erreichen. Die in Bonn gutgeheissenen Regeln zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls geben den Industrieländern eine Reihe von Möglichkeiten, schmerzhaft Einsparungen zu umgehen: die grosszügige Anrechnung von Wäldern als CO₂-Senken, die Finanzierung von Klimaschutzmassnahmen in Entwick-

lungsländern („Clean Development Mechanism“, CDM), den Erwerb von Emissionsgutschriften bei Staaten wie Russland oder der Ukraine, die heute deutlich weniger CO₂ ausstossen als im klimapolitischen Basisjahr 1990. Bevor diese Instrumente tatsächlich zur Anwendung kommen, bleibt allerdings eine Reihe von komplexen Problemen zu lösen. Noch fehlt es an verbindlichen wissenschaftlichen Grundlagen zur Berechnung der Wirkung von CO₂-Senken. Noch ist unklar, wer verhindern soll, dass bei der Verrechnung von Senken geschummelt wird. Noch fehlt ein Regelwerk darüber, welche Massnahmen im Rahmen des CDM zur Anwendung kommen dürfen und wie die daraus resultierende CO₂-Reduktion quantifiziert werden soll. Noch fehlen auch hier die Überwachungsgremien, die sicherstellen, dass beim CDM alles mit rechten Dingen zugeht. Ähnliche Probleme stellen sich beim Handel mit CO₂-Gutschriften: Wer sorgt für eine verlässliche Zertifizierung dieser neuen Form von Wertschriften? Wer überprüft die Treibhausgas-Inventare von so unermesslich grossen Staaten wie Russland oder der Ukraine, um sicherzustellen, dass sie nicht nach eigenem Belieben CO₂-Gutschriften auf den Markt werfen? Die Befürworter von CDM und Emissionshandel geben sich zuversichtlich, dass diese Probleme gelöst werden können. Sie geraten ins Schwärmen beim Gedanken, dass eines Tages die mächtigen Kräfte des Marktes dem Klimaschutz auf die Sprünge helfen werden. Vorerst aber ist dies noch Zukunftsmusik. Wenn die CO₂-Emissionen der Industriestaaten auch in Zukunft weiter wachsen, so wird sie mit jedem Jahr schräger tönen. Die Gruppe der Drittweltländer ihrerseits bekam das Versprechen für weitere Finanzhilfe in Form einer EU-Erklärung im Plenum, in der Brüssel zusammen mit Kanada, Norwegen, der Schweiz, Island und Neuseeland eine Zusicherung für 410 Millionen Dollar jährlich ab dem Jahr 2005 zur Speisung der verschiedenen Klimafonds und für bilaterale Hilfe gab.

Auch in der Schweiz fielen die Reaktionen auf den in Bonn erzielten Verhandlungsabschluss weitgehend positiv aus. Damit sei die Schweizer Klimapolitik international eingebunden, sagte beispielsweise René Buholzer, Vertreter des Wirtschaftsverbands *economiesuisse*. Der zustande gekommene Kompromiss für die internationalen Klimaverhandlungen schwächt jedoch die ohnehin schon unter Beschuss geratenen Ziele des CO₂-Gesetzes, welches nun weit über denen des Kyoto-Protokolls liegen. Das Verhandlungsergebnis von Bonn lockert auch für die Schweiz die im Klimaprotokoll festgehaltenen Reduktionsverpflichtungen. Die Umweltorganisation WWF hat bereits gerechnet: Unter Einbezug der Wald- und Landwirtschaftsflächen müsste die Schweiz ihren CO₂-Ausstoss nur noch um netto 2,8 Prozent statt 8 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 reduzieren; und auch diese müssten nicht einmal im Land selbst eingespart werden, wenn Emissionszertifikate zugekauft oder in Entwicklungsländern Projekte durchgeführt werden, die sich positiv auf das Klima auswirken. Zu einem ähnlichen Resultat kam vergangenes Jahr auch das Uno-Klima-Sekretariat. Welche Auswirkung der Einbezug der Senken auf die CO₂-Bilanz tatsächlich hat, ist jedoch noch nicht abschliessend geklärt. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) will demnächst eine Studie zum Thema vorlegen, wie dies die FDP in einem Vorstoss fordert. Für die Schweiz massgebend ist jedoch nicht nur das Kyoto-Protokoll, sondern vor allem das vom Parlament verabschiedete CO₂-Gesetz. Darin hat sich die Schweiz vorgenommen, bis 2010 den Ausstoss an Kohlendioxid um zehn Prozent zu senken – notfalls mit Hilfe einer CO₂-Abgabe, die frühestens 2004 eingeführt würde. Diese gerät durch den Bonner Kompromiss immer mehr unter Druck. Für FDP-Generalsekretär Guido Schommer ist jedenfalls schon jetzt klar, dass eine CO₂-Abgabe nun definitiv in den Hintergrund getreten sei. Deren Einführung könne unmöglich

schon 2004 diskutiert werden, sondern frühestens 2005/06. Schommer verhehlte aber auch nicht, dass man nun ein gutes Argument in den Händen halte, die Senken in die Rechnung einzubeziehen und damit die CO₂-Abgabe zu verhindern. Der scheidende Generalsekretär der CVP, Hilmar Gernet, erklärte, man stehe nach wie vor hinter dem CO₂-Gesetz und dem darin verankerten Reduktionsziel von zehn Prozent. Er sei auch überzeugt, dass es erreicht werde. Im Falle eines Scheiterns hält jetzt aber auch Gernet die Einführung einer CO₂-Abgabe für nicht mehr wahrscheinlich. Die SVP hatte schon im April erklärt, das zehnpromtente Reduktionsziel sei zu ehrgeizig und müsse auf 8 Prozent gesenkt werden. Schon damals votierte die SVP dafür, den Wald, der CO₂ auf natürliche Weise zwischenlagere, in die Rechnung miteinzubeziehen. Das Bonner Verhandlungsergebnis bestärke die SVP in ihrer Position nun noch, hiess es auf dem SVP-Generalsekretariat. Für rigoroses Festhalten plädiert demgegenüber die SP. Die Lage sei ernster, als dies bürgerliche Politiker zugäben, glaubt Sprecher Jean-Philippe Jeannerat. Die SP will deshalb im Herbst mit einem Vorstosspaket vorstellig werden, mit denen die Klimaziele ohne Nachteile für die Wirtschaft erreicht werden könnten: mit der ökologischen Steuerreform, Energieeffizienz und Energiesparmassnahmen. Economiesuisse-Vertreter Buholzer begrüsst, dass nun ein guter Teil des Reduktionsziels über Massnahmen in anderen Ländern erzielt werde. Dennoch halte man sich daran, dass der grösste Beitrag im Inland zu leisten sei, versicherte er und verwies auf die Anfang Juli mit dem Bund ausgehandelte Richtlinie über freiwillige Massnahmen der Wirtschaft zur Reduktion der Kohlendioxidemissionen. Der Leiter der Schweizer Delegation in Bonn, Buwal-Direktor Philippe Roch, sieht im Moment keine Anzeichen, dass das aufgeweichte Kyoto-Protokoll die Ziele des Schweizer CO₂-Gesetzes unter Druck bringen könnte. „Das Gesetz ist breit abgestützt und wird insbesondere auch von der Wirtschaft getragen“, sagte Roch. Etwas skeptischer blickte Roch in die Zukunft: Wenn sich in einigen Jahren herausstellen sollte, dass die Ziele mit echten Reduktionsmassnahmen nur schwer zu erreichen sind, könnte er sich vorstellen, dass entsprechende politische Vorstösse unternommen werden.
(NZZ 24.07.01; BaZ 24.07.01; „Bund“ 24.07.01)

**24.07. Beinahe ein Viertel der Autolenker sind nicht angegurtet – Fast ein Viertel der Automobilisten fährt in der Schweiz nicht angegurtet, bei den Mitfahrenden sind es sogar zwei Drittel. Zwanzig Jahre nach der Einführung des Gurtenobligatoriums auf den Vordersitzen gurten sich gemäss der jüngsten bfu-Zählung lediglich 78 Prozent der Autolenker an. Vor zehn Jahren lag die Quote bei 67 Prozent, im vergangenen Jahr waren es 77 Prozent. Die bfu geht davon aus, dass jedes Jahr 60 Menschenleben gerettet werden könnten, wenn die Tragquote mindestens 95 Prozent betragen würde. Bei den Mitfahrenden auf den Rücksitzen gurten sich nur 32 Prozent an. Dieser Wert hat sich seit Einführung der Tragpflicht auf den Rücksitzen 1994 kaum verändert. Und noch immer wissen 10 Prozent der Automobilisten nicht, dass es dieses Obligatorium auf den Rücksitzen überhaupt gibt. Die Autolenker halten sich je nach Strassentyp unterschiedlich an die Tragepflicht. Am häufigsten legen sich die Automobilisten den Gurt bei einer Fahrt auf der Autobahn an (90 Prozent), ausserorts sind es 76 Prozent, der niedrigste Wert (66 Prozent) ergibt sich für Innerortsstrassen.
(NZZ 25.07.01)**

25.07. Schweizer Autogewerbe: 2000 fast 75 Milliarden Franken Umsatz – Die im Autobereich tätigen Unternehmen der Schweiz haben im vergangenen Jahr fast 75 Milliarden

Franken umgesetzt. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 6,6 Prozent, wie die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure Auto-Schweiz mitteilt. Allein für neue Personenwagen wurden insgesamt 11,02 Milliarden Franken ausgegeben. Der Umsatz mit leichten und schweren Nutzfahrzeugen nahm um 12,9 Prozent zu. Dies wird vor allem auf die um 45,5 Prozent auf 5'394 gestiegene Anzahl verkaufter schwerer Nutzfahrzeuge zurückgeführt. Auch von den leichten Nutzfahrzeugen wurden mit 23'915 Stück fast 10 Prozent mehr verkauft als 1999. Neben der guten Konjunkturlage speziell im Baugewerbe dürfte laut Auto-Schweiz auch die Einführung der je nach Emissionsverhalten abgestuften leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für die Zunahme im Verkauf von Nutzfahrzeugen verantwortlich sein. Mit 315'398 neuen Personenwagen wurden zwar 0,8 Prozent weniger verkauft als noch im Vorjahr, der damit erzielte Umsatz stieg aber um 6,2 Prozent auf die erwähnten 11,02 Milliarden Franken. Pro Neuwagen wurden durchschnittlich 35'000 Franken aufgewendet. Weitere 17,7 Milliarden Franken (plus 1,1 Prozent) nahm die Automobilbranche im Transportgewerbe ein. 9,5 Milliarden Franken fielen auf den Treibstoffverkauf, dies sind 18,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Der restliche Umsatz wurde im Garagen-, Karosserie- und Caravangewerbe sowie mit Versicherungen und diversen Dienstleistungen erzielt. Im Autogewerbe waren im vergangenen Jahr mit 261'858 Angestellten gut ein Prozent mehr Menschen beschäftigt als 1999. Die Anzahl Betriebe blieb mit 20'927 etwa konstant.
(NZZ 26.07.01; AR 02.08.01)

25.07. Verstärkung für den Autobahnzoll in Chiasso – Der Schwerverkehr am Autobahnzoll Chiasso hat seit Anfang Jahr um 11 Prozent zugenommen. Die 140 Beamten leiden unter Arbeitsüberlastung und werden nun um 15 neue Mitarbeiter verstärkt, wie die Zolldirektion Lugano festhält. Die Zunahme des Schwerverkehrs sei aber nicht auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zurückzuführen.
(NZZ 26.07.01)

25.07. Ökopunktstreit zwischen Wien und Brüssel – Im Streit um Ökopunkte hat sich die EU-Kommission gegen Österreich gestellt und eine weitere Kontingentskürzung abgelehnt. Die Ökopunkteregelung ist das Herzstück des Transitabkommens Österreichs mit der Europäischen Union (EU) zur Eindämmung der durch den Schwerverkehr auf Transitstrassen verursachten Umweltschäden. Sie zielt darauf ab, den Schadstoffausstoss im Transitverkehr – gemessen am Ausgangsjahr 1991 – bis 2003 um 60 Prozent zu senken. Eine zweite Sicherung ergibt sich aus der Plafonierung der Transitfahrten auf maximal 108 Prozent der Referenzgrösse von 1991. Wird diese Obergrenze überschritten, werden im folgenden Jahr die verfügbaren Ökopunkte reduziert. Diese werden jährlich nach einem bestimmten Schlüssel auf die EU-Mitgliedstaaten verteilt, die sie den interessierten Transportunternehmen zuteilen. Diesen wird pro registrierte Transitfahrt und Schadstoffausstoss des eingesetzten Wagentyps eine bestimmte Anzahl dieser Punkte vom Guthaben abgezogen. Der Streit dreht sich um die 108-Prozent-Regel, die Österreich für die Jahre 1999 und 2000 angerufen hat. Im ersten Fall hatte die Kommission die von Wien vorgelegten Zahlen akzeptiert und die Punktequote für das Folgejahr gekürzt. Die von Österreich für 2000 präsentierten Kalkulationen wurden aber angezweifelt. Es begann das grosse Rechnen, und die Kommission kam zum Schluss, dass Wien die gegen die Statistiken erhobenen Einwände nicht habe entkräften können. Die Österreicher mussten nachträglich selber zugeben, dass tat-

sächlich zum Teil Huckepackverkehr fälschlicherweise als Transitfahrten auf der Strasse verbucht worden sei. Zahlenmässig stärker ins Gewicht fielen aber die von der Kommission aberkannten Transitfahrten, bei denen nur die Einreise oder bei denen die Ein- und Ausreise am gleichen Grenzübergang registriert worden ist. Nach Abzug dieser zweifelhaften Fälle kam die Kommission auf ein Total von Transitbewegungen, das unterhalb der für das Jahr 2000 zulässigen Toleranzgrenze liegt.
(NZZ 26.07.01)

**27.07. CVP will zweiten Strassentunnel am Gotthard – Die bürgerliche Phalanx für den Ausbau der Strassenkapazitäten am Gotthard ist formiert: Nach der FDP und der SVP greift nun auch die CVP zum Remedium des Strassenausbaus, um die Staulagen des Schwerverkehrs auf der Gotthardroute zu entschärfen. Damit stellt sich der gesamte Bürgerblock faktisch hinter die „Avanti“-Initiative des TCS, die den Ausbau der A1 auf den Strecken Zürich–Bern und Lausanne–Genf sowie den Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard fordert. Wie die andern Bürgerparteien auch favorisiert die CVP-Arbeitsgruppe „Flüssig und sicher über die A2“, die von der Baselbieter Regierungsrätin Elsbeth Schneider-Kenel geleitet wird und der CVP-Regierungsräte der A2-Anliegerkantone und CVP-Parlamentarier und Experten angehören, in ihrem Positionspapier den zweiten Strassentunnel am Gotthard vor allem unter Verweis auf die dadurch erhöhte Verkehrssicherheit. Zudem müsse der bestehende Gotthardtunnel in absehbarer Zeit aufwendig saniert werden, weshalb die Planung der zweiten Röhre und der Ausbaus der Gotthard-Nordrampe die sinnvollere Variante seien. Gefordert werden aber auch begleitende Ausbauprojekte wie die Umfahrung Luzern. Das CVP-Positionspapier enthält aber noch weitere Forderungen, die durchaus konform zur offiziellen Schweizer Verkehrspolitik sind. So pocht die Partei beim Schienenverkehr auf eine attraktivere Preisgestaltung, um die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Bahn zu fördern. Die vom Parlament beschlossenen 2,2 Milliarden Franken Subventionen zur Verlagerung müssten deshalb sofort eingesetzt und nicht auf zehn Jahre verteilt werden. Am Nachfahrverbot für Lastwagen will die CVP wie auch der Bund nicht rütteln. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird zudem ein Überholverbot für Lastwagen auf der Gotthard-Nordrampe und am Belchen gefordert. Am Zoll in Basel und Chiasso will die CVP durch organisatorische und bauliche Massnahmen die Kapazität erhöhen und entlang der A2 Warteräume zur Verfügung stellen – eine Massnahme, die die betroffenen Kantone Ende Mai gegenüber Verkehrsminister Moritz Leuenberger konsequent abgelehnt hatten. Die CVP will dennoch, wie Nationalrat Giezendanner und die Transportbranche auch, auf dem Monte-Forno-Areal bei Bodio einen Warteraum mit integrierter Zollabfertigung einrichten. Die Aufwendungen der Kantone zur Staubehebung allerdings müsste laut CVP der Bund abgelten.
(NZZ 28./29.07.01; CVP-Communiqué 27.07.01)**

30.07. Steigende Ozonwerte in der Schweiz – Das anhaltende Hochsommerwetter der letzten zehn Tage hat die Ozonwerte in der Schweiz anschwellen lassen. Vergangenes Wochenende wurden die Immissionsgrenzwerte von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter an 13 von 16 Messstationen überschritten, wie aus den Daten des Messnetzes des Bundes hervorgeht. Die Werte liegen aber wesentlich niedriger als noch vor zehn Jahren. Für ein hohes Angebot sorgt das derzeitige Hoch. Es beschert der Schweiz seit zehn Tagen eine Schönwetterperiode mit hochsommerlichen Temperaturen um die 30 Grad. Dementsprechend sind auch die Ozonwerte seit dem 20. Juli stetig angestie-

gen. Im Vergleich zu früheren Jahren ist die Ozonbelastung aber wesentlich geringer. Auch die Spitzenwerte liegen niedriger. Der bisherige Jahreshöchstwert, gemessen Ende Mai in Lugano, liegt bei 247 Mikrogramm pro Kubikmeter, während früher Spitzenwerte um die 280 Mikrogramm pro Kubikmeter erreicht worden waren. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) führt diesen Rückgang auf die gesunkenen Schadstoffemissionen zurück. Der Ausstoss von Stickoxid und flüchtigen organischen Verbindungen, aus denen Ozon gebildet wird, ging in den letzten zehn Jahren um 40 Prozent beziehungsweise 50 Prozent zurück. Der Schadstoffausstoss müsse aber nochmals um die Hälfte zurückgehen, damit die Ozongrenzwerte eingehalten werden können.

(NZZ 31.07.01)

30.07. Bundespräsident Leuenberger rechnet mit zweitem Strassentunnel am Gotthard – Verkehrsminister Moritz Leuenberger rechnet offenbar damit, dass sein konsequentes Nein zur zweiten Gotthard-Röhre auf Dauer nicht zu halten ist. Er hält es für möglich, dass das Parlament die zweite Röhre in den angekündigten Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative packt. Der Bundesrat werde den Gegenvorschlag so ausarbeiten, wie es der Alpenschutz-Artikel verlangt – ohne zweite Gotthardröhre. „Es wäre problematisch, wenn der Bundesrat von sich aus den Verfassungsartikel umstossen wollte, den er seinerzeit bekämpft hat“, erklärte Leuenberger. Aber das Parlament könne selbstverständlich darüber reden, ob es den Gotthard auch noch in den „Avanti“-Gegenvorschlag hineinnehmen möchte.

(Blick 31.07.01)

30.07. Simplon-Passstrasse als neu entdeckte Transitroute – Seit Jahresbeginn erlebt der Simplonpass eine sprunghafte Zunahme von Gütertransporten. Nachdem der Schwerverkehr am Pass in den letzten Jahren stagnierte und im vergangenen Jahr sogar um elf Prozent abnahm, ist er dieses Jahr förmlich in die Höhe geschneit. 101 Lastwagen haben im Jahr 2000 laut Statistik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) täglich (in beiden Richtungen zusammen) den Simplon passiert – insgesamt 27'000 hochgerechnet aufs ganze Jahr. Seit diesem Frühjahr fertigt das Zollamt in Gondo täglich 200 bis 250 Camions ab. Damit werden bis Ende 2001 zwischen 50'000 und 70'000 Camions den Alpenübergang befahren haben – vorausgesetzt, der Trend setzt sich im zweiten Halbjahr fort. Die Rollende Landstrasse (Rola) auf der Lötschberg-Simplon-Achse, die im Juni ihren Betrieb aufnahm, habe zu keiner Trendwende geführt, teilte Viola Amherd, Stadtpräsidentin von Brig, mit. Im Gegenteil: Das Oberwallis befürchte eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs. Die Oberwalliser Gemeinden führen den Mehrverkehr auf die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Erhöhung der Gewichtslimiten für Lastwagen zu Beginn dieses Jahres zurück. Nun zählt man an Spitzentagen bis zu fünfmal mehr Schwerverkehr als in der Vergangenheit. Am Pass sieht man häufig Lastwagen aus Holland, Belgien und Frankreich. Die Route muss sich lohnen, denn die Verkehrsströme werden bekanntermassen durch Angebot und Nachfrage bestimmt: Dort, wo die Kosten am tiefsten sind, wird gefahren. Nach dem Ausbau der Passstrasse im Wallis treibt nun auch Italien den Bau der Staatsstrasse (SS 33) bis an die Grenze zügig voran. Auch wenn der Strassenabschnitt auf italienischem Gebiet zwischen Gondo und Iselle gegenwärtig noch einem Flickwerk gleicht: In wenigen Jahren wird den Fernfahrern eine direkte, gut ausgebaute Route von der Westschweiz das Rhonetal

aufwärts nach Italien zur Verfügung stehen, weshalb in Zukunft noch mehr Lastwagen den Simplon ansteuern werden. Dass Camionneure den staugeplagten Gotthard meiden und dafür die Route über den Simplon wählen, hält das ARE aber für unwahrscheinlich. Alternativen zum Gotthard seien allenfalls Fréjus, der Brenner und – bei Wiedereröffnung – auch der Montblanc-Tunnel. Der Simplon habe für den modernen alpenquerenden Güterverkehr nie eine Rolle gespielt. Bisher sei der Pass hauptsächlich von Personenwagen befahren worden und habe als typischer „Touristenpass“ gegolten. Lastwagen hätten den Simplon fast ausschliesslich im „Ortsverkehr“ genutzt; Schwankungen im Schwerverkehrsaufkommen hätten daher immer in erster Linie konjunkturelle Entwicklungen im lokalen Wirtschaftsraum gespiegelt. Dass der Simplon in nennenswerter Masse dem Fernverkehr als Route dient, hat das ARE demgegenüber in der Vergangenheit nie beobachtet. Falls der Alpenübergang nun auch im Transit befahren werde, sei dies eine Entwicklung neuesten Datums, über die dem Bundesamt bisher noch keine statistischen Daten vorlägen. Auch wenn sich der Gütertransport am Simplon noch immer auf vergleichsweise tiefem Niveau bewegt, betrachten die betroffenen Gemeinden die Verkehrsentwicklung mit Sorge. Der Pass ist in ihren Augen nämlich nicht geeignet für den Schwerverkehr. Um seinen Scheitelpunkt (2'005 Meter über Meer) zu erreichen, sind etliche Steigungen zu überwinden. Zudem ist die Streckenführung in einigen Abschnitten sehr eng. Bergwärts „schleichende“ Camions verursachen deshalb häufig Staus. Da die Passstrasse nur zweispurig geführt ist und Ausstellplätze fehlen, wagen Automobilisten immer wieder riskante Überholmanöver.

(NZZ 31.07.01)

02.08. 1. Etappe Bahn 2000: 20 Prozent tiefere Endkosten – Von den 45,1 Kilometer der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist von Bahn 2000 liegen 14,6 km oder knapp ein Drittel in neun Tunnels und 30,5 km in offenem Gelände. Der 4'740 Meter lange Tunnel Murgenthal und der mit 3'160 Meter etwas kürzere Tunnel Önzberg werden bergmännisch erstellt, die andern – sie messen zwischen 1'640 und 145 Meter – im Tagbau. Das Bauprogramm sieht die Fertigstellung aller Rohbauten zwischen Herbst 2001 und Frühling 2004 und den Einbau der Bahntechnik ab Herbst 2001 bis Juni 2004 vor. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke, der einzigen, die mit 200 km/h befahren werden kann, erfolgt mit dem auf europäischer Ebene vorverschobenen Fahrplanwechsel im Dezember 2004. Die Strecke weist keine Spurwechsel und auch keine ortsfesten Signale auf. Voraussetzung für den Betrieb unter Höchstgeschwindigkeit ist die Führerstand-Signalisierung. An den Bauarbeiten sind derzeit 123 Unternehmen mit 560 Angestellten beteiligt. Sie werden knapp 500'000 m³ Beton verbauen, und vom Aushub von 5,8 Millionen m³ müssen 3,2 Millionen m³ in Deponien gelagert werden. Bis Ende Juni waren 806 Millionen Franken verbaut; die Endkosten werden auf 1,5 Milliarden Franken geschätzt, rund 100 Millionen tiefer als budgetiert. Die SBB nutzten die Medienkonferenz zur Halbzeit der Arbeiten im Kernland der ersten Bahn-2000-Etappe auch zu Informationen über das Plangenehmigungsverfahren für den Umbau der früheren Linie Solothurn–Herzogenbuchsee. Die 7,4 Kilometer lange Einspurstrecke von Derendingen nach Inkwil ermöglicht die Verbindung der Jurafusslinie mit der Neubaustrecke. Voraussichtlicher Baubeginn ist im Herbst 2001, und die Gesamtkosten sind auf 115 Millionen Franken veranschlagt. Nur 840 Meter lang ist hingegen die als „Kriegsschleife“ erstellte Verbindung Rothrist–Zofingen, die jetzt reaktiviert wird, damit die Intercity-Züge Bern–Luzern die kurvenreiche Strecke durch

das Entlebuch meiden und über die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist geleitet werden können. Die zwischen 2002 und 2004 vorgesehenen Bauarbeiten erfordern einen Aufwand von 11,2 Millionen Franken. Gemäss SBB sind die mit 7,4 Milliarden Franken budgetierten Infrastrukturarbeiten für das Gesamtprojekt von Bahn 2000 (1. Etappe) nun zu 70 Prozent fertiggestellt. Die geschätzten Endkosten lägen mit 5,9 Milliarden Franken rund 1,5 Milliarden oder 20 Prozent tiefer als veranschlagt. Diese Einsparung sei auf das „Zusammenspiel verschiedener Faktoren“ zurückzuführen: auf die Optimierung der Projekte, auf den Start der Arbeiten in günstiger Baukonjunktur und auf den Übergang von der Warenumsatzsteuer zur Mehrwertsteuer, der das Budget um 300 Millionen Franken entlastet habe. Die ganze Summe bleibe im Topf der FinöV-Gelder. Ergänzend ist dazu festzuhalten, dass die vom Volk genehmigte Vorlage von anderen Voraussetzungen ausging. Sie sah ursprünglich vier Neubaustrecken vor, und der Wegfall von drei dieser Strecken wird auch durch die im Bau befindliche zweite Doppelspur Zürich–Thalwil (866 Millionen Franken) nur teilweise kompensiert. Zudem ist unter die „Optimierung“ der Projekte auch deren vorsichtiger Budgetierung und unter die „günstige Baukonjunktur“ die Vergabe zu tiefen Preisen einzureihen – auch zulasten der Unternehmer.
(NZZ 03.08.01; BaZ 03.08.01; SBB-Communiqué 02.08.01)

- 05.08. Astra-Studie belegt: Zweite Röhre am Gotthard ist nötig – Eine Studie, die das Bundesamt für Strassen (Astra) in Auftrag gab, liefert den Befürwortern einer zweiten Gotthardröhre neue Munition: Das Gutachten kommt zum Schluss, dass das absehbare Verkehrswachstum zu massiven Stau Problemen vor dem einröhrigen Gotthard führen wird. Dieses Szenario steht in totalem Widerspruch zur Einschätzung, die ein anderes Amt im Departement Leuenberger kürzlich in einer Studie abgegeben hatte. Einen „Dauerstau“ vor dem Gotthard werde es „selbst bei einem weiteren Verkehrswachstum von bis zu 30 Prozent“ nicht geben, hatte das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) auf Grund von eigenen Berechnungen festgehalten. Damit hatte das Amt auch die offizielle Sprachregelung im Departement Leuenberger geprägt, wonach die wirklichen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und nicht am Gotthard drohen. Die Befürworter einer zweiten Gotthardröhre hatten diese erste Studie hart kritisiert und weiteres Zahlenmaterial verlangt. In der Astra-Studie wird dem ARE nun ziemlich unverblümt vorgeworfen, es sei von viel zu optimistischen Annahmen bezüglich Tunnelkapazität ausgegangen. Statt von rund 1'000 Fahrzeugen geht die Astra-Studie bloss von 850 bis 900 Autos pro Stunde und Richtung aus, die heute bei starkem Verkehr über eine längere Zeit durch den Tunnel geschleust werden können. Eine Unterkommission der nationalrätlichen Verkehrskommission berät derzeit, wie eine parlamentarische Initiative umgesetzt werden kann. Die Initiative verlangt die sofortige Planung einer zweiten Gotthardröhre. „Die neue Studie des Astra bestätigt, dass es die zweite Röhre braucht“, sagt der Präsident der Unterkommission, der Solothurner CVP-Nationalrat Alex Heim. In den letzten Wochen haben sich alle drei bürgerlichen Bundesratsparteien für die zweite Röhre ausgesprochen. Der Bau einer zweiten Röhre verstösst indes gegen den Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung. Inzwischen hat das Astra der Unterkommission drei Varianten unterbreitet, mit denen der Alpenschutzartikel so abgeändert werden könnte, dass die zweite Röhre trotzdem gebaut werden kann. In sämtlichen Versionen geht es darum, den Gotthard in die Ausnahmeklausel des Alpenschutzartikels aufzunehmen. Dieser gilt heute bloss für den Bau von Umfahrungenstrassen, mit denen Ortschaften vom Durchgangsverkehr

entlastet werden können. Die Änderung des Verfassungsartikels müsste vom Stimmvolk genehmigt werden. Das letzte Wort hat das Stimmvolk auch zur „Avanti“-Volksinitiative, die nebst anderem ebenfalls den Bau einer zweiten Gotthardröhre verlangt. Inwieweit die beiden Geschäfte zusammengelegt werden können, ist noch unklar. Die „Avanti“-Initiative wird der Bundesrat in einer der ersten Sitzungen nach den Ferien behandeln. Trotz den Ergebnissen der Astra-Studie möchte das Departement von Bundesrat Leuenberger bei einem allfälligen Gegenvorschlag von einer zweiten Gotthardröhre absehen. Es wäre problematisch, wenn der Bundesrat von sich aus den Alpenschutzartikel umstossen wollte, den er seinerzeit bekämpft hat, heisst es aus dem Verkehrsdepartement. Dem Parlament sei es aber selbstverständlich unbenommen, eine zweite Röhre zu beschliessen.

Mit dem Verkehr auf der Autobahn A2 werden in den nächsten Jahren auch die Staus vor dem Gotthard-Tunnel zunehmen. Doch mit verschiedenen Verkehrslenkungs-massnahmen kann die Tunnelkapazität um bis zu einem Viertel erhöht und das Stauwachstum damit deutlich verlangsamt werden. Dies ist eine wichtige Erkenntnis der neuen Astra-Studie. Verschiedene Massnahmen sind bereits aufgegleist. Seit Anfang Juli darf zwischen Amsteg und Göschenen nur noch maximal mit Tempo 100 gefahren werden. Damit soll verhindert werden, dass sich vor langsamen Fahrzeugen grosse Lücken öffnen. Zudem wurden in einem dreitägigen Versuch die Fahrzeuge bei Grossandrang bereits in Amsteg statt erst vor der Tunneleinfahrt zurückgehalten. Die Auswertung dieses Versuchs ist noch im Gang. Die automatische Kontrolle der Fahrzeughöhen bei beiden Tunneleingängen soll nach Erstfeld und an den Monte Ceneri vorverlegt werden. In diesem Jahr bereits eingeführt wurde das Reissverschluss-system, das bei der Einfahrt in den Tunnel die Regelung durch Ampeln ersetzt. (SonntagsZeitung 05.08.01; BZ 07.08.01)

05.08. Schlussbericht der Task-Force „Lastwagentransit“ liegt vor – Die Task-Force, die Ende März zur Bekämpfung der Lastwagenstaus auf der Autobahn A2 eingesetzt worden war, hat ihren Schlussbericht veröffentlicht. Darin stellt die Task-Force, die inzwischen von einer verkleinerten Steuerungsgruppe abgelöst wurde, nochmals eine brisante Forderung auf. Die Task-Force-Leitung fordert, bei Bedarf seien die Lastwagen-Stauräume auf der A2 erneut nachts zu leeren. Nachdem Bundespräsident Leuenberger seinen Segen dazu gegeben hatte, hatten Bund und Kantone in der Woche vor Ostern erstmals eine derartige Leerung durchgeführt, um den drohenden Osterstau abzuwenden. Diese Aktion habe sich „als sehr wirksam erwiesen“, heisst es nun im Schlussbericht: Das Parlament sollte dem Bundesrat die Kompetenz erteilen, derartige Leerungen zu bewilligen. Erst Ende Mai war der Vorschlag, die nächtlichen Leerungen zur festen Einrichtung zu machen, indes am Widerstand der Kantone gescheitert. Umweltschützer kritisieren zudem, nächtliche Leerungen seien der erste Schritt zur Aufhebung des Nachtfahrverbots. (SonntagsZeitung 05.08.01)

09.08. Uvek ist gegen eine zweite Strassenröhre am Gotthard – Der Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard hat für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) keine Priorität. Vorrang hat die gezielte Behebung von Verkehrsengpässen in den Agglomerationen und auf der stark befahrenen Ost-West-Achse. Der Bundesrat wird nach den Sommerferien entscheiden, ob er der „Avanti“-Initiative einen direkten oder indirekten Gegenvorschlag entgegenstellen will.

Für das Uvek sprechen politische und verkehrsplanerische Überlegungen gegen eine zweite Strassenröhre am Gotthard: Das Uvek will nicht den Alpenschutzartikel umstossen, den das Volk vor sieben Jahren gegen den Willen des Bundesrates und des Parlamentes durchgesetzt hat. Das Volk hat dem Bundesrat den Auftrag erteilt, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Dazu werden die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) gebaut, wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt und wird der kombinierte Verkehr gefördert. Eine zweite Autobahn-Röhre würde die Erreichung des Verlagerungszieles und damit die Entlastung der Transitgebiete gefährden. Die langfristigen Verkehrsszenarien des Uvek (10/30 Prozent Verkehrswachstum mit/ohne Ausbau) ergeben, dass die massivsten Verkehrsüberlastungen in den Agglomerationen und auf der Ost-West-Achse liegen. Erst in dritter Priorität kommt der Gotthard, wo der Verkehr mit einer Optimierung des Verkehrsflusses (Verkehrstelematik, Überholverbot für LKW, Temporeduktionen, besseres Zusammenführen vor dem Portal) und der Verlagerung der Güter auf die Schiene mit einem Tunnel bewältigt wird. Trifft man andere Annahmen, etwa ein höheres Verkehrswachstum oder keine Optimierung, kommt man zu anderen Schlüssen. Das Uvek hat die Verkehrsentwicklung mit verschiedenen Annahmen durchgerechnet, so dass nun für die Entscheidungsfindung alle Zahlen zur Verfügung stehen.
(UVEK-Medienmitteilung 09.08.01)

**09.08. Bundesamt für Verkehr befürwortet zweite Tunnelröhre bei Frutigen – Die zweite Tunnelröhre zwischen Frutigen und Wengi-Ey an der Lötschberg-Neat soll sofort gebaut werden. Die erwarteten Mehrkosten von 17 Millionen Franken würden bei einem späteren Vollausbau des Basistunnels mehr als kompensiert, teilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit. Das BAV hatte die BLS AlpTransit AG noch im vergangenen Herbst angewiesen, das Projekt des zweiröhrigen Tagbautunnels zwischen Frutigen (Bern) und Wengi-Ey (Bern) aus finanziellen und betrieblichen Gründen auf eine Röhre zu beschränken. Zum damaligen Zeitpunkt wurde laut BAV mit Kosteneinsparungen von rund 50 Millionen Franken gerechnet. Die heute unter Wettbewerbsbedingungen ermittelten Preise ergäben für den Rohbau einer zweiten Tunnelröhre jedoch lediglich Mehrkosten von rund 17 Millionen Franken. Das Projekt werde in der anstehenden Bauphase nur unwesentlich erweitert, da weitgehende Synergien genutzt werden könnten. Ein späterer Rohbau der zweiten Tunnelröhre würde gemäss BAV hingegen erhebliche Eingriffe mit sich bringen. Deshalb habe das Bundesamt im laufenden Plangenehmigungsverfahren beschlossen, den Rohbau der zweiten Röhre sofort in Angriff zu nehmen. Mit der zweiten Röhre vor dem Lötschberg-Basistunnel komme das BAV den Forderungen der betroffenen Gemeinden, der Planungsregion, des Kantons Bern und weiten Teilen der Bevölkerung nach.
(NZZ 10.08.01; BAV-Medienmitteilung 09.08.01)**

10.08. Neuer Rekordwert im Juli 2001 am Gotthard – So viele wie noch nie, nämlich 27'650 Fahrzeuge, fuhren im vergangenen Juli durchschnittlich pro Tag durch den Gotthard-Strassentunnel. Das ist das höchste je gemessene Monatsmittel seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980. Somit hat sich die Zahl der durchfahrenden Fahrzeuge seit Bestehen des Tunnels schon fast verdoppelt: Im Juli 1981 hatte die Zahl noch 15'290 Fahrzeuge betragen. Weiter wurde im Juli der höchste je gemessene Tageswert erreicht. Am Samstag, dem 28. Juli, fuhren insgesamt 41'333 Fahrzeuge durch die Gotthardröhre. Trotz der Zunahme des Verkehrs gab es in den ersten Ferienwochen

weniger Staus vor dem Tunnel-Nordportal in Göschenen als in früheren Jahren. Die Staus verlagerten sich bekanntlich nach Lugano und Chiasso. Die Staustunden verringerten sich im Juli gemäss Angaben der Urner Polizei auf 160,5 Stunden. Im Juli 2000 war die Zahl der Staustunden (190,5) deutlich höher gewesen. Für den Verkehrsfluss sei eine Reihe von Faktoren verantwortlich, sagt der Urner Polizeikommandant, Reto Habermacher. Der Grund für die Abnahme der Staustunden liegt laut Habermacher in neuen Verkehrslenkungsmassnahmen, vor allem im Verkehrsregime vor dem Tunnel. Eingeführt wurde ein Reissverschlussystem rund 400 Meter vor dem Tunnelportal, das bei der Einfahrt in den Tunnel die Regelung durch Ampeln ersetzt. Bisher wurden die Automobilisten auf zwei Spuren bis an den Tunnel herangeführt, auf einer Spur gestoppt und abwechselnd auf je einer Spur durch den Tunnel gelassen. Dank der Verengung von zwei Fahrbahnen auf eine und dem neuen System könnten ohne Eingriffe statt wie früher rund 1'000 Fahrzeuge pro Stunde bis zu 1'300 Fahrzeuge durch den Strassentunnel fahren. Damit werden Aussagen von Politikern über Resultate aus einer neuen Astra-Studie relativiert. Die Studie war von 1'000 Fahrzeugen, aber auch von 850 bis 900 Autos pro Stunde und Richtung ausgegangen, die heute bei starkem Verkehr über längere Zeit durch den einröhrigen Tunnel geführt werden können. In der Studie wurden auch Szenarien mit 1'200 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung durchgerechnet. Das Bundesamt für Strassen (Astra) betont, dass bereits mit 1'020 Fahrzeugen ein realistischer und optimaler Wert zum heutigen Zeitpunkt erreicht wäre. Mit den Verkehrslenkungsmassnahmen der Urner Polizei scheint jedenfalls der Beweis erbracht, dass die Tunnelkapazität noch erhöht werden kann, vor allem durch die Erhöhung der Stabilität des Verkehrsflusses. Bei einer erneuten Steigerung der Kapazität dürfte sich trotz einer weiteren Zunahme des Verkehrs die Stausituation am Gotthard nochmals entschärfen. Die theoretische Kapazität des Tunnels ist bei etwa 1'300 Fahrzeugen erreicht; sie beträgt laut Astra 1'200 Fahrzeuge pro Stunde in beiden Richtungen. Im Durchschnitt ist der Tunnel gar nicht ausgelastet, die Problemlagen betreffen Spitzentage. So fuhren auch im Spitzenmonat Juli dieses Jahr im Schnitt nicht mehr als 633 (im Vorjahr 624) Fahrzeuge pro Stunde Richtung Süden; in umgekehrter Richtung 522 (523).
(NZZ 11./12.08.01)

- 11.08. TCS-Umfrage ergibt klare Mehrheit für zweite Strassenröhre am Gotthard – SVP, FDP und neuerdings die CVP liegen voll im Trend, wenn sie vom Bundesrat die Planung einer zweiten Gotthardröhre verlangen. 59 Prozent der Schweizer befürworten grundsätzlich den Bau eines zweiten Tunnels. Das ergab eine repräsentative Umfrage des TCS. Die „Avanti“-Initiative will jedoch noch mehr: den Baubeginn für eine zweite Gotthardröhre spätestens 10 Jahre nach der Abstimmung. 54 Prozent der Bevölkerung würden die Initiative heute annehmen. Verkehrsminister Moritz Leuenberger lässt das Ergebnis kalt. Er will dem Bundesrat einen Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative schmackhaft machen, der an den neuralgischen Punkten auf der West-Ost-Achse einen Ausbau der Autobahn, aber keinen zweiten Gotthardtunnel vorsieht. Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umweltschutz, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) liegen die grossen Engpässe nicht am Gotthard, sondern in den Agglomerationen. Eine zweite Gotthardröhre höhle den Alpenschutzartikel aus und gefährde das Verlagerungsziel.
(Blick 11.08.01)**

16.08. Neue Studie im Auftrag des TCS belegt: Ausbau der A1 ist zwingend – Eine objektive Beurteilung der künftigen Situation auf dem Nationalstrassennetz ist gemäss dem Komitee der „Avanti“-Initiative nur auf der Grundlage von nachvollziehbaren Fakten möglich. Obwohl gegenüber dem Parlament immer wieder Aussagen zu den Auswirkungen eines Ausbaus der A1 gemacht worden seien, fehlten objektive Grundlagen, die auch den Schienenverkehr miteinbeziehen. Deshalb hat das Komitee der „Avanti“-Initiative die nötigen Abklärungen selber an die Hand genommen und in Form eines Expertenmandats in Auftrag gegeben. Aus den Ergebnissen der wissenschaftlichen Studie von Abay & Meier, die im Auftrag des Touring Club Schweiz (TCS) erstellt worden ist, zieht das „Avanti“-Komitee die folgenden Schlussfolgerungen: Der beschlossene und unbestrittene Ausbau des Bahnangebots zwischen Bern und Zürich im Rahmen von Bahn 2000 löst das Kapazitätsproblem der Strasse nicht. Ohne Anpassungen der Kapazitäten auf der A1 kommt es in den nächsten Jahren auf der gesamten Strecke zwischen Bern und Zürich jeden Tag zu massiven Verkehrsbehinderungen infolge Verkehrsüberlastungen. Mit diesen Behinderungen ist nicht nur im Bereich der grossen Agglomerationen zu rechnen, sondern auch auf Abschnitten der A1, die bisher vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) aus der Diskussion ausgeklammert worden sind. Dabei sind die Auswirkungen von anderen Behinderungen wie Baustellen, Unterhaltsarbeiten usw. nicht berücksichtigt. Die Studie Abay & Meier liefert erstmals konkrete Zahlen zur Behauptung, dass die Investitionen in die Bahninfrastruktur (Neat und Bahn 2000) das Autobahnkreuz A1/A2 entlasten werden. Die vorliegenden Zahlen relativieren diese Aussagen ganz klar: Bahn 2000 entlastet die A1 nur unbedeutend (vier bis acht Prozent). Das Verkehrswachstum auf der A1 beträgt in den nächsten 20 Jahren je nach Abschnitt bis zu 30 Prozent. Mit dem Ausbau der A1 auf sechs Spuren können die Kapazitätsprobleme gelöst werden. Der durch den Ausbau der A1 generierte Verkehrszuwachs ist marginal (Baregg: 0,3; Gunzgen: 5,4 Prozent bzw. Baregg: 0,2; Gunzgen: drei Prozent im Sensitivitätsszenario). Der durchgehende Ausbau der A1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren beeinflusst die Nachfrage im Schienenverkehr (Bahn 2000) nur unbedeutend. Im entscheidenden Fernverkehr verliert die Bahn lediglich 1,4 Prozent ihrer Kunden (0,9 Prozent im Sensitivitätsszenario). Einzig im Bereich des Agglomerationsverkehrs im Abschnitt Gunzgen wird die öV-Nachfrage mit bis zu 12 Prozent beeinträchtigt (6,7 Prozent im Sensitivitätsszenario). Fazit: Ohne den Ausbau der A1 auf sechs Spuren werden die Verkehrsbehinderungen auf der gesamten Strecke zwischen Zürich und Bern infolge Überlastung um ein Vielfaches zunehmen; die Zahl der Stunden mit Verkehrsbehinderung wird sich im Jahr 2020 gegenüber heute um bis das Zehnfache erhöht haben. Es ist gemäss dem „Avanti“-Komitee nun an der Politik, die entsprechenden Weichenstellungen vorzunehmen, damit der Wert des schweizerischen Hochleistungsstrassennetzes auch in Zukunft erhalten bleibt. (NZZ 16.08.01; „Avanti“-Komitee-Medienmitteilung 16.08.01)

16.08. Neat-Aufsichtsdelegation ortet Verstoss gegen Etappierung – Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) ist mit dem Entscheid für eine zweite Tunnelröhre beim Bahnhof Frutigen an der Lötschberg-Neat nicht ganz glücklich. Die Lösung biete zwar eine ausgezeichnete betriebliche Flexibilität und Leistungsfähigkeit, stehe indessen mit der redimensionierten und etappierten Neat (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen) nicht ganz im Einklang, kritisiert die Kommission, welche die Aufgabe hat, die Kostenentwicklung der Neat im Auge zu behalten. Die Delegation unter dem Präsidium von

Ständerat Rolf Büttiker (fdp, Solothurn) betont, dass der vor gut einer Woche gefällte Entscheid des Bundesamtes für Verkehr (BAV) nicht als Präjudiz für die Abweichung vom Prinzip „Etappierung“, wie sie vom Parlament beschlossen wurde, verstanden werden dürfe. Der sofortige Bau einer zweiten Tunnelröhre zwischen Frutigen und Wengi-Ey (zwei Kilometer) sei für sie nur insofern annehmbar, als es sich im Verhältnis zum Neat-Gesamtkredit um geringe Mehrkosten von rund 17 Millionen Franken handle, die durch Einsparungen in anderen Bereichen der Lötschberg-Achse kompensiert werden sollten. Über die konkreten Kompensationsmassnahmen erwarte die Delegation bis im Herbst einen Bericht. Weiter bekräftigte die NAD ihren Willen, dass für den Kanton Uri wegen der umstrittenen Linienführung eine Lösung auf konsensuellem Weg gefunden werden sollte. Die Ergebnisse der in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudien für eine Schächenunterquerung bzw. die von den Urnern gewünschte Bergvariante erwartet die Delegation für das vierte Quartal 2001. (NZZ 17.08.01; NAD-Pressemitteilung 15.08.01)

16.08. Neue Mobilitätsformen: Vernehmlassung beendet – Fussgänger und Inline-Skater sollen sich künftig das Trottoir teilen. Das ergab die Vernehmlassung zur Verordnung über die Verkehrsregeln. Die Fussgänger fürchten indes um ihre Rechte. Die Verordnung sieht vor, dass die Benutzer solcher Trendsportgeräte mit gewissen Vorbehalten den Fussgängern gleichgestellt werden. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet zwar neue Mobilitätsformen im Strassenraum. Mit den trendigen Fortbewegungsmitteln steige aber auch das Gefahrenpotenzial. Deshalb brauche es ein Versicherungsobligatorium. Der Strassenverkehrsverband FRS verlangt zudem, dass Führer fahrzeugähnlicher Geräte vor dem Überqueren von Fahrbahnen in jedem Fall einen Sicherheitshalt einlegen. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) unterstützt diese Forderung. Sie regt ferner eine passive Beleuchtung der Geräte an. Der Verband „Fussverkehr Schweiz“ geht noch einen Schritt weiter und verlangt den Vortritt der Fussgänger auf Trottoirs, in Fussgängerzonen und auf Fussgängerstreifen. Die Empfehlung des Bundes, Kickboarder und Inline-Skater sollten Fussgänger mit Rufen auf sich aufmerksam machen, lehnt die Lobby der zu Fuss Gehenden ab. Diese Empfehlung erwecke den Anschein, die Benutzer der Trendsportgeräte hätten ein Anrecht darauf, Fussgänger an den Rand zu drängen. Der Verband fordert demgegenüber, dass Gerätebenutzer einen angemessenen Abstand von den Fussgängern einhalten müssen und die Strasse benutzen dürfen, falls sie schnell fahren wollen. Der Bundesrat wird voraussichtlich noch in diesem Jahr über die Vorlage entscheiden, so dass die neuen Verkehrsregeln im Frühling 2002 in Kraft treten können. (NZZ 17.08.01; BaZ 17.08.01)

17.08. Strassenverkehrsdelinquenz: Verhalten und Aussagen von Motorfahrzeuglenkern – Jeweils zu Jahresbeginn wird die schweizerische Befragung von Motorfahrzeuglenkenden (BeMo) bei einer repräsentativen Stichprobe von 6'000 Haushalten durchgeführt. Ein beträchtlicher Teil der befragten Lenkerinnen und Lenker gibt zu, die Verkehrsregeln nicht immer zu beachten. 22 Prozent der Befragten hatten nach eigenen Angaben von sich selbst den Eindruck, mindestens einmal im Jahr 2000 mit einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille oder mehr am Steuer gesessen zu sein. Zum Thema Geschwindigkeitsüberschreitungen erklärten zudem mehr als die Hälfte der befragten Fahrzeuglenkenden (52 Prozent), dass sie zwischendurch innerorts zu schnell fahren; und mehr als drei Viertel unter ihnen gaben zu, dass sie sich auch ausserorts (77 Pro-

zent der Befragten) und auf Autobahnen (79 Prozent) nicht immer an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Viele der Befragten sind der Ansicht, in der Schweiz würden zu wenig Verkehrskontrollen gemacht. 52 Prozent unter ihnen sprachen sich für mehr Alkohol- und 33 Prozent für mehr Geschwindigkeitskontrollen aus. Eine Mehrheit der Bevölkerung teilt zudem die Ansicht des Bundesrats und des Parlaments, verschärfte Regeln bezüglich Alkohols am Steuer einzuführen. So begrüßten 67 Prozent der befragten Personen die Einführung von Alkoholkontrollen ohne Anzeichen von Trunkenheit. Auf Grund des kürzlich gefällten Entscheids der Eidgenössischen Räte wird die Polizei berechtigt sein, systematische Kontrollen durchzuführen, das heisst: Sämtliche Fahrzeuglenkerinnen und -lenker – auch jene, die nicht ange-trunken wirken – können aufgefordert werden, in ein Alkoholtestgerät zu pusten. Weiter sind 68 Prozent der Befragten für die Senkung des gegenwärtigen Blutalkohol-grenzwerts von 0,8 auf 0,5 Promille. Dieses Thema steht zurzeit im Parlament zur Debatte.

(BFS-Pressemitteilung 17.08.01.)

21.08. Atemlufttest genügt als Beweis für Trunkenheit – Eine Verurteilung wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand setzt laut einem neuen Urteil des Bundesgerichts nicht in jedem Fall die Durchführung einer Blutprobe voraus. Vielmehr kann dafür grundsätzlich auch auf das Ergebnis eines Atemlufttests abgestellt werden. Mit dem einstimmig gefällten Grundsatzentscheid des Kassationshofs in Strafsachen wird ein Urteil der Nidwaldner Strafjustiz aufgehoben, die einen Motorradfahrer freigesprochen hatte, obwohl zwei Atemlufttests Werte von 1,36 und 1,54 Gewichtspromillen ergeben hatten. Die kantonalen Richter vertraten die Auffassung, in solchen Fällen sei die Anordnung einer Blutprobe zwingend und wenn davon abgesehen werde, fehle es am gesetzlich verlangten Beweis für eine Verurteilung wegen Blaufahrens. Das Bundesgericht räumt ein, dass gemäss Verkehrszulassungsverordnung die Blutprobe die geeignete Untersuchungsmassnahme zur Feststellung der Angetrunkenheit eines Fahrers ist und daher bei Anzeichen von übermässigem Alkoholenuss anzuordnen ist (Art. 138). Daraus folgt indes laut dem Urteil aus Lausanne nicht, „dass dort, wo – obwohl dies möglich gewesen wäre – keine Blutprobe abgenommen wurde, der Beweis nicht mit anderen Mitteln geführt werden dürfte“. Einerseits lässt die Verkehrszulassungsverordnung selbst die Ermittlung der Angetrunkenheit mit anderen Mitteln ausdrücklich zu, und andererseits hätte der Bundesrat wegen des Grundsatzes der freien Beweiswürdigung auch gar nicht die Kompetenz gehabt, auf Verordnungsstufe die Blutprobe als alleiniges Beweismittel festzulegen. Im Übrigen liefern Atemlufttests nach Auffassung des Bundesgerichts „recht genaue Ergebnisse“, die um höchstens 20 Prozent vom Resultat einer Blutprobe abweichen. Trotz dieser Unsicherheit stellt die Analyse des Atemalkohols „ein in sich geschlossenes und widerspruchsfreies Verfahren zur Beurteilung des Alkoholisierungsgrades eines Probanden dar“. Dessen Ergebnis kann daher grundsätzlich als Beweis für eine Verurteilung wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand genügen. Im konkret beurteilten Fall ist vom niedrigeren der beiden Testergebnisse (1,36) auszugehen, und dieses ist mit Rücksicht auf die Unsicherheit um 20 Prozent nach unten zu korrigieren, so dass schliesslich ein Wert von immerhin noch 1,08 Gewichtspromillen resultiert. – Anzumerken bleibt, dass der Betroffene in solchen Fällen auf der Durchführung einer Blutprobe bestehen kann, wenn er die Ergebnisse des Atemlufttests nicht anerkennen will.

(NZZ 22.08.01; BaZ 22.08.01)

21.08. Verkehrslenkung auch von KVF des Ständerats gutgeheissen – Im Differenzbereinigungsverfahren des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) schloss sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats mit 7 zu 6 Stimmen dem Entscheid des Nationalrates an, die Alkoholpromillegrenze in einer Verordnung des Parlamentes festzulegen. Eine Minderheit hält am Beschluss des Ständerates fest, diese Kompetenz dem Bundesrat zu übertragen. Bezüglich der Weiterbildungspflicht für Neulenker hielt die Kommission mit 8 zu 5 Stimmen am Entscheid ihres Rates fest, dass der Führerausweis auf Probe unbefristet erteilt wird, wenn der Inhaber Weiterbildungskurse in gefahrenerkennendem und -vermeidendem sowie umweltschonendem Fahren absolviert hat. Der Nationalrat will Weiterbildungskurse nur für jene Lenker, die gegen Verkehrsvorschriften verstossen haben. Eine Minderheit unterstützt diese Lösung des Nationalrates. Der vom Nationalrat neu eingefügten Bestimmung zur Verkehrslenkung stimmte auch die ständerätliche Kommission zu. Zur Sicherstellung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999 und im Sinne eines sicheren und flüssigen Verkehrs sollen auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung Massnahmen und Empfehlungen zur Verkehrslenkung vorgesehen werden können. Neu fügte die ständerätliche KVF eine vorgängige Anhörung der Kantone ein. Sie sieht in der Verkehrslenkung eine gute Möglichkeit, Staus frühzeitig zu vermeiden und nahm den Artikel einstimmig an. Bei den übrigen Differenzen schloss sich die Kommission weitgehend den Beschlüssen des Nationalrates an.

In einer Medienverlautbarung reagierte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS scharf auf den einstimmigen Beschluss der KVF des Ständerats punkto staatlicher Verkehrslenkung. Eine solche SVG-Norm greife insbesondere das ungeschriebene verfassungsmässige Recht auf die freie Wahl der Verkehrsmittel ein.

(KVF-S-Pressemitteilung 21.08.01; FRS-Communiqué 21.08.01; NZZ 22.08.01)

22.08. Bundesrat macht direkten Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative – Der Bundesrat wehrt sich gegen eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard und unnötige Ausbauten des Autobahnnetzes. Bis Frühling 2002 erwartet der Bundesrat von Verkehrsminister Moritz Leuenberger deshalb einen direkten Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative. Die im November 2000 eingereichte Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ verlangt die Erweiterung der A1 auf sechs Spuren und eine zweite Gotthardröhre. Innert zehn Jahren müssten die Bauarbeiten zwischen Genf und Lausanne, zwischen Bern und Zürich sowie zwischen Erstfeld und Airola aufgenommen werden. Das Volksbegehren aus Automobil- und Gewerbekreisen geht dem Bundesrat zu weit. Der Bau einer zweiten Röhre am Gotthard würde den Alpenschutzartikel aushebeln und für die Verlagerungspolitik in Europa ein falsches Signal setzen, sagte Moritz Leuenberger gestern in Bern. Überdies hätten die von der Volksinitiative profitierenden Autobahnabschnitte teilweise noch genügende Kapazitäten. Handlungsbedarf sieht aber auch der Bundesrat. Die bisherigen Investitionen genügten nicht, um den künftigen Verkehr auf den Nationalstrassen Zürich–Bern, Lausanne–Genf und Basel–Liestal sowie in den Agglomerationen zu bewältigen. Engpässe gebe es vor allem dort, wo sich Durchgangsverkehr mit Pendler- und Einkaufsverkehr überlagere. Mit dem Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative soll der Bundesrat deshalb verpflichtet werden, innerhalb eines Jahres nach Annahme des Vorschlages durch das Volk ein Programm zum Ausbau der am stärksten belasteten Autobahnabschnitte und des Agglomerationsverkehrs vorzulegen. Zum Konzept des bundesrätli-

chen Gegenvorschlags gehört auch die verstärkte Förderung des Agglomerationsverkehrs, damit – laut Moritz Leuenberger – „unsere Verkehrsnetze in zwanzig Jahren noch funktionsfähig sind“. Mit einem Verfassungsartikel im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs will der Bundesrat dem Bund die Kompetenz verschaffen, Kantone und Gemeinden bei der Beseitigung der Engpässe in den Agglomerationen zu unterstützen. Im Vordergrund steht gemäss Leuenberger eine erweiterte Zweckbindung der Treibstoffzollerträge. Damit folgt der Bundesrat der breit abgestützten Meinung der Expertenkommission Bieri. Das Gremium unter dem Vorsitz des Zuger Ständerrates Peter Bieri schlägt vor, das Benzin um fünf Rappen zu verteuern und den Ertrag dem Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs zuzuführen. Im Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative enthalten sind auch Sofortmassnahmen. Demnach sollen die Mittel für die Privatbahnen ab 2002 von jährlich rund 130 auf 170 Millionen Franken aufgestockt werden. Damit lassen sich zusätzliche Projekte im Regional- und Ortsverkehr realisieren.

Rudolf Zumbühl vom Touring Club Schweiz (TCS) sprach im Namen des „Avanti“-Initiativkomitees von einer „erstaunlichen Kehrtwende des Bundesrats“. Der Bundesrat gebe damit erstmals zu, dass zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens ein Ausbau des Strassennetzes notwendig sei. Für Peter Kneubühler, stellvertretender Generalsekretär des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands (FRS), sind die Absichtserklärungen des Bundesrats noch verschwommen, ein Rückzug der Initiative komme deshalb nicht in Frage. Hans-Peter Bloch, Vizedirektor des Nutzfahrzeugverbands Astag, betonte, dass die Vorschläge gut tönen, die zweite Gotthardröhre aber unverzichtbar sei. Für die SVP ist die fehlende Röhre der Grund, die Vorschläge des Bundesrats abzulehnen. Die SP begrüsst die Entscheidung, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Die Verkehrssituation in den Agglomerationen müsse prioritär verbessert werden. Wenig Ablehnung auch bei der FDP: In weiten Teilen seien die Vorschläge in Ordnung, bedauert würde aber die Ausklammerung der zweiten Gotthardröhre.

(NZZ 23.08.01; BaZ 23.08.01; NLZ 23.08.01; UVEK-Medienmitteilung 23.08.01)

- 29.08. Besseres Verkehrsmanagement für die A2 – Die von Bundespräsident Moritz Leuenberger eingesetzte Steuerungsgruppe zur Optimierung des Schwerverkehrs auf der A2 hat ein erstes Massnahmenpaket präsentiert. Dazu gehören ein besseres Stauraum-Management am Zoll in Basel und die Beschränkung zollfremder Nutzungen. Der zusätzliche Aufwand der Kantone soll vom Bund übernommen werden. Wie Vertreter der Steuerungsgruppe ausführten, muss das Gesamtsystem von Schwerverkehr und Zoll verbessert werden. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen im Bereich der Verkehrsführung und des Verkehrsmanagements bei den Zollstellen und deren Umgebung. Bereits im kommenden September soll in Chiasso der Verkehr auf drei getrennten Spuren für Personenwagen, Leerfahrten und „Verzoller“ geführt werden, Anfang nächsten Jahres soll die gleiche Massnahme auch am Zoll in Basel umgesetzt sein. Leerfahrten in Richtung Italien sollen künftig nur noch stichprobenweise kontrolliert werden. Ein Konzept für den Betrieb von Stauräumen abseits der A2 – beispielsweise auf Flugplätzen oder auf dem Monteforno-Areal im Tessin – wird weiterhin erwogen, konkrete Entscheide fielen zunächst aber nicht. Eine Gesamtschau über weitere Massnahmen zur Verhinderung von Lastwagenstaus auf der Nord-Süd-Achse will die Steuerungsgruppe bis Ende Jahr vorlegen. Gemäss Eidgenössischem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) fehlt es heute an einem

übergeordneten Regelsystem im Bereich der Verkehrsleitung und -lenkung inklusive Zollabfertigung. Die drei entscheidenden Faktoren lägen dabei an der Schnittstelle von Zoll und Strasse, im Bereich des Strassenmanagements durch die Kantone und im Kontakt der Schweiz mit ihren Nachbarländern, beispielsweise mit dem Betrieb von Gemeinschaftszollanlagen. Laut Steuerungsgruppe muss auch in Zukunft mit Rückhaltemassnahmen für Lastwagen auf der A2 und Stausituationen vor den Zollämtern in Chiasso und Basel gerechnet werden. Ein koordiniertes Einsatzkonzept für das Staumanagement im Bereich Schwerverkehr soll jedoch zur Verflüssigung des Binnenverkehrs führen und zugleich die Grundlage bilden für eine Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kantonen sowie die Abgeltung der Aufwendungen. In welcher Höhe sich diese Abgeltungen bewegen, liess die Steuerungsgruppe noch offen. (NZZ 30.08.01; Baz 30.08.01; UVEK-Medienmitteilung 29.08.01)

29.08. Beginn der Sanierung des Belchentunnels: Sperrung der West-Röhre – Beim Belchentunnel, dem wichtigsten Juradurchstich auf der Nord-Süd-Autobahnachse A2, wird ab 3. September eine Röhre für neun Monate gesperrt. Die Sanierung dürfte namentlich an Wochenenden zu Behinderungen führen. Das von den Polizeien der beteiligten Kantone ausgearbeitete Verkehrsmanagement sieht vor, Engpässe mit der Umleitung des Durchgangsverkehrs über die Bözbergroute (A1/A3) zu verhindern. Der Belchentunnel wird von 40'000, an Spitzentagen von 70'000 Fahrzeugen passiert. Da ein grosser Teil davon auf den Freizeitverkehr entfällt, wird den Automobilisten empfohlen, in den Monaten, in denen die Weströhre (Fahrtrichtung Basel-Luzern) gesperrt ist, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen oder den Bewegungsdrang zu zügeln. Die Sanierung der Oströhre wird dann von Oktober 2002 bis Juni 2003 dauern. Die Gesamtanierung des Belchentunnels ist für die Substanzerhaltung unumgänglich. Es gilt, die Leistungsfähigkeit auch für die Zukunft zu sichern. Die Automobilisten werden mit wechselnden Textanzeigen über Stauzeit und Umfahrungsmöglichkeiten informiert. Warnsignale und Geschwindigkeitsbeschränkungen können bei Stau auch auf der Nord- und der Südseite des Belchen aktiviert werden. Sie sollen den Verkehrsfluss optimieren. Auf der Baustelle sind im Dreischichtbetrieb von Montag bis Samstag rund 80 bis 100 Personen im Einsatz. Die Gesamtkosten sind auf 63,5 Millionen Franken veranschlagt. Parallel zur Sanierung des Belchentunnels werden im Baselbiet der Tunnel und das Viadukt Oberburg sowie auf Solothurner Seite die Südrampe erneuert. Damit wird die vom Bundesamt für Strassen verlangte Konzentration der Unterhaltsarbeiten vollzogen. (NZZ 30.08.01; BaZ 30.08.01)

29.08. Bundesrat bereinigt das Budget 2002 und den Finanzplan 2003-2005 – Für das kommende Jahr ist ein Einnahmenüberschuss von rund 350 Millionen vorgesehen. Die Planjahre 2003 und 2004 schliessen mit einem Defizit von rund 600 bzw. 400 Millionen ab, das Jahr 2005 mit einem Einnahmenüberschuss von gut 800 Millionen. Um den Gesundungsprozess des Bundeshaushaltes weiter voranzutreiben, beantragt der Bundesrat dem Parlament, den vom Nationalrat an der AHV-Sondersession im Mai gestrichenen Bundesanteil am Mehrwertsteuer-Demographie-Prozent dem Bund zu belassen. Damit könnte die Ausgabenseite ab 2003 um jährlich rund 400 Millionen entlastet und die Ziele des Bundesrates fast vollständig erreicht werden. Aus wirtschafts- und finanzpolitischer Sicht ist allerdings weiterhin grösste Zurückhaltung bei der Übernahme von neuen Aufgaben und bei der Forderung nach weiteren

Steuerreduktionen geboten.
(EFD-Medienmitteilung 29.08.01; NZZ 30.08.01)

03.09. Ein autofreier Sonntag pro Jahr – Die Verkehrskommission des Nationalrats nimmt einen Neuanlauf für die Einführung eines autofreien Sonntags. Als indirekten Gegenvorschlag zur Sonntagsinitiative, die vier autofreie Tage pro Jahr verlangt, beantragt sie der grossen Kammer einen vierjährigen Versuch mit je einem autofreien Sonntag. Das Datum wäre vom Bundesrat festzulegen, es müsste aber in der warmen Jahreshälfte, zwischen 15. April und 15. Oktober, liegen. Die Kommission konnte sich selber nicht auf einen bestimmten Tag, etwa den Betttag, einigen, weil an diesem in der Westschweiz verkehrsreiche Grossanlässe wie das Comptoir Suisse stattfinden. Das Fahrverbot würde von 5 bis 22 Uhr für alle Motorfahrzeuge gelten, ausgenommen öffentlicher Verkehr, Carreisen und weitere, vom Bundesrat zu bestimmende Verkehrsarten. Nach vier Jahren hätte das Parlament neu über die Einführung eines oder mehrerer autofreier Sonntage zu entscheiden; der Beschluss unterstünde wiederum dem fakultativen Referendum. Der Ständerat hatte im März die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abgelehnt, da zuvor bereits seine Verkehrskommission einen Gegenvorschlag für zwei autofreie Tage pro Jahr in die Vernehmlassung gegeben hatte. Jener Gegenvorschlag war von Kantonen, Parteien und Organisationen mehrheitlich abgelehnt worden, aber nicht so deutlich, dass eine Minimallösung mit einem Tag ebenfalls aussichtslos erschienen wäre, wie Duri Bezzola (fdp, Graubünden), Präsident der Nationalratskommission, den Neuanlauf begründete. Die Argumente für und wider autofreie Sonntage seien allerdings die gleichen geblieben, räumte er ein. Die Befürworter erinnerten an die lustvollen Erfahrungen in den siebziger Jahren, zur Zeit der Erdölkrise; die Gegner verwiesen darauf, dass die Strassen wegen unentbehrlicher Ausnahmen vom Fahrverbot doch nicht allein den Fussgängern, Velofahrern und Skatern überlassen werden könnten. Ein vierjähriger Versuch mit einem Tag erschien der Kommissionsmehrheit (10 zu 5 Stimmen) schliesslich als Chance, neu zu erkunden, was alles ohne Auto mach- und erlebbar ist. Das Geschäft kommt voraussichtlich in der Wintersession in den Nationalrat. Vertreter der „Sonntagsinitiative“ haben bereits erklärt, dass sie ihr Begehren zugunsten des Gegenvorschlags zurückziehen würden. Dabei gehen sie davon aus, dass es leicht sein werde, die Anzahl autofreier Sonntage zu erhöhen, sobald die Bevölkerung einmal in den Genuss derartiger Tage gekommen sei.
(NZZ 04.09.01; SDA 03.09.01)

03.09. Feuerlöscher-Ausrüstungspflicht für schwere Motorwagen – In der Schweiz sollen sämtliche Lastwagen mit Feuerlöschern ausgerüstet werden. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) will mit dem Obligatorium die Tunnelsicherheit erhöhen. Verschiedene tragische Ereignisse in jüngster Zeit haben gemäss Uvek gezeigt, dass das von Lastwagen im Falle eines Tunnelbrandes ausgehende Gefahrenpotenzial besonders hoch sei. Nach den Katastrophen im Mont-Blanc- beziehungsweise im Tauern-Tunnel habe deshalb eine vom Bundesamt für Strassen (Astra) eingesetzte Task-Force im Mai 2000 unter anderem vorgeschlagen, schwere Motorwagen zum Gütertransport müssten mit Feuerlöschern ausgestattet werden. Damit würde für Lastwagen die gleiche Ausrüstungspflicht eingeführt, wie sie bereits für Gesellschaftswagen und Gefahrgütertransporte besteht. Das Uvek schlägt in der neu eröffneten Vernehmlassung vor, die Ausrüstungspflicht im Rahmen einer Revision in der Verordnung über die technischen Anforderungen an

Strassenfahrzeuge (VTS) zu verankern. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) hatte bereits letzte Woche ein Löschanlagen-Obligatorium für Lastwagen gefordert. Das Uvek will in der Verordnung im weiteren auch für Dieselmotoren von Traktoren und Motorkarren neu Abgasvorschriften einführen. Diese Fahrzeuge mussten bisher lediglich eine Rauchprüfung bestehen. Eine Vereinfachung der Abgaswartung schlägt das Uvek schliesslich für Fahrzeuge vor, die mit OBD-Systemen ausgerüstet sind. Diese Systeme dienen der Überwachung der abgasrelevanten Ausrüstung der Fahrzeuge. (NZZ 04.09.01; UVEK-Medienmitteilung 03.09.01)

05.09. Nationale Sicherheitsagentur soll bessere Kontrolle bringen – Indem der Bund die Hersteller und Betreiber von technischen Anlagen und Geräten in die Sicherheitsverantwortung einspannt, sollen die Kontrollen verbessert werden. Dieses Ziel verfolgt Bundespräsident Moritz Leuenberger mit der Planung einer nationalen Sicherheitsagentur. Denn das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) mit seinen vielfach zersplitterten Bewilligungs- und Überwachungsinstanzen ist praktisch von der Steckdose bis zum Kernkraftwerk überall zuständig, wo technische Gefahren lauern. Bundesämter, zugeordnete Inspektorate oder auch die Kantone tragen die weit zersplitterte Kontrollverantwortung. Die brisante politische Dimension dieser umfassenden, aber nicht gebündelten Verantwortungslast veranlasste das Uvek, die Planung einer Schweizerischen Agentur für technische Sicherheit als öffentlich-rechtliche Anstalt zu veranlassen und mit Zustimmung des Bundesrats gestern den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Kontrolle der technischen Sicherheit (BGTS) in die Vernehmlassung zu schicken. Die Bundesverwaltung könne heute in der Tat die vielen detaillierten Vorschriften für Anlagen, Fahrzeuge und Geräte aller Art weder beim Bau noch im Betrieb vollumfänglich überwachen, stellte Bundesrat Leuenberger fest. Deshalb übernehmen immer mehr die Hersteller und Betreiber sowie von der Bundesverwaltung beauftragte Experten und Prüfstellen die Kontrollaufgaben. „Verantwortlich gemäss Gesetz ist aber nach wie vor der Bund, und darum wird die Abgrenzung der Verantwortlichkeit bei Schadenfällen zunehmend schwieriger“, heisst es im Uvek. Darum schlägt das Uvek vor: Der Bund sorgt für Gesetzgebung, Aufsicht durch Marktkontrolle und Stichproben, Harmonisierung der Sicherheitsanforderungen für Anlagen, Fahrzeuge, Geräte und Teile davon. Bei Grossanlagen obliegt dem Bund die direkte staatliche Kontrollpflicht. Jede Anlage, jedes Fahrzeug und jedes Gerät wird einer von drei Sicherheitsstufen zugeordnet und entsprechend kontrolliert: Stufe 1 (potenziell tieferes Risiko, zum Beispiel Herstellung und Betrieb von Niederspannungserzeugnissen oder Motorfahrzeugen): Hier sind grundsätzlich die Hersteller und Betreiber für die Kontrollen verantwortlich. Zu Handen der Genehmigungsbehörden sind Konformitätserklärungen auszustellen, die bescheinigen, dass Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften beziehungsweise dem Stand der Technik besteht. Die neue Sicherheitsagentur macht Stichprobenkontrollen zum Überprüfen der Erklärungen. Stufe 2 (potenziell mittleres Risiko wie Niederspannungsinstallationen, Bau und Betrieb bestimmter Seilbahnen): Hier ist die Übereinstimmung mit den technischen Sicherheitsvorschriften grundsätzlich durch eine unabhängige private oder öffentliche Stelle zu prüfen, deren Tätigkeit wiederum von der Sicherheitsagentur kontrolliert wird. Für Anlagen ist vom Bauherr und Betreiber ein Sicherheitsbericht zu erstellen, der ebenfalls einer unabhängigen Kontrolle unterliegt. Bekanntestes Beispiel heute: Die regelmässigen technischen Kontrollen der Motorfahrzeuge, die z.B. der Touring Club Schweiz (TCS) unter der Oberaufsicht

der kantonalen Strassenverkehrsämter durchführt. Stufe 3 (potenziell grosses Risiko wie Kernkraftwerke, Stauanlagen oder Öl- und Gasrohrleitungen): Hier kontrolliert der Staat wie heute schon direkt. Die Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen soll in die neue Sicherheitsagentur eingegliedert werden. Die Sicherheitsagentur soll ab dem Jahre 2004, wenn der vorgesehene Gesetzgebungsfahrplan eingehalten werden kann, durch Gebühreninkasso und Aufsichtsabgaben sowie dank Bundessubventionen für gemeinwirtschaftliche Leistungen kostendeckend arbeiten. Motorfahrzeughaltern stellt Bundespräsident Leuenberger sogar „Verbilligung durch Wettbewerb“ in Aussicht. Es soll künftig möglich werden, auch die Motorfahrzeugkontrollen ausserhalb des eigenen Wohnsitzkantons für technische Inspektionen zu beanspruchen. Dieser beschränkte Wettbewerb soll ermöglicht werden, um die heutige Monopolsituation zu brechen und Preiskonkurrenz zu schaffen.

(BaZ 06.09.01; NZZ 06.09.01; UVEK-Medienmitteilung 05.09.01)

09.09. Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“ legt Arbeitspapier vor – „Obwohl die Lastwagenfahrer im europäischen Verkehr staugewohnt sind, ist die Situation unhaltbar.“ So beurteilt die von Bundespräsident Moritz Leuenberger, dem Vosther des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), am 20. Juni dieses Jahres eingesetzte „Steuerungsgruppe Optimierung Schwerverkehr A2“ die Verhältnisse auf der kürzesten Nord-Süd-Transitachse Europas durch die Schweiz. Die nun abgeschlossene Problemanalyse „zur Optimierung des Schwerverkehrs auf der A2 und am Zoll beidseits der Grenzen“, wie der Auftrag auch zur „Verminderung der negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch die Behinderungen des Binnenverkehrs sowie der Verkehrssicherheit“ lautete, fällt ernüchternd aus. Unter dem Vorsitz von Uvek-Generalsekretär Hans Werder kamen vier kantonale Regierungsmitglieder und drei Chefbeamte des Bundes gemäss ihrem Bericht zum Schluss: „Die Lastwagenfahrer im internationalen Transitverkehr (...) treffen auf allen stark belasteten Autobahnstrecken inklusive Brenner- und Mont-Cenis-Route regelmässig Verkehrsstaus von erheblicher Dauer an. Für die meisten Nord-Süd-Relationen ist die Gotthardroute im Normalfall um zwei bis vier Fahrstunden kürzer, so dass man bei der Routenwahl auch Staus an der Grenze und am Gotthard in Kauf nimmt.“ Gleichwohl sei der heutige Zustand für Chauffeure und Transportfirmen aus folgenden Gründen unhaltbar: „Starke Beeinträchtigung des Binnenverkehrs, mangelnde Planbarkeit der Fahrten, Pausen und Ruhezeiten, Unfallgefahr, mangelnde Versorgung in den Stauräumen, Unmut über gleichzeitige massive LSVA-Preiserhöhungen und schlechteren Service, betriebswirtschaftlich schlechtere Bedingungen für alle Beteiligten.“ Die Rollende Landstrasse (Rola) werde für den Nachsprung zum Überbrücken der vorgeschriebenen Ruhezeit als Alternative anerkannt, „am Tag hingegen möchten die Chauffeure Lastwagen und nicht Eisenbahn fahren“. Im Bericht, an dem als externer Experte auch Matthias Rapp, Leiter Bereich „Verkehr und Transport“ bei Rapp AG Ingenieure + Planer (Basel), mitwirkte, liest man: „Insbesondere wehrt sich die Transportwirtschaft energisch gegen die Auffassung, dass die Lastwagen auf der Autobahn selbst gestaut werden sollen, um im Ausland zu zeigen, dass die Schweizer Strassen-Alpenübergänge jetzt ihren Sättigungsgrad überschritten hätten und um die europäischen Benützer anzuhalten, den Schienenverkehr zu benützen oder verkehrsvermeidende Logistikkonzepte zu wählen.“ Die Problemschilderung des Uvek stellt fest, dass es vor der Zollanlage Basel/Weil-Autobahn praktisch jeden Morgen in Richtung Nord-Süd und jeden Nachmittag in Richtung Süd-Nord zu

längeren Rückstaus komme: „Diese nehmen vereinzelt ein Ausmass an, das den gesamten Strassenverkehr auf der A2 zwischen Pratteln und Basel und auf dem Strassennetz von Basel und den Nachbargemeinden der A2 zeitweise zum Erliegen bringt.“ Am andern Ende der Autobahn, beim Zollübergang Chiasso-Strada, habe man dieses Jahr bis Ende Juli wegen Kapazitätsproblemen in Nord-Süd-Richtung im Tessin Lastwagen an 90 Tagen, in Uri an 31, in Nidwalden an 13, in Luzern an elf und in Schwyz an sieben Tagen zurückhalten müssen. Zur gesamten Stauproblematik wird ausgeführt: „Die Verkehrsstaus haben auf der A2 in den letzten Jahren stark zugenommen und erreichten letztes Jahr 2'476 Stunden oder 32 Prozent der total 7'700 in der ganzen Schweiz gemeldeten Staustunden.“ 54 Prozent davon sind klar auf Verkehrsüberlastungsprobleme zurückzuführen.

(BaZ 10.09.01; UVEK-Arbeitspapier „Problemanalyse“ 29.08.01)

21.09. Neue Finanzordnung: Vernehmlassung ist eröffnet – Der Bundesrat schickt eine schlanke Vorlage für eine neue Finanzordnung in die Vernehmlassung. Die direkte Bundessteuer und die Mehrwertsteuer sollen damit über das Jahr 2006 hinaus erhoben, aber nicht erhöht werden können. Der Sondersatz für die Hotellerie soll aufgehoben werden. Stellte der Bundesrat in seiner Legislaturplanung noch eine neue Finanzordnung im Zeichen einer ökologischen Steuerreform in Aussicht, musste er dieses Ziel nach der Abstimmungsniederlage über die Energievorlagen im September 2000 zurücknehmen. Der Bundesrat wird diese Frage indes im Zusammenhang mit einem (Prüfungs-)Bericht über die Einhaltung der Klimaziele gemäss CO₂-Gesetz bis spätestens 2003 neu thematisieren. Die direkte Bundessteuer und die Mehrwertsteuer sind in der Bundesverfassung bis Ende 2006 befristet. Sie machen immerhin 52 Prozent aller Einnahmen oder 60 Prozent der Steuereinnahmen des Bundes aus. Nach den Vorstellungen des Bundesrates soll nicht nur die Erhebung der beiden Steuern verlängert, sondern die Befristung in der Verfassung ganz aufgehoben werden. Die Höchstsätze sollen hingegen unverändert in der Verfassung festgeschrieben bleiben, so dass jede Änderung Volk und Ständen vorgelegt werden müsste. Die Angst, der Fiskus könnte nach Aufhebung der Befristung ungehemmt um sich greifen, ist also unbegründet. Verzichten will der Bundesrat im Rahmen der neuen Finanzordnung auf weitere, schon mehrfach diskutierte Anliegen: die Aufhebung oder Lockerung von Zweckbindungen, etwa bei der Mineralölsteuer, sowie die Harmonisierung der kantonalen Erbschafts- und Schenkungssteuern.

(NZZ 22.09.01; EFD-Medienmitteilung 21.09.01; BaZ 28.09.01)

22.09. Zweiter europäischer Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ – 27 Schweizer Städte und Gemeinden haben sich am zweiten europäischen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ beteiligt. Die Veranstaltungen litten grösstenteils unter dem schlechten Wetter. Trotz Autoverbots waren in den Innenstädten gleich viele Leute unterwegs wie an anderen Samstagen.

(BaZ 24.09.01)

25.09. SVG-Revision: Neulenker sollen sich weiterbilden – Der Ständerat hat bei der Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die meisten Differenzen ausgeräumt. Strittig ist noch, ob sich Neulenker in einer dreijährigen Probezeit weiterbilden müssen oder ob die Pflicht erst nach einem Verkehrsdelikt entsteht. Der Rat hielt klar am Obligatorium fest. Angesichts der Unfallstatistik – der Tod auf der Strasse ist in jungen Jahren

die häufigste Todesursache – ist dies konsequent. Weiterbildung soll nicht nur helfen, selber keinen Unfall zu verursachen, sondern auch, von anderen Verkehrsteilnehmern erzeugte Gefahren zu erkennen und richtig zu reagieren. Sie ist keine Strafe und ersetzt diese auch nicht. Weniger konsequent blieb die kleine Kammer bei der Alkohol-Promillegrenze. Der Nationalrat hatte im Juni beschlossen, dass die Festlegung der Blutalkoholgrenze dem Parlament überlassen wird. Nun will auch der Ständerat diesen Entscheid dem Parlament übertragen. Paradoxerweise gilt dies nur für den Alkohol, nicht aber für andere Drogen und Medikamente. Festgelegt wird der Promille-Grenzwert somit in Zukunft in einer speziellen Parlamentsverordnung, die nicht dem Referendum untersteht. Im Weiteren hat der Ständerat die Bestimmungen zur Verkehrslenkung vom Nationalrat übernommen, allerdings mit nicht unbedeutenden Nuancen. Die Kleine Kammer unterscheidet dabei zwischen Massnahmen und Empfehlungen. Verbindliche Anordnungen sollen erst bei schweren Störungen, z.B. bei Staus von über drei Stunden, in Frage kommen.
(NZZ 26.09.01; AR 04.10.01)

- 28.09. Einrichtung von Tempo-Zonen vereinfacht – Der Bundesrat hat einer Änderung der Signalisationsverordnung zugestimmt. Diese erlaubt die vereinfachte Einrichtung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen. Dabei wird den Gemeinden und Kantonen in Zukunft die grösstmögliche Freiheit in der Anordnung von Massnahmen, welche die signalisierten Tempobeschränkungen unterstützen sollen, eingeräumt. Zudem wird es auch möglich sein, die bisher auf Wohngebiete beschränkten Zonen mit Tempo 20 und Fussgängervortritt auf gewerblich genutzte Gebiete auszudehnen (Begegnungszonen statt Wohnstrassen). Mit einer Revision der Signalisationsverordnung hat der Bundesrat sein angekündigtes Gegenkonzept zur Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) „Strassen für alle“ in die Tat umgesetzt. Das am 4. März dieses Jahres von Volk und Ständen massiv abgelehnte Begehren zielte auf eine vollständige und flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts ab und nahm damit nach Ansicht des Bundesrates zu wenig Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse und die finanziellen Möglichkeiten der Kantone. Mit der jetzigen Änderung soll die Einrichtung von Tempo-Zonen vereinfacht werden. Überdies ist vorgesehen, dass anstelle der bisherigen Wohnstrassen neu Begegnungszonen geschaffen werden, in denen Tempo 20 und Fussgängervortritt gilt. Diese Zonen sollen anders als die bisherigen Wohnstrassen neu auch in Quartieren mit überwiegend gewerblicher Nutzung eingeführt werden können. Die geänderte Verordnung ermöglicht die vereinfachte Einführung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen, indem den Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen die grösstmögliche Freiheit gelassen wird. Anstelle von detaillierten Weisungen werden in einer Verordnung des Verkehrsdepartements (Uvek) nur noch minimale Vorgaben über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen festgelegt. Indessen sollen die Kantone künftig jeweils innerhalb eines Jahres überprüfen, ob die ergriffenen Massnahmen ihre Wirkung auch tatsächlich entfalten. Der Bundesrat stimmte überdies auch der in der Vernehmlassung umstrittenen Möglichkeit zu, dass Hauptstrassenabschnitte ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Verhältnissen in Tempo-30-Zonen integriert werden können. Die Änderungen werden am 1. Januar 2002 in Kraft treten.**
- Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS zeigte sich in einer Medienverlautbarung konsterniert. Es sei absolut unverständlich und höchst problematisch, wenn der Bundesrat einen der umstrittensten Punkte der wuchtig verworfenen Tempo-30-

Initiative – nämlich die Ausnahmeregelung punkto Hauptstrassen – nun durch die Hintertür des Verordnungswegs einführe.

(UVEK-Medienmitteilung 28.09.01; FRS-Communiqué 02.10.01; AS 2001 S. 2719-2724; AS 2002 S. 149-151)

29.09. Kein Materialfehler an lockeren Schrauben der ICN – Die lockeren Schrauben an den Intercity-Neigezügen (ICN) sind nicht auf Materialfehler zurückzuführen, schreibt die Empa. Nach der Entgleisung eines ICN-Zuges im Bahnhof Zürich-Oerlikon hatten die SBB die Schraubenverbindungen der 22 Neigezüge kontrolliert. Dabei fanden sie 69 lockere Schrauben. Die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt (Empa) untersuchte diese Schrauben. Nach Angaben der SBB stellte die Prüfungsanstalt keine Materialfehler fest. Damit hat sich bestätigt, dass zu weiche Gummihalierungen und Montagefehler die Ursachen der lockeren Schraubenverbindungen waren. Eine gelöste Schraubenverbindung an einer Drehmomentstütze hatte sich als Hauptgrund für die Entgleisung vom 29. Juli herausgestellt. Aus dieser Erkenntnis folgt das weitere Vorgehen. Bis Ende Jahr werden an den Drehmomentstützen technische Änderungen vorgenommen, um die Schrauben sicher zu fixieren. Zudem werden einzelne Teile des Lenkgestänges durch verstärkte Teile ersetzt. Bis die ICN-Züge fertig saniert sind, werden sie gemäss SBB alle zwei Wochen kontrolliert.

(„Bund“ 29.09.01)

04.10. Rückzug der SBB aus dem England-Engagement – Ihr England-Engagement haben die SBB modifiziert. Vorerst verzichten sie auf die Bewerbung um die Konzession für zwei Bahnnetze auf der Insel, doch stehen sie ihrem bisherigen Partner John Laing, der als Besitzer der Chiltern Railways Konzessionen für zwei 580 und rund 800 Kilometer lange Streckennetze anstrebt, exklusiv als Berater zur Verfügung. Der Aufwand der SBB für das Ausschreibungsverfahren beläuft sich, samt Lohnkosten, auf 1,9 Millionen Franken. Die neue, einstweilen reduzierte Rolle der SBB in England ist nicht als Verzicht auf ein umstrittenes Engagement (oder Abenteuer) zu verstehen. Der Wechsel im britischen Verkehrsministerium mit noch unklaren Vorstellungen des neuen Amtsinhabers kam dieser Absicht entgegen. Die SBB verhehlen jedoch nicht, dass sie einen späteren „Einstieg“ als Bahnbetreiber auf der Insel nicht ausschliessen. Sofern die Londoner Regierung so viel von den SBB hält, wie dies dargestellt worden ist, hat John Laing folglich beste Aussichten, berücksichtigt zu werden. Die SBB wollen auch andere Marktpotenziale ausserhalb der Schweiz prüfen. Die gewaltigen Hausaufgaben im internationalen Reiseverkehr und die ungenügende Qualität im Gütertransit lassen gleichzeitig erkennen, dass die Managementkapazitäten der SBB nicht unbegrenzt sind. Mittelfristig könnten sich aus Beratermandaten dennoch interessante, der Grösse der SBB angemessene Aufträge ohne allenfalls kostspielige Risiken ergeben.

(NZZ 05.10.01; BaZ 05.10.01)

03.10. Neat-Reserven des Bundes schmelzen dahin – Die projektbedingten Mehrkosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) haben rund zwei Drittel der vorhandenen Bundesreserven aufgezehrt. Sie belaufen sich laut Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) auf 1,25 Milliarden Franken. Beim Lötschberg beträgt die Überschreitung des vom Parlament bewilligten Objektkredits 438 Millionen (13 Prozent) und beim Gotthard 243 Millionen (drei Prozent). Damit wird ein erstes Drittel des Reservekredits von 1,95 Milliarden beansprucht. Um ein weiteres Drittel werden die Reserven wegen

absehbarer projektbedingter Mehrkosten vorab beim Ceneri-Tunnel (519 Millionen) schmelzen. Für die NAD ist es unabdingbar, dass der Bundesrat Reserven nur freigibt, wenn die Mehrkosten kompensiert werden. Die Neat-Endkosten werden heute auf 13,4 Milliarden geschätzt; die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels auf das Jahr 2013 prognostiziert.

(NZZ 06./07.10.01; NAD-Pressemitteilung 03.10.01)

04.10. Nationalrat will autofreien Bettag – Der Nationalrat hat die „Sonntags- Initiative“ mit 111 zu 66 Stimmen abgelehnt und mit 95 zu 75 Stimmen den entsprechenden Bundesbeschluss gutgeheissen. Mit 92 gegen 88 Stimmen hiess der Rat als indirekten Gegenvorschlag eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) gut, die den Bettag als autofrei erklärt.

(NZZ 05.10.01)

05.10. Nationalrat will eine dritte Röhre am Belchentunnel – Mit 96 zu 75 Stimmen hat die Grosse Kammer eine Parlamentarische Initiative von Caspar Baader (svp, Basseland) gutgeheissen, die die unverzügliche Aufnahme der Planung für eine dritte Röhre am Belchentunnel (A2) verlangt.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS zeigte sich in einer Medienverlautbarung sehr erfreut über den nationalrätlichen Entscheid. Dieser liege genau auf der Linie der „Avanti“-Initiative der Strassenverkehrsverbände, die das Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes – insbesondere das Autobahnkreuz A1/A2 – gemäss den Kriterien Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und vor allem Leistungsfähigkeit auch in Zukunft funktionstüchtig erhalten will.

(NZZ 06./07.10.01; FRS-Communiqué 05.10.01)

05.10. Bahnfahren wird teurer – Schon am 1. Dezember steigen die Tarife der rund 240'000 Generalabonnemente je nach Kategorie zum Teil deutlich. Für das GA 1. Klasse erreicht die Erhöhung 4,5 und für die 2. Klasse 3,6 Prozent. Neu betragen die GA-Preise 4'600 Franken in der 1. und 2'900 Franken in der 2. Klasse. Junioren, Senioren und Behinderte müssen rund acht Prozent mehr auslegen, während das GA Plus Familie/Partner und das GA Plus Familie/Jugend sich um 9,1 bis 15,4 Prozent verteuern. Bei einem Mehrpreis von 10 Prozent lässt sich das GA künftig monatlich bezahlen. Am 1. Mai 2002 folgt die zweite Tarifrunde. Dabei bleibt das Halbtaxabonnement für ein Jahr bei 150 Franken unverändert. Für zwei Jahre erhöht sich der Preis von 222 auf 250 Franken. Ein drei Jahre gültiges neues Halbtaxabonnement kostet 350 Franken. Der Normaltarif der Bahnen steigt um durchschnittlich 3,7 Prozent. Ein Retourrabatt (heute bis 15 Prozent) wird noch ab einer Distanz von 116 Kilometern (bisher 49 Kilometer) gewährt. Die Billette einfacher Fahrt gelten künftig nur noch einen Tag, ebenso die Retourbillette bis 115 Kilometer (längere Strecken einen Monat). Für Mehrfahrkarten beträgt die Preiserhöhung im Mittel 6,2 Prozent, für Gruppenbillette milde 2,4 und für Strecken- und Interabonnemente drei Prozent. Nicht vergessen werden die internationalen Fahrausweise, um das Kursrisiko des wieder erstarkten Schweizerfrankens aufzufangen.
(NZZ 06./07.10.01)

09.10 Energie soll teurer, Arbeit billiger werden – Die Grünen haben die Kampagne für ihre Energiesteuer-Initiative eingeläutet, die am 2. Dezember 2001 zur Abstimmung gelangt. Eine ökologische und zugleich soziale Steuerreform sei dringlich, und der Initiativtext lasse entgegen anders lautenden Behauptungen Spielräume offen, betonten Vertreter der Partei. Über fünf Jahre sind verstrichen, seit die Grüne Partei der Schweiz ihre Volksinitiative „Für eine gesicherte AHV - Energie statt Arbeit besteuern“ eingereicht hat. Gemäss den Initianten ist ihr Anliegen trotz der veränderten Rahmenbedingungen und trotz des dreifachen Nein des Souveräns zu den Energievorlagen im letzten Herbst aktuell und dringlich. Nationalrätin Franziska Teuscher (gb, Bern) nannte das Vorhaben einen „Zukunftsschlager“ und attestierte ihm Mehrheitsfähigkeit. Auch in den meisten bürgerlichen Parteiprogrammen sei die ökologische Umschichtung von Steuerlasten als Ziel genannt; wenn man nun, wo ein konkretes und praktikables Modell zur Diskussion stehe, doch wieder dagegen antrete, sei dies unverständlich. Da es sich um die Umschichtung bisheriger, nicht um die Einführung zusätzlicher Steuern handle, greife auch das Argument der erhöhten Staatsquote nicht. Ebenso wenig könne den Grünen Zwängerei in demokratiepolitischer Hinsicht vorgeworfen werden: Dass das Abstimmungsfuder im September 2000 völlig überladen worden sei und dass daher auch die Energielenkungsabgabe in den Nein-Strudel geraten sei, hätten nicht die Grünen zu verantworten. Laut Hubert Zurkinden, Generalsekretär der Grünen Partei der Schweiz, lässt die Formulierung der Initiative genügend Spielraum offen. Juristische Abklärungen hätten ergeben, dass auch andere Sozialversicherungen als die in den Übergangsbestimmungen explizit genannten AHV, IV, EO und ALV aus der Energiesteuer finanziert werden könnten. Zurkinden rechnete vor, dass eine durchaus moderate Erhöhung der Energiepreise (beim Benzin beispielsweise um eine Abgabe von 33 Rappen pro Liter) eine Halbierung der Krankenkassenprämien erlauben würde. Zurkinden verwies auch auf die positiven Erfahrungen, die man in Deutschland mit einer analogen Energiesteuer gemacht habe, wozu die schrittweise Einführung, die auch beim Schweizer Modell vorgesehen sei, wesentlich beitrage.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS bezeichnete die Initianten in einer Medienverlautbarung als „ideologische Scharlatane“, die mittels eines populistischen Winkelzugs versuchten, ihr chancenloses Volksbegehren vor dem grossen Durchfall bei Volk und Ständen zu bewahren. Zu Recht stellte der Strassenverkehrsverband FRS die Fragen, was Autofahren mit den Krankenkassenprämien zu tun habe und warum ausgerechnet die Fahrzeuglenker die Explosion der Krankenkassenprämien ausbaden sollten. Im Weiteren lehnte der FRS die untaugliche Initiative als unsinnige Zwängerei ab. (SonntagsZeitung 07.10.01; NZZ 10.10.01; FRS-Communiqué 09.10.01)

22.10. Milliardenhilfe für neue Schweizer Fluggesellschaft – Zusätzlich zu den bereits für den Flugbetrieb der Swissair bis Ende Oktober geleisteten 450 Millionen Franken gewährt der Bund à fonds perdu ein Ergänzungsdarlehen von maximal einer Milliarde Franken. An die Rekapitalisierung der „Neuen Crossair“ leistet er im weiteren 600 Millionen Franken. Insgesamt lässt sich der Bund das Engagement bislang also rund zwei Milliarden Franken kosten. Die besagte Rekapitalisierung bedingt aber noch mehr: 540 Millionen Franken sollen die Kantone aufbringen. 300 Millionen Franken hat der Kanton Zürich bereits zugesichert, die Stadt Zürich wartet mit 50 Millionen auf, und die beiden Basel habe 31 Millionen organisiert. Der Hauptteil der Rekapitalisierung entfällt jedoch auf die Wirtschaft, die 1,9 Milliarden Franken an neuem Eigenkapital beisteuern soll. Davon stammen 350 Millionen von der UBS und der Credit Suisse. Der gesamte Finanzierungsbedarf beträgt somit 4,2 Milliarden Franken. (NZZ 23.10.01; BaZ 23.10.01)

23.10. Gemeinschaftskampagne „Motor an. Licht ein!“ – Wissenschaftliche Studien belegen, dass sich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, wenn Motorfahrzeuglenkende auch tagsüber mit Abblend- oder mit Tagfahrlichtern fahren. Gemäss Berechnungen der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) würde die Unfallbilanz auch für die Schweiz positiver ausfallen: Jedes Jahr könnten 2'800 Personen vor Verletzungen und bis zu 40 vor dem Tod bewahrt werden, wenn alle Lenkerinnen und Lenker tagsüber konsequent mit Licht fahren würden. Auch bei den volkswirtschaftlichen Kosten gäbe es Einsparungen: Unter Berücksichtigung des geringen Mehrverbrauchs an Benzin und Glühbirnen bzw. der zusätzlichen Umweltbelastung könnten über 70 Millionen Franken eingespart werden. Übersehen von Unfallmitbeteiligten ist bei jeder zweiten Kollision am Tag zumindest eine Mitursache. Bei Kollisionen an Kreuzungen steigt dieser Wert sogar auf 80 Prozent. Fahren mit Licht am Tag ist eine geeignete Massnahme, um dieses Risiko zu reduzieren: Mit Abblendlichtern erhöhen sich die Kontraste und dadurch werden Fahrzeuge rascher und besser von der Seite und von vorne erkannt. Motorfahrzeuge kollidieren weniger häufig beim Linksabbiegen, Einbiegen oder beim Kreuzen mit anderen Fahrzeugen. Selbst bei grellem Sonnenlicht und tiefem Sonnenstand sind Fahrzeuge mit Abblendlichtern besser wahrnehmbar. Beobachtungen bestätigen auch, dass die Sichtbarkeit der Motorradfahrer, die in der Schweiz bereits seit 1990 mit Abblendlichtern fahren dürfen, nicht beeinträchtigt wird. Fussgänger und Velofahrer profitieren ebenfalls, da sie die Distanz und Geschwindigkeit eines mit Abblendlichtern herannahenden Fahrzeuges besser einschätzen können. Fussgänger – insbesondere Kinder und ältere Menschen – nehmen beim Überqueren der Strasse Fahrzeuge deutlicher und schneller wahr. Dasselbe gilt für Radfahrer beim Abbiegen. Spezielle Wahrnehmungstests zeigen auch, dass Fussgänger und Velofahrer besser erkannt werden: Durch die schnellere Sicht-

barkeit der Motorfahrzeuge bleibt den Lenkerinnen und Lenkern mehr Zeit, sich auf das übrige Verkehrsgeschehen zu konzentrieren resp. die übrigen Verkehrsteilnehmer zu erkennen. Fahren mit Licht am Tag führt zu einem Mehrverbrauch an Benzin von ein bis zwei Prozent. Dieser wird sich gemäss einer Studie der ETH Zürich in Zukunft dank Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugelektrik und Energierecuperation um rund die Hälfte reduzieren lassen. In Anbetracht des Sicherheitsgewinns und der Einsparungen bei den wirtschaftlichen Kosten ist der zusätzliche Benzinverbrauch zu verantworten. Dies insbesondere, wenn man bedenkt, dass beispielsweise durch eine nicht angepasste, treibstoffintensive Fahrweise der Benzinverbrauch um 10 bis 15 Prozent ansteigt. Auch Klimaanlage, die heute bei vielen Neuwagen zur Standardausrüstung gehören, verursachen einen zusätzlichen Benzinverbrauch. Die neueste Zählung der bfu zeigt, dass auf den Schweizer Strassen bereits heute eine beachtliche Zahl von PW-Lenkerinnen und -Lenkern freiwillig mit Abblendlichtern fährt. Das Einschalten hängt jedoch noch stark von den Witterungsverhältnissen ab: bei Regen sind es 43 und bei Bewölkung 26 Prozent. Bei schönem Wetter liegt die Einschaltquote bei neun Prozent; gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung um drei Prozent. Auf Grund der positiven Erfahrungen in Ländern, in denen „Fahren mit Licht am Tag“ vorgeschrieben ist, wird diese Massnahme auch in der Schweiz eingeführt. Per 1. Januar 2002 wird die Verkehrsregelnverordnung wie folgt ergänzt: „Die Abblendlichter oder die Tagfahrlichter sollen bei Motorfahrzeugen auch tagsüber eingeschaltet sein“ (VRV, Art. 31 Abs. 5). Viele Organisationen und Unternehmen (städtische und regionale Verkehrsbetriebe, Fahrzeugflotten privater Organisationen, Patrouillendienste von Kantonspolizeien, militärischer Truppendienst etc.) haben die Verordnung bereits freiwillig eingeführt. In der Zwischenzeit hat auch die Europäische Autoindustrie in Aussicht gestellt, Neuwagen ab 2002 serienmässig so auszurüsten, dass die Lichter beim Starten des Motors automatisch einschalten bzw. beim Abstellen ausschalten. Um die Einführung zu unterstützen, lancieren 19 Organisationen Ende Oktober 2001 gemeinsam die Kampagne „Motor an. Licht ein!“. Mit einem Plakataushang, Hinweisen im Anschluss an die Verkehrsinformationen von Radio DRS und einer Informationsbroschüre, die von Versicherungen Ende Jahr an Motorfahrzeug-Halter verteilt wird, soll die Bevölkerung über die Wirksamkeit und den Sicherheitsgewinn informiert werden. Ab Ende Oktober stehen umfangreiche Hintergrundinformationen auch auf der Website „www.lichtein.ch“ bereit.
(bfu-Medienmitteilung 23.10.01; AS 2001 S. 2718)

24.10. Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel – Bei einem Brand im Gotthard-Strassentunnel sind mindestens 10 Personen gestorben; acht Personen erlitten Rauchvergiftungen, 13 weitere einen Schock. Das Feuer brach nach der Frontalkollision zweier Lastwagen aus, die sich rund einen Kilometer vom Tunnel-Südportal entfernt ereignet hatte. Wegen der Hitze stürzte ein Teil der Tunneldecke ein. Der Tunnel bleibt bis auf weiteres geschlossen. Der Brand hat innert kürzester Zeit beide Fahrzeuge erfasst, von denen eines Autoreifen geladen hatte. Die Verantwortlichen der Rettungsarbeiten erklärten in Airolo, ihre Equipen seien sehr schnell mobilisiert worden. Sie hätten sich vom Südportal des Tunnels aus der Unfallstelle bis auf einen Abstand von 100 oder 150 Metern genähert, seien aber kurz nach ihrem Eintreffen von einer heftigen Explosion zurückgeworfen worden. An der Unfallstelle herrschte ausserdem dichter Rauch und eine grosse Hitze, so dass sich die Feuerwehrleute über den Rettungstollen nicht näher an die Unfallstelle bewegen konnten. Laut dem Leiter des

Tunnelbetriebs, Mario Gagliardi, wurden die Tunnelverkleidung und die technischen Installationen auf einer Länge von 200 Metern total zerstört, was auf eine Temperatur von 1'000 bis 1'200 Grad schliessen lässt. Da es den Rettungsmannschaften bis am Abend nicht möglich war, zur eigentlichen Unfallstelle vorzudringen, könnte die Zahl der Opfer noch nach oben korrigiert werden. Wie ein Retter erzählte, wurden leblose Personen im Tunnel gefunden, die in der Panik und im dichten Rauch den nächsten Zugang zum Fluchtstollen offenbar nicht gefunden hatten. Ein Lastwagen-Chauffeur, der nach dem Unfall aus dem Tunnel geflüchtet war, erzählte dem Tessiner Fernsehen, er habe sich im dichten Rauch der Tunnelwand entlang tasten müssen, um den Notausgang zu finden. Etwa 100 Fahrzeuge haben nach dem Unfall den Tunnel in Richtung Norden verlassen, 28 über das Südportal von Airolo. 21 Personen sind zu Fuss durch den Rettungstollen gegen Süden geflüchtet. Der Chauffeur des spanischen Lastwagens mit der Pneuladung hat den Unfall überlebt und laut den Tunnelverantwortlichen nachfolgende Autos angehalten und zum Umkehren aufgefordert. Der Tessiner Verkehrsdirektor Marco Borradori sagte, es sei noch ungewiss, ob der Tunnel Tage, Wochen oder noch länger gesperrt bleibe. Jedenfalls bedeute die Katastrophe einen Rückschlag für den internationalen Verkehr und für die Tessiner Wirtschaft.

Schweizer Verkehrsverbände haben unmittelbar nach der Brandkatastrophe im Gotthard-Tunnel ihre Forderung nach dem Bau einer zweiten Tunnelröhre unterstrichen. Der Automobil-Club der Schweiz (ACS), der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) zeigten sich in Medienmitteilungen über die Katastrophe bestürzt. Gleichzeitig forderten sie Verkehrsminister Moritz Leuenberger und sein Departement zum unverzüglichen Handeln auf. Laut ACS sind nun unverzüglich die Weichen für den Bau einer zweiten Tunnelröhre zu stellen. Es sei unverantwortlich, wenn die Bundesbehörden behaupteten, solche Unfälle hätten nichts mit einem zweiten Strassentunnel am Gotthard und dadurch erhöhter Verkehrssicherheit zu tun. Der FRS sieht die Politik in Zugzwang. Es gehe nicht an, dass bei der erwarteten massiven Zunahme des Transitverkehrs „Todesfallen“ wie der nicht richtungsgetrennte Gotthard-Strassentunnel weiter toleriert würden, schrieb der FRS und warb für die „Avanti“-Initiative für eine zweite Gotthard-Röhre. Der Astag verlangte vom Bund die unverzügliche Bereitstellung der finanziellen Mittel zum Bau der zweiten Gotthard-Strassenröhre und die sofortige Behebung der durch die Katastrophe entstandenen Schäden. Der Tunnel sei so schnell als möglich wieder für den Verkehr zu öffnen.

(NZZ 25.10.01; BaZ 25.10.01; Blick 25.10.01; FRS-Communiqué 25.10.01)

- 24.10. Ende einer Fiktion: Luftschadstoffe führen nicht zu Schäden im Bergwald – Laut den jährlichen Waldschadenserhebungen befindet sich der Bergwald in besonders schlechter Verfassung. Doch entgegen der weitverbreiteten Überzeugung haben Luftschadstoffe die Vitalität der Bäume nicht beeinträchtigt. Das haben Untersuchungen von Münchner Forstwissenschaftlern in den Bayerischen Alpen ergeben. Auftraggeber dieser Studie war das Bayerische Umweltministerium. Als in den achtziger Jahren die Wälder zu erkranken schienen und Spekulationen um ein drohendes „Waldsterben“ ins Kraut schossen, richtete sich die Sorge vor allem auch auf die Bergwälder, spielen diese doch eine wichtige Rolle für den Erosions-, Lawinen- und Wasserschutz. Das „Waldsterben“ ist ausgeblieben. Vielmehr kam zutage, dass der Zustand der Bäume in erheblichem Mass von Faktoren wie Boden, Klima, Höhenlage und nicht zuletzt von

ihrem Alter abhängt. Offenbar wird der Kronenzustand der Bäume sehr stark von den Bodeneigenschaften bestimmt. Die Bäume sind umso schütterer, je karbonatreicher die Böden sind und je weniger Mangan, Stickstoff und Phosphor sie enthalten. Als zweitwichtigste Steuergrösse für den Kronenzustand der Fichte erwies sich das Alter der Bäume. Je älter ein Baum ist, desto schütterer seine Benadelung. Zwei Messkampagnen in den Jahren 1998 und 1999 zeigten erwartungsgemäss, dass im Projektgebiet die Schwefel- und Stickstoffeinträge relativ gering sind, aber dass wie in anderen Teilen der Alpen relativ hohe Ozonkonzentrationen auftreten. Besonders die Hochlagen des unmittelbaren Alpenrandes waren starken Belastungen ausgesetzt. Gerade dort weisen jedoch die Fichten- und Buchenbestände den besten Zustand auf. Die Autoren der Studie kommen zum Schluss, dass sich der Zustand der Wälder in den Bayerischen Alpen und in vergleichbaren Regionen völlig mit ihrer Nährstoffversorgung und ihrem Alter erklären lässt. Zusätzlich spielt die Witterung eine Rolle. Hinweise auf einen Einfluss von Luftschadstoffen ergeben sich dagegen nicht. Die beobachteten Kronenverlichtungen stellen kein Krankheitsbild dar, sondern spiegeln den Normalzustand wider, wie er wahrscheinlich schon vor 100 oder 200 Jahren bestanden hat. Von einem akuten, chronischen oder latenten Krankheitszustand, wie ihn die jährliche Waldschadensstatistik suggeriert, könne keine Rede sein.

(NZZ 24.10.01)

24.10. Genügend Energiereserven über Jahrzehnte – Laut dem neuesten Ausblick der Internationalen Energieagentur (IEA) reichen die konventionellen Energiereserven über Jahrzehnte aus. Bis 2020 ist mit keinem dramatischen Preisanstieg für Erdöl zu rechnen. Doch wegen der zunehmenden Angebotskonzentration müssten sich die Industrieländer auf Engpässe und Preisschocks gefasst machen. Die Welt verfügt über riesige Energiereserven, die trotz dem zu erwartenden kräftigen Wirtschaftswachstum über die nächsten Jahrzehnte nicht ausgehen werden. Dies ist die wichtigste Botschaft des neuesten World Energy Outlook der IEA, der von IEA-Direktor Robert Priddle im Rahmen des Weltenergiekongresses in Buenos Aires vorgestellt wurde. Obwohl die Nachfrage bis 2020 gemäss den Prognosen der IEA um über 50 Prozent steigen wird, wird das Angebot von Erdöl, Erdgas und Kohle problemlos mithalten können.

25.10. Budget 2002 des Bundes mit Einnahmenüberschuss – Das Budget 2002 rechnet mit einem Einnahmenüberschuss von 356 Millionen. Dies ist erfreulich. Allerdings ist die Höhe dieses Überschusses nicht ganz zufriedenstellend. Dieser Betrag reicht nämlich nicht aus, um den Anforderungen einer nachhaltigen Haushaltspolitik gerecht zu werden. Die veranschlagten Einnahmen enthalten auch Darlehensrückzahlungen in der Höhe von 1,2 Milliarden, die der Arbeitslosenversicherung gewährt wurden. Diese Rückzahlungen sind nicht wiederkehrend. Mit ihnen lassen sich keine langfristigen Ausgaben finanzieren. Das Zahlenwerk zum Voranschlag 2002 basiert auf den Entscheiden des Bundesrates vom 29. August 2001. Die finanziellen Auswirkungen der vom Bundesrat am 22. Oktober 2001 gefassten Beschlüsse zum finanziellen Engagement des Bundes für den Flugbetrieb der Swissair und für eine neue nationale Airline sind im vorliegenden Zahlenstand nicht berücksichtigt; sie schlagen sich im Voranschlag 2002 mit Mehrausgaben von rund 820 Millionen nieder. Die Ausgaben überschreiten im kommenden Jahr zum ersten Mal die 50-Milliarden-Grenze. Ihr Wachstum von 3,5 Prozent entspricht demjenigen der Wirtschaft. Die Einnahmen ihrerseits verzeichnen mit einem Plus von 4,2 Prozent eine deutliche Zunahme. Diese gründet hauptsächlich dar-

auf, dass das Budget auf einer relativ günstigen Wirtschaftslage basiert. Die Verkehrsausgaben (plus 4,8 Prozent) stehen im Zeichen höherer Beiträge des Bundes an den öffentlichen Verkehr (Fonds für Eisenbahngrossprojekte, Massnahmen für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene, öffentlicher Agglomerationsverkehr). Ein Teil der Verkehrsausgaben erscheint allerdings nicht in der Staatsrechnung, weil er direkt beim Fonds für Eisenbahngrossprojekte verbucht wird. Die Ausgabenkürzung im Nationalstrassenbau beträgt gegenüber dem letztjährigen Finanzplan 88 Millionen Franken. Dies hat zur Folge, dass bei einigen Streckenabschnitten – worunter auch die Strecke Fildern bis Knonau fällt – eine Verzögerung des Baubeginns von einem Jahr eintritt. Einnahmensteigernd wirken sich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und das Mehrwertsteuer-Promille für den öffentlichen Verkehr aus, die zum ersten Mal über ein ganzes Jahr erhoben werden. Über zweckgebundene Einnahmen und den Strassenabgaben kann der Bund nicht nach Belieben verfügen. Die Tendenz zu Zweckbindungen und Ausgabenautomatismen nimmt seit Jahren zu. Damit verengt sich der Spielraum, um finanzpolitische Prioritäten auf der Ausgabenseite festzulegen zusehends. Im Rahmen der Arbeiten an der Neuen Finanzordnung (NFO) wurden die bestehenden Zweckbindungen und Ausgabenautomatismen deshalb einer generellen Prüfung unterzogen. Es hat sich dabei herausgestellt, dass Zweckbindungen – je nachdem, ob man sie vom rein politischen oder vom ökonomischen Standpunkt aus betrachtet – nicht unbedingt gleich beurteilt werden. Der Bundesrat wird die Problematik der Zweckbindungen und die Ergebnisse dieser Studie ausführlich in einem Bericht zuhanden des Parlaments darlegen.
(EFD-Rohstoff 25.10.01)

29.10. Zweite Gotthardröhre: Zeitplan zu optimistisch – Die Frage, ob in der Bundesverfassung der Bau einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard ermöglicht werden soll, kommt nicht so schnell vors Volk, wie dies eine Subkommission des Nationalrats im Sommer noch gehofft hatte. Die Verkehrskommission des Nationalrats ist zwar mit 14 zu 10 Stimmen auf den Vorschlag eingetreten, mit dem die parlamentarische Initiative Ulrich Giezendanners für eine zweite Röhre umgesetzt werden soll. Gemäss dem Vorschlag der Subkommission soll die zweite Gotthardröhre als Ausnahme vom Ausbauverbot für Transitstrassen in die Verfassung eingefügt werden. Das Ausbauverbot hatten Volk und Stände 1994 mit ihrem Ja zur Alpeninitiative beschlossen. Nach dem Grossbrand im Gotthardtunnel will die Subkommission ihren Bericht aber überarbeiten, weshalb die Detailberatung vertagt wurde. Die Sicherheit müsse nun klar im Vordergrund stehen; eine Kapazitätssteigerung mit verkehrstechnischen Massnahmen beim bestehenden Tunnel bzw. mit einer zweiten Tunnelröhre trete nach dem tragischen Unfall in den Hintergrund, erklärten Kommissionspräsident Duri Bezzola (fdp, Graubünden) und Alex Heim (cvp, Solothurn), der die Subkommission leitete. Bis zur nächsten Sitzung in drei Wochen soll ein aktualisierter Zeitplan vorliegen. Schon jetzt sei aber klar, dass die Volksabstimmung nicht bereits im Herbst 2002 stattfinden könne, sagte Heim. Dadurch stellt sich auch die Frage neu, ob wirklich vor der „Avanti“-Initiative der Strassenverkehrsverbände separat über den Gotthard abzustimmen oder ob über die zweite Röhre mit der Volksinitiative und dem vom Bundesrat beschlossenen Gegenvorschlag zu befinden ist. Die Initiative verlangt nebst der zweiten Gotthardröhre auch einen Ausbau der A1 Bern–Zürich und Lausanne–Genf. Die Subkommission wollte ursprünglich den Gotthard vorziehen, um über diese Streitfrage allein entscheiden zu können. – Die Folgen des Gotthard-Brandes und der voraussichtlich

fünffmonatigen Tunnelsperrung hat die Kommission im Übrigen noch nicht erörtert. Willy Burgunder, Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen, teilte am Rande der Sitzung mit, zuerst brauche es bautechnische Abklärungen.
(NZZ 30.10.01)

29.10. Neue Klimaverhandlungen in Marrakesch – Unter scharfen Sicherheitsvorkehrungen hat heute in Marrakesch die 7. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention, kurz COP-7, begonnen. In den kommenden zwei Wochen beraten Politiker, Umweltexperten und Juristen aus 163 Ländern vor allem über die Konkretisierung des Kyoto-Protokolls, damit dieses ratifizierbar wird. Bisher haben lediglich 40 Staaten das Kyoto-Protokoll anerkannt, darunter vornehmlich Staaten mit vergleichsweise geringem Treibgasausstoss. Die Industrienationen, die zusammen für rund 55 Prozent der weltweiten Emissionen verantwortlich sind, haben das Kyoto-Protokoll bisher nicht ratifiziert. Am Ende des Treffens soll ein dreitägiges Treffen von Kabinettsministern und anderen ranghohen Politikern der Teilnehmerstaaten stehen. Was in Bonn am Schluss zum Teil als mehr technische Bereinigung von Details präsentiert wurde, könnte in Marrakesch allerdings zu neuen zähen Verhandlungsrunden führen. Offen sind in der Interpretation des 1997 in Kyoto verabschiedeten Klimaprotokolls noch einzelne Stellen beim Papier über die umstrittenen Senken – das heisst den Einbezug von Land- und Forstwirtschaft, die je nach Art der Bewirtschaftung zu einer Reduktion des Kohlendioxidgehaltes in der Atmosphäre führen können. Zudem kam man bei den sogenannten Flexibilitätsmechanismen, die den Industriestaaten ermöglichen, einen Teil ihrer Reduktionsverpflichtungen ausserhalb des eigenen Landes zu erfüllen, nicht zu einem bereinigten Text. Und ein Seilziehen gibt es noch bei der Frage der Sanktionen für jene Länder, die ihren Verpflichtungen nicht nachkommen.
(NZZ 30.10.01; NZZ 29.10.01; UVEK-Medienmitteilung 24.10.01)

29.10. Sperrung Gotthard-Strassentunnel: Bewältigung des Schwerverkehrs – Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat Sofortmassnahmen zur Bewältigung der mit der Gotthard-Sperrung entstandenen Verkehrslage erarbeitet. Im Vordergrund stehen zusätzliche Bahnkapazitäten für den Güter- und Personenwagenverkehr. Zusätzlich ist für den Schwer- und PW-Verkehr die Umleitung von Transitfahrten aus Basel Richtung Westschweiz (Grosser St. Bernhard, Simplon) geplant. In seiner Analyse des gesamten alpenquerenden Alpentransits in der Schweiz kommt das Bundesamt für Strassen (Astra) zum Schluss, dass für den November insgesamt ausreichend Strassenkapazitäten für den Personen- und Güterverkehr vorhanden wären. Dementsprechend ist es auf dem schweizerischen Verkehrsnetz nach dem Unfall im Gotthard vom vergangenen Mittwoch auch nicht zu einem totalen Verkehrskollaps gekommen, wenngleich sich auf der Ausweichroute am San Bernardino (A13) Probleme abzeichnen. Hier ist die Zahl der Fahrzeuge am Tag des Unfalls von 3'500 auf 9'000 gestiegen. Schwierigkeiten zeichnen sich vor allem beim schweren Güterverkehr ab. Das Uvek hat deshalb Sofortmassnahmen erarbeitet, damit die 4'500 schweren Güterfahrzeuge, die den Gotthard-Tunnel im November bisher täglich jeweils passierten, einerseits auf die Schiene und andererseits auf andere Strassentransitachsen verlagert werden können. Dieser Plan sieht eine Umleitung des von Basel her kommenden Transitverkehrs via Bern über den Grossen St. Bernhard respektive den Simplon vor. Entsprechende Signalisationen sollen von den betroffenen Kantonen angebracht werden. Simplon und Grosser St. Bernhard verfügen derzeit über freie Kapazitäten von

rund 1'000 LKW pro Tag. Der aus Singen und Lindau (Deutschland) sowie Bregenz (Österreich) kommende Verkehr wird über die A13 geführt. Daneben soll die San-Bernardino-Route aber in erster Linie dem Binnen-, Ziel- und Quellverkehr zur Verfügung stehen, nicht zuletzt um damit auch die Versorgungssicherheit des Tessins gewährleisten zu können. Im Weiteren trägt man damit aber auch den Bedenken des Kantons Graubünden Rechnung, der mit Blick auf die Verkehrssicherheit und gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz eine allfällige Kontingentierung des schweren Güterverkehrs ins Auge fasst. Gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Strassen ist am San Bernardino noch mit einer Mehrbelastung von 1'000 LKW pro Tag zu rechnen. Zudem wies er darauf hin, dass eine Kontingentierung des Schwerverkehrs aus praktischen (Triage des Verkehrs nicht machbar) und rechtlichen (Grundsatz der Nichtdiskriminierung) Gründen zurzeit kaum durchführbar sei. Kein Anlass besteht für eine Aufhebung des gesetzlich verankerten Nachtfahrverbots, wie dies teilweise aus dem Ausland zur Diskussion gestellt wurde. Die Bahnen haben ihr Angebot sowohl für den Schwerverkehr (Rollende Landstrasse, Containerverkehr) als auch den Personenwagenverkehr erhöht. Die erhöhten Kapazitäten auf der Gotthard- und der Lötschbergachse sind noch nicht ausgelastet und können bei Mehrbedarf sofort aufgestockt werden. Eine koordinierte Planung der Bahnen (SBB/BLS) liegt vor.

(UVEK-Medienmitteilung 29.10.01; NZZ 30.10.01)

- 30.10. Kontroverse um die Protokolle zur Alpenkonvention – Um die Ratifizierung der Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention ist eine Kontroverse entbrannt.** Während der Dachverband der Umwelt- und Alpinverbände (Cipra) von den eidgenössischen Räten die Ratifizierung verlangt, wenden sich Wirtschaftsverbände deutlich gegen die Protokolle. Der Wirtschaftsdachverband *economiesuisse* und der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) sowie die bürgerlichen Bundesratsparteien (CVP, FDP, SVP) lehnen die Ausführungsprotokolle zur Raumenkonvention ab. Auf dem Spiel stehe die wirtschaftliche Entwicklung von mehr als 60 Prozent des schweizerischen Staatsgebiets. Beide Verbände erklärten, dass sie sich nur gegen die Ausführungsprotokolle wenden. Sie unterstützten die heutige internationale Vereinbarung und das bilaterale Landverkehrsabkommen, das ab 2005 Freiheit im Schwerverkehr und freie Wahl der Transportmittel vorsehe. Der Souverän habe sich zudem gegen eine Neuorientierung in der Energie- und Umweltpolitik ausgesprochen. Deshalb gehe es nicht an, dass „irgendwelche internationale, rechtlich nicht legitimierte Protokolle“ die Grundsätze der schweizerischen Politik bestimmten. Demgegenüber argumentiert die internationale Alpenschutzkommission in einer Mitteilung, dass die Konvention eine Dynamisierung der Berggebietspolitik im Interesse des Berggebiets bringe und einen angemessenen Alpenschutz gewährleiste. Das Vertragswerk tangiere kein schweizerisches Recht, und die Ausführungsprotokolle beschnitten in keiner Weise die Kompetenzen der Kantone. Die berechtigten Anliegen der Bergkantone seien während der Verhandlungen in die Vertragstexte aufgenommen worden. Die Alpenkonvention sei und bleibe ein Markstein für eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes, und das schweizerische Alpengebiet könne von dem Vertragswerk nur profitieren.

(NZZ 01.11.01; BaZ 10./11.11.01)

- 03.11. Provisorische Wiedereröffnung des Gotthard-Strassentunnels verlangt – In einer Medienverlautbarung fordert der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS von den zuständigen Behörden, dass sie sofort die provisorische Wiedereröffnung des Gotthard-**

Strassentunnels zumindest für den Personen- und Lieferwagenverkehr prüfen.
(FRS-Communiqué 02.11.01; NZZ 03.11.01)

08.11. Weltklimakonferenz in Marrakesch: Auftritt des Bundespräsidenten – Bundespräsident Moritz Leuenberger ist am Mittwoch an der Klimakonferenz in Marrakesch (Marokko) aufgetreten. Er betonte, dass die Umsetzung des Klimaprotokolls von Kyoto für die Schweiz prioritär sei. Es gehe nicht um Ankündigungen, sondern um die Konkretisierung erster Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgase. Die CO₂-Senken (z.B. Wälder) und die sogenannten flexiblen Mechanismen (z.B. Handel mit Emissionsrechten) seien wichtige Instrumente. Leuenberger verwies auf das schweizerische CO₂-Gesetz und unterstrich, dass die schweizerische Wirtschaft die Ziele des Kyoto-Protokolls anerkenne. In enger Zusammenarbeit mit Wirtschaftskreisen, der Industrie und dem Autogewerbe würden die Strukturen für die Regelung der flexiblen Mechanismen vorbereitet. Der Bundespräsident kündigte an, er werde in der Schweiz auf Regierungs- wie auf Parlamentsebene das Verfahren zur Ratifizierung des Protokolls einleiten. Die Industrieländer sollen dann mit der Ratifikation des Protokolls beginnen, damit es wenn immer möglich im Herbst 2002 in Kraft treten kann.
(NZZ 08.11.01)

08.11. Verkehrskommission des Ständerats will autofreien Bettag – Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats hat dem indirekten Gegenvorschlag zur „Sonntags-Initiative“ mit 6 zu 5 Stimmen zugestimmt. Damit ist die ständerätliche KVF dem Nationalrat gefolgt, der in der Herbstsession ein landesweites Fahrverbot von 5 bis 22 Uhr am Bettag gutgeheissen hatte. In einer Ergänzung nahm die KVF des Ständerats behinderte Personen ausdrücklich vom Fahrverbot aus.

08.11. Bilaterale Verträge erst im ersten Halbjahr 2002 in Kraft – Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU können wegen der noch ausstehenden Ratifikation in drei EU-Staaten noch nicht Anfang 2002 in Kraft treten. Das sagte Bundesrat Joseph Deiss am Rande eines Treffens der Europaratsminister in Strassburg. „Die Chancen stehen gut, dass die Bilateralen im Laufe des ersten Halbjahrs 2002 in Kraft treten“, meinte Deiss. Er hatte zuvor ein bilaterales Gespräch mit Belgiens Aussenminister Louis Michel geführt, dessen Land derzeit den Vorsitz der Europäischen Union (EU) innehat. Es sei zwar nicht auszuschliessen, dass bei der noch ausstehenden Ratifikation in den belgischen Parlamenten auch das Thema Swissair und Sabena thematisiert werde, sagte Deiss. Michel habe aber zugesichert, dass die belgische Regierung die beiden Fragen auseinanderhalten wolle. Der belgische Aussenminister wolle zudem die Ratifikation in Belgien noch im laufenden Jahr abschliessen. Das flämische und das wallonische Parlament sowie jenes der französischsprachigen Gemeinschaft Belgiens haben die entsprechenden Beratungen für November und Dezember angesetzt. Wie Deiss weiter erklärte, halte der französische Europaminister Pierre Moscovici weiterhin an einer Ratifikation am 20. November fest. Irland als drittes noch ausstehendes EU-Land wolle das Geschäft auch noch 2001 abschliessen.
(NZZ 09.11.01)

12.11. Magere Resultate an der Weltklimakonferenz in Marrakesch – Der Buwal-Direktor Philippe Roch bezeichnet das Resultat der Uno-Klimakonferenz in Marrakesch als „eher mager“. Aber der Kompromiss erlaube es trotz allem, die nächsten Schritte ein-

zuleiten. Der Direktor des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) hatte an den Lösungsvorschlägen für die letzten noch offenen Punkte mitgearbeitet. Er erklärte, dass die Resultate der vorhergehenden Konferenzen in Den Haag und Bonn durch die jetzige Schlusserklärung eher geschwächt würden. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) teilte mit, die Schweiz sei zusammen mit Südafrika mit der Ausarbeitung der Erklärung von Marrakesch über Klimaänderungen beauftragt worden. Diese wird 2002 anlässlich des Erdgipfels „Rio + 10“ in Johannesburg vorgestellt. Bundespräsident Moritz Leuenberger hatte bereits zuvor angekündigt, dass er das Verfahren zur Ratifizierung des Protokolls in der Schweiz einleiten wolle. Das Parlament soll sich 2002 mit der Ratifizierung befassen.

(NZZ 12.11.01)

14.11. Nein zu einer neuen Energiesteuer – In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Volksinitiative „Für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ dem Souverän zur Ablehnung empfohlen. Weiter teilte der FRS mit, dass der Direktor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag), Kandid Hofstetter, zum neuen Mitglied des FRS-Zentralvorstands gewählt worden ist. (FRS-Communiqué 14.11.01; AR 15.11.01)

14.11. Verordnung über Lärmsanierung der Eisenbahnen in Kraft – Der Bundesrat hat beschlossen, die Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen auf den 15. Dezember 2001 in Kraft zu setzen. Damit werden die Ausführungsbestimmungen zum entsprechenden Bundesgesetz festgelegt, das am 1. Oktober 2000 in Kraft getreten ist. Das Konzept beinhaltet Massnahmen wie die Sanierung des Rollmaterials, die Erstellung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern. Die Lärmsanierung kostet 1,85 Milliarden Franken und soll bis zum Jahr 2015 umgesetzt sein. (UVEK-Medienmitteilung 14.11.01; NZZ 15.11.01; AS 2001 S. 2990-3004)

14.11. Neuer Finanzausgleich: Revitalisierung des Föderalismus – Hat die Vorlage Erfolg, wird sie die Schweiz zweifellos stärker verändern als andere Grossprojekte der letzten Jahrzehnte, etwa die Totalrevision der Bundesverfassung. Formell besteht die Vorlage aus der Revision von gut 20 Verfassungsartikeln und der Totalrevision des Finanzausgleichsgesetzes aus dem Jahr 1959. Sieben Bereiche werden ganz dem Bund, 13 den Kantonen zugeteilt; dazu kommen 12 Bereiche, die von Bund und Kantonen gemeinsam, und Bereiche, die in interkantonaler Zusammenarbeit bewältigt werden sollen. Zu den Bundesaufgaben soll der Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen gehören. Als Verbundaufgabe Bund-Kantone sollen punkto Hauptstrassen schwer finanzierbare Grossprojekte sowie der öffentliche Regionalverkehr gelten. Zu den Kantonsaufgaben sollen die Luftreinhaltung und der Lärmschutz mit Mitteln aus der Mineralölsteuer (ohne National- und Hauptstrassen), normale Vorhaben betreffend Hauptstrassen sowie die Niveauübergänge und andere Verkehrstrennungsmassnahmen zählen. In die interkantonale Zusammenarbeit soll der öffentliche Agglomerationsverkehr fallen – und zwar unter Beteiligung des Bundes an der Finanzierung normaler Investitionsvorhaben. Andererseits werden die Finanzströme, durch die bisher jährlich 13 Milliarden Franken verteilt werden, vereinfacht nach dem Motto „Wer zahlt, befiehlt“. Die Kantone erhalten vermehrt Mittel ohne Zweckbindung, mit denen sie ihre Aufgaben eigenverantwortlich finanzieren können. Mit dem so genannten Lastenausgleich etwa

sollen den Bergkantonen sowie den Agglomerationen und Städten spezielle Lasten abgegolten werden. Die jetzige Vorlage wird nach der parlamentarischen Beratung voraussichtlich 2003 oder 2004 zur Abstimmung gelangen. Nach einem Ja von Volk und Ständen wird der Bundesrat eine zweite Vorlage mit Gesetzesänderungen unterbreiten, welche die Verfassungsrevision umsetzt und weitere Anpassungen vornimmt, für die gar keine Verfassungsänderung erforderlich ist. In Kraft treten wird die Reform kaum vor 2006.

(NZZ 15.11.01; BaZ 15.11.01; EFD-Medienmitteilung und -Presserohstoff 14.11.01)

- 15.11. Sparattacke auf Autobahnbau im Budget 2002 abgewendet? – Die vom Bundesrat auf Antrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) beschlossenen Kürzungen in der Rubrik Infrastrukturleistung für den Nationalstrassenbau (88 Millionen Franken) und bei den Bundesbeiträgen für die Hauptstrassen (42 Millionen Franken) sind von der ständerätlichen Finanzkommission (FK) rückgängig gemacht worden. Die FK des Ständerats begründet den entsprechenden Antrag an das „Stöckli“ damit, dass beim Nationalstrassenbau vorwärts gemacht werden soll, um die grossen Infrastrukturvorhaben nicht noch länger zu verzögern. Für Ende 2002 rechnet die ständerätliche FK mit 3,97 Milliarden Franken, für Ende 2005 sogar mit 4,7 Milliarden Franken, die in der Strassenkasse des Bundes brachliegen. Die FK des Nationalrats hat ebenfalls beschlossen, auf die Einsparung von 88 Millionen Franken im Nationalstrassenbau zu verzichten.
- (AR 15.11.01; Presserohstoff der FK des Ständerats 06.11.01; NZZ 17./18.11.01)

- 16.11. Studie will Güterzüge den Regionalzügen gleichstellen – Eine Studie im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) kommt zum Schluss, dass es nicht nötig sei, dem Güterverkehr auf der Schiene grundsätzlich den Vorrang vor dem regionalen Personenverkehr zu geben. Besagte Studie von SBB und Lötschbergbahn (BLS) hält fest, dass auf der Nord- Süd-Achse Güterzüge, die über lange Distanzen verkehren, in der Fahrplanpriorität den Regionalzügen gleichgestellt werden. Es sei hingegen aus heutiger Sicht nicht nötig, dem Güterverkehr grundsätzlich den Vorrang vor dem regionalen Personenverkehr zu geben, um die Transportkapazitäten zu erhöhen. Es ist jedoch absehbar, dass Kapazitätsengpässe auftreten werden, wenn der Schwerverkehr im gewünschten Umfang von der Strasse auf die Schiene verlagert werden soll. Diese Engpässe liegen laut Studie nicht auf den transalpinen Strecken, für welche mit den Neat-Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg ein eigentlicher Quantensprung bevorsteht. Die Kapazitätsprobleme des Güterverkehrs liegen vielmehr bei den Grenzübertritten, in Terminals und in jenen Bahnverkehrsknoten, die sowohl vom Güter- wie vom Personen- und Regionalverkehr stark belastet werden, also auf dem Vorlauf zu den neuen Basistunneln. Als besondere Engpässe gelten die Grenzbahnhöfe, die Region Basel, die Linie Cadenazzo–Luino, der Raum Bern und das Oberwallis. Ein Paket mit Massnahmen zur Leistungssteigerung auf kapazitätskritischen Strecken würde sich auf drei bis vier Milliarden Franken belaufen. Teilweise sind diese Investitionen allerdings in den (derzeit erarbeiteten) Angebotskonzepten für die zweite Etappe von Bahn 2000 enthalten und dienen sowohl dem Personen- wie dem Güterverkehr. Gemäss Studie könnten Regionalzüge auch durch Busse ersetzt werden. Gemäss BAV sei die leichtfertige Umlagerung von Regionalverkehr von der Schiene auf die Strasse für den Bund jedoch kein Thema. Die RAAlpin, die Betreiberin der rollenden Landstrasse (Rola) zwischen Freiburg im Breisgau und Novara (Italien), setzt sich

beim BAV für einen neuen Verladeterminale in Domodossola ein. Auf dem italienischen Abschnitt der Rola zwischen Domodossola und Novara haben sich die schon lange bestehenden Schwierigkeiten seit einigen Wochen verschärft. Nach drei – glimpflich verlaufenen – Entgleisungen auf ihrem Abschnitt haben die italienischen Staatsbahnen (FS) ein Kreuzungsverbot erlassen. Dadurch würden jeden Tag mehrere Verladezüge während Stunden in Domodossola oder Novara blockiert.
(NZZ 16.11.01; BZ 15.11.01)

**22.11. Bund will schwefelfreie Treibstoffe fördern – Mit finanziellen Anreizen will der Bundesrat schwefelfreies Benzin und Dieselöl fördern. Er hat eine entsprechende Änderung des Umweltschutzgesetzes bis Ende Februar in die Vernehmlassung geschickt. Die Vorlage sieht ab dem 1. Januar 2004 eine Lenkungsabgabe von drei bis vier Rappen pro Liter Benzin und von vier bis fünf Rappen pro Liter Dieselöl vor, die einen Schwefelgehalt von mehr als 0,001 Prozent haben. Wie das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) mitteilte, ermöglicht schwefelfreies Benzin den Einsatz neuer Motorentypen, die bis zu 15 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen und damit weniger CO₂ erzeugen. Damit würde ein wichtiger Beitrag zum CO₂-Reduktionsziel erbracht. Die Entschwefelung der beiden Treibstoffe führt in den Raffinerien zu Mehrkosten von wenigen Rappen pro Liter. Damit sich sauberes Benzin und Dieselöl auf dem Markt durchsetzen, braucht es laut Buwal finanzielle Anreize. Die Ausgestaltung der Förderung knüpft an die positiven Erfahrungen mit der Lenkungsabgabe auf dem Schwefelgehalt von Heizöl „Extraleicht“ an. Deutschland, Grossbritannien, Schweden, Finnland und Dänemark fördern bereits heute die Einführung schwefelfreier Treibstoffe. Das gleiche Ziel verfolgt auch eine von den eidgenössischen Räten überwiesene Motion von Nationalrats Peter Weigelt (fdp, St. Gallen).
(NZZ 24./25.11.01; UVEK-Medienmitteilung 22.11.01)**

23.11. Ein Personenwagen auf zwei Einwohner – Der Bestand an immatrikulierten Fahrzeugen 2001 hat gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Prozent zugenommen und die Fünf-Millionen-Grenze überschritten. Die Anzahl Motorfahrzeuge beträgt 4,7 Millionen, davon sind 3,6 Millionen Personenwagen, 2,4 Prozent PW mehr als im Vorjahr. Dies geht aus der Auswertung des Fahrzeugbestandes hervor, die das Bundesamt für Statistik (BFS) mit Stichtag 30. September durchgeführt hat. Mit einem Anteil von 77 Prozent oder 3,6 Millionen Fahrzeugen stellen die Personenwagen die grösste Gruppe innerhalb der Motorfahrzeuge. Verglichen mit 1975 hat sich der PW-Bestand verdoppelt. Bezogen auf die ständige Wohnbevölkerung in der Schweiz von 7,2 Millionen kommt damit in etwa auf jede zweite Person ein Personenwagen. Die 521'000 Motorräder stellen die zweitgrösste Fahrzeuggruppe mit einem Anteil von 11 Prozent. Die Zahl der Motorräder nimmt seit 25 Jahren kontinuierlich zu. Insbesondere der Mitte der 90er Jahre einsetzende Boom der Motorroller lässt die Bestandeszahlen ansteigen. Waren 1995 noch 48'000 Motorroller immatrikuliert, so sind es 2001 bereits 184'000, rund viermal so viele. Von diesen Motorrollern haben etwas mehr als die Hälfte einen Hubraum bis 50 ccm. Die Zunahme der Kleinmotorräder erklärt zum Teil auch die Abnahme des Motorfahrradbestandes. (Allerdings wird der Bestand an Mofas separat erhoben und ist nicht im Motorfahrzeugbestand enthalten.) Rechnerisch kommt auf jede 14. Person in der Schweiz ein Motorrad. Sachtransportfahrzeuge mit insgesamt 285'000 Fahrzeugen oder einem Anteil von sechs Prozent stellen die dritt grösste Motorfahrzeuggruppe. Die Lieferwagen – zahlenmässig mit 234'000 Fahr-

zeugen am umfangreichsten in dieser Gruppe – verzeichneten eine Zunahme von 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Lastwagenzahl ist demgegenüber seit 1990 rückläufig (2001: 42'600). Die Zahl der Sattelschlepper nahm hingegen zu, von 1990 noch 5'900 Fahrzeuge auf 2001 rund 8'500. Die Gruppe der Landwirtschaftsfahrzeuge verzeichnet mit 0,8 Prozent die geringste Zunahme gegenüber dem Vorjahr. Hält in der Landwirtschaft der Trend zu weniger, dafür aber grösseren Landwirtschaftsbetrieben an, so fällt bei den Landwirtschaftsfahrzeugen der Trend zu schwereren Fahrzeugen auf. Von knapp 180'000 landwirtschaftlichen Fahrzeugen haben rund die Hälfte (49 Prozent) ein Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen (1990: 37 Prozent). (BFS-Pressemitteilung 23.11.01)

23.11. Kinder auf Rücksitzen obligatorisch sichern – Ab Anfang 2002 müssen auch Kinder auf den Rücksitzen von Autos gesichert werden. Widerhandlungen werden mit einer Busse von 60 Franken geahndet. Ältere Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Längsbänken sind von der Sicherungspflicht ausgenommen. Dem Schutz von Kindern im Auto sei lange Zeit nicht genügend Beachtung geschenkt worden, sagte Professor Felix Walz von der Arbeitsgruppe für Unfallmechanik von Universität und ETH Zürich. Dabei müssten gerade Kinder besonders gesichert werden, weil sie an Armaturenbrett oder Windschutzscheibe aufprallen und sich dabei Kopfverletzungen sowie innere Brust- und Bauchverletzungen zuziehen könnten. Ab kommendem Jahr müssen nun alle Kinder gesichert werden. Bis eineinhalb oder zwei Jahre oder bis zu einem Gewicht von 13 Kilogramm wird empfohlen, die Kinder in rückwärts gerichteten Sitzen mitzuführen. Diese sollten auf dem Rücksitz placiert oder der Airbag ausgeschaltet werden. Ab sieben Jahren ist keine spezielle Rückhaltevorrückung mehr notwendig. Die Kinder müssen aber angegurtet werden. Gemäss Ordnungsbussenliste wird das Mitführen eines nicht gesicherten Kindes mit 60 Franken Busse bestraft. Das gilt auch für nicht korrekt gesicherte Kinder, wenn beispielsweise ein Kind unter sieben Jahren bloss mit Gurten gesichert ist. Nach wie vor gibt es Ausnahmen. Die Pflicht zum Einbau von Gurten auf Rücksitzen trat erst 1981 in Kraft. Auch bei Kleinbussen, die mit Längsbänken ausgerüstet sind, entfällt die Pflicht. Eine Nachrüstung ist nicht vorgeschrieben. Hingegen ist die Ausrüstung mit Gurten bei Fahrzeugen mit Querbänken seit Anfang 2001 Pflicht.
(NZZ 24./25.11.01)

27.11. SVG-Revision: Nationalrat räumt die meisten Differenzen aus – Bei der Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), hat der Nationalrat die meisten Differenzen zum Ständerat ausgeräumt. In der dreijährigen Probezeit für Neulenker wird die Weiterbildung demnach für alle - und nicht nur für Missetäter - obligatorisch. Die Einsicht setzte sich durch, dass Weiterbildung keine Strafe darstellt und nicht erst nötig ist, wenn der Unfall schon passiert ist. Gutgeheissen wurde auch die Kompetenz des Bundesrats zu verkehrslenkenden Massnahmen. Der Lastwagenstau in Chiasso und der Brand im Gotthardtunnel hätten deren Notwendigkeit deutlich vor Augen geführt, wurde argumentiert. Bei der Kompetenz des Bundes, zur Sicherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrs Lenkungsmassnahmen anzuordnen, legte Nationalrat Pierre Triponez (fdp, Bern) eine vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS initiierte Neuformulierung vor. Damit sollte erreicht werden, dass der Bundesrat nach Anhörung der Kantone nur Empfehlungen zur Verkehrslenkung abgeben und nicht verkehrslenkende Massnahmen anordnen kann. Ulrich Giezendanner (svp, Aargau)

unterstützte diese Abkehr von Zwangsmassnahmen, die in der Praxis rein gar nichts nützen. Für die Kommissionsreferenten zeigte die gegenwärtige Situation am Gotthard eindrücklich die Notwendigkeit von verkehrslenkenden Massnahmen. Die Verkehrskommission hatte sich denn auch ohne Gegenstimme dem Ständerat angeschlossen. Bundespräsident Moritz Leuenberger präziserte, dass die verkehrslenkenden Massnahmen grundsätzlich empfehlenden Charakter haben sollen. Nur bei schweren Störungen des Verkehrs, die die Verkehrssicherheit gefährden, würden sie verpflichtend. Mit 94 zu 64 Stimmen wurde der Antrag Triponez verworfen.
(NZZ 28.11.01)

27.11. Gotthardbasistunnel der Neat: Heikle Pioramulde wird teurer – Das Kernstück des Gotthardbasistunnels durch die heikle Pioramulde wird massiv teurer als geplant. Die Offerten zur Vergabe des Bauloses Sedrun liegen 58 Prozent über dem Voranschlag, wie die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) mitteilte. Die Preissteigerungen betragen 400 bis 450 Millionen Franken. Laut Bundesamt für Verkehr (BAV) schätzen die Bauunternehmer das Risiko wesentlich höher ein als die ursprüngliche Planung. Ein weiterer Grund ist gemäss NAD die gegenwärtige „Tunnelbau-Euphorie“ in Europa, die die Preise nach oben treibe. Gemäss BAV ist die angespannte Marktlage zu zwei Dritteln für den Aufschlag verantwortlich. Die Kostensteigerung führe dazu, dass aus heutiger Sicht in der heiklen Bauperiode 2005 bis 2008 die Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken im Finanzierungsfonds für die Bahn-Grossprojekte aufgebraucht werde. Dies sei eine ernste Situation, weil diese Reserven damit schon in der Planungsphase völlig ausgeschöpft würden. Es gebe aber keinen Grund, die Lage zu dramatisieren. Es handle sich um einen Ausreisser. Die anderen Gotthardbaulose lägen mit 15 Prozent Teuerung im guten Bereich. Auch am Lötschberg sei alles in Ordnung. Nach Angaben des BAV ist aber kein Spielraum mehr für künftige Projektänderungen vorhanden.
(NZZ 28.11.01; NAD-Pressesmitteilung 27.11.01)

02.12. Nein zur Initiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ – Mehr als 77 Prozent der Stimmberechtigten oder 1'341'496 Stimmende haben die von der Grünen Partei der Schweiz (GPS) lancierte Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ verworfen und erteilten damit dem zweiten Anlauf für den Einstieg in eine ökologische Steuerreform binnen 14 Monaten eine Abfuhr. Mit dem Festhalten an ihrer Initiative erwiesen die Grünen ihrem längerfristigen Anliegen, nämlich der Ökologisierung des Steuersystems einen Bärendienst. Das klare Verdikt von Volk und Ständen ist ein massiver Rückschlag für das Konzept einer ökologischen Steuerreform. Die Grünen müssten im Nachhinein eigentlich das Fazit ziehen, dass sie sich verrechnet haben und es besser gewesen wäre, wenn sie ihr Volksbegehren nach dem dreifachen Nein zu neuen Energiesteuern vom 24. September 2000 zurückgezogen hätten. Die Grünen hingegen zeigten sich vielmehr herb enttäuscht. Es sei eine Chance verpasst worden, mit der nachhaltigen Entwicklung in der Schweiz ernst zu machen. Die sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS) gestand immerhin ein, dass die Neuauflage einer Energiesteuer viel zu früh gekommen sei.
(NZZ 03.12.01; BaZ 03.12.01)

03.12. Schweizerische Strassenverkehrszählung 2000 – Der durchschnittliche Tagesverkehr der Motorfahrzeuge auf dem schweizerischen Ausserortsstrassennetz hat zwischen 1995 und 2000 um 11 Prozent zugenommen – auf den Nationalstrassen um 14 Prozent

und auf dem übrigen Ausserortsstrassennetz um acht Prozent. Damit haben sich die relativen Zuwachsraten gegenüber der letzten Periode zwischen 1990 und 1995 kaum verändert. Dies ergibt die Schweizerische Strassenverkehrszählung 2000, die vom Bundesamt für Strassen (Astra) und dem Bundesamt für Statistik (BFS), in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Baudirektionen durchgeführt worden ist. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung betrug 2000 bei 10 Prozent der total 461 Zählstellen mindestens 40'000 Motorfahrzeuge. Von den insgesamt registrierten Fahrzeugen waren rund 14 Prozent im Ausland immatrikuliert. Die Zählstellen mit über 40'000 Motorfahrzeugen betreffen ausschliesslich Autobahnen. Von den Kantonsstrassen wies Frenkendorf-Füllinsdorf mit 39'300 Motorfahrzeugen (auf drei Fahrstreifen) mit Abstand den höchsten Wert auf. Besonders stark war der Verkehr auf der Autobahn A1 zwischen Bern und Winterthur: Sie wurde mit Ausnahme der Strecke Kirchberg-Luterbach und Oftringen-Mägenwil täglich von weit mehr als 60'000 Motorfahrzeugen befahren; auf den Nordumfahrungen von Bern und Zürich waren es sogar um die 90'000. Der höchste Wert auf einem längeren Streckenabschnitt wurde mit 103'000 Fahrzeugen wiederum auf der sechsstreifigen Autobahn bei Muttenz ermittelt. Mit einem Werktagsmittel von 13'200 liegt die Autobahn bei Muttenz auch bei den schweren Güterfahrzeugen vorne, gefolgt von Gunzgen mit 10'700 und dem Baretgtunnel mit 9'800. Die durchschnittlichen Werktagsbelastungen des schweren Güterverkehrs auf den Streckenabschnitten der Nationalstrasse zwischen Bern und Winterthur liegen zwischen 6'400 und 10'700 Fahrzeugen. Auf der Gotthardroute zwischen Altdorf und Bellinzona, der mit Abstand am stärksten belasteten Alpentransversalen, liegen diese Werte zwischen 4'000 und 4'600 Fahrzeugen pro Werktag. Verglichen mit 1995 wurden hier die höchsten Zuwachsraten ermittelt. Die Schweizerische Strassenverkehrszählung findet alle fünf Jahre – im Rahmen europaweiter Erhebungen – statt. Die Ergebnisse der Strassenverkehrszählungen sind eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung und -politik von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden. Sie werden zudem verwendet für Untersuchungen zur Verkehrssicherheit, zur Verkehrswirtschaft, zum Umweltschutz und zum Energieverbrauch.
(NZZ 04.12.01; BFS-Pressemitteilung 03.12.01)

- 04.12. Ständerat ist gegen staatlich verordneten autofreien Bettag – Der Ständerat hat mit 24 zu 20 Stimmen den indirekten Gegenvorschlag zur „Sonntags-Initiative“, einen autofreien Bettag, abgelehnt. Das Geschäft geht an den Nationalrat zurück. Bestätigt dieser seinen knapp gefällten Eintretensbeschluss, so kann der Ständerat – da Erstrat – mit einem zweiten Nichteintretensentscheid das Geschäft definitiv erledigen. Der Nationalrat hatte insofern Sympathie für das Anliegen gezeigt, als er der „Sonntags-Initiative“ einen indirekten Gegenentwurf entgegenstellt hatte: Nicht einmal pro Jahreszeit, sondern nur einmal jährlich sollen die Ampeln auf Rot gestellt werden. Und zwar nicht irgendwann: Die von Nationalrat Peter Föhn (svp, Schwyz) eingebrachte Absicht ging dahin, dass am eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag landesweit ein Fahrverbot gelten soll. Das nationalrätliche Alternativprojekt zur „Sonntags-Initiative“ entfachte in der kleinen Kammer so etwas wie einen Glaubenskrieg. Die Kommissionmehrheit hatte für Zustimmung zum Nationalrat votiert. Den Ausnahmenkatalog hatte sie um Fahrten mit behinderten Personen ergänzt. Auch in der Jugendsession sei von einem Signal für den Umweltschutz gesprochen worden. Etwas Idealismus, etwas Mut, etwas Neues und Unkonventionelles zu wagen, stünde dem Land gut an, meinte Peter Bieri (cvp, Zug). „Ist es so schlimm, wenn einmal im Jahr der Verkehr während

15 Stunden nicht mehr fliesst?“ fragte This Jenny (svp, Glarus). Demgegenüber wiesen die Gegner auf Vollzugsprobleme im Landesinnern und an der Grenze hin. Sie führten auch staatspolitische Bedenken ins Feld: Das Volk habe eben erst wuchtig Nein zur Verkehrshalbierung und zur Tempo-30-Initiative gesagt. Angesichts dieser Plebiszite sei es nicht angezeigt, den Initianten auf halbem Weg entgegenzukommen. Auf freiwilliger Basis ja – aber auf Befehl des Staates autofrei zu sein, sei ein unerträglicher Gedanke, betonte Thomas Pfisterer (fdp, Aargau). Rolf Büttiker (fdp, Solothurn) erinnerte daran, dass 1978 sämtliche Stände die so genannte Burgdorfer Initiative (12 autofreie Sonntage) abgelehnt haben. Jetzt soll das gleiche Anliegen am Volk vorbei in die Rechtsordnung Eingang finden. Das Volk müsse entscheiden. Ein Referendum für einen einzigen autofreien Sonntag wäre unverhältnismässig. Mit einem Ja zum Gegenvorschlag würden falsche Signale für zukünftige Initiativen gesetzt, unterstrich Marianne Slongo (cvp, Nidwalden). Für Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) waren Fragezeichen zum religiös-ethischen Beigeschmack am Platz, mit dem das Anliegen jetzt verknüpft werde. Angesichts der zahlreichen Interventionen zugunsten eines autofreien Bettags vergass Verkehrsminister Moritz Leuenberger beinahe, dass sich der Bundesrat seinerzeit dezidiert gegen verordneten Stillstand auf den Strassen ausgesprochen hatte.

(NZZ 04.12.01)

- 03.12. Gotthard-Passstrasse ist im Winter möglichst lange offen zu halten – Der Ständerat überwies mit 34 zu 0 Stimmen eine Empfehlung, wonach die Gotthard-Passstrasse im Winter möglichst lange offen gehalten werden soll. Dick Marty (fdp, Tessin) beauftragt den Bundesrat mit seiner Empfehlung, Massnahmen zu prüfen und zu treffen, damit die Gotthardpassstrasse im Winter als Alternative zum Strassentunnel möglichst lange frei gehalten werden kann. Der Kanton Tessin leide unter der gegenwärtigen Sperrung des Gotthard-Strassentunnels; besonders schwer sei der Tourismus betroffen. Der schwere Brandfall im Tunnel habe die Gefährlichkeit und die Verletzlichkeit des Systems Gotthard-Strassentunnel bestätigt. Es müsste doch möglich sein, die Passstrasse auf Ostern, sicher aber auf Pfingsten zu öffnen. Dick Marty verstand nicht, dass der Bundesrat in der Antwort auf die Empfehlung sowohl zur längeren Öffnung des Passes als auch zur Installation eines elektronischen Systems auf der A2 zur optimalen Verteilung des Verkehrs auf beiden Achsen schroff Nein sagte und jede Gesprächsbereitschaft vermissen liess. Rolf Escher (cvp, Wallis) erinnerte daran, dass die Walliser ähnliche Schwierigkeiten wie die Tessiner hätten – nur dass sie auch noch hohe Wegzölle in Form der Bahnverladetarife zu entrichten haben. Die Empfehlung verdiene Unterstützung. Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden), Präsident der Astag, war überzeugt, dass sich die gut ausgebaute Passstrasse länger offen halten liesse. Die prekäre Erschliessungssituation des Tessins würde auch einen gewissen finanziellen Aufwand rechtfertigen. Zu fragen sei auch, weshalb am 21. Dezember der Gotthard-Strassentunnel für Personewagen, nicht aber für Lastwagen geöffnet werden soll. Rolf Büttiker (fdp, Solothurn), Präsident der verladenden Wirtschaft, fragte sich, ob angesichts der ausländischen Transitlastwagen-Lawine und der besonderen Situation am Gotthard die Zeit nicht reif wäre, die Schutzklausel im Transitvertrag mit der EU anzurufen. Hansruedi Stadler (cvp, Uri) unterstützte die Empfehlung ebenfalls. Freilich dürften die Sicherheitsrisiken nicht unterschätzt werden. Für den bevorstehenden Winter komme wohl nur das Szenario „möglichst späte Schliessung“ in Frage. Bundespräsident Moritz Leuenberger ist ebenfalls der Meinung, die Passstrasse

sollte möglichst lange offen gehalten werden. Eine ganzjährige Öffnung wäre indes mit Baumassnahmen von 400 Millionen Franken verbunden. Darüber hinaus bliebe ein Restrisiko. Dazu sage der Bundesrat Nein. Zur Öffnung des Tunnels am 21. Dezember meinte Leuenberger: Die Sicherheit müsse oberstes Gebot bleiben; gemäss Fachleuten erlaubten die provisorischen Reparaturarbeiten vorerst nur die Durchfahrt leichter Fahrzeuge. Gleichwohl musste der Verkehrsminister konstatieren, dass sich der Ständerat einhellig für Martys Empfehlung aussprach. (NZZ 04.12.01)

05.12. Nationalrat bekräftigt Erhöhung des Nationalstrassenbudgets – Gegen den Willen des Bundesrats ist der Nationalrat in der Debatte zum Voranschlag 2002 des Bundes der Kommissionsmehrheit und dem Ständerat gefolgt und hat mit 111 zu 49 Stimmen die vom Verkehrsdepartement beantragte Kürzung abgelehnt bzw. die Erhöhung des Nationalstrassenbudgets um 88 Millionen Franken beschlossen. Damit stehen für den Nationalstrassenbau im kommenden Jahr 1,502 Milliarden zur Verfügung. Das sind 31 Millionen mehr als im laufenden Jahr. (NZZ 06.12.01)

05.12. FinöV-Programm aus dem Gleichgewicht – Der Beginn der Bauarbeiten der 2. Etappe der Bahn 2000 wird sich gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) um drei bis vier Jahre verzögern. Das Geld für die 2. Etappe sei eigentlich vorhanden, dürfe aber zur gewünschten Zeit nicht ausgegeben werden. Das Problem liege beim Fonds zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten (FinöV). Das Geld, das insbesondere aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Fonds fliessen sollte, wird laut Berechnungen des BAV vorerst nicht reichen, um den finanziellen Bedarf für Bahnprojekte in den kommenden Jahren zu decken. Es ist deshalb am Bund, in die Lücke zu springen und den fehlenden Betrag aus der ordentlichen Bundeskasse zu be-rappen. Die Limite für einen derartigen Vorschuss für Baukosten, die sich aus Projekten von Neat, Bahn 2000 und Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) ergeben, liegt bei 4,2 Milliarden. Hier liegt der wunde Punkt: Wegen erwarteter Preissteigerungen und des Ausgleichs der Teuerung bei der Neuen Eisenbahn-Alpentrans-versalen (Neat) wird die Bevorschussungslimite laut BAV in den Jahren 2004 bis 2008 beinahe erreicht. Der ursprünglich auf 2006 festgesetzte Baubeginn der 2. Etappe der Bahn 2000 fiele damit just in die kritischen Jahre der Bevorschussungslimite, in eine Zeit, in der der Finanzbedarf für andere Eisenbahnprojekte sehr hoch ist. Ein nahtloser Weiterbau nach der Fertigstellung der 1. Etappe der Bahn 2000 im Jahr 2005 sei damit nicht realis-tisch. Der Baubeginn der 2. Etappe verschiebe sich auf frühestens 2010. Das Ziel, bis 2020 alle FinöV-Projekte zu realisieren, gelte aber weiterhin. Es sei auch geprüft wor-den, ob nicht bei der Neat das Bauprogramm erstreckt werden könne. Die hohen Bau-kreditzinsen hätten aber gegen diese Variante gesprochen. Noch im vergangenen Ok-tober ergaben Berechnungen des BAV, dass zum Ausbau des Schienennetzes 10 Milli-arden zur Verfügung stehen. Davon waren im FinöV-Fonds 5,9 Milliarden für die 2. Etappe der Bahn 2000 reserviert. Hinzu kamen als Vorgabe für die Planung Restmit-tel der 1. Etappe der Bahn 2000 gegen zwei Milliarden, 1,2 Milliarden für HGV-Anschlüsse und weitere 1,5 bis 2,5 Milliarden aus den Leistungsvereinbarungen mit den SBB. Mit einem grossen Teil der Restmittel aus der 1. Etappe der Bahn 2000 müsse aller Wahrscheinlichkeit nach nun die Neat gestützt werden, hiess es beim BAV. Dies weil insbesondere der Neat-Bauabschnitt Sedrun (Graubünden) um rund 58 Prozent

teurer als ursprünglich geplant ausfällt.
(NZZ 06.12.01)

06.12. Vorentscheid zur Resh-Verwertung gefallen – Bei der Planung der ersten Verwertungsanlage für Autoabfälle in der Schweiz ist ein Zwischenentscheid gefallen. Die Reststoffe aus Schredderanlagen (Resh) sollen mit einem Recycling-Verfahren des Konsortiums Métraux/CTU behandelt werden. Nun sollen eine Bau- und Betriebsgesellschaft gegründet sowie ein Standort für den Bau der Resh-Verwertungsanlage gefunden werden.
(NZZ 07.12.01)

10.12. Ab 21. Dezember ist Gotthard wieder für Gesamtverkehr offen – Gegen die erklärte Absicht der Kantone Uri und Tessin und die Empfehlungen der Betriebskommission, den Tunnel für den Schwerverkehr erst ab Ostern wieder freizugeben, soll dieser nun doch ab dem 21. Dezember auch für Lastwagen wieder befahrbar sein. Allerdings können Camions die Röhre nur im alternierenden Einbahnverkehr im Ein- oder Zweistundenrhythmus und mit einem Mindestabstand von 150 Metern befahren. Wegen weiterer Instandstellungsarbeiten und des Einbaus zusätzlicher Ventilationsfenster bleibt zudem der Tunnel bis zum Frühjahr nachts gesperrt. In Zusammenarbeit mit den Kantonen und den Bundesbehörden sollen neue Stauräume in der Urner Reussbene sowie auf der Höhe von Quinto und möglicherweise im Monteforno-Areal das veränderte Staumanagement mit Paketen von rund 150 Lastwagen pro Stunde unterstützen. Die Bewirtschaftung dieser Stauräume in den Kantonen wird vom Bund finanziert. Leuenberger begründete den eher überraschenden bundesrätlichen Entscheid mit dem Hinweis auf eine erfolgte breite Gesamtanalyse der Verkehrssicherheit auf den Schweizer Transitrouten. Es gehe nicht an, dass im Gotthardtunnel eine maximale Sicherheit erarbeitet werde, während auf den Ausweichrouten in verschiedenen Tunnels, vorab auf der San-Bernardino-Route, die den Hauptanteil des Umwegtransits zu tragen hat, ein Sicherheitsstandard vorherrsche, der weit unter jenem des Gotthards liege, sagte der Verkehrsminister. Sein Departement sei zum Schluss gelangt, dass der Sicherheitsstandard im Gotthard zusammen mit dem neuen Verkehrsregime nun zumindest wieder demjenigen entspreche, der vor der Brandkatastrophe bestanden habe. Sowohl die für die Sanierung verwendeten Deckenaufhängungen als auch die Ventilationsanlagen gewährleisteten ein ausreichendes bauliches Sicherheitsniveau. Mit der strengeren Dosierung würden zudem das Kollisionsrisiko für Lastwagen und das Brandrisiko erheblich vermindert. Das neue Verkehrsregime wird laut Leuenberger auch die Kapazität des Gotthardtunnels reduzieren. Statt der vor der Brandkatastrophe rund 5'500 Camions pro Tag werden ab dem 21. Dezember nur noch maximal insgesamt 3'700 den Tunnel queren. Deshalb zählt man in Bundesbern nun auch auf die solidarische Kooperation der Kantone Uri und Tessin, obwohl diese der getroffenen Lösung skeptisch gegenüberstehen. Keine Widerstände indes befürchtet Verkehrsminister Leuenberger von seinen europäischen Amtskollegen und von Seiten der EU-Kommission. Denn die nun beschlossenen Massnahmen für mehr Verkehrssicherheit seien am Zürcher Treffen der europäischen Verkehrsminister und der EU-Verkehrskommissarin am 30. November auf Resonanz gestossen. Das bereits eingeführte Verkehrsmanagement am San Bernardino, der durch den Gotthard-Entscheid stark entlastet werden dürfte, soll weiterhin aufrechterhalten werden, bis der Bundesrat im kommenden Frühjahr eine dauerhafte Regelung für den gesamten alpenque-

renden Strassengüterverkehr treffen will. Dann sollen auch weitergehende Massnahmen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft werden. Es sei aber, so Leuenberger, auch ein Mindestabstand von nur 100 Metern zwischen den Lastwagen denkbar. Möglich sei indes auch, dass die nun am Gotthard getroffene Lösung definitiv auf allen Alpenrouten eingeführt werde. Die SBB werden den Autoverlad am Gotthard am 21. Dezember einstellen, wenn der Strassentunnel wieder geöffnet wird. Die rollende Landstrasse zwischen Brunnen und Lugano wird in reduziertem Ausmass aufrechterhalten. Mit dem Autoverlad wurden seit dem 25. Oktober rund 55 000 Personenwagen durch den Eisenbahntunnel transportiert. Dies entsprach einer Auslastung von 45 Prozent. Die Auslastung der rollenden Landstrassen erreichte je nach Witterung 70 bis 90 Prozent, vereinzelt Züge waren auch voll besetzt. Der Kanton Tessin ist unzufrieden mit dem Entscheid, den Gotthard-Tunnel am 21. Dezember wieder zu öffnen. Das Unfallrisiko sei nach wie vor hoch. Der Verkehrs-Club der Schweiz und Greenpeace sprechen von einer übereilten Öffnung. Begrüsst wird die Öffnung vom Kanton Graubünden und den Strassenverkehrsverbänden.
(BaZ 11.12.01; NZZ 11.12.01; UVEK- und Astag-Medienmitteilung 10.12.01)

10.12. CO₂-Gesetz: Freiwillige Massnahmen im Vordergrund – Der Rahmen für die schweizerische Klimapolitik steht fest: Das CO₂-Gesetz befindet sich in der ersten Umsetzungsphase; die vorläufig verbindlichen Regelungen des Kyoto-Protokolls hat die jüngste Konferenz in Marrakesch formuliert. Die Wirtschaft hat mit Vereinbarungen einen beachtlichen Spielraum, das Programm Energie Schweiz ist aufgewertet worden. Die im CO₂-Gesetz niedergelegten Ziele sollen mit einer Palette von Massnahmen erreicht werden, worunter freiwillige Vereinbarungen zwischen Bund und Wirtschaft eine besondere Rolle spielen. Eine entsprechende Richtlinie des Bundes ist seit dem 2. Juli dieses Jahres in Kraft. Gemäss Philipp Roch, Direktor des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal), sind grosse Teile der Wirtschaft gewillt, die Selbstverantwortung, die ihnen das CO₂-Gesetz überträgt, wahrzunehmen. Vorläufig sind solche freiwillige Vereinbarungen erst ein Versprechen; es ist bisher noch keine einzige mit dem Bundesamt für Energie (BFE) unterzeichnet worden, wie der stellvertretende BFE-Direktor Hans-Luzius Schmid erklärte. Aus der Sicht des Bundes ist das Programm „EnergieSchweiz“ (Nachfolgeprogramm „Energie 2000“) zum zentralen Instrumentarium der schweizerischen Energie- und Klimapolitik geworden. Die Umsetzung des CO₂-Gesetzes ist weitgehend unter das Dach von „EnergieSchweiz“ gebracht worden, wie Hans-Luzius Schmid als Programmleiter erklärte. Im Verkehr soll mit der Automobilbranche eine Zielvereinbarung zum Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen abgeschlossen werden. Schmid glaubt, dass mit grossen Anstrengungen die CO₂-Ziele im Brennstoffbereich erreichbar sind. Schwieriger sei es jedoch beim Treibstoffverbrauch, besonders wenn das Verkehrsvolumen weiterhin zunehme.
(NZZ 11.12.01; UVEK-Medienmitteilung 10.12.01)

11.12. Basler Fiskus schont abgasärmere Autos – Umweltpolitisch spielt der Kanton Basel-Stadt auch hinsichtlich Eindämmung der Schadstoffe aus dem Motorfahrzeugverkehr eine Pionierrolle. Von 1985 bis 1987 waren Autos mit Katalysator im Stadtkanton gänzlich von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Seit 1991 hat die Basler Regierung die Kompetenz, die Motorfahrzeugsteuer für emissionsärmere Personenwagen bis maximal 20 Prozent zu ermässigen. Bis 1997 kamen Halter von Autos, welche die US-Norm 83 erfüllten, in den Genuss eines Rabattes von 15 Prozent. Seit 1997 wird ein

Rabatt von 5 Prozent für Fahrzeuge gewährt, welche der EU-Richtlinie 94/12 entsprechen. Das ist mittlerweile bei der Hälfte der insgesamt rund 60'000 in Basel-Stadt immatrikulierten Fahrzeuge der Fall. Nun „zündet“ die Basler Regierung gewissermassen die nächste Stufe: Auf Anfang 2002 wird der bisherige Rabatt aufgehoben und neu ein Steuerbonus von 10 Prozent für leichte Personenwagen eingeführt, welche die mit „Euro-4“ bezeichneten Abgasnormen erfüllen und damit einen um weitere 50 bis 75 Prozent verringerten Schadstoffausstoss aufweisen sollen. Diese Norm erfüllen bereits eine Reihe von Fahrzeugtypen, allerdings gegenwärtig nur schätzungsweise 2'000 bis 3'000 Autos mit einem BS-Nummernschild. Für den Fiskus resultieren aus dem Wechsel im nächsten Jahr daher Mehreinnahmen von rund 420'000 Franken, die sich aber in der Folge vermindern werden, wenn immer mehr Basler auf die noch sauberen Fahrzeuge gemäss „Euro-4“ umsteigen, wozu der Steuerrabatt einen Anreiz schaffen soll. Allzu gross ist dieser fiskalische Ansporn mit einer Einsparung im Bereich von etwa 20 bis (eher seltener) knapp 100 Franken jährlich pro Fahrzeug allerdings nicht. Zudem sieht die Regierung vor, den neuen Rabatt im Jahr 2006 wieder aufzuheben und allenfalls eine neue Ermässigung für Fahrzeuge zu gewähren, die dannzumal noch strengere Abgaswerte erfüllen.

(NZZ 12.12.01)

- 13.12. **Repräsentative Umfrage bestätigt: „Avanti“-Initiative ist mehrheitsfähig** – Mittels einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Resultate der neusten repräsentativen Umfrage bei 1'005 Einwohnerinnen und Einwohnern betreffend die „Avanti“-Initiative publik gemacht. Demnach sprechen sich 60 Prozent aller Befragten für einen zweiten Strassentunnel am Gotthard und 54 Prozent für die „Avanti“-Initiative aus.

(FRS-Communiqué 13.12.01)

- 14.12. **Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten** – Die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) wird vom Nationalrat mit 157 zu 13 und vom Ständerat mit 42 zu 0 Stimmen gutgeheissen. Betreffend die „Sonntags-Initiative“ stellt Ernst Leuenberger (sp, Solothurn) im Ständerat einen Verschiebungsantrag. Die Räte seien noch uneins, ob es diesbezüglich einen Gegenvorschlag mit einem autofreien Sonntag geben soll, und die Fristen seien kein Problem, lautet die Begründung. Mit 38 zu 1 Stimme nimmt der Ständerat den Antrag an. Damit wird die Schlussabstimmung auf die Frühjahrssession verschoben.

(NZZ 15./16.12.01; BBl 2001 S. 6499-6513)

- 18.12. **Schweizerinnen und Schweizer werden immer mobiler** – Alle fünf Jahre wird in der Schweiz das Verkehrsverhalten der Bevölkerung statistisch erfasst. Wenngleich dieser seit 1974 erhobene Mikrozensus zum Verkehr gewisse Unschärfen in sich birgt, so bestätigt er doch mit erstaunlicher Präzision die subjektive Wahrnehmung unseres bisweilen paradoxen Mobilitätsverhaltens und lässt im Ansatz sogar verkehrspolitische Folgerungen zu. Die Erhebung bestätigt generell auch für die Schweiz den international beobachtbaren Trend, immer länger und immer weiter unterwegs zu sein: 90 Prozent der lauffähigen Schweizer Bevölkerung waren im Jahr 2000 täglich während 84 Minuten mobil, zwei Prozent mehr als 1994. Pro Tag und Einwohner sind es 37 Kilometer, die innerschweizerisch grossmehrheitlich im Auto (70 Prozent) zurückgelegt worden sind. 44 Prozent der in der Schweiz zurückgelegten Wege haben der Freizeit-

beschäftigung gedient. Bei der prozentualen Verteilung der Mobilität auf die verschiedenen Verkehrsmittel fallen sowohl die regionalen Vorlieben bei der Fortbewegung wie auch die Diskrepanz zwischen verkehrspolitischen Forderungen und tatsächlichem Mobilitätsverhalten auf. Tatsächlich benutzt werden die Angebote des öffentlichen Verkehrs (öV) allerdings nur für 17 Prozent der zurückgelegten Strecken. Dass die Schweizer für jeden zweiten Kilometer das Auto benutzen, ist laut den Autoren der Erhebung eine direkte Folge davon, dass auch 80 Prozent aller Haushalte mindestens ein Auto, 30 Prozent gar mehr als eines besitzen. Allerdings verfügen auch fast 30 Prozent der Haushalte vorab in den Städten und rund 47 Prozent der Einpersonenhaushalte über gar kein Auto. Fast 50 Prozent der Etappen werden zu Fuss oder mit dem Velo absolviert, während auf den motorisierten Individualverkehr nur 40 und auf den öV 10 Prozent entfallen. So liegt etwa der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Kanton Tessin mit 56 Prozent deutlich höher als der Landesdurchschnitt (41 Prozent). Die zweithöchste Rate des motorisierten Individualverkehrs weist die Genferseeregion mit 48 Prozent auf, gefolgt von der Ostschweiz, dem Espace Mittelland und der Zentralschweiz.

(NZZ 19.12.01; BaZ 19.12.01; „Bund“ 19.12.01; BFS- und ARE-Medienmitteilung 18.12.01)

18.12. Aufnahme der Prättigauerstrasse ins Nationalstrassennetz – Per 1. Januar 2002 wird das Nationalstrassennetz um den Anschluss der N13 Landquart–Klosters/Verladestation Vereinatunnel. Diese Umklassierung der Prättigauerstrasse hat die Bundesversammlung mittels einer Verordnung beschlossen.
(AS 2001 S. 3090-3091)

18.12. Sehr warmes 2001 – Das Jahr 2001 ist nach Angaben der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) das zweitwärmste in der 141-jährigen Statistik. Die mittlere Temperatur der Erdoberfläche überschritt den für 1961 bis 1990 berechneten normalen Wert im laufenden Jahr um 0,4 Grad Celsius. Das wärmste Jahr war 1998, und neun der zehn wärmsten Jahre waren jene nach 1990. Die Temperaturen stiegen im vergangenen Jahrhundert weltweit um 0,6 Grad. In Europa war vor allem der Oktober warm, in Zentralengland war es der wärmste Herbstmonat seit Beginn der Messungen vor 343 Jahren.
(NZZ 19.12.01)

19.12. Bundesrat verabschiedet Botschaft zu den Protokollen der Alpenkonvention – Nach dem Rahmenvertrag will der Bundesrat auch die neun Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention ratifizieren. In der Botschaft ans Parlament begründet er diese Absicht mit dem schweizerischen Eigeninteresse: Die EU und ihre Mitgliedländer verpflichten sich mit der Konvention gewissermassen auf die Schweizer Verkehrspolitik. Der Wirtschaftsdachverband economiesuisse und die bürgerlichen Parteien meldeten nacheinander Bedenken an. Trotzdem beantragt der Bundesrat nun die Ratifizierung aller neun bisher ausgehandelten Protokolle. Diese konkretisieren die Rahmenkonvention. Der Rahmenkonvention hatten National- und Ständerat Ende 1998 zugestimmt. Die bereits damals vorliegenden Ausführungsprotokolle waren indes zurückgestellt worden im Hinblick auf die Ausarbeitung weiterer Protokolle, vor allem jenes für den umstrittenen Verkehrsbereich. Bundespräsident Moritz Leuenberger lässt die Einwände von bürgerlicher Seite indes nicht gelten. Die Protokolle erforderten in der Schweiz keinerlei Gesetzesänderungen, weil sie sich mit der schweizerischen Politik

und Gesetzgebung deckten. Die Konvention und die Ausführungsprotokolle verschafften der Schweiz vielmehr Vorteile: Die Vertragsparteien, zu denen die Europäische Union (EU) und sämtliche Nachbarländer der Schweiz gehören, verpflichteten sich damit auf unsere nachhaltige Verkehrspolitik. Ende November am Treffen der Verkehrsminister sei das Vertragswerk denn auch ein Grund gewesen dafür, dass die anderen Länder die Dosierung des Lastwagenverkehrs auf der Gotthard- und der San-Bernardino-Route akzeptiert hätten. Leuenberger erinnerte daran, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht das einzige und auch nicht das oberste Ziel der Schweizer Politik sei. In Verfassung und Gesetz verankert sei vielmehr das Ziel, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. In Bezug auf den Strassenbau bleibt das Verkehrsprotokoll hinter der Schweizer Gesetzgebung mit dem Alpenschutzartikel der Bundesverfassung zurück. Nach Schweizer Recht ist auch ein Ausbau der Transitstrassen im Alpenraum untersagt; das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention erfasst hingegen nur den Neubau hochrangiger alpenquerender Strassen. Eine zweite Gotthardröhre wäre daher mit der Konvention vereinbar; sie erforderte aber eine innerschweizerische Verfassungsänderung, wie sie die „Avanti“-Initiative der Strassenverkehrsverbände unter anderem anstrebt. Harmonisierte Schutzbestimmungen schüfen für den Schweizer Tourismus und die Berglandwirtschaft gleich lange Spiesse, schreibt der Bundesrat. Bund und Kantone hatten sich schon vor der Ratifizierung der Rahmenkonvention darum bemüht, dass in den Ausführungsprotokollen die Alpen nicht nur als Schutzgebiet, sondern auch als Lebens- und Wirtschaftsraum behandelt werden, der vom Menschen nachhaltig genutzt werden kann und soll. Die Bemühungen waren erfolgreich, weshalb die betroffenen Bergkantone sich bereits 1996 hinter die Alpenkonvention stellten. Für den Vollzug bleiben grundsätzlich die Kantone zuständig; sie erhalten durch die Protokolle jedoch einheitlichere Zielsetzungen. Die drei bürgerlichen Regierungsparteien plädierten in den letzten Von-Wattenwyl-Gesprächen mit dem Bundesrat dafür, zumindest vorläufig von der Ratifizierung der Protokolle abzusehen. Die Begründung war dieselbe wie vor Ausarbeitung der Protokolle: Diese orientierten sich einseitig an Schutzziele und vernachlässigten die Nutzungsinteressen im Alpenraum. Inzwischen hat sich allerdings die CVP, nach Gesprächen mit Kantonsvertretern, wieder umbesonnen und angekündigt, sie befürworte die Ratifizierung.
(NZZ 20.12.01; BaZ 20.12.01; UVEK-Medienmitteilung 19.12.01; BBl 2002 S. 2922-3098)

- 19.12. Bund verstärkt sein Engagement für die Agglomerationen – Der Bundesrat hat den Bericht „Agglomerationspolitik des Bundes“ genehmigt und dadurch deutlich gemacht, dass er künftig einen grösseren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der schweizerischen Agglomerationen leisten will. Der Bericht gibt einen Überblick über die laufenden Bestrebungen und skizziert die Stossrichtungen der künftigen Agglomerationspolitik des Bundes. Die städtischen Gebiete, in denen rund 70 Prozent aller Schweizerinnen und Schweizer leben, sind sowohl volkswirtschaftlich wie auch kulturell von herausragender Bedeutung. Der allgemeine „Verstädterungsprozess“ in den Agglomerationen bringt die verschiedensten Herausforderungen mit sich, beispielsweise in den Bereichen Verkehr und Soziales. Um befriedigende Antworten darauf zu finden, genügen die traditionellen Organisationsstrukturen und Gemeindegrenzen oft nicht mehr. Gefragt sind vermehrt horizontale (innerhalb der Agglomerationen selbst) und vertikale Kooperationen (zwischen Bund, Kantonen und Städten bzw. Gemeinden). Der Bericht bettet auch die Thematik des Agglomerationsverkehrs in einen breiteren Kontext ein. Gestützt auf die Empfehlungen einer vom eidgenössischen Depar-

tements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) eingesetzten Expertengruppe unter Leitung von Ständerat Peter Bieri (cvp, Zug) hat der Bundesrat am 22. August 2001 beschlossen, sich grundsätzlich vermehrt im Agglomerationsverkehr zu engagieren. Kurzfristig geht es vor allem darum, das finanzielle Engagement des Bundes in diesem Bereich zu verstärken. Auf längere Frist soll dieses Engagement, so der Bericht, durch eine entsprechende Anreizpolitik unterstützt werden. Beiträge vom Bund für den Agglomerationsverkehr werden an die Auflagen geknüpft, dass die betreffenden Agglomerationen eine gemeinsame Trägerschaft bilden und den Nachweis erbringen, dass sie ihre Siedlungsentwicklung und den Verkehr optimal aufeinander abstimmen. Zur Unterstützung dieser Bestrebungen soll ein neues Instrument – das sogenannte Agglomerationsprogramm – im Raumplanungsgesetz verankert werden. Die Strategien sind auf den Zeithorizont 2010 ausgerichtet. Für diesen Zeitraum rechnen Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) mit einem finanziellen Aufwand von rund 11 Millionen Franken. Einige der vorgesehenen Massnahmen erfordern zudem gesetzliche Anpassungen, die im nächsten Jahr in die Wege geleitet werden sollen.
(NZZ 20.12.01; BaZ 20.12.01; UVEK-Medienmitteilung 19.12.01)

20.12. Bilaterale Verträge voraussichtlich im April oder Mai 2002 in Kraft – Zweieinhalb Jahre nach Unterzeichnung der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU haben die beiden letzten Parlamente in der EU ihre Zustimmung zum Freizügigkeitsabkommen erteilt. Die Parlamente der belgischen Teilstaaten Flandern und Wallonien votierten einstimmig für das Abkommen, welches den freien Personenverkehr regelt. Die Verträge dürften im April oder Mai 2002 in Kraft treten. Letztlich haben sämtliche Parlamente der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) ja zu den bilateralen Verträgen gesagt. Wenn nun auch noch der belgische König das Dekret genehmigt haben wird und die Ratifikationsurkunden aller Mitgliedsländer der EU bei der Kommission hinterlegt sein werden, wird einer der folgenden EU-Ministerräte in einem sogenannten A-Punkt, das heisst ohne Beratung, das Zustandekommen der sieben Abkommen zwischen der Schweiz und der EU feststellen. Rund zwei Monate danach werden die Abkommen in Kraft treten. Die sieben bilateralen Verträge mit der EU werden damit nach einem langen und beschwerlichen Verhandlungsweg in der ersten Hälfte des Jahres 2002 rechtswirksam werden.
(NZZ 21.12.01; BaZ 21.12.01)

20.12. Dosierungskonzept für Lastwagen am Gotthard-Strassentunnel – Ab heute rollt der Personenwagenverkehr wieder durch den knapp zwei Monate nach der Brandkatastrophe wiedereröffneten Gotthard-Strassentunnel. Für den Schwerverkehr wird die Röhre erst morgen freigegeben. 24 im Komitee gegen die „Avanti“-Initiative zusammengeschlossene Umwelt- und Verkehrsorganisationen lancieren in Airolo, Göschenen und Thusis zeitgleich eine Petition gegen die ihrer Ansicht nach verfrühte Öffnung des Tunnels für den Schwerverkehr. Sie kritisieren, das im Gotthard geplante Dosierungskonzept verlagere das Sicherheitsproblem lediglich auf die Zufahrtsachsen, und fordern die Schliessung der grossen Alpentunnels für den überregionalen Strassengüterverkehr und seine Verlagerung auf die Bahn. Derweil haben Vertreter der vom Bundesrat eingesetzten Steuerungsgruppe A2 die definitive Ausgestaltung des neuen Schwerverkehrsregimes nach der Gotthard-Wiedereröffnung präsentiert. Demnach dürfen Camions – für Cars gilt die neue Regelung nicht – ab morgen nur

noch im Zwei-Stunden-Takt abwechslungsweise von Norden bzw. Süden her mit einem Mindestabstand von 150 Metern den Tunnel passieren. Dadurch sollen Frontal- und Auffahrtskollisionen von Lastwagen verhindert und das Unfallrisiko minimiert werden. Dieser Zwei-Stunden-Takt gilt neu auch für die San-Bernardino-Route. Die Kantone sind bereit, Dosierungs- und Stauräume für das neue Regime mit reduziertem Verkehrsdurchfluss zu schaffen. Die Dosierungsstellen werden vorerst auf der A2 in Quinto und in Amsteg eingerichtet. Von diesen provisorischen Standorten aus werden jeweils 200 Lastwagen abwechslungsweise durch den Gotthard-Strassentunnel geschickt. Dabei sollen die Konvois im Kanton Uri wegen der starken Steigung auf der Nordrampe von einer Polizeipatrouille eskortiert werden. Zudem soll auf der Südrampe die Kreuzung von Lastwagen verhindert werden, indem die Dosierstelle nach Soazza verlegt und zusätzlich ein Überholverbot verhängt wird. Erreicht der Dosierraum in Amsteg im Tagesverlauf seine Kapazitätsgrenze, so werden gestaffelt im Kanton Nidwalden (auf der A2 zwischen Stans und Buochs) sowie an anderen Zentralschweizer Standorten zusätzliche vorgelagerte Warteräume in Betrieb genommen. Das neue Regime dürfte die Wartezeit für den Schwerverkehr vereinzelt auf mehrere Stunden erhöhen. Alle Dosierungs- und Warteräume sollen unter Beachtung des Nachtfahrverbots bis spätestens 22 Uhr geleert werden. Deshalb bereitet der Bund zusätzliche Verkehrslenkungsmassnahmen vor. So soll der Schwerverkehr von den Zollstellen aus jeweils auf jene Achsen gelenkt werden, auf denen noch freie Kapazitäten bestehen, sobald sich abzeichnet, dass einzelne Dosierungsstellen zur Nacht nicht mehr geleert werden können. Chauffeure, die diese Weisungen missachten, müssen mit Verzeigung und Busse rechnen. Die provisorischen Massnahmen sollen bis zum Frühjahr in ein gesamtschweizerisches Steuerungssystem des alpenquerenden Strassengüterverkehrs münden. Was eine allfällige Dosierung des Schwerverkehrs vor der Schweizer Grenze betrifft, verweist die Steuerungsgruppe darauf, dass die Einfahrtstauräume der Autobahnzollämter von Basel/Weil am Rhein, Basel/St-Louis und Chiasso Brogeda Merci alle auf ausländischem Territorium liegen. Damit sei ein Dosierungsentscheid der Entscheidungsgewalt der Nachbarstaaten unterstellt. Gegen eine Dosierung an den Schweizer Grenzübergängen spricht laut den Experten, dass dabei statt des Transitverkehrs hauptsächlich der nicht alpenquerende Import-/Exportverkehr, der in Basel drei Viertel und in Chiasso einen Drittel des Gesamtverkehrs ausmacht, von dieser Massnahme betroffen wäre und zudem eine Triage wegen fehlender Dosierungsstauräume am Zoll gar nicht durchführbar wäre. Eine eigentliche Kontingentierung der Camions an der Schweizer Grenze schliesslich käme einer verkehrspolitischen Massnahme gleich und sei auf Grund des Diskriminierungsverbots im Landverkehrsabkommen unzulässig.

Sowohl der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) als auch der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS übten in Medienverlautbarungen harsche Kritik am Vorgehen des Bundes. Der Astag monierte, dass Staus und chaotische Zustände vorgeplant seien. Der FRS forderte Warte- und Stauräume entlang, aber nicht auf der Autobahn. Es könne nicht angehen, dass die Verkehrssicherheit zum Spielball der bundesrätlichen Verlagerungspolitik verkomme.

(NZZ 21.12.01; BaZ 21.12.01; ASTAG- und FRS-Communiqués 20.12.01)

21.12. Wiedereröffnung des Gotthard-Strassentunnels – Der Gotthard-Strassentunnel ist nur zwei Monate nach der grossen Brandkatastrophe vom 24. Oktober wieder dem Verkehr übergeben worden. Während der Personenwagenverkehr wie gewohnt die

Röhre passieren kann, gilt für den Schwerverkehr neuerdings ein besonderes Einbahnregime. Dies, obwohl der Tunnel genau so sicher wie vor dem tragischen Unfall und damit noch immer einer der sichersten Alpendurchgänge ist. Ein „Avanti“-Nein-Komitee nahm die Wiedereröffnung zum Anlass, um mit einer Petition, die sich gegen Lastwagen in langen Alpentunnels richtet, seine Kampagne gegen die „Avanti“-Initiative zu eröffnen.
(NZZ 22./23.12.01)

FRS/pk; 14.12.2006

Stichwortverzeichnis 2001

14.12.2006

Verkehr	(Datum)
Automobilsalon; Der 71. internationale Genfer Automobilsalon hat seine Tore geöffnet	01.03.
Automobilsalon; Der 71. internationale Genfer Automobilsalon ist mit einem neuen Besucherrekord zu Ende gegangen; 718'473 Eintritte	11.03.
Automobilwirtschaft; 2000 war ein gutes Schweizer Autojahr	13.01.
Automobilwirtschaft; Umsatz von fast 75 Milliarden Franken im Jahr 2000	25.07.
Automobilwirtschaft; Der Bestand immatrikulierter Fahrzeuge in der Schweiz hat die Fünf-Millionen-Marke überschritten; 3,6 Mio. Personenwagen	23.11.
Autoverlad; Vereinatunnel; Verladewagen für höchstens 32 Tonnen konzipiert	22.02.
Autoversicherungen; Haftpflichtprämien steigen voraussichtlich per 2002	08.02.
Autoversicherungen; Wettbewerbskommission stellt Vorabklärungen ein; Keine Prämienabsprachen festgelegt	28.06.
Bahn 2000; Bundesrat will Kreditreste von 1,5 Milliarden Franken aus der 1. Etappe in die 2. Etappe überführen	04.04.
Bahn 2000; Verordnung über die Lärmsanierung in die Vernehmlassung geschickt	11.05.
Bahn 2000; Durchstich des 9,4 Kilometer langen Doppelspurtunnels zwischen dem Zürcher Lochergut und dem Thalwiler Langrütiquartier	07.06.
Bahn 2000; Die Wünsche der Kantone zur 2. Etappe von Bahn 2000 liegen vor	20.07.
Bahn 2000; 1. Etappe wird voraussichtlich 20 Prozent billiger als budgetiert	02.08.
EU; Der Bundesrat verabschiedet mehrere Verordnungen im Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen	15.06.
EU; Weissbuch erteilt der Schweizer Verkehrspolitik gute Noten; Präsentation voraussichtlich im Herbst; Europaweites Transportprogramm geplant	28.06.
EU; Ab 2002 fahren europaweit alle Neufahrzeuge immer mit Licht; EU-Kommission begrüsst Selbstverpflichtung der Automobilindustrie	12.07.
EU; Ökopunktestreit zwischen Österreich und der EU-Kommission	25.07.
EU; Bilaterale Verträge voraussichtlich erst im Halbjahr 2002 in Kraft	08.11.
EU; Sämtlich Parlamente der Mitgliedstaaten haben den bilateralen Verträgen mit der Schweiz zugestimmt; Inkrafttreten voraussichtlich im April oder Mai 2002	20.12.
FRS; Agglomerationsverkehr als Pfand für „Avanti“; 56. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS	19.06.
Güterverkehr; 1999 haben gut 1,3 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpenübergänge überquert; Dies sind 6,6 Prozent mehr als 1998	07.02.
Güterverkehr; SBB Cargo transportierte 2000 eine Rekordmenge	09.02.
Güterverkehr; Nach dem Nationalrat ist auch der Ständerat für eine Erhöhung der Nutzleistung von Motorwagen von 6,8 auf 10 PS pro Tonne	08.03.

Güterverkehr; Lastwagenstau auf der Autobahn A2	30.03.
Güterverkehr; Task-Force „Lastwagentransit“ nimmt Tätigkeit auf	04.04.
Güterverkehr; SBB Cargo stellt modifizierte Strategie für den Güterverkehr vor; Konzentration in Basel mit so genanntem Euro-Hub	04.04.
Güterverkehr; Task-Force „Lastwagentransit“ gibt Sofortmassnahmen bekannt; Lokal begrenzte Lockerung des Nachtfahrverbots	09.04.
Güterverkehr; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS erachtet das bundesrätliche „Management by Stau“ auf der A2 als unhaltbar	27.04.
Güterverkehr; Schweiz und Niederlande unterzeichnen ein „Memorandum of Understanding“ zur Förderung des Bahngüterverkehrs	14.05.
Güterverkehr; Aussprache zwischen Bund und Kantonen; Keine neuen Stauräume ausserhalb, dafür 1'400 Abstellplätze quasi als Mahnmahl entlang der A2	28.05.
Güterverkehr; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS erachtet die Massnahmen von Bund und Kantonen gegen Stau als unbrauchbar	05.06.
Güterverkehr; Der Ständerat hat die Stauproblematik auf der A2 diskutiert; Skepsis war nicht zu überhören	06.06.
Güterverkehr; Die SBB haben mit „Cargo Express“ ein neues Angebot für schnelle Gütertransporte innerhalb der Schweiz lanciert	08.06.
Güterverkehr; Rollende Landstrasse durch Lötschberg- und Simplontunnel eröffnet	11.06.
Güterverkehr; Steuerungsgruppe löst Task-Force „Lastwagentransit“ ab	20.06.
Güterverkehr; Schlussitzung der Task-Force „Lastwagentransit“; Schlussbericht folgt Ende Juli	28.06.
Güterverkehr; 2000 haben rund 1,4 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpen- übergänge überquert; Dies sind sieben Prozent mehr als 1999	04.07.
Güterverkehr; Rollende Landstrasse durch Lötschberg- und Simplontunnel ist zu 72 Prozent ausgelastet	14.07.
Güterverkehr; Gefahrguttransporte sollen möglichst sicher werden; Buwal setzt dazu Richtlinien in Kraft	18.07.
Güterverkehr; Zunahme am Zoll von Chiasso um 11 Prozent; Zusammenhang mit der LSVA-Einführung negiert	25.07.
Güterverkehr; Trotz oder gerade wegen der LSVA: Zunahme der Transitfahrten über die Simplon-Passstrasse	30.07.
Güterverkehr; Schlussbericht der Task-Force „Lastwagentransit“ liegt vor; Nächtliche Leerung der Stauräume gefordert	05.08.
Güterverkehr; Die Steuerungsgruppe zur Optimierung des Schwerverkehrs auf der A2 präsentiert ein erstes Massnahmenpaket	29.08.
Güterverkehr; Die Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“ legt das Arbeitspapier „Problemanalyse“ vor	10.09.
Güterverkehr; Das Uvek präsentiert Sofortmassnahmen, um die mit der Sperrung des Gotthard-Strassentunnels entstandene Verkehrslage zu bewältigen	29.10.
Güterverkehr; Studie im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) will Güterzüge den Regionalzügen gleichstellen	16.11.
Güterverkehr; Ständerat überweist mit 34 zu 0 Stimmen eine Empfehlung, wonach die Gotthard-Passstrasse im Winter möglichst lange offen zu halten ist	03.12.
Güterverkehr; Bundesrat will Gotthard-Strassentunnel per 21. Dezember wieder für alle Fahrzeugkategorien öffnen; Einbahnverkehr für Lastwagen	10.12.
Güterverkehr; Wiedereröffnung des Gotthard-Strassentunnels; Dosierungskonzept für Lastwagen; Harsche Kritik von FRS und Astag	20.12.

Hauptstrassen; Freiburger Souverän stimmt der Umfahrungsstrasse von Bulle zu	10.06.
Kombiverkehr; Hupac Intermodal SA hat im vergangenen Jahr zweistellige Zuwachsraten verzeichnet	11.01.
Kombiverkehr; Die Rollende Landstrasse durch den Lötschberg- und den Simplontunnel verzögert sich weiter; Start frühestens Mitte Jahr	12.01.
Kombiverkehr; Ab 1. Januar 2001: Ab jedem Firmenstandort mit 44 Tonnen zu jener schweizerischen Umladestation, die das gewünschte Bahnangebot offeriert	15.02.
Kombiverkehr; Die Rollende Landstrasse durch den Lötschberg- und den Simplontunnel definitiv per 11. Juni 2001 in Betrieb	19.02.
Kombiverkehr; Huckepackkorridor durch Lötschberg- und Simplontunnel wird vom Bund mit jährlich 29 Millionen Franken subventioniert	12.03.
Nationalstrassen; Gemeldete Staus im Jahr 2000; Stautunden infolge Verkehrsüberlastung haben gegenüber 1999 um 26 Prozent zugenommen	25.05.
Nationalstrassen; Hinweistafeln auf der A12 nach Vollendung der A1 geändert	14.07.
Nationalstrassen; Neuer Rekordwert am Gotthard; Wegen Verkehrslenkungsmaßnahmen trotzdem weniger Stau	10.08.
Nationalstrassen; Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel; FRS erneuert seine Forderung nach einer zweiten Röhre im Rahmen der „Avanti“-Initiative	24.10.
Nationalstrassen; FRS verlangt die sofortige Prüfung einer provisorischen Wiedereröffnung des Gotthard-Strassentunnels	03.11.
Nationalstrassen; Die Prättigauerstrasse wird ab 1. Januar 2002 ins Nationalstrassen-netz aufgenommen; Verordnung der Bundesversammlung	18.12.
Nationalstrassen; Gotthard-Strassentunnel wieder dem Verkehr übergeben	21.12.
Nationalstrassenbau; „Avanti“-Initiative „für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ mit 105'024 gültigen Unterschriften formell zustande gekommen	24.01.
Nationalstrassenbau; 2001 werden 25,1 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen; Vor der Schliessung der letzten Lücke der A1	13.02.
Nationalstrassenbau; Zwei Volksinitiativen der Wirtschaftskammer Baselland fordern Bau einer dritten Belchen-Röhre sowie Massnahmen gegen Verkehrsstaus	13.02.
Nationalstrassenbau; Ständerat stimmt dem Ausbau der A1/A2 zwischen Härkingen und Wiggertal zu; Überweisung eines entsprechenden Postulats	08.03.
Nationalstrassenbau; Besichtigung der neuen Abschnitte der A1 zwischen Yverdon-les-Bains und Payerne; A1 vom Boden- bis Genfersee durchgehend befahrbar	24.03.
Nationalstrassenbau; Vollendung der Autobahn A1; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS blickt zurück und nach vorn	28.03.
Nationalstrassenbau; Einweihung des letzten A1-Teilstücks zwischen Payerne und Yverdon; Diagonalaubahn A1 nach gut 40 Jahren vollendet	05.04.
Nationalstrassenbau; Bundesrat will einen Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative präsentieren; Entsprechende Arbeiten dazu sind im UVEK am Laufen	25.04.
Nationalstrassenbau; Aufnahme der Ausweichachse Mendrisio–Stabio–Gaggiolo–Varese (Kanton Tessin) ins Nationalstrassennetz wird geprüft	22.05.
Nationalstrassenbau; Sieben Kilometer langes Teilstück der A5-Verbindung zwischen Biel und Lengnau eröffnet	31.05.
Nationalstrassenbau; FDP Schweiz macht Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative	11.06.

Nationalstrassenbau; „Avanti“-Initiative; Uvek präsentiert erste Szenarien zur Verkehrswegeplanung	06.07.
Nationalstrassenbau; CVP fordert zweiten Strassentunnel am Gotthard	27.07.
Nationalstrassenbau; Bundespräsident Leuenberger rechnet damit, dass das Parlament zweiten Strassentunnel am Gotthard in „Avanti“-Initiative packt	30.07.
Nationalstrassenbau; Studie des Bundesamts für Strassen (Astra) belegt, dass ein zweiter Strassentunnel am Gotthard nötig ist	06.08.
Nationalstrassenbau; Das Uvek spricht sich deutlich gegen eine zweite Strassenröhre am Gotthard aus	09.08.
Nationalstrassenbau; Repräsentative TCS-Umfrage ergibt klare Mehrheit für einen zweiten Strassentunnel am Gotthard	11.08.
Nationalstrassenbau; Studie im Auftrag des TCS kommt zum Schluss, dass der Ausbau der A1 zwischen Bern und Zürich zwingend ist	16.08.
Nationalstrassenbau; Bundesrat macht Gegenvorschlag zur „Avanti“-Initiative; Verzicht auf zweite Röhre am Gotthard	22.08.
Nationalstrassenbau; Sanierung des Belchentunnels beginnt am 3. September	29.08.
Nationalstrassenbau; Nationalrat genehmigt mit 96 zu 75 Stimmen eine Parlamentarische Initiative für eine dritte Röhre am Belchentunnel (A2)	05.10.
Nationalstrassenbau; Die KVF des Nationalrats ist mit 14 zu 10 Stimmen auf den Vorschlag eingetreten, mit dem die Pa.Iv. Giezendanner umgesetzt werden soll	29.10.
Nationalstrassenbau; Die FK des Ständerats macht die vom Bundesrat beschlossenen Kürzungen von 88 Millionen Franken rückgängig	15.11.
Nationalstrassenbau, Gegen den Willen des Bundesrats haben die eidg. Räte beschlossen, das Nationalstrassenbudget 2002 um 88 Mio. Franken zu erhöhen	05.12.
Nationalstrassenbau; Repräsentative Umfrage ergibt Mehrheiten für eine zweite Röhre am Gotthard sowie für die „Avanti“-Initiative	13.12.
Neat; Gotthard-Basistunnel wird projektbedingt rund 500 Mio. Franken teurer und voraussichtlich erst 2014 eröffnet	13.02.
Neat; Alpentransit-Verordnung in Kraft	01.03.
Neat; Der Nationalrat heisst Anschluss ans französische und italienische Eisenbahnnetz gut; Italien und die Schweiz planen anders	19.03.
Neat; Wegen einer neuen Berechnungsformel für die Teuerung muss der Gesamtkredit auf 14,7 Milliarden Franken angehoben werden	18.05.
Neat; Präsentation der Pläne für Linienführung im Kanton Uri; Widerstand der Urner Regierung	06.06.
Neat; Bundesrat erhöht den Gesamtkredit um rund 2,1 Milliarden Franken	03.07.
Neat; Rund 900 Einsprachen gegen die Linienführung im Kanton Uri	12.07.
Neat; Bundesamt für Verkehr gibt grünes Licht für zweite Tunnelröhre an der Lötschberg-Neat bei Frutigen	09.08.
Neat; Die Aufsichtsdelegation ortet im BAV-Entscheid für eine zweite Tunnelröhre bei Frutigen einen Verstoss gegen das Etappierungsprinzip	16.08.
Neat; Gemäss Aufsichtsdelegation schmelzen die Reserven des Bundes dahin	03.10.
Neat; Heikle Pioramulde beim Gotthardbasistunnel wird rund 60 Prozent teurer; FinöV-Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken aufgebraucht	27.11.
SBB AG; Reingewinn von 146,2 Millionen Franken im Jahr 2000	09.05.
SBB AG; Die SBB und die BLS unterzeichnen eine Basisvereinbarung	15.05.

SBB AG; Der Umweltbereich der SBB ist von der ETH Zürich unter die Lupe genommen worden; Strasse macht gegenüber Schiene Boden gut	29.05.
SBB AG; Der Bund verzichtet auf die Rückzahlung von Darlehen im Umfang von insgesamt 1'857 Millionen Franken	28.06.
SBB AG; Kein Materialfehler an den lockeren Schrauben der IC-Neigezüge	29.09.
SBB AG; Vorzeitiger Rückzug aus dem England-Engagement	04.10.
SBB AG; Bahnfahren wird teurer; Normaltarif steigt um durchschnittlich 3,7 Prozent	05.10.
SVG; Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (ADMAS) 2000; Fast die Hälfte der Führerausweisentzüge bei Temposündern	22.02.
SVG; Bundesrat gibt verschiedene Verordnungsänderungen bekannt	11.04.
SVG; Neue motorlose Fortbewegungsmittel sollen gesetzlich erfasst und anerkannt werden; Verordnungsänderung in Vernehmlassung	15.05.
SVG; Revision Strafgesetzbuch; Neues Geldstrafensystem; Antrag von Nationalrat Luzi Stamm zum Herausbrechen des Strassenbereichs gescheitert	06.06.
SVG; Mit 70 zu 33 Stimmen bei 13 Enthaltungen sagt der Nationalrat Ja zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes	21.06.
SVG; Strassenverkehrsverband FRS verlangt für fahrzeugähnliche Geräte ein Versicherungsobligatorium und einen Sicherheitsstopp vor Zebrastreifen	16.08.
SVG; Repräsentative Umfrage des Bundesamts für Statistik zur Strassenverkehrsdelinquenz; Verhalten und Aussagen von Motorfahrzeuglenkenden	17.08.
SVG; Bundesgericht entscheidet, dass Atemlufttest als Beweis für Trunkenheit genügt	21.08.
SVG; Die ständerätliche KVF folgt bezüglich Verkehrslenkung dem Nationalrat; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS protestiert heftig	21.08.
SVG; Uvek will ein Feuerlöscher-Obligatorium für alle schwere Motorwagen in der Schweiz, Vernehmlassung eröffnet	03.09.
SVG; Ständerat hält klar an einem Weiterbildungsobligatorium für Neulenker fest	25.09.
SVG; Einrichtung von Tempo-20- und Tempo-30-Zonen wird vereinfacht; Ausnahmsweise auch auf Hauptstrassen; FRS erachtet Volkswillen als nicht respektiert	28.09.
SVG; Kinder müssen auf Rücksitzen von Fahrzeugen ab Anfang 2002 obligatorisch gesichert werden; Bundesrat hat entsprechende Verordnungen geändert	23.11.
SVG; Auch Nationalrat für obligatorische Weiterbildungskurse für Neulenker; Verkehrslenkende Massnahmen bestätigt	27.11.
SVG; Eidgenössische Räte stimmen der Änderung des SVG zu	14.12.
Swissair; Bund lässt sich sein Engagement für eine neue Schweizer Airline rund zwei Milliarden Franken kosten	22.10.
Tempobeschränkung; Der Bundesrat weist Beschwerden gegen die vom Kanton Luzern herabgesetzte Geschwindigkeitslimite auf der Autobahn bei Emmen ab	22.05.
Verkehrsinformationen; Gründung der VIZ AG durch SRG SSR idée suisse und TCS	06.02.
Verkehrssicherheit; Neue nationale Kampagne des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates (VSR) lanciert; Slogan: „Stress? Fahr ein Lächeln!“	05.04.
Verkehrssicherheit; Im Jahr 2000 starben 592 Menschen auf Schweizer Strassen; Tödliche Unfälle auf dem Zebrastreifen trotz neuer Regelung zunehmend	29.06.

Verkehrssicherheit; Rund ein Viertel der Autolenker sind nicht angegurtet; Gemäss bfu verlieren dadurch pro Jahr 60 Menschen ihr Leben	24.07.
Verkehrssicherheit; Uvek schickt den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Kontrolle der technischen Sicherheit (BGTS) in die Vernehmlassung	05.09.
Verkehrssicherheit; 19 Organisationen unterstützen die schweizweite Kampagne “Motor an. Licht ein!”; Auslöser ist eine neue VRV-Sollvorschrift	23.10.
Verkehrsstatistik; Schweizerische Strassenverkehrszählung 2000 zeigt, dass sich die relativen Zuwachsraten gegenüber 1995 kaum verändert haben	03.12.
Verkehrsstatistik; Mikrozensus 2000 zeigt: Schweizerinnen und Schweizer werden immer mobiler; Fortbewegung grossmehrheitlich per Auto	18.12.
Verkehrstelematik; FRS befürwortet grundsätzlich Strassenverkehrstelematik- Lösungen; Ablehnung wesentlicher Teile des Telematik-Leitbildes	28.02.

Energie	(Datum)
EnergieSchweiz; Das Nachfolgeprogramm von Energie 2000 ist unter dem Namen "EnergieSchweiz" lanciert worden	30.01.
EnergieSchweiz; Möglichst griffiges Folgeprogramm „Mobilität“ propagiert	04.03.
EnergieSchweiz; Das Tessin unterstützt den Grossversuch mit Leicht-Elektromobilen im ganzen Kanton; Parlament fasst entsprechenden Beschluss	28.03.
Reserven; Erdölvorkommen rund 930 Milliarden Tonnen; Rohölförderung noch rund 260 Jahre lang möglich	11.01.
Reserven; Gemäss Internationaler Energieagentur (IEA) reichen die konventionellen Energiereserven trotz kräftigem Wirtschaftswachstum über Jahrzehnte aus	24.10.
Verbrauch; Geringerer Absatz von Erdölprodukten	08.02.
Verbrauch; Der spezifische Treibstoffnormverbrauch neuer Personenwagen nahm 2000 ab und betrug durchschnittlich noch 8,4 Liter auf 100 Kilometern	10.04.
Verbrauch; Stromverbrauch in der Schweiz ist im Jahr 2000 weiter gestiegen	21.04.
Verbrauch; Neue Studie im Auftrag der VSAI belegt: Treibstoffverbrauch neuer PW sinkt bis 2008 drastisch	15.05.
Verbrauch; Rückgang des Energieverbrauchs im Jahr 2000	29.05.

Umwelt	(Datum)
Alpenkonvention; Bund und Gebirgskantone sind sich einig; Eidgenössische Räte sollen das Vertragswerk 2002 ratifizieren	06.06.
Alpenkonvention; Der Wirtschaftsdachverband economiesuisse und der Schweiz. Gewerbeverband sprechen sich gegen die Ratifikation der Protokolle aus	30.10.
Alpenkonvention; Bundesrat verabschiedet die Botschaft zu den Protokollen der Rahmenkonvention ans Parlament; Opposition nach wie vor gross	19.12.
Emissionen; Strengere Abgasvorschriften für Personenwagen	01.01.
Emissionen; TCS und VSAI schliessen Deklarationsvereinbarung ab; Autokäufer sollen über CO ₂ -Ausstoss der Fahrzeuge informiert werden	30.01.
Emissionen; Treibstoffverbrauch von Neuwagen sinkt in den kommenden Jahren drastisch; VSAI präsentiert neue Studie	15.05.
Emissionen; Nach dem Nationalrat heisst auch Ständerat Motion Weigelt „Einführung schwefelfreier Treibstoffe“ gut	22.06.
Emissionen; CO ₂ -Abgabe; Bund schliesst mit Energieagenturen der Wirtschaft Verträge ab	02.07.
Emissionen; Bund will durch die Förderung schwefelfreier Treibstoffe den Verbrauch und damit die CO ₂ -Emissionen vermindern; Vernehmlassung eröffnet	22.11.
Emissionen; CO ₂ -Gesetz in erster Umsetzungsphase; Buwal-Tagung als Übersicht über die Ausgangslage	10.12.
Emissionen; Basler Fiskus schont Fahrzeuge, die „Euro-4“-Normen erfüllen	11.12.
Fahrverbote; 27 Schweizer Städte und Gemeinden beteiligen sich am zweiten europäischen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“	22.09.
Immissionen; Neue Studie beweist, dass Ozon keine Langzeitwirkung auf Kinderlungen hat	25.04.
Immissionen; Gebrauchte krebserregende Eisenbahnschwellen müssen entsorgt werden; Bundesrat ändert Stoffverordnung	15.06.
Immissionen; Ozonbelastung verglichen mit früheren Jahren deutlich geringer	30.07.
Klimaveränderung; Dritter IPCC-Zustandsbericht; Menschlicher Klimaeinfluss etwas gesicherter	22.01.
Klimaveränderung; Zweiter IPCC-Teilbericht; Warnung vor den Folgen des globalen Klimawandels	19.02.
Klimaveränderung; Dritter IPCC-Teilbericht; Bedeutende Fortschritte hinsichtlich der technologischen Entwicklung zur Senkung von CO ₂ -Emissionen	06.03.
Klimaveränderung; Mögliche Auswirkungen der Erkenntnisse des dritten IPCC-Berichts auf die Schweiz; Schwerwiegender als im globalen Mittel	19.03.
Klimaveränderung; Die USA erteilen dem Klima-Abkommen von Kyoto eine Absage	30.03.
Klimaveränderung; Bundesrat verabschiedet Mandat der Schweizer Delegation für Weltklimakonferenz in Bonn	27.06.
Klimaveränderung; Experten prognostizieren, dass es in Europa binnen eines Jahrhunderts infolge Ausbleiben des Golfstroms kälter und nicht wärmer werde	19.07.
Klimaveränderung; „Kyoto-light“-Abkommen an der Weltklimakonferenz besiegelt; USA nicht eingebunden; Druck auf CO ₂ -Gesetz erhöht sich weiter	23.07.

Klimaveränderung; 7. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention in Marrakesch eröffnet; Bereinigung der offenen Fragen von Bonn	29.10.
Klimaveränderung; Bundespräsident spricht an der Weltklimakonferenz in Marrakesch; Verfahren zur Ratifizierung soll eingeleitet werden	08.11.
Klimaveränderung; Eher magere Resultate an der 7. Weltklimakonferenz; Ratifizierung des Kyoto-Protokolls im Jahr 2002 im Parlament	12.11.
Klimaveränderung; Das Jahr 2001 ist nach Angaben der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) das zweitwärmste in der 141-jährigen Statistik	18.12.
Resh; Vorentscheid zur ersten Verwertungsanlage für Reststoffe aus Schredderanlagen in der Schweiz ist gefallen	06.12.
Sonntags-Initiative; KVF des Ständerats spricht sich mit 0 zu 6 Stimmen bei 6 Enthaltungen gegen die Aufnahme eines Gegenvorschlags aus	12.01.
Sonntags-Initiative; FRS äussert sich im Vorfeld der Beratung im Ständerat zu generellen und landesweiten Sonntagsfahrverboten	22.02.
Sonntags-Initiative; Ständerat lehnt das Volksbegehren mit 31 zu 7 Stimmen ohne Gegenvorschlag deutlich ab	08.03.
Sonntags-Initiative; Verkehrskommission des Nationalrats beschliesst mit 14 zu 6 Stimmen einen autofreien Sonntag als indirekten Gegenvorschlag	03.09.
Sonntags-Initiative; Nationalrat will autofreien Bettag als indirekten Gegenvorschlag	04.10.
Sonntags-Initiative; Verkehrskommission des Ständerats folgt mit 6 zu 5 Stimmen dem Nationalrat und genehmigt autofreien Bettag	08.11.
Sonntags-Initiative; Ständerat lehnt einen autofreien Bettag als indirekten Gegenvorschlag mit 24 zu 20 Stimmen ab	03.12.
Sonntags-Initiative; Ständerat verschiebt Schlussabstimmung auf Frühjahrsession	14.12.
Tempo 30; FRS spricht sich klar gegen die VCS-Initiative „Strassen für alle“ aus	18.01.
Tempo 30; Mit rund 80 Prozent Nein-Stimmen ist die VCS-Initiative „Strassen für alle“ vom Souverän massiv verworfen worden	04.03.
Waldsterben; Sanasilva-Inventur 2000; Baumkronen erstmals seit 1995 wieder stärker verlichtet	15.01.
Waldsterben; Studie im Auftrag des Bayerischen Umweltministerium beweist, dass das Waldsterben eine Fiktion ist	24.10.

Finanzen	(Datum)
Agglomerationsverkehr; Gründung einer tripartiten Agglomerationskonferenz	20.02.
Agglomerationsverkehr; Expertengruppe „Finanzierung des Agglomerationsverkehrs“ schlägt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um fünf Rappen vor	29.05.
Agglomerationsverkehr; Bund verstärkt will sein Engagement verstärken; Bericht „Agglomerationspolitik des Bundes“ genehmigt	19.12.
Benzintourismus; Im Jahr 2000 70 Millionen Liter weniger Benzin verkauft im Tessin wegen reduzierter Preise im italienischen Grenzgebiet	20.07.
Bundesfinanzen; „Traumergebnis“ in der Staatsrechnung 2000; Statt Defizit von 1,8 Mia. Überschuss von 4,5 Mia. Franken	05.02.
Bundesfinanzen; Bundesrat bereinigt das Budget 2002 und den Finanzplan 2003-2005	29.08.
Bundesfinanzen; Vernehmlassung betreffend neue Finanzordnung eröffnet	21.09.
Bundesfinanzen; Budget 2002 rechnet mit einem Einnahmenüberschuss von rund 350 Millionen Franken; Swissair-Engagement nicht berücksichtigt	25.10.
FinöV; Bundesrat setzt Verordnung über Lärmsanierung der Eisenbahnen per 15. Dezember in Kraft	14.11.
FinöV; Das Finanzierungsprogramm ist aus dem Gleichgewicht geraten; Baubeginn 2. Etappe Bahn 2000 verzögert sich um drei bis vier Jahre auf frühestens 2010	05.12.
Kostenwahrheit; SBB-Umweltbericht greift den Strassenverkehr betreffend Umweltbelastung an; FRS reagiert scharf	25.01.
Kostenwahrheit; Abschluss des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“	29.01.
Kostenwahrheit; Parlamentarische Initiative Bundi „Kostenwahrheit im Verkehr“ vom Nationalrat mit 94 zu 61 Stimmen abgeschrieben	12.06.
Lenkungsabgaben; Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“; UREK-N lehnt diese ohne Gegenentwurf ab	16.01.
Lenkungsabgaben; Der Nationalrat lehnt die Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ mit 120 zu 65 stimmen ab	06.03.
Lenkungsabgaben; Sowohl National- als auch Ständerat sagen klar Nein zur Initiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“	22.06.
Lenkungsabgaben; Grüne fordern happigen Benzinpreisaufschlag zur Halbierung der Krankenkassenprämien; FRS reagiert scharf	10.06.
Lenkungsabgaben; FRS empfiehlt Initiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ zur Ablehnung	14.11.
Lenkungsabgaben; Mit 77 Prozent Nein-Stimmen verwerfen Volk und Stände die Initiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ deutlich	02.12.
LSVA; EU kommt nur sehr langsam auf LSVA-Geschmack; Jahrespressekonferenz des Vereins Alpen-Initiative	22.02.
LSVA; Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene nach einem halben Jahr nicht auszumachen	14.07.

Motorfahrzeugsteuer; Kanton Neuenburg sagt Nein zu einer Erhöhung der Fahrzeugsteuern und akzeptiert einen Strassenbaukredit	04.03.
NFA; Der neue Finanzausgleich zur Revitalisierung des Föderalismus soll 2003 oder 2004 zur Volksabstimmung gelangen	14.11.
Personenverkehr; Autofahren unter, öV-Benützung über der allgemeinen Teuerungsentwicklung	02.03.
SBB AG; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 1999 gesunken	25.01.