

Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2002

(Stand: 15.01.04)

10.01. **Gotthard: Schweres Geschütz von allen Transportverbänden** – Nachdem sich nach der Feiertagsruhe erwartungsgemäss die Lage für den Schwerverkehr am Gotthardtunnel mit dem neuen Dosierungssystem markant verschärft hat, schliessen nun die Transportverbände grenzüberschreitend ihre Reihen. Dem scharfen Protest des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag) gegen das neue Verkehrsregime und die vom Bund an den Zollämtern geplanten Zwangsumleitungen unter Bussenandrohung hat sich auch der Internationale Strassentransportverband (ITU) angeschlossen. In einem Communiqué kritisiert der Verband, eine zwangsweise Umleitung des Schwerverkehrs verletze die Gatt-Bestimmungen, denn Artikel 5 dieses Abkommens garantiere den Transit über die gebräuchlichsten Routen. Alternativrouten seien nur zulässig, wenn sie vergleichbare Bedingungen böten. Eine Fahrt über den Grosse St. Bernhard sei aber gegenüber dem Gotthard wirtschaftlich, sicherheitstechnisch und auch ökologisch deutlich problembehafteter, moniert der ITU. Scharf kritisiert werden auch das mit der Zwangsumleitung angedrohte Bussenregime und die seit der Tunnel-Wiederöffnung eingeführten Lenkungsmaßnahmen. Letztere seien diskriminierend und brächten keine zusätzliche Sicherheit. Laut ITU trägt die Schweizer Landesregierung Schuld an der gegenwärtigen Krise. Offenbar fühle sich die Schweiz nach der Ratifizierung der bilateralen Verträge durch den letzten EU-Staat nun sicher und wolle das Alpen transit-Problem exportieren. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat diese Kritik klar zurückgewiesen. Es sei selbstverständlich, dass alle Massnahmen im Einklang mit der Schweizer Gesetzgebung und den internationalen Abkommen stünden. Man befinde sich mit dem neuen Verkehrsregime am Gotthard zurzeit noch in einer Testphase. Deshalb sei die geplante Kapazität von 3'500 Lastwagen täglich noch nicht erreicht worden. Gleichtags kritisierte der Tessiner Regierungsrat Marco Borradori, es könnten mit dem neuen Regime nur rund 2'200 Camions pro Tag den Gotthardtunnel passieren. Bis spätestens Ende Januar will der Bund an der Dosierstelle Quinto die feh-

lenden sanitären Infrastrukturen für die Chauffeure einrichten und ihnen durch feste Abschränkungen ermöglichen, ihr Fahrzeug verlassen zu können, was heute aus Sicherheitsgründen noch nicht möglich ist. Gemäss der von der Zollbehörde publizierten Statistik 2001 für den Tessiner Zoll Chiasso-Prodega zeigt sich im Vergleich zum Jahr 2000 im Süd-Nord-Verkehr ein markanter Zuwachs um 5,8 Prozent auf 570'000 Camions. Im Nord-Süd-Verkehr stieg der Anteil gar um 8 Prozent auf 396'000 Lastwagen an. Die Zunahme wurde ungeachtet der brandbedingten Schliessung des Gott-hards im November und Dezember erzielt. In dieser Zeit wurde in Richtung Nord eine Verminderung des Schwerverkehrs um 21 und in Richtung Süd eine solche um 17 Prozent festgestellt.

(NZZ 11.01.02)

- 14.01. Etwas mehr Autoverkäufe in der Schweiz** – Die Schweizer Autobranche blickt auf ein gutes Jahr 2001 zurück: Die Autoverkäufe (Personenwagen) stiegen um 0,5 Prozent auf 317'126 Fahrzeuge, wie auto-schweiz meldet. Die Zunahme sei auf den Ersatzbedarf und eine recht gute Konjunktur zurückzuführen, teilt die Vereinigung der Automobil-Importeure weiter mit. Bei den schweren Nutzfahrzeugen sanken die Bestellungen binnen Jahresfrist von 5'392 auf 4'075 Einheiten. Die Auslieferung von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen stieg dagegen von 23'915 auf 25'305 Einheiten. Die Anzahl in Verkehr gesetzter neuer Strassenfahrzeuge hat sich stabilisiert. Dies ist das Hauptergebnis der gleichnamigen Statistik des Bundesamtes für Statistik (BFS) für das Jahr 2001. Nach einem steilen Anstieg seit 1994 (durchschnittlich 3,9 Prozent pro Jahr) verlangsamte sich die Entwicklung 2001 massiv. Im Jahr 2000 waren 417'900 neue Strassenfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden, 2001 waren es deren 420'300; dies entspricht nur noch einer Steigerung von knapp 0,6 Prozent. Am 30. September 2001 waren 3'629'700 Personenwagen immatrikuliert. Im Verlauf des Berichtsjahres wurden 314'580 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt, was 8,7 Prozent des Gesamtfahrzeugbestandes oder etwas mehr als einem von zwölf Wagen entspricht. Dieser Prozentsatz ist seit Mitte der 90er-Jahre relativ konstant, liegt aber deutlich unter jenem der 80er-Jahre von 11 bis 12 Prozent (etwas mehr als einer von neun Wagen). Dieser Umstand lässt sich dadurch erklären, dass die heutzutage in Verkehr gesetzten Fahrzeuge wegen ihrer grösseren Robustheit länger in Gebrauch bleiben. Hinzu kommt, dass immer mehr Haushalte in der Schweiz mehr als ein Auto besitzen und dass die mittlere Anzahl zurückgelegter Kilometer pro Wagen seit 20 Jahren stetig abnimmt (1983: ca. 14'000 ; 1999: ca. 12'800 Kilometer). Während sich die Zahl der jährlich in Verkehr gesetzten neuen Personenwagen seit 1999 kaum verändert hat (2000: 314'500; 1999: 314'700), ist die Struktur des Fahrzeugbestands einem ständigen Wandel unterworfen. Immer mehr Käuferinnen und Käufer entscheiden sich für Allradantrieb, Kombi-Wagen oder Wagen mit Automatikgetriebe. Zwischen 1990 und 2001 hat sich der Anteil der Wagen mit Allradantrieb von 15 auf 19 Prozent erhöht; somit verfügt heute einer von fünf neuen Personenwagen über Allradantrieb. In derselben Zeit legten die Kombi-Wagen von 16 auf 23 Prozent zu. Grossen Erfolg hatten auch die Fahrzeuge mit Automatikgetriebe: Hatten sie 1990 noch lediglich 19 Prozent des Totals ausgemacht, kamen sie 2001 auf 27 Prozent, d.h. auf mehr als ein Viertel. Die spektakulärste Entwicklung ereignete sich jedoch bei den Dieselmotoren, die 1995 nur in vier Prozent der Neuwagen zu finden waren, 2001 aber in mehr als 13 Prozent. Kräftiger Aufwärtstrend auch bei den neuen Wagen mit einem Hubraum über 2'000 cm³ : 2001 gehörten 27,5 Prozent der immatrikulierten Wagen zu dieser Kategorie, während

es 2000 weniger als 25 Prozent gewesen waren. Diese Steigerung ereignete sich auf Kosten der Wagen mit einem Hubraum unter 1'800 cm³. Mit 28'502 immatrikulierten Nutzfahrzeugen bestätigte sich 2001 das Wachstum, das Mitte der 90er-Jahre eingesetzt hatte, und übertraf den Rekord von 1990 (26'281) bei weitem. Seit 1995, d.h. seit es Jugendlichen ab 16 Jahren erlaubt ist, mit einem Ausweis F leichte Motorräder mit einem Hubraum unter 50 cm³ zu fahren, sind diese Fahrzeuge stark im Kommen. Nachdem sie 1990 noch lediglich zehn Prozent aller neuen Motorräder ausgemacht hatten, scheint nun eine Stabilisierung eingetreten zu sein, wurde doch zum vierten aufeinanderfolgenden Mal ein entsprechender Anteil von rund 40 Prozent registriert. (NZZ 17.01.02; BFS-Pressemitteilung 05.03.02)

17.01. Die SBB feiern ihr 100-jähriges Bestehen – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben ihren Betrieb vor 100 Jahren, am 1. Januar 1902, aufgenommen. Der Entscheid, die grössten Privatbahnen zu verstaatlichen, war im Urnengang vom 20. Februar 1898 bei einer Stimmbeteiligung von 78 Prozent mit einer befürwortenden Mehrheit von 68 Prozent gefallen. SBB-Chef Benedikt Weibel unterstrich den Leitgedanken des öffentlichen Dienstes als Motiv der Verstaatlichung. Weibel zeigte sich überzeugt, dass es den SBB noch nie besser gegangen sei als heute. Die Angebote seien quantitativ und qualitativ besser, das Verhältnis zur Politik sei gut geregelt, und dank der FinöV-Finanzierung verfüge die Bahn über langfristige Perspektiven für den Ausbau ihrer Infrastruktur. Weibel wandte sich gegen die Zerschlagung und Fragmentierung der SBB durch die Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Das Bahnsystem mit seinen unzähligen Verknüpfungen und permanenten „Ereignissen“ neige an sich schon zur Unstabilität. Eine langfristige Planung und Entwicklung des Netzes könne nur aus der Optik einer Gesamtverantwortung heraus sinnvoll betrieben werden. Der diskriminierungsfreie Netzzugang sei trotzdem möglich und in der Schweiz bereits Tatsache. Die SBB begrüsst den Wettbewerb. Dafür erforderlich sei Transparenz bei der Zuteilung der Trassen. Die Schiedskommission liesse sich allenfalls zu einer Regulierungsbehörde entwickeln. Weibel versprach, die Kundenbedürfnisse noch besser erkennen und diesen Rechnung tragen zu wollen, wobei er auch das Rollmaterial erwähnte. Im Reiseverkehr solle das Knotensystem weiter entwickelt werden, was unter der Bezeichnung „Hub“ von der Luftfahrt nachgeahmt wird. Im Güterverkehr seien Kooperationen, namentlich mit der italienischen FS Cargo, unabdingbar. Die grossen Bahnhöfe nannte Weibel „echte Ertragsperlen“. Durch einen eigenen, direkt der Direktion unterstellten Geschäftsbereich sollen die Liegenschaften noch professioneller geführt werden. Auch nur teilweise Auslagerungen seien nicht das Ziel, doch solle die Quersubventionierung vom Liegenschaftsbereich zur Infrastruktur offen gelegt werden. Weibel zeigte sich zufrieden, dass der Bundesrat für die Infrastruktur der SBB von 2003 bis 2006 rund 6 Milliarden Franken zur Verfügung stellen will, real gleich viel wie bisher. (NZZ 22.04.02; BaZ 18.04.02; NZZ 18.01.02; SBB-Pressecommuniqué 17.01.02)

17.01. Studie „Wildtierkorridore Schweiz“ vorgestellt – 70'000 Kilometer Strassen durchziehen die Schweiz und dort, wo sie die Wildwechsel kreuzen, werden jährlich 20'000 grössere Wildtiere überfahren. Schädlicher als diese Verluste ist die Barrierenwirkung sowohl der hohen Verkehrsdichte als auch der Zäune entlang der Autobahnen, welche die Teilpopulationen in immer kleineren „Gattern“ voneinander isolieren. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) hat jetzt zusammen mit der Schweizerischen Gesellschaft für Wildtierbiologie und der Schweizerischen Vogelwar-

te eine Karte der nationalen Wildtierkorridore und der Konfliktpunkte herausgegeben. Gemäss Bundesgericht sind die Korridore rechtlich wie Biotope zu behandeln, das heisst, sie werden inventarisiert und geniessen dann einen besonderen rechtlichen Schutz. Das Heft Nr. 332 aus der „Schriftenreihe Umwelt“ enthält dazu die Beschreibung aller bis jetzt in der Schweiz gebauten Wildtierüberführungen. Das jetzt vorliegende Inventar weist in der Schweiz 303 überregionale Wildtierkorridore aus, davon rund die Hälfte im Mittelland. 47 der Korridore sind unterbrochen, mehr als die Hälfte in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt, und nur rund ein Drittel ist noch intakt. Um die heute blockierten Korridore wieder durchgängig zu machen, sind 78 neue oder wiederhergestellte Wildtierpassagen nötig. Davon sind 14 schon in Betrieb, im Bau oder geplant, 13 betreffen Anpassungen oder stellen Kleintierdurchlässe dar, und an 51 Stellen geht es um grössere Bauwerke. Da die Sanierung von Konfliktpunkten teurer ist als ein ab Planung kreuzungsfreies Projekt, sollten bei Neu- und Ausbauten von Verkehrswegen keine weiteren Wildkorridore mehr unterbrochen werden. Die Richtlinien, bei denen ökologische, technische und finanzielle Aspekte berücksichtigt werden, unterscheiden drei Typen von Bauwerken: Die Standard-Wildtierüberführung von 45 Meter Breite für das Überqueren von Verkehrswegen durch die meisten Wildtiere, eine reduzierte Überführung von 25 Meter Breite zum Überbrücken schmaler Verkehrswege und kleine Unterführungen zum Beispiel für Biber und Amphibien. Mitarbeiter von Astra (Bundesamt für Strassen) und Buwal werden einen Sanierungs- und Finanzierungsplan ausarbeiten, der in die Bau- und Unterhaltsplanung der Nationalstrassen einfließen wird.
(NZZ 18.01.02; UVEK-Medienmitteilung 17.01.02)

18.01. Neue Ozon-Richtlinie der EU – In den Ballungsgebieten der Europäischen Union (EU) soll der Ozongehalt in der Luft reduziert werden. Nach erfolgter Zustimmung des Europäischen Parlamentes (EP) zu einem Text, auf den sich das EP und die Mitgliedstaaten im Vermittlungsausschuss geeinigt hatten, kann die entsprechende Richtlinie rechtswirksam werden. Diese legt langfristige Ziele, Ziel- oder Richtwerte sowie Alarm- und Informationsschwellen für bodennahe Ozonkonzentrationen, aber keine Grenzwerte fest. Der Erlass verpflichtet die Mitgliedstaaten bis 2010 auf einen Zielwert von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter, der an höchstens 25 Tagen pro Kalenderjahr überschritten werden darf. Allerdings handelt es sich nicht um einen zwingend verbindlichen Grenzwert. Ausnahmen sind dort möglich, wo diese Werte, wie es im schliesslich gutgeheissenen Text heisst, nur mit unverhältnismässigen Massnahmen erreicht werden können. Die Vorgabe ist aber nach Meinung der Umweltschutz-Fachleute in der EU-Kommission insofern nicht völlig unverbindlich, als säumige Mitgliedstaaten unter einen erheblichen Rechtfertigungsdruck kommen. Das Parlament konnte sich im Vermittlungsausschuss mit seiner Forderung nach Grenzwerten als längerfristigem Ziel für 2020 nicht durchsetzen. Beschlossen wurde bloss die Erstellung von Studien über die Höhe der für die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt unbedenklichen Ozonwerte sowie die Verpflichtung, gestützt auf die Studienergebnisse spätestens bis 2020 die Notwendigkeit einer Revision der Richtlinie zu prüfen. Der jetzt vom EP verabschiedete Erlass verlangt ferner, dass bei einer Ozonkonzentration in einem Stunden-Mittelwert von mehr als 180 Mikrogramm pro Kubikmeter die Bevölkerung informiert werden muss. Übersteigt der Wert die Alarmschwelle von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter, sind die Behörden gehalten, zusätzlich zur Information der Öffentlichkeit auch kurzfristige konkrete Massnahmen, bei-

spielsweise im Verkehr, zur Begrenzung der Emission von Vorläufersubstanzen vorzusehen.

(NZZ 19./20.01.02)

- 18.01. **Smogalarm im Südtessin** – Im Sottoceneri können am Sonntag öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Postauto und Schiff gratis benutzt werden. Mit dieser Massnahme will der Kanton Tessin die Bevölkerung zum Verzicht auf das eigene Auto bewegen und den Smog bekämpfen. Falls das trockene Wetter und die damit verbundene schlechte Luft auch in der kommenden Woche andauern sollten, will der Kanton Tessin weitere Notmassnahmen einleiten.

Zum zweiten Mal in diesem Jahr ist an einem Sonntag wegen der hohen Feinstaubbelastung der Luft die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel im Sottoceneri kostenlos. Die Tessiner Regierung bittet die Bevölkerung, auf Fahrten mit Privatautos zu verzichten. Ein autofreier Sonntag konnte nicht angeordnet werden, weil dem Tessin im Gegensatz zur benachbarten Lombardei die dazu notwendigen Richtlinien fehlen. (NZZ 19./20.01.02; BZ 19.01.02; NZZ 01.02.02)

- 18.01. **Dosierungskapazität am Gotthard weiter erhöht** – Das Departement Leuenberger hat weitere Optimierungen für das Dosierungssystem am Gotthard beschlossen. Die Lichtsignale an den Dosierstellen in Amsteg und Quinto werden nur noch im Vierstatt-Zwei-Stunden-Rhythmus auf Grün wechseln. In einer langen Grünphase sollen insgesamt mehr Camions losfahren können als in zwei kurzen. Damit soll die Kapazität von 3'100 Lastwagen auf täglich 3'500 Fahrzeuge erhöht werden. Damit das modifizierte Konzept umgesetzt werden kann, wird auch der vorgelagerte Warteraum im Kanton Nidwalden in Betrieb genommen. Geprüft wird zudem, ob dieser durch eine Abstellfläche ausserhalb der Autobahn ersetzt werden kann. Das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) klärt ab, ob auf dem Militärflugplatz Alpnach die Einrichtung eines Warteraums möglich wäre. Der Bund verspricht sich von diesen Massnahmen, dass die Wartezeiten auf der Fahrt von Luzern ins Tessin nicht mehr als sechs Stunden betragen werden. Im Hinblick auf die von italienischen Transporteuren und Chauffeuren angekündigten Lastwagenblockaden haben der Bund und die Kantone Vorbereitungen getroffen. Sollte es tatsächlich zu Blockaden kommen, wird der Schwerverkehr Richtung Süden vorübergehend in Stauräume ausserhalb der Autobahn eingewiesen. Bei einem Treffen von Bundesrat Moritz Leuenberger mit dem französischen Verkehrsminister Jean-Claude Gayssot in Paris kam auch das Problem der Sicherheit in den grossen Strassentunneln zur Sprache. Frankreich interessiert sich für die schweizerischen Erfahrungen mit dem Dosierungssystem für Lastwagen am Gotthard im Hinblick auf die Wiedereröffnung des Montblanc-Strassentunnels. Diese ist offiziell für die erste Hälfte des kommenden Februars geplant. Die Franzosen wollen am Montblanc ein restriktiveres System einführen, als es bis anhin am Gotthard praktiziert wird. Sie wollen Personenwagen und Lastwagen alternierend im Einbahnverkehr und im Abstand von 150 Metern durch den Tunnel fahren lassen. Gedacht ist an eine langfristige Dosierung des alpenquerenden Lastwagenverkehrs. Die Zahl der Lastwagen am Montblanc soll von früher 700'000 im Jahr um rund 100'000 reduziert werden. Der Montblanc-Strassentunnel ist seit der Brandkatastrophe Anfang 1999 gesperrt.

(NZZ und BaZ 19./20.01.02; UVEK-Medienmitteilung 18.01.02)

18.01. Schweizer Beitrag für TGV-Linien – Der Beschluss der Schweizer Stimmberechtigten von 1998, im Rahmen der Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV) für Anschlüsse ans Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen 1,2 Milliarden Franken zur Verfügung zu stellen, wird konkret. In Paris haben Jean-Claude Gayssot, der französische Minister für Infrastruktur, Verkehr und Wohnungsbau, und Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), einen Beitrag der Schweiz von 135 Millionen Euro (200 Millionen Franken) an die Verbesserung und die Beschleunigung der Westschweizer TGV-Verbindungen vereinbart. Die Investitionen sollen von den beiden Ländern je zur Hälfte finanziert werden. Konkret geht es um die Elektrifizierung, den Ausbau und die Wiederinbetriebnahme der stillgelegten einspurigen Nebenlinie ab Bellegarde in Richtung Bourg-en-Bresse via Nantua. Diese landschaftlich reizvolle und steigungsreiche, für die stark motorisierten TGV-Triebzüge aber unproblematische Strecke kürzt den bisherigen, südwärts ausgreifenden Umweg über Culoz derart ab, dass trotz eher bescheidenen Geschwindigkeiten eine Reisezeitreduktion zwischen Genf und Paris um 30 Minuten auf rund 3 Stunden resultiert. Die Idee geht auf die Mitte der achtziger Jahre zurück. Um 15 Minuten sollen die TGV-Züge zwischen Lausanne und Paris und um 20 Minuten die TGV-Verbindungen ab Bern über Neuenburg beschleunigt werden. Dabei geht es im Wesentlichen um eine Verbesserung der Stromversorgung, die überfällig ist. Auf der Traktandenliste steht zudem eine Beteiligung der Schweiz am Bau des TGV Rhein-Rhone mit dem Abschnitt Belfort-Dijon in der redimensionierten ersten Etappe. Die Schweiz wurde zur Mitarbeit im Steuerungskomitee eingeladen. Mit einer Inbetriebnahme des TGV Rhein-Rhone wird frühestens 2008 gerechnet.

(NZZ 19./20.01.02; UVEK-Medienmitteilung 18.01.02)

21.01. Benchmarkstudie erteilt Buwal gute Noten – Mit einem durchschnittlichen Mittelersatz erreicht die Schweiz eine überdurchschnittliche Umweltqualität. Dies ergab eine vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) in Auftrag gegebene Studie, die die nationalen Umweltbehörden in Deutschland, der Niederlande, Grossbritannien, Dänemark und der Schweiz vergleicht. 71 Franken pro Jahr und Einwohner betragen die staatlichen Umweltschutzausgaben in der Schweiz. Der Durchschnitt der fünf untersuchten Länder sei 22 Franken höher.

(NZZ 22.01.02; UVEK-Medienmitteilung 21.01.02)

21.01. Genf erlässt Steuern für umweltfreundliche Autos – Im Kanton Genf wird Käuferinnen und Käufern von Autos, die als umweltfreundlich gelten, künftig während dreier Jahre die Automobilsteuer erlassen. Die Behörden haben die Kriterien veröffentlicht und eine Liste von Autos, welche diese erfüllen. Für einen Steuererlass muss das Auto bei einem Gewicht von 1'000 Kilogramm weniger als 5,4 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbrennen. Mit der Kopplung an das Gewicht werden kleine Wagen nicht privilegiert.

(NZZ 22.01.02)

23.01. Lastwagen-Blockaden an den Grenzübergängen zu Italien – Mit der Blockierung der Grenzübergänge bei Chiasso sowie den Zufahrten zum Brenner und dem Fréjus-Tunnel protestieren Italiens Strassentransporteur gegen die Verkehrspolitik der Schweiz und Österreichs, das Verhalten der französischen Verantwortlichen im Zusammenhang mit der Wiedereröffnung des Montblanc-Tunnels sowie schliesslich

auch gegen die eigene Regierung in Rom. Sie verlangen die sofortige Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen am Gotthard und San Bernardino. Ferner wird die in unserem Lande erhobene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) kritisiert, und es ergeht der Ruf nach dem Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard. Der Protest der Lastwagenchauffeure und Camionneure richtet sich auch gegen die schleppende Zollabfertigung und die ungenügende Infrastruktur an den Grenzübergängen. Rund 60 Prozent des italienischen Aussenhandels wird über die Alpendurchgänge zwischen Ventimiglia im Westen und dem Brenner im Osten abgewickelt, der überwiegende Teil davon auf der Strasse. Der Unterbruch von Alpendurchgängen, unter deren Benützern die Italiener mit Abstand die wichtigste Gruppe stellen, kommt für dieses Land im wirtschaftlichen Wettbewerb mit den europäischen Partnern einer enormen Benachteiligung gleich. Zwar zeigte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) ein gewisses Verständnis für die Blockaden der italienischen Berufskollegen. Immerhin herrscht in der Branche international Konsens in zentralen Forderungen etwa nach der Aufhebung des neuen Verkehrsregimes an den Schweizer Alpenübergängen oder dem Bau der zweiten Gotthardröhre. Im Norden staute sich der Schwerverkehr bis in den Aargau hinunter, da die vorgelagerten Plätze in Uri, Nidwalden und Luzern alle besetzt waren. Von den Protestaktionen der Italiener nicht betroffen war der private Personenverkehr, und auch bei der Binnerversorgung blieb der befürchtete Kollaps aus. Dies unter anderem deshalb, weil sich das Bundesamt für Strassen (Astra) mit einem Umleitungskonzept auf den Tag vorbereitet hatte. Giorgio Colato, Präsident der norditalienischen Federazione Autotrasportatori Italiani, drohte nach der Protestaktion bereits mit weiteren „wilden Blockaden“, falls die Anliegen kein politisches Gehör finden sollten.

(NZZ 24.01.02; UVEK-Medienmitteilung 22.01.02)

- 23.01. **Umweltbezogene Steuereinnahmen sind angestiegen** – Im Jahr 2000 beliefen sich gemäss einer Studie der Bundesamts für Statistik (BFS) die umweltbezogenen Steuereinnahmen auf 8,3 Milliarden Franken und machten damit 9,3 Prozent der gesamten Steuereinnahmen in der Schweiz aus. Sie stammten zu 92 Prozent aus Energie- und Verkehrssteuern (z.B. Mineralöl- und Motorfahrzeugsteuern), zu sechs Prozent aus Ressourcensteuern (z.B. Wasserrechtsabgaben) und zu zwei Prozent aus Emissionssteuern (z.B. Lenkungsabgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen [VOC], kantonale Abfallabgaben). Zusammen mit den Abfall- oder Abwasserentsorgungsgebühren ergeben sich für 1999 rund 9,7 Milliarden Franken Einnahmen aus den umweltbezogenen Abgaben. Rund 50 Prozent davon stammten von den Treibstoffsteuern. Rund 80 Prozent der Einnahmen aus den umweltbezogenen Abgaben beruhten auf nationalen und kantonalen Steuern; die restlichen 20 Prozent entfielen auf die Abwasser- und Abfallentsorgungsgebühren der Gemeinden. Steuern und Gebühren spielen in der Umwelt- und Steuerpolitik eine immer wichtigere Rolle und lassen sich flexibler einsetzen als regulative Vorschriften. Sie erlauben es, die Kosten von Umweltschäden in Anwendung des Verursacherprinzips in den Preis der dafür verantwortlichen Güter, Dienstleistungen und Aktivitäten zu integrieren. Der Ertrag aus den umweltbezogenen Abgaben im engeren Sinn – d.h. aus den Steuern und Gebühren, deren Einführung oder zweckgebundene Verwendung mit einem direkten Umweltziel verbunden ist – betrug 1999 ungefähr 2,1 Milliarden Franken; davon stammten 1,8 Milliarden (85 Prozent) von Gebühren. Die Differenz war auf die umweltbezogenen Steuern im engeren Sinn zurückzuführen, die sich seit 1990 mehr als vervierfacht haben und im

Jahr 2000 340 Millionen Franken erreichten. Die umweltbezogenen Steuereinnahmen alleine betragen im Jahr 2000 8,3 Milliarden Franken. Dies bedeutet eine Zunahme um 70 Prozent gegenüber 1990 und eine Ausweitung ihres Anteils an den gesamten Steuereinnahmen von Bund, Kantonen und Gemeinden von 7,4 auf 9,3 Prozent. Diese Entwicklung erklärt sich hauptsächlich durch die Erhöhung des Ertrags aus den Mineralölsteuern und durch die Einführung neuer umweltbezogener Steuern in den letzten Jahren. Der Ertrag aus den Emissionssteuern z.B. hat sich seit 1995 verdoppelt und belief sich 2000 auf rund 170 Millionen Franken. Im internationalen Vergleich machte 1997 der Ertrag aus den umweltbezogenen Steuern in der Schweiz fünf und in der Europäischen Union (EU) 6,7 Prozent des Gesamtertrags aus Steuern und Sozialbeiträgen aus. Diese Differenz ist hauptsächlich auf den tieferen Energiesteuersatz in unserem Land zurückzuführen.

(BFS-Pressecommuniqué Januar 2002)

- 24.01. **Spatenstich zum Bau der A4 im Knonauer Amt** – Eigentlich hätte der Spatenstich bereits im letzten Oktober stattfinden sollen. Er wurde aber wegen des Attentats im Zuger Parlament verschoben. Wie die Zürcher Baudirektorin Dorothee Fierz bekanntgab, soll die Westumfahrung inklusive A4 früher eröffnet werden als geplant: Die Umfahrung Birmensdorf werde im Jahr 2006, der Üetlibergtunnel im Jahr 2008 und im gleichen Jahr auch das A4-Teilstück dem Verkehr übergeben. Der Abschnitt vom Dreieck Zürich West bis zur Gemeindegrenze Mettmenstetten/Knonau wird rund eine Milliarde, der noch fertig zu bauende Teil von Knonau bis zur Zuger Kantonsgrenze 29 Millionen Franken kosten. 80 Prozent des Aufwands übernimmt der Bund, 20 Prozent der Kanton. Der Widerstand gegen die A4, die im 1960 festgelegten Nationalstrassennetz enthalten ist, richtete sich gegen die Strassenbau-Euphorie der frühen 1970er Jahre. Schweizweit begannen damals nicht nur direkt Betroffene einzelne Autobahnabschnitte zu bekämpfen. 1977 begann eine Kommission auf Bundesebene verschiedene Autobahnabschnitte zu hinterfragen. In der Folge mussten die Bauarbeiten zwischen Knonau und der Zuger Kantonsgrenze sowie das Einspracheverfahren der ersten Planaufgabe des A4-Abschnittes zwischen Knonau und Wettswil sistiert werden. 1985 befürwortete das Zürcher Volk eine Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative für die Streichung der A4 durch das Knonauer Amt im Nationalstrassennetz mit einer Mehrheit von 53 Prozent. Dies lehnte die Bundesversammlung ab. 1987 wurden die Kleeblatt-Initiativen eingereicht. Diese hatten den Verzicht auf drei Autobahnabschnitte zum Ziel, zu denen auch die A4 im Knonauer Amt gehörte. Die deutliche Ablehnung der Streichung der A4 auch im Bezirk Affoltern im Jahre 1990 signalisierte einen Stimmungsumschwung. Fortan konzentrierten sich die A4-Gegner vor allem auf die Verbesserung des ursprünglichen Projekts, mit welcher der Kanton 1988 vom Bund beauftragt worden war. Für einen fünf Kilometer langen Islisbergtunnel musste eine neue Linienführung zwischen Filderen bei Wettswil und dem Autobahnanschluss Affoltern a.A. gefunden werden, welche die Kosten mehr als verdoppelte. 1997 wurde das entsprechende Ausführungsprojekt öffentlich aufgelegt. Rund 700 Einsprachen gingen ein, die Arbeitsgruppe Autobahnfreies Knonauer Amt lehnte den Bau nach wie vor ab. Einige Einsprachen, so die Überdeckung des Teilstücks bei Knonau, wurden bis ans Bundesgericht weitergezogen und abgewiesen. Im Mai 2001 genehmigte Verkehrsminister Moritz Leuenberger die neue Autobahnverbindung zwischen der Innerschweiz und dem Raum Zürich, welche gleichzeitig die

Dörfer im Knonauer Amt vom Durchgangsverkehr entlasten soll.
(NZZ 25.01.02; BaZ 25.01.02)

- 25.01. **Sanasilva-Bericht 2001: Schweizer Wald stabil** – Gemessen am Anteil von Bäumen mit einer Kronenverlichtung von über 25 Prozent, ist der Wald seit 1994 stabil geblieben, wobei durchaus Schwankungen innert Jahresfrist festzustellen waren. Dies geht aus der Sanasilva-Inventur 2001 hervor, die von der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) durchgeführt wurde. Das Niveau der Verlichtung im genannten Zeitraum seit 1994 ist allerdings klar höher als zu Beginn der Erhebungen im Jahr 1985 (9 Prozent). Im Jahr 2001 wiesen 18 Prozent der Bäume eine Kronenverlichtung – unbekannter Ursache – von mehr als 25 Prozent auf, gleich viel wie 1999, weniger als im Jahr 2000 (29,4 Prozent). Unter den am meisten verbreiteten Baumarten waren Fichte und Tanne am stärksten verlichtet, am wenigsten die Buchen. Ähnliche Verlichtungswerte zeigen sich gemäss Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) auf den 16 Flächen der langfristigen Waldökosystem-Forschung (LWF) des Bundes. Innert Jahresfrist sind rund 0,4 Prozent der Bäume abgestorben. Die Erhebungen dazu waren bereits abgeschlossen, als der Befall mit Borkenkäfern im Sommer 2001 in grossem Mass einsetzte. Die vom Käfer verursachten Schädigungen werden sich deshalb erst in der statistischen „Sterberate“ des laufenden Jahres niederschlagen. Vom Borkenkäfer besonders betroffen zu sein scheinen die Schadengebiete des Sturms „Lothar“ vom 26. Dezember 1999. Lokale und regionale Schäden, wie sie unter anderem vom Borkenkäfer verursacht werden können, lassen sich im grobmaschigen 16 mal 16 Kilometer Netz der Sanasilva-Inventur ohnehin nicht zuverlässig erfassen. Engmaschigere Erhebungen (acht mal acht Kilometer) werden im Rahmen von Sanasilva nur noch in einzelnen Jahren und in unregelmässigen Abständen durchgeführt. Der Hauptgrund dafür liegt in der Erkenntnis, dass die Kronenverlichtung nicht der beste und kein sicherer Indikator für den tatsächlichen Zustand des Waldes ist, wie dies in der Waldsterbedebatte der frühen achtziger Jahre und zu Beginn der Sanasilva-Erhebungen im Jahr 1985 angenommen wurde. Laut WSL und Buwal gibt die Kronenverlichtung in erster Linie einen Hinweis auf Stress, dem die Bäume ausgesetzt sind. Die Verlichtung hängt von verschiedenen Ursachen ab, etwa dem Alter der Bäume sowie ihrer Nährstoff- und Wasserversorgung, weshalb langfristige Entwicklung und Beobachtung wichtig sind. Als Langzeitriskanten für den Wald gelten die Bodenversauerung und die Klimaveränderung.
(NZZ 26./27.01.02; BaZ 25.01.02; BUWAL- und WSL-Pressemitteilung 25.01.02)

- 25.01. **Autogewerbeverband der Schweiz feiert sein 75-jähriges Bestehen** – Zum Auftakt der Feierlichkeiten zum 75-jährigen Bestehen des Autogewerbeverbands der Schweiz (AGVS) widmete dieser sich der Zukunft des von ihm vertretenen Berufsstands. Mit dem von Lehrlingen gestalteten so genannten Brain Truck zieht der AGVS seit heute durch die ganze Schweiz, um die Berufswelt der Autobranche einem breiten Publikum vorzustellen.
(AGVS-Medienmitteilungen Januar 2002; SGZ 01.02.02)

- 28.01. **„Avanti“-Volksinitiative überholt parlamentarische Initiative Giezendanner** – Mit 15 zu 8 Stimmen hiess die nationalrätliche Verkehrskommission (KVF) zwar den Entwurf der Subkommission betreffend die parlamentarische Initiative Giezendanner (Planung einer zweiten Röhre am Gotthard) gut. Mit 14 zu 9 entschied sie aber, die weitere Be-

handlung auszusetzen und eine Vernehmlassung durchzuführen. Die Vernehmlassung dient nicht so sehr dazu, die (bekannten) Meinungen zum Gotthard-Ausbau einzuholen, wie der Präsident der Verkehrskommission, Peter Vollmer (sp, Bern), und der Präsident der Subkommission, Alex Heim (cvp, Solothurn), erklärten. Hauptziel ist vielmehr, zuerst die „Avanti“-Initiative und den vom Bundesrat angekündigten Gegenvorschlag zu behandeln. Der Bundesrat wird seinen Gegentwurf voraussichtlich im Mai verabschieden. Die Regierung will keine zweite Gotthardröhre, dafür aber ein verstärktes Bundesengagement zur Lösung der weit gravierenderen Probleme im Agglomerationsverkehr einleiten. Den Antrag für diesen Schwenker habe im Kommissionsplenium die Subkommission selbst gestellt, bestätigte Heim. Anlass bildeten nicht der Gotthard-Brand vom Oktober oder andere aktuelle Ereignisse, sondern ein taktisches Umdenken der Befürworter einer zweiten Röhre. Sie kamen zum Schluss, dass der Gotthard allein beim Volk geringere Chancen hätte als ein Paket: „Den Gotthard allein kann man viel besser bekämpfen, als wenn er mit anderem verknüpft ist. Die Genfer sind an der zweiten Röhre kaum interessiert, sie haben andere Anliegen“, sagte Heim. Giezendanners Vorstoss soll in den Gegenvorschlag des Bundesrats aufgenommen werden, der sich dann nur noch durch das verstärkte Engagement in den Agglomerationen von der Initiative unterscheiden würde. Dafür gebe es zwar noch keine Beschlüsse, erklärten Heim und Vollmer, aber „politische Absichtserklärungen“; die Mehrheitsverhältnisse sprächen jedenfalls dafür. Die Minderheit in Kommission und Subkommission, die diesen Schwenker ablehnte, besteht denn auch aus den Gegnern einer zweiten Röhre, darunter Vollmer. Heim und Vollmer bekräftigten schliesslich die Ansicht der Verkehrskommission, dass die Verfassung zu ändern sei, bevor mit der Planung einer zweiten Gotthardröhre begonnen werde. Insofern unterscheiden sie sich von Ulrich Giezendanner (svp, Aargau), der mit seinem Vorstoss erst die Planung (ohne Verfassungsänderung) auslösen wollte. Die „Avanti“-Initiative und der Gegenvorschlag werden, nach Vorberatung in der KVF, voraussichtlich im Dezember in den Erstrat gelangen. Die Volksabstimmung wird kaum mehr vor den eidgenössischen Wahlen im Herbst 2003 stattfinden. Das „Avanti“-Initiativkomitee begrüsst die Entscheidung der nationalrätlichen KVF und bezeichnete ihn als sachpolitisch richtig und vernünftig. Der Vorstoss von Giezendanner enthalte nämlich Forderungen, die Bestandteile der von den Strassenverkehrsverbänden eingereichten „Avanti“-Initiative seien. Das bereits aktive Komitee „Avanti“-Nein von zwei Dutzend Umwelt- und Verkehrsorganisationen sowie Gewerkschaften kritisiert dagegen den Kommissionskurs wie folgt: Offenbar soll eine Abstimmung über die Aufweichung des Alpenschutzartikels tunlichst vermieden werden. Die Strassenlobby wolle die zweite Gotthardröhre durch Abänderung des bundesrätlichen Gegenvorschlags durchdrücken. Dieses taktische Spiel verdeutliche die schwache Position der Befürworter einer zweiten Röhre. Das Komitee „Avanti“-Nein unterstützt daher den Bundesrat in seiner Haltung, keine weiteren Kapazitäten auf der Nord-Süd-Transitroute zu schaffen und fordert ihn auf, verstärkte Massnahmen zur Umsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu ergreifen. Dazu müsse die volle leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) so schnell als möglich erhoben werden. (NZZ 29.01.02; BaZ 29.01.02)

- 31.01. **Bilanz über 15 Jahre Lärmbekämpfung in der Schweiz** – Gemäss neuem Buwal-Bericht „Lärmbekämpfung in der Schweiz“ haben sich die Grundprinzipien der Strategie bewährt, so die Vorsorge im Bereich der Raumplanung: In lärmbelasteten Gebieten werden keine neuen Bauzonen mehr ausgeschieden (von Ausnahmen abgesehen).

Auch das Prinzip der „prioritären Lärmbekämpfung an der Lärmquelle“ gilt als anerkannt. Der Buwal-Bericht legt nun dar, wie viel noch zu tun ist – durchaus gemessen an den Zielsetzungen der Luftreinhalteverordnung, die seit 1987 in Kraft ist. Die Zahlen, mit denen der Bericht operiert, sind noch immer jene von damals, im grossen Ganzen zum Stand vor Beginn der Lärmsanierung. Das betrifft auch die 550'000 Personen, die Lärmbelastungen durch den Strassenverkehr erleiden, die über dem Immissionsgrenzwert (60 Dezibel in Wohnzonen) liegen. Nur 30 Prozent der 1987 als lärmsanierungsbedürftig erkannten Strassen sind bisher wirklich saniert worden, wobei die gesetzte Frist am kommenden 31. März abläuft. Dabei ist der Strassenverkehr eindeutig die stärkste Lärmquelle. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) möchte die Frist nun um fünf bis zehn Jahre verlängern. Zu sanieren bleiben noch 1'600 Kilometer Strassen; bisher wurden 1,2 Milliarden Franken aufgewendet, über 2,2 Milliarden dürften für den Rest notwendig sein, wobei der Bund aus dem Treibstoffzoll rund 1,4 Milliarden beitragen wird. Den Kantonen bleiben dann aber immer noch 800 Millionen zu bezahlen, aus den Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer und neuerdings auch aus einem Anteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Bemerkenswert wenig ist bisher auch beim Eisenbahnlärm geschehen. Die Fristen in diesem Bereich sind bereits verlängert worden, für die Sanierung des Rollmaterials – also die Sanierung „an der Quelle“ – bis 2009, für bauliche Massnahmen wie Lärmschutzwände bis 2015. Immerhin ist die Finanzierung dieser Sanierungen durch die 1,8 Milliarden Franken aus dem FinöV-Kredit bereits gesichert. Das Buwal betont, dass mit der Sanierung des Rollmaterials das richtige Konzept der Sanierung an der Quelle verwirklicht werde, eine Morgenröte freilich, die nicht von allen so gesehen wird. Die Sanierung des Rollmaterials steht bisher erst auf dem Papier, die weil die SBB mit den Lärmschutzwänden bereits begonnen haben. Der Bericht konstatiert im Umfeld von Verkehrsanlagen drei unterschiedliche Lärmsituationen. Rechtsanwalt Peter Ettl als Vertreter der vom Lärm Betroffenen bemängelte an der Medienkonferenz, dass ein Siebentel der schweizerischen Bevölkerung von übermässigem Lärm betroffen sei. Er forderte die Bekämpfung des Lärms an der Quelle und damit verbunden ein Bonus-Malus-System für Fahrzeuge aller Art. Bisher habe das Verkehrswachstum alle technischen Fortschritte der Lärmbekämpfung zunichte gemacht. Auch der Bericht hält fest, dass die Fahrzeuge im täglichen Verkehrsverhalten trotz sinkenden Emissionsgrenzwerten lauter geworden sind: Wegen stärkerer Motoren, breiterer Reifen, „sportlichen“ Fahrstils, schwerer Fahrzeuge sei der Anteil des Rollgeräusches am Gesamtlärm gegenüber dem Motorengeräusch grösser geworden. Hinzu komme noch die deutliche Zunahme des Lastwagenverkehrs.
(NZZ 01.02.02; BaZ 01.02.02; BUWAL-Pressemitteilung 31.01.02)

31.01. Erste Trends zur Verkehrsverlagerung – Ebenso zähflüssig wie die Verlagerung des Gütertransits von der Strasse auf die Schiene erfolgt, fliesst auch die Information aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in dieser Sache. Und die ersten Verkehrs-Hochrechnungen (deren Unvollständigkeit nach einem Blick auf die BAV- Webseiten bestätigt wird) belegen nun im Trend erst noch, was wir spätestens seit dem neuen Stau-Regime am Gotthard wissen: Der Schwerverkehr zieht die Strasse auch dann der Bahn vor, wenn er dafür lange anstehen muss. Immerhin zeigen die ersten Zahlen aus dem BAV, dass die Zunahme des alpenquerenden Strassengüterverkehrs im Jahre 2001 gegenüber dem Vorjahr von sieben auf voraussichtlich drei Prozent abgenommen hat. Voraussichtlich deshalb, weil die Konsequenzen der zweimonatigen Gotthardsperre

in diesem Vergleich noch nicht einkalkuliert sind. Zudem gilt es zu bedenken, dass der Konjunkturrückgang im vergangenen Jahr auch die Güterströme deutlich dünner werden liess. Dennoch zeigen die veröffentlichten Teilresultate auf, dass der transitierende Schienengüterverkehr erneut leicht zulegen konnte – in einem Land, das bereits weltweit den höchsten Bahnanteil im Gütertransport besitzt, eine durchaus bemerkenswerte Tatsache. Die Zunahme lag bei den rollenden Landstrassen (Rola) am Gotthard und seit Mitte 2001 auch am Lötschberg sowie bei der bereits wieder vor der Schliessung stehenden Kurz-Rola Brunnen–Lugano bei zusammen rund fünf Prozent. Beim ökologisch sinnvollen unbegleiteten kombinierten Verkehr mit Containern lag die Zunahme jedoch im Vorjahresvergleich nur bei 1,7 und beim Wagenladungsverkehr nur bei drei Prozent. So dünn diese Erfolge also auch sind, so nähren sie doch die Hoffnung von BAV-Direktor Max Friedli, der Trend zur Schiene werde sich beim Transitverkehr verstärken. Er gab zu bedenken, dass die flankierenden Massnahmen des Bundes als Leitplanke der Verlagerungspolitik erst seit einem Jahr in Kraft seien und ihre volle Wirkung mit einer höheren leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der ersten Neat-Tranche erst im Jahre 2009 entfalten könnten. Kritischer urteilt der Verein Alpeninitiative: Die bislang vom BAV gelieferten Zahlen zeigten, dass die bisher getroffenen Massnahmen zur Umlagerung unzureichend seien, war aus Altdorf zu vernehmen. Zudem sei das gelieferte Bild unvollständig, da die Strassenübergänge am Simplon und am Grosse St. Bernhard in der Statistik fehlten und auch der Modal-Split von Schiene und Strasse nicht aufgeschlüsselt sei. Laut Friedli sollen bis zum Frühjahr die definitiven Zahlen vorliegen. Diese wird der Bundesrat dann zuhanden der Verkehrskommissionen von National- und Ständerat verabschieden. Gleichzeitig sollen von der Landesregierung auch neue Massnahmenvorschläge zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene aufgezeigt werden. (NZZ 01.02.02; BAV-Medienmitteilung 31.01.02)

06.02. Strassenverkehrstote in der Schweiz auf Rekordtief – Im vergangenen Jahr starben 543 Menschen auf den Schweizer Strassen. Dies ist ein neues Rekordtief. Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) bezeichnete diese erfreuliche Abnahme als einen weiteren Schritt in Richtung „Vision Zero“. Im Jahr 2000 waren es noch 592 Tote oder acht Prozent mehr. 2001 hat sich auch die Zahl der getöteten Fussgänger um 23 Prozent von 130 auf 100 reduziert. 40 Personen oder 17 Prozent weniger als im Vorjahr kamen bei Unfällen auf Zebrastreifen ums Leben. (NZZ 07.02.02; bfu-Medienmitteilung 04.02.02)

11.02. Schwindende Neat-Reserven – Der finanzielle Handlungsspielraum bei der Neat (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen) wird zusehends enger. Darüber zeigt sich die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) der Räte in ihrem Tätigkeitsbericht 2001 besorgt. Ohne Teuerung werden die Endkosten der beiden Neat-Achsen per Ende Oktober 2001 auf 12,2 Milliarden Franken geschätzt. 3,7 Milliarden kostet der Lötschberg, 8,5 Milliarden der Gotthard. Unter Einschluss der übrigen Neat-Werke und der Projektaufischt belaufen sich die Kosten auf 13,4 Milliarden. Die projektbedingten Mehrkosten für alle Neat-Projekte zusammen erreichten Ende Oktober knapp 1,3 Milliarden Franken. Damit ist die Bundesratsreserve im Neat-Gesamtkredit von 14,7 Milliarden bereits zu zwei Dritteln aufgebraucht. Der Bau des Ceneri-Basistunnels mit zwei Einspurröhren, die Optimierung des Auflageprojekts im Kanton Uri und der Rohbau eines zweiten Tunnels bei Frutigen verteuern das Vorhaben bereits um 611 Millionen. Weitere projektbedingte Mehrkosten für die Zukunft sind absehbar.

Weitere projektbedingte Mehrkosten für die Zukunft sind absehbar. Die NAD appelliert an den Bundesrat und die Verantwortlichen, intensiver nach Kompensationsmöglichkeiten zu suchen, das Verfahren bei Projektänderungen strikte einzuhalten und auch die Standards zu überprüfen. Die Lötschberg-Achse soll plangemäss im Jahr 2006/07 in Betrieb genommen werden können. Die Inbetriebnahme der Neat-Achse verzögert sich jedoch nicht zuletzt wegen der Kontroverse um die Linienführung im Kanton Uri um bis zu zwei Jahre ins Jahr 2013/14.

(NZZ 12.02.02; NAD-Medienmitteilung 11.02.02; BBl 2002 S. 4092-4163)

- 12.02. Weitere 31,5 Autobahnkilometer im Jahr 2002** – Dieses Jahr werden 31,5 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen. Für 2002 wurden vom Parlament insgesamt 1,5 Milliarden Franken für den Nationalstrassenbau bewilligt. Mehrere Teilstücke von Nationalstrassen können in Betrieb genommen werden. Es sind dies unter anderem Abschnitte auf der A5 bei Solothurn und Biel, auf der A7 von Schwaderloh (TG) zur deutsch-schweizerischen Landesgrenze sowie auf der A9 Visp-Brig. Insgesamt werden mit den neuen Strecken 91,5 Prozent oder insgesamt 1'700,5 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb sein. Hauptarbeiten werden auf den Abschnitten A1b von Glatt bis zum Flughafen (ZH) und für den Zubringer A3-A98 freigegeben. Die Zuteilung der Mittel nimmt auch dieses Jahr besonders Rücksicht auf Strecken in der Romandie.
(NZZ 13.02.02; UVEK-Medienmitteilung 12.02.02)
- 15.02. Benzinverbrauch erstmals seit 1993 rückläufig** – Der Absatz von Strom, Gas und Heizöl nahm in der Schweiz im Jahr 2001 zu. Der Benzinverbrauch ging erstmals seit 1993 zurück. Insgesamt hat der Energieverbrauch in der Schweiz wieder zugenommen. Der Stromverbrauch in der Schweiz stieg letztes Jahr um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dies lässt sich aus den provisorischen Daten des Bundesamtes für Energie (BFE) abschätzen. Der Gasverbrauch nahm um 4,1 Prozent zu, meldete der Branchenverband. Der gesamte Verbrauch an Erdölprodukten erhöhte sich um schätzungsweise 0,2 Prozent, zeigen die Absatzzahlen der Erdölvereinigung (EV) sowie die provisorischen Daten des Heizölpanels. Für Erdöl, Erdgas und Strom zusammen resultiert damit im Jahr 2001 ein Zuwachs von 1,2 Prozent, immer gegenüber dem Vorjahr. Da diese drei Energieträger über 90 Prozent des Verbrauchs in der Schweiz decken (der Rest verteilt sich auf Holz, Kohle, Fernwärme und neue erneuerbaren Energien), dürfte auch der Gesamtenergieverbrauch in der Schweiz gegenüber 2000 in der gleichen Grössenordnung gestiegen sein und damit auch den bisherigen Verbrauchsrekord von 1999 übertroffen haben. Unterschiedlich verlief die Verbrauchsentwicklung bei den einzelnen Erdölprodukten: Der Absatz von Autobenzin sank um 2,7 Prozent; die EV begründet das vor allem mit dem Benzinsteuerrabatt in Norditalien, der den Benzintourismus schrumpfen liess. Beim Flugpetrol resultierte ein Rückgang von 5,6 Prozent, zurückzuführen auf den Rückgang des Luftverkehrs nach dem 11. September 2001. Der Dieselabsatz stieg um 1,7 Prozent. Beim Heizöl wird der Verbrauch mittels Panel (eine Kombination von Absatz- und Lagerbuchhaltung) erfasst. Gemäss diesen provisorischen Daten nahm der Heizölverbrauch um rund vier Prozent zu. Die Zunahme des Heizölverbrauchs und auch der höhere Gasverbrauch sind in erster Linie auf die kältere Witterung vorab im November und Dezember zurückzuführen. So stieg die Zahl der Heizgradtage gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Prozent, lag aber im Jahr 2001 immer noch unter dem Wert von 1999. Das heisst: Unabhängig von der Witterung ist der Energieverbrauch in der Schweiz weiter angestiegen,

stiegen, was den Zielen der nationalen Energiepolitik widerspricht.
(BZ 16.02.02)

18.02. Erneute Optimierung des Stauregimes am Gotthard – Die Leerung der Stauräume beidseits des Gotthards und am San Bernardino soll besser koordiniert werden. Die Kantone Uri, Tessin und Graubünden setzen dazu gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) einen sogenannten Block-Manager. Bis jetzt hätten die Kantonspolizeien Uri und Tessin die Leerung der Stauräume auf ihrem Gebiet jeweils selbständig organisiert. Die bessere Koordination soll es ermöglichen, dass auch vom Drei-Stunden-Takt abgewichen werden kann, wenn auf der einen Seite ein Stauraum vor Ablauf der Blockzeit leer ist. Der Block-Manager soll seine Arbeit im März, also noch vor Ostern, aufnehmen. Er wird aus den involvierten Polizeikorps rekrutiert. Mehrkosten entstehen laut Gehrken keine. In die Koordination einbezogen wird auch die San-Bernardino-Route. Die Lastwagen werden zurzeit im Drei-Stunden-Rhythmus durch den Gotthard-Tunnel geschleust und können in dieser Blockzeit jeweils nur in eine Richtung verkehren. Die Wartezeiten betragen laut Erhebungen des Astra für 90 Prozent der Lastwagenfahrer im Schnitt 50 Minuten. Letzte Woche war erstmals seit der Einführung des neuen Verkehrsregimes die Zielgrösse von 3'500 Camions pro Tag leicht überschritten worden.

(NZZ 19.02.02)

19.02. auto-schweiz vereinbart mit dem Bund die Senkung des Treibstoffverbrauchs – Die Schweiz hat sich in den letzten Jahren mehrfach auf eine Senkung des Energieverbrauchs und der Produktion des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) verpflichtet: an den internationalen Kongressen von Rio und Kyoto sowie in den nationalen Energie- und CO₂-Gesetzen. Während jedoch die Ziele beim Brennstoff (Heizung, Industrie) stets erreichbar schienen, ging die Entwicklung beim Treibstoffverbrauch (Benzin, Diesel) bisher in die entgegengesetzte Richtung. Zum einen hat die Automobilbranche eine Verordnung des Bundesrates, die eine Reduktion des spezifischen Treibstoffverbrauchs von 1997 bis 2001 um 15 Prozent verlangt hatte, nicht erfüllt. Zum andern ist jede Verbrauchsabnahme bei neuen Personenwagen durch Mehrverkehr überkompensiert worden. Statt der mit dem Programm Energie 2000 angestrebten Stabilisierung auf dem Niveau von 1990 hat der Treibstoffverbrauch dadurch bis im Jahr 2000 um zehn Prozent zugenommen. Die nun unterzeichnete Vereinbarung – die erste dieser Art – ist ein bedeutsamer Schritt auf diesem Weg. Die Vereinigung Schweizer Automobilimporteure (auto-schweiz) verpflichtet sich darin, bis Ende 2008 den Treibstoffverbrauch der neu verkauften Personenwagen jährlich um durchschnittlich 0,25 Liter pro 100 Kilometer zu senken. Der spezifische Verbrauch soll so in diesem Zeitraum um 24 Prozent auf 6,4 Liter sinken. Massgebend sind nicht die angebotenen, sondern die tatsächlich verkauften und neu zugelassenen Modelle. Ergibt die jährliche Überprüfung, dass vom Zielpfad um mehr als drei Prozent abgewichen wird, kann der Bund die Vereinbarung ab 2005 kündigen und einseitige Massnahmen treffen. Erstmals wird per Ende 2004 eine Zwischenbilanz gezogen. Dieses Vorgehen ist vor dem Hintergrund der Ziele des Programms EnergieSchweiz und der verbindlichen Vorgaben des CO₂-Gesetzes zu sehen. Danach muss der Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) bis 2010 gegenüber dem Niveau von 1990 um acht, gegenüber 2000 um 18 Prozent sinken. Zeichnet sich ab, dass das Ziel anders nicht erreicht werden kann, ist – frühestens ab 2004 – eine Lenkungsabgabe einzuführen. Der Höchstsatz der allfäl-

ligen CO₂-Abgabe beträgt gemäss Gesetz 50 Rappen pro Liter Benzin; den effektiven Satz hätte das Parlament zu genehmigen. Er habe die Vereinbarung mit dem Bund jedoch nicht aus Furcht vor solchen Massnahmen unterzeichnet, sondern weil sie machbar sei, sagte der Präsident von auto-schweiz, Tony Wohlgensinger. Die Branche setzt dabei nicht auf eine Abnahme des Verkehrs, sondern auf neue Technologien. Kurz- und mittelfristig soll insbesondere der energiesparende Dieselantrieb gefördert werden. Möglich sei die Verbrauchsreduktion, weil die Europäische Union (EU) eine ähnliche Strategie verfolge. Zur Erreichung der Ziele gemäss CO₂-Gesetz sind allerdings noch weitere Massnahmen erforderlich. Im Vordergrund stehen ebenfalls freiwillige Massnahmen wie die Förderung der treibstoffsparenden Fahrweise (Ecodrive), des Veloverkehrs und des Gütertransports auf der Schiene. Wie bereits bei Haushaltgeräten soll zudem der Treibstoffverbrauch neuer Autos auf Energie-Etiketten deklariert werden. Der Verbrauch solle zu einem zentralen Werbeargument werden, erklärten die Branchen- und Behördenvertreter. Der Bund empfiehlt zudem den Kantonen eine treibstoffsparende Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern.
(NZZ 20.02.02; UVEK-Medienmitteilung 19.02.02; auto-schweiz-Communiqué 19.02.02)

22.02. Neuorganisation der so genannten Dosierstellen für Camions – Die Dosierstelle für den Schwerverkehr in Quinto wird im Hinblick auf eine weitere Zunahme des Autoverkehrs neu organisiert, wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation (Uvek) verlauten liess. Der Betrieb der Dosierstelle vor dem südlichen Tunnelportal soll durch ein neues Signalisationskonzept verbessert werden. Damit soll eine bessere Lenkung bei einer weiteren Zunahme des Autoverkehrs erreicht werden. Im Vordergrund stehe, den Personenwagenverkehr während der zweistündigen Rotphasen beidseits des Tunnelportals an der Dosierstelle vorbeizuführen. So könnten die Autofahrer von der Dosierung des Schwerverkehrs ebenfalls profitieren. Auch auf der Urner Seite sei ein derartiges Konzept zur Verkehrsführung in Arbeit. Hier werden die Personenwagen zweispurig an der Dosierstelle vorbeigeführt. Damit müssen die Autolenker keine Spurreduktion in Kauf nehmen. Umgesetzt werde dieses Verkehrslenkungskonzept, sobald die dafür notwendige Infrastruktur erstellt sei. Das Uvek schätzt, dass durch diese Massnahmen in der Hauptreisezeit ab Pfingsten keine wesentlich längeren Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen als in vergangenen Jahren.
(NZZ 23./24.02.02; UVEK-Medienmitteilung 22.02.02)

25.02. Teurer Stau auf Zuger Strassen – Gemäss einer Studie der Zuger Baudirektion bleiben Autofahrer auf dem Zuger Strassennetz jährlich 1,2 Millionen Stunden stecken. Die verlorene Zeit löst Staukosten von 54 Millionen Franken aus. Was die Detailliertheit der auf Testfahrten basierenden Ergebnisse angeht, hat die Untersuchung Pioniercharakter für die Schweiz. Die Studie, die durch ein sehr detailliertes Berechnungskonzept auffällt, ist vom Büro Infrac in Zürich erstellt worden. Anders als bei einer 1999 publizierten, landesweit ausgerichteten Studie wurden nicht Staumeldungen ausgewertet, sondern mittels Testfahrten Stauzeiten gemessen. 25 Testfahrer des TCS haben dazu auf 12 stark befahrenen Korridoren, die ihrerseits in 37 Abschnitte zerfallen, inner- und ausserhalb von Stosszeiten Fahrten durchgeführt. Zwischen Zug (Postplatz) und Cham (Bärenplatz) betrug die Fahrzeit beispielsweise zwischen 9 und 16 Minuten, die Stauzeit demnach 7 Minuten. Schliesslich wurden die Ergebnisse der Testfahrten in mehreren Teilschritten hochgerechnet. Gemäss den Berechnungen, die eine

Streuung von 30 Prozent gegen unten und gegen oben aufweisen, entstehen im Kanton Zug durch Staus und langsames Fahren Kosten von jährlich insgesamt rund 54 Millionen Franken. Die Verzögerungen belaufen sich auf insgesamt 1,2 Millionen Stautunden pro Jahr. Die Anzahl Stautunden sei im Vergleich zu bisherigen einschlägigen Daten in der Schweiz relativ hoch, führte Verkehrsplaner Stefan Bürgler aus. Grund dafür sei jedoch nicht eine besondere Situation im Kanton Zug, sondern das detaillierte Erhebungs- und Berechnungskonzept. Es gebe in der Schweiz derzeit keine andere Schätzung, die so differenzierte Ergebnisse geliefert habe. Der grösste Teil der Staukosten fällt werktags, von Montag bis Freitag ansteigend, an. Am Samstag bleiben Autofahrer halb so viel im Stau stecken, am Sonntag einen Drittel so viel wie an einem Werktag.

(NZZ 26.02.02)

27.02. Zwangsmassnahmen für Lastwagen im Transit – Mit Zwangsmassnahmen für Lastwagen will das Uvek ab kommender Woche Verkehrsüberlastungen auf der Gotthardstrecke vorbeugen. Der Schwerverkehr soll an der Grenze umgeleitet werden, falls die Stauräume am Abend nicht mehr geleert werden können. Das Dosierungssystem mit den Stauräumen sei auf eine Tagesmenge von 3'500 Lastwagen ausgerichtet, begründete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) diesen Schritt. In den nächsten Tagen werde aber deutlich mehr Schwerverkehr anfallen. Die Kantonspolizeien Uri und Tessin werden im Fall einer Verkehrsüberlastung die Zollbehörden auffordern, den Chauffeuren Weisungen auszuhandigen. Aus dem Norden kommende Lastwagen dürfen die Schweiz am gleichen und am folgenden Tag nicht von Tessiner Gebiet aus verlassen. Als Alternativen stehen ihnen der Grosse St. Bernhard und der Simplon im Wallis sowie der Bahnverlad offen. Camions, die aus dem Süden kommen, erhalten ein befristetes Fahrverbot für die A2 (Gotthard) und die A13 (San Bernardino). Gleichzeitig werden sie über alternative Routen informiert. Verstösse werden beim Strafrichter verzeigt. Es drohen Haft oder Bussen bis zu 5'000 Franken. Die Zentralschweizer Polizeidirektorenkonferenz (ZPDK) stellte sich hinter das Dosierungssystem. Sie begründete dies vor allem mit dem Argument der Sicherheit. Die ZPDK forderte aber eine Rückkehr zum Zwei-Stunden-Rhythmus für die Durchfahrt durch den Gotthardtunnel. So könnten die Wartezeiten von bis zu drei auf rund eine Stunde verkürzt werden. Italiens Ministerpräsident Silvio Berlusconi will mit Vertretern der Europäischen Union (EU) und der Alpenländer die internationale Transitpolitik besprechen. Wegen der Schliessung des Montblanctunnels und des Einbahnsystems am Gotthard erleide die italienische Wirtschaft grosse, irreversible Schäden, hiess es in einem Communiqué der italienischen Regierung. Berlusconi bat EU-Kommissions-Präsident Romano Prodi, Vertreter der EU sowie der Schweiz an einen Tisch zu rufen, um Lösungen für den internationalen Transitverkehr zu finden.

(NZZ 28.02.02; UVEK-Medienmitteilung 27.02.02)

27.02. Die „2-Rad“-Messe ist ein Grosserfolg – Die Fahrrad- und Motorradausstellung in den Hallen der Messe Oerlikon ist auch dieses Jahr wieder zum Grosserfolg geworden: Vom 20. bis zum 25. Februar wurden insgesamt 92'161 Eintrittskarten verkauft. Velos und Motorräder liegen offensichtlich im Trend – die beste Voraussetzung für die nächste „2-Rad“ vom 19. bis zum 24. Februar 2003.

(NZZ 27.02.02)

28.02. Urner Regierung fordert „Bergvariante lang geschlossen“ – Der Streit um die Linienführung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) im Kanton Uri geht in eine neue Runde: Die Urner Exekutive hat neue Forderungen vorgestellt, die sowohl den Sachplanentscheid des Bundesrates vom Juni 2000 wie auch das aktuelle Auflageprojekt mit einer Linienführung durch das offene Reusstal radikal in Frage stellen. Die Urner Regierung verlangt vom Bundesrat eine grundlegende Neuüberprüfung; sie fordert, dass die Neat von Anfang an in den Berg verlegt („Bergvariante lang geschlossen“) werden soll. Der Bundesrat soll deshalb den Sachplanentscheid für die Talvariante aufheben, das aktuelle Auflageprojekt zurückziehen und stattdessen eine Bergvariante, also eine Verlegung der Neat in die Bergflanke, bereits in der ersten Ausbauphase der Neat und nicht erst in einer zweiten Phase in mehr als 20 Jahren verwirklichen. Die Urner Regierung verlangt ferner vom Bundesrat, es seien Schritte zur Finanzierung einer Bergvariante einzuleiten. Die vom Bund erstellten, im Dezember veröffentlichten Studien veränderten die Ausgangslage aber grundlegend. Die Studien lieferten die Legitimation für eine Forderung nach einer Bergvariante. Gezeigt habe sich, dass es auch für die beste Talvariante Verbesserungen gebe und eine Bergvariante entgegen früheren Annahmen machbar sei. Die Studien hätten weiter gezeigt, dass der Kanton Uri schon bisher grosse Belastungen durch Infrastrukturen wie Autobahn, Bahn und Hochspannungsleitungen im engen Talboden zu ertragen habe. Neue Verkehrsinfrastrukturen seien deshalb möglichst schonend und optimal zu verwirklichen. Die vom Bund im Rahmen der Studien durchgeführte Bevölkerungsbefragung habe zudem bestätigt, dass eine Talvariante nicht akzeptiert werde. Der Bundesrat will sich erst im Sommer zur Neat-Linienführung in Uri äussern. Zur Diskussion stehen der derzeit geltende Sachplan mit der Talvariante, eine optimierte Talvariante oder die vom Urner Regierungsrat verlangte Bergvariante lang. Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) wird der Bundesrat den Vorstoss der Urner Regierung formal und materiell genau prüfen. Bei einem Umschwenken auf die Bergvariante lang müsste mit einer Verlängerung der Neat-Bauzeit um bis zu fünf Jahre und Mehrkosten von einer Milliarde Franken gegenüber der heutigen Basisvariante zwei gerechnet werden. Denn diese Variante müsste erst neu projektiert und noch einmal öffentlich aufgelegt werden. Ausserdem wären ein neuer Neat-Bundesbeschluss sowie ein Finanzierungsbeschluss des eidgenössischen Parlaments nötig. Da diese dem fakultativen Referendum unterstehen würden, könnte es zu einer Volksabstimmung über die Streckenführung der Neat kommen. Gemäss dem heutigen Planungsstand rechnet man mit einer Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahre 2014. Voraussetzung ist aber, dass man in der Reusebene im Jahre 2004 mit dem Bau beginnen kann.

(NZZ 01.03.02)

01.03. Bilaterale Verträge kurz vor dem Ziel – Der EU-Ministerrat hat die sieben bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU formell und diskussionslos genehmigt. Dem Forschungsabkommen muss noch die EU-Kommission definitiv zustimmen, da diese die Atomenergiebehörde Euratom vertritt. Erfolgt dieser letzte Verfahrensschritt noch im März, könnten die bilateralen Verträge auf den 1. Mai in Kraft treten. Andernfalls wäre dies der 1. Juni. Die EU-Kommission wird die Genehmigung des Forschungsabkommens dem Ministerrat notifizieren. Dieser macht dann eine entsprechende Mitteilung an die Schweiz. Nach dem Inkrafttreten werden vorerst die in den Verträgen vorgesehenen acht Gemischten Ausschüsse zusammentreten. Die sieben bi-

lateralen Verträge waren von der Schweiz und der EU im Juni 1999 unterzeichnet worden. Am 20. Dezember des vergangenen Jahres waren sie von Belgien als letztem der 15 EU-Mitgliedstaaten ratifiziert worden. Die Schweiz hatte die Ratifikation am 16. Oktober 2000 abgeschlossen.

(NZZ 02./03.03.02)

04.03. Autofreier Bettag: Nationalrat bleibt hart – Der Nationalrat verteidigt den autofreien Bettag: Mit 88 zu 75 Stimmen hat er an seinem indirekten Gegenvorschlag zur „Sonntags-Initiative“ festgehalten. Am Zug ist nun wieder der Ständerat, der bei der Wahl des autofreien Sonntags noch Spielraum hat. Rückt das „Stöckli“ von seinem Nichteintretensentscheid ab und bleibt so zumindest ein Sonntagsfahrverbot von vier (gemäss Volksinitiative) übrig, wollen die Urheber ihr Begehren zurückziehen. Andernfalls kommt es voraussichtlich zur Volksabstimmung über die „Sonntags-Initiative“.

(BaZ 05.03.02; NZZ 05.03.02)

06.03. Ständerat will Besteuerung des Diesels senken – Der Ständerat hält entgegen dem Antrag des Bundesrats an der Motion seiner entsprechenden Kommission mit 23 zu 7 Stimmen fest. Diese Motion der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Ständerats fordert den Bundesrat dazu auf, die Gesetzgebung so zu verändern, dass die Besteuerung des Dieselöls (und von Erd-, Flüssig- und Biogas) um mindestens 25 Rappen pro Liter gesenkt werden kann. Dies, um eine wesentliche Verringerung des CO₂-Ausstosses im Strassenverkehr zu erzielen. Die Antwort des Bundesrates sei zu vorsichtig, jedenfalls angesichts des hohen CO₂-Einsparpotenzials von 20 bis 25 Prozent, wurde erfolgreich argumentiert. Die Preisdifferenz gegenüber dem Ausland habe Anfang Jahr 15 bis 27 Rappen betragen. Ernst Leuenberger (sp, Solothurn) befürchtet, dass die vorgeschlagenen Massnahmen zulasten des Güterverkehrs auf der Schiene gehen könnten. Der Vorstoss soll deshalb als Postulat überwiesen werden. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger ist jede Massnahme prüfen und umsetzen, die zu einer Reduktion des CO₂-Treibstoffausstosses führt. Die Diesel-Technologie habe zwar gewaltige Fortschritte erzielt. Nur habe Diesel auch seine Schattenseiten (Partikel, Schwefel). Der Bundesrat ist bereit, eine ertragsneutrale, den Gesamtverbrauch an Treibstoff nicht erhöhende Besteuerung des Dieseltreibstoffs zu prüfen und beantragt den Vorstoss in der unverbindlicheren Postulatsform zu überweisen.

(NZZ 07.03.02; BaZ 07.03.02)

06.03. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – Mit 33 Stimmen hat der Ständerat eine Motion von Christoffel Brändli (svp, Graubünden) überwiesen. Der Vorstoss fordert den Bundesrat auf, einen Bericht über die Problematik der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur in der Schweiz auszuarbeiten und unverzüglich die Vorlage zur Harmonisierung der Finanzierung im öffentlichen Verkehr zu präsentieren. Christoffel Brändli bedauert, dass eine Motion aus dem Jahr 1997 mit der gleichen Forderung bisher keine Wirkung gezeitigt hat. Die Privatbahnen, namentlich in den Randregionen, seien zwingend darauf angewiesen, dass auch ihre Infrastruktur – analog jener der SBB – solid finanziert werden kann. Rolf Escher (cvp, Wallis), Direktor der Furka-Oberalp-Bahn beklagt eine krasse Ungleichbehandlung der SBB und der Privatbahnen bei den Infrastrukturbeiträgen. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger erfolgt die Harmonisierung der Finanzierung im Schienenverkehr im Rahmen der Bahnreform 2. Die entsprechende

Botschaft würde den eidgenössischen Räten im kommenden Jahr zugeleitet.
(NZZ 07.03.02)

- 07.03. **A1 zwischen Lausanne und Genf: Ausbau vonnöten** – Eine im Auftrag des Touring Club Schweiz (TCS) gemachte wissenschaftliche Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass das A1-Teilstück zwischen Genf und Lausanne durchgehend auf sechs Spuren ausgebaut werden muss, um unerträgliche Staus und eine Zunahme der Unfälle zu vermeiden.
(touring 07.03.02)
- 08.03. **Neue Leistungsvereinbarung mit den SBB** – Der Bundesrat hat dem Parlament die Botschaft zur Leistungsvereinbarung 2003–2006 mit den SBB zugeleitet. Darin legen Bund und Unternehmung für die nächsten vier Jahre die Ziele für die Entwicklung der Infrastruktur und die strategischen Vorgaben im Personen- und Güterverkehr fest. Die Erhaltung der Substanz des Schienennetzes ist das wichtigste Ziel, das sich Bundesrat und Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die nächsten vier Jahre vorgenommen haben. Vom neuen Zahlungsrahmen von gut sechs Milliarden Franken sind rund 3,6 Milliarden dafür bestimmt. 1,9 Milliarden sind für die Abgeltung ungedeckter Kosten beim Betrieb des Streckennetzes bestimmt. 525 Millionen sind für den Ausbau des Netzes reserviert. Im Verkehr müssen die SBB einen Gewinn erwirtschaften. Wo der Betrieb – wie etwa beim regionalen Personenverkehr und den Wagenladungen – die Kosten nicht deckt, kann die öffentliche Hand Leistungen nur gegen Abgeltung bestellen.
(NZZ 09./10.03.02; UVEK-Medienmitteilung 08.03.02; BBl 2002 S. 3305-3364)
- 09.03. **Neue Umfahrungsstrasse im Grossen Moos** – Nach über 30-jähriger Planungs- und Bauarbeit ist im Kanton Bern die Umfahrungsstrasse T10 Gals–Gampelen–Ins–Müntschemier eröffnet worden. Das 6,8 Kilometer lange Bauwerk im Grossen Moos verbindet die A1 und die A5. Es kostete rund 100 Millionen Franken.
(NZZ 09./10.03.02)
- 11.03. **Der Kanton Tessin übt harte Kritik am Dosierungssystem am Gotthard** – Die Tessiner Regierung hat das Dosierungssystem am Gotthard harsch kritisiert. Er fühle sich „total verschaukelt“, sagte Regierungsrat Marco Borradori. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Kanton Uri sehen allerdings keine Alternative zur bestehenden Dosierung. Die heutigen Massnahmen seien ungeeignet, die vorgesehenen 3'500 Lastwagen täglich durch den Gotthard zu schleusen, betonte die Tessiner Regierung. Statt der vorgeschriebenen 150 Meter Abstand lägen zwischen zwei Lastwagen heute höchstens drei bis vier Meter Distanz. Würden alle Lastwagen einen Abstand von 150 Meter einhalten, dann könnten kaum mehr als 2'000 Lastwagen pro Tag den Tunnel durchqueren, unterstrich der stellvertretende Chef der Tessiner Verkehrspolizei, Silvano Stern. Am schärfsten kritisierten die Behördenvertreter, dass notfalls den am Zoll ankommenden Lastwagen die Fahrt über den Gotthard oder den San Bernardino verboten werden soll. Dies lasse sich praktisch nicht umsetzen und führe zu Staus in der Leventina und im Misox.
(BaZ 15.03.02; BZ 15.03.02)
- 11.03. **Ständerat will indirekten Gegenvorschlag zur „Sonntags-Initiative“** – Mit 20 zu 18 Stimmen ist der Ständerat auf den indirekten Gegenvorschlag zur „Sonntags-

Initiative“ eingetreten und hat zugleich deren Frist um ein Jahr bis 30. April 2003 verlängert. Das Gesetz geht nun zur Ausarbeitung der Details zurück in die ständerätliche Verkehrskommission. Die Initianten kündeten an, dass sie ihr Volksbegehren für vier autofreie Sonntage zurückziehen werden, wenn der vom Parlament beschlossene Gegenvorschlag mit einem autofreien Sonntag Tatsache wird.

Gar nicht begeistert über das Einlenken der kleinen Kammer zeigte sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS). In einer Medienverlautbarung bezeichnete der FRS landesweite staatlich verordnete Fahrverbote als Experiment, dem die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft unterzogen werden sollen. Solche Fahrverbote seien kein geeignetes Instrument zur Umerziehung einer Gesellschaft, die in der Mobilität die wesentliche Voraussetzung dafür besitze, den Wohlstand zu mehren und die zwischenmenschlichen Kontakte zu pflegen.

(NZZ 12.03.02; NZZ 13.03.02; FRS-Communiqué 12.03.02)

- 11.03. Urner Polizei sieht keine Alternative zum Einbahnverkehr im Gotthard** – Die Urner Kantonspolizei tut alles, um das Dosierungssystem am Gotthard-Strassentunnel für die Lastwagen zu verbessern. Am System selber will sie jedoch festhalten: Die Kombination von Einbahnverkehr und Abstand von 150 Metern im Tunnel für Lastwagen über 3,5 Tonnen senke das Gesamtrisiko um 20 Prozent. Es gebe dazu keine vernünftige Alternative. An Ostern und den Ferientagen im Sommer will die Urner Polizei den vergleichsweise geringeren Verkehr Richtung Norden zwischen Amsteg und Erstfeld bis Ende September einspurig führen. Somit stehen dem Personenwagenverkehr Richtung Süden trotz Dosierstelle zwei Spuren zur Verfügung. Dass im Kanton Uri die Regierung und die Bevölkerung die Dosierung unterstützen, weil es sich um eine versteckte Kontingentierung handle, bestritten Vertreter der Urner Polizei mit aller Entschiedenheit. Die vom Lastwagengewerbe zu Recht geforderte Infrastruktur entlang dem Warteraum mit WC-Häuschen und Abfalleimern wird offenbar aus Unzufriedenheit gezielt nicht benutzt. Chauffeure verrichten ihre Notdurft angeblich bewusst neben den dafür vorgesehenen Infrastrukturen. Gemäss Urner Polizei ist keine Lösung in Sicht, wie der Import-/Exportverkehr sowie der Binnenverkehr zu bevorzugen sei – ganz abgesehen von den rechtlichen Problemen, die dies schaffen würde. Wie der Kanton Uri will auch die Tessiner Regierung vorläufig an der Lastwagen-Dosierung festhalten. Gemäss Schätzungen des Bundes verursacht die Dosierung des Schwerverkehrs Kosten von 20 bis 30 Millionen Franken pro Jahr.
(NZZ 12.03.02)

- 12.03. Abschwächung im SBB-Güterverkehr** – Mit 10,5 Milliarden Tonnenkilometern haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahr 2001 ihren Güterverkehrsrekord aus dem Jahr 2000 um 2,3 Prozent verfehlt. Insgesamt wurden 59 Millionen Tonnen Güter transportiert. Im Exportverkehr resultierte ein Minus von 8,1 Prozent und im Transitverkehr, dem grössten Bereich, ein Rückgang um 3,7 Prozent. Die SBB führen diese negative Entwicklung auf den Konjunkturunbruch in der zweiten Jahreshälfte zurück, namentlich im Schlüsselmarkt Deutschland. Im Binnenverkehr resultierte ein Plus von 2,3 Prozent. Der alpenquerende Güterverkehr (ohne rollende Landstrasse) legte um 4,6 Prozent zu.
(NZZ 13.03.02)

- 14.03. **Erstmals „Phase Rot“ im Kanton Tessin** – Erstmals hat die Tessiner Kantonspolizei von ihrer Kompetenz Gebrauch gemacht und die „Phase Rot“ verordnet. Während sieben Stunden galt für den Schwerverkehr ein Fahrverbot in Richtung Norden via Gotthard- und San-Bernardino-Route. Konkret waren die Strecken Bellinzona–Amsteg und Bellinzona–Thusis betroffen. Das an sich legale Vorgehen erntete breite Kritik, insbesondere wegen der angeblich ungenügenden Informationsmassnahmen durch die Tessiner Polizeiorgane.
(NZZ 15.03.02)
- 14.03. **Anpassung des CO₂-Gesetzes im Nationalrat gescheitert** – Drei parlamentarische Initiativen der SVP-Fraktion, die Anpassungen des CO₂-Gesetzes verlangen, sind in der grossen Kammer deutlich gescheitert. Eine Initiative fordert die Aufhebung der unterschiedlichen Teilziele für die Reduktion des CO₂-Ausstosses bei Brennstoffen (minus 15 Prozent) und Treibstoffen (minus acht Prozent). Die beiden weiteren Begehren verlangen, dass das Reduktionsziel von zehn auf acht Prozent herabgesetzt und dass die natürlichen Senken zur CO₂-Absorption in das Reduktionsziel miteinbezogen werden.
(NZZ 15.03.02)
- 18.03. **Genfer Automobilsalon mit neuem Besucherrekord** – Der 72. Automobilsalon in Genf ist mit einem neuen Besucherrekord zu Ende gegangen. Während der elftägigen Ausstellungsdauer wurden insgesamt 723'143 Eintritte verzeichnet. 2001 waren es 714'000 Eintritte. 40 Prozent aller Besucher seien aus dem Ausland nach Genf gereist, teilten die Organisatoren mit. Bei der Eröffnung des Genfer Automobilsalons hatte Bundespräsident Kaspar Villiger gesagt, dass die mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) angepeilte Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene nicht mit dem Ausbau der Strasse – etwa mit einer zweiten Gotthardröhre – neutralisiert werden dürfe. Am diesjährigen Automobilsalon präsentierten auf einer Nettostandfläche von 63'000 Quadratmetern 250 Aussteller aus über 30 Ländern insgesamt 900 Markenprodukte.
(NZZ 08.03.02; NZZ 18.03.02)
- 18.03. **Baselbieter Volksinitiative gegen Stau** – In lediglich gut zwei Monaten sind für die „Anti-Stau-Initiative“ 10'095 und für die „Belchentunnel-Initiative“ 10'037 Unterschriften gesammelt worden. Nötig wären nur je 1'500 gewesen. Mit dem ersten Begehren sollen die Behörden verpflichtet werden, alle personellen, organisatorischen und technischen Massnahmen zu ergreifen, um voraussehbare und nicht voraussehbare Staus zu verhindern oder so rasch als möglich abzubauen. Die zweite Initiative will die Kantonsbehörden zu Massnahmen verpflichten, die insbesondere beim Bund für den nötigen Druck sorgen, damit die dritte Röhre am Belchen umgehend projektiert und realisiert wird. Anlass für die beiden Initiativen war nebst chronischen Stausituationen auf der A2 im unteren Baselbiet die Sanierung des Belchentunnels.
(NZZ 19.03.02)
- 18.03. **Umweltforscher stellen Schweiz schlechtes Zeugnis aus** – Zehn Jahre nach dem Start des Schwerpunktprogramms Umwelt (SPP Umwelt) haben dessen Verantwortliche mit dem Buch „Vision Lebensqualität“ den abschliessenden Synthesebericht präsentiert. Darin kommen sie zum Schluss, dass in der Schweiz die ökologischen Lebensgrundlagen ungenügend gesichert seien. Sie formulieren in der Folge 13 Empfehlungen an Poli-

tik, Wirtschaft und Einzelpersonen, mit welchen der nachhaltigen Entwicklung zum Durchbruch verholfen werden soll. Hauptziel müsse die Einführung tatsächlicher Kosten für die Energie, Mobilität, Entsorgung, Raum- und Ressourcenverbrauch sein – und zwar indem direkte und indirekte Subventionen abgebaut und die externen Kosten internalisiert würden. In diesem Sinne sei das CO₂-Gesetz konsequent zu vollziehen und die ökologische Steuerreform einzuleiten. Zudem sollen Nichtregierungsorganisationen (NGO) stärker eingebunden und deren Leistung für Beratung abgegolten werden. Es gelte ausserdem gerade dort die Handlungsspielräume zu nutzen, wo für einschneidende Massnahmen noch keine demokratische Mehrheit zu finden sei.
(NZZ 19.03.02; BaZ 19.03.02)

21.03. **Vorstosspaket betreffend Bahnübergänge im Nationalrat** – Gleich fünf persönliche Vorstösse im Nationalrat befassen sich mit den Sparmassnahmen bei der Sanierung der Bahnübergänge, namentlich der Sistierung der Verkehrstrennungsverordnung. Am Ende der Debatte werden die vier Motionen und das Postulat zu diesem Thema demonstrativ mit grossem Mehr gutgeheissen.
(NZZ 22.03.01)

21.03. **Erstmals „Phase Rot“ im Kanton Uri** – Die Kantonspolizei Uri hat im Rahmen der Massnahmen des Dosierungskonzepts erstmals die „Phase Rot“ für den Schwerverkehr verfügt. Die Massnahme erfolgte, nachdem die Dosier- und Warteräume entlang der Autobahn A2 bereits eine Stunde zuvor mit 450 Fahrzeugen voll waren. Betroffen waren alle Schwerfahrzeuge, die nach 17 Uhr über die Nordgrenze in die Schweiz einreisten und das Land im Transit durch den Gotthard- oder San-Bernardino-Strassentunnel durchqueren wollten. Den Fahrzeugen wird verboten, die beiden Tunnel gleichentags und am ganzen darauf folgenden Tag zu passieren. Einreisenden Lastwagenchauffeuren wird am Zoll ein roter Stempel in den Zolldokumenten angebracht. Gleichzeitig wird ihnen ein Plan mit den Ausweichrouten über den Simplon und den Grosse St. Bernhard abgegeben. Bei Widerhandlungen drohen Bussen bis zu 5'000 Franken. Nicht betroffen von der Massnahme ist der Binnenverkehr. Die Tessiner Kantonspolizei hatte am Nachmittag des Vortags zum zweiten Mal binnen einer Woche die „rote Phase“ für den Transitschwerverkehr in Richtung Norden verfügt.
(NZZ 21.03.02; NZZ 22.03.02)

21.03. **Schwerverkehr am Gotthard-Strassentunnel: Debatte im Parlament** – Einen Tag nach dem Ständerat hat sich auch der Nationalrat mit der Schwerverkehrsproblematik am Gotthard-Strassentunnel befasst. Auslöser für die Debatten in den eidgenössischen Räten waren anfangs Session eingereichte Vorstösse, die in beiden Kammern als dringlich erklärt worden waren. Während die dringliche Interpellation von Ständerat Carlo Schmid (cvp, Appenzell-Innerrhoden) die Diskussion in Gang brachte, behandelte der Nationalrat drei dringliche Interpellationen von der SVP- und der FDP-Fraktion sowie von Alex Heim (cvp, Solothurn). Neue Erkenntnisse förderte die Debatte in der grossen Kammer nicht zutage. Allerdings fiel der Schlagabtausch erwartungsgemäss härter aus als im „Stöckli“. So kündigte etwa Ulrich Giezendanner (svp, Aargau) eine Klage gegen Verkehrsminister Moritz Leuenberger wegen Verletzung der Menschenrechte der betroffenen Chauffeure an und schloss auch einen Generalstreik nicht aus, falls der in Aussicht gestellte Runde Tisch nichts bringen sollte. In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS

das aktuelle Dosierungssystem am Gotthard als untaugliche Lösung bezeichnet, weil es die Verkehrs- und Versorgungssicherheit im Inland stark beeinträchtigt. Um das Transitverkehrsaufkommen in Zukunft mengenmässig zu kontingentieren, seien unverzüglich Verhandlungen mit der EU aufzunehmen. Langfristig sei die Verkehrsinfrastrukturpolitik bezüglich Schiene und Strasse auf die realen Anforderungen der wirtschaftenden Bevölkerung in der Schweiz und in Europa auszurichten.
(NZZ 21.03.02; NZZ 22.03.02; BaZ 21.03.02; BaZ 22.03.02; FRS-Communiqué 21.03.02)

27.03. **Bericht „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“ gutgeheissen** – Im Hinblick auf den „Weltgipfel für Nachhaltige Entwicklung“ in Johannesburg hat der Bundesrat den Bericht „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“ gutgeheissen. Diese Strategie definiert die Rahmenbedingungen der bundesrätlichen Politik der nachhaltigen Entwicklung der kommenden zehn Jahre.

(UVEK-Medienmitteilung 27.03.02; BBl 2002 S. 3946-3984)

03.04. **Wieder mehr Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz** – Die Zahl der Verstösse im Strassenverkehr nimmt laut der Statistik der Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (ADMAS) zu: 60'003 Autofahrerinnen und Autofahrer haben im vergangenen Jahr ihren Führerausweis abgeben müssen. Das sind 11,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Neben den Führerausweisentzügen wurden im vergangenen Jahr gesamtschweizerisch 52'486 Verwarnungen verzeichnet. Die Zahl der Verwarnungen ist gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) verglichen mit dem Jahr 2000 um 9,6 Prozent gestiegen. Vorab Geschwindigkeitsüberschreitungen haben zu Verwarnungen und Ausweisentzügen geführt. 47,8 Prozent der Ausweisentzüge fallen in diese Kategorie. 28,3 Prozent der Führerscheine wurden wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand (Fiaz) entzogen. Am meisten Fahrer (69,5 Prozent) mussten verwarnt werden, weil sie zu schnell gefahren sind. 11 Prozent wurden wegen Unaufmerksamkeit verwarnt. 10,2 Prozent erhielten eine Verwarnung, weil sie den Vortritt missachtet hatten. Zugenommen hat ausserdem die Zahl der Sicherheitsentzüge (plus 21 Prozent). Gemäss Astra ist dies auf ein effizienteres Vorgehen der Polizei bei Drogen- und Medikamentenmissbrauch sowie auf eine Praxisänderung des Bundesgerichts zurückzuführen. Das Bundesgericht entschied, dass eine Fahreignungsuntersuchung angeordnet werden muss, wenn beim ersten Fiaz mehr als 2,5 Promille Alkohol im Blut bzw. bei einem Rückfall mehr als 1,6 Promille gemessen wurden.

(NZZ 04.04.02; ASTRA-Medienmitteilung 03.04.04)

04.04. **Kampagne „Respekt – auch hier!“ soll Drängler im Verkehr bremsen** – Der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) startet eine landesweite Präventionskampagne gegen das Drängeln im Strassenverkehr. Die einjährige Kampagne verfolgt das Ziel, durch den Appell an den gegenseitigen Respekt zwischen Fahrzeuglenkern riskantes Fahrverhalten zu vermeiden. Durch die ständige Zunahme des Individualverkehrs sei das Problem des Drängelns, also etwa des nahen Auffahrens und des riskanten Überholens akut. Die Entwicklung des Strassenverkehrsraums habe dazu geführt, dass sich immer mehr Menschen unter einem immer grösser werdenden Druck auf einem gleich bleibenden Raum bewegen müssten, sagte Verkehrspsychologin Jacqueline Bächli-Biétry. Daraus resultiere zwangsläufig grösserer Stress und aggressiveres Verhalten. Das Plakat der Präventionskampagne zeigt ein äusserst dicht auf einem anderen Auto auffahrenden Wagen und ist mit Slogan „Respekt – auch hier!“ überschrieben. Laut VSR-Präsident Hans Ulrich Büschi müsste, da Vernunft und Repression bei unverbesserlichen Dränglern keine grosse Wirkung zeige, an deren Wertvorstellungen appelliert werden. Auch den Bedrängten im Strassenverkehr soll mit dem Slogan deutlich gemacht werden, dass das Verhalten der Drängler jenseits der tolerierbaren Grenze liege.

(BaZ 05.04.02; VSR-Informationspaket 04.04.02; AR 11.04.02)

09.04. **Wachsende Bedeutung der Tankstellenshops** – Die Zahl der öffentlich zugänglichen Markentankstellen ist auch 2001 weiter rückläufig gewesen. Der aus ökonomischen

Gründen als nötig erachtete Abbau des Tankstellennetzes hat sich fortgesetzt. Zu Beginn dieses Jahres waren 3'559 Tankstellen in Betrieb, 31 Einheiten weniger als ein Jahr zuvor. Ein unvermindertes Wachstum haben hingegen die so genannten Convenience Stores mit einer Verkaufsfläche von mehr als 50 Quadratmeter erfahren. Deren Zahl nahm im Berichtsjahr um weitere zehn Prozent zu. Insgesamt blieb der Bestand der Shops in den letzten zwei Jahren ungefähr konstant, weil kleinere Shops vergrössert wurden. Wie in den Vorjahren wurde wiederum eine Reihe von bedienten Tankstellen in Automaten-Tankstellen umgewandelt. Der Anteil letzterer am Gesamtbestand erhöhte sich auf 55 Prozent. Trotz des rückläufigen Benzinabsatzes veränderte sich der Durchschnittsabsatz pro Tankstelle kaum. Dieser nahm geringfügig um 0,8 Prozent auf 1,384 Millionen Liter ab. Hinsichtlich des Umsatzes scheiden sich die Tankstellen in der Schweiz deutlich in zwei Kategorien. Bei den unbemannten Tankstellen, welche die Mehrheit bilden, liegt der mittlere Absatz bei lediglich 0,710 Millionen Litern. An den Tankstellen mit Shop hingegen werden im Durchschnitt 2,813 Millionen Liter abgesetzt. Sie machen somit nur knapp ein Drittel des Bestandes aus, erzielen aber zwei Drittel des Treibstoffumsatzes.

(EV-Pressenote 09.04.02)

- 10.04. Opfer von Verkehrsunfällen besser schützen** – Die Schweiz übernimmt den Inhalt der vierten EG-Richtlinie zur Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung – die so genannte Besucherschutz-Richtlinie – indem sie das Strassenverkehrsgesetz (SVG) sowie das Aufsichtsgesetz (VAG) anpasst. Die vorliegenden Entwürfe zur Änderung von SVG und VAG verbessern den Schutz eines im Ausland verunfallten Schweizer Verkehrsoffers gleich in mehrerer Hinsicht: Die vom Nationalen Versicherungsbüro betriebene Auskunftsstelle hilft der geschädigten Person, die Ersatzansprüche bei der richtigen Stelle geltend zu machen. Die geschädigten Personen müssen die Schadenersatzansprüche nicht mehr beim ausländischen Versicherer geltend machen. Sie können dies beim Schadenregulierungsbeauftragten tun, den die Versicherung in der Schweiz benannt hat. Dieser muss die Schadenersatzansprüche innert dreier Monate erfüllen oder eine substantielle Stellungnahme abgeben. Tut er dies nicht oder hat der ausländische Versicherer keinen Schadenregulierungsbeauftragten in der Schweiz ernannt, kann der Geschädigte die Entschädigungsstelle des Nationalen Garantiefonds anrufen. Volle Wirkung erhält die Übernahme aber erst, wenn die EWR-Staaten die analogen Bestimmungen auch gegenüber der Schweiz anwenden. Die Schweiz wird deshalb alle EWR-Staaten um Gegenrecht ersuchen, sobald die Vorlage vom Parlament genehmigt worden ist. Mit den Gesetzesänderungen werden die Schutzrechte des Besucherschutzes auch auf reine Inlandfälle ausgedehnt: Ein Unfallopfer hat nun in jedem Fall Anspruch darauf, dass der Versicherer des verursachenden Fahrzeugs seinen Schadenersatzanspruch binnen drei Monaten reguliert. Tut er dies nicht, kann der Geschädigte die Entschädigungsstelle anrufen.

(EJPD-Medienmitteilung 10.04.02; BBl 2002 S. 4397-4429)

- 11.04. Neue Eisenbahn-Alpenstransversalen (Neat) sind auf Kurs** – Das Neat-Grossprojekt weist per Ende 2001 mutmassliche projektbedingte Mehrkosten von 1,475 Milliarden Franken aus. Damit sind gemäss Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) der eidgenössischen Räte drei Viertel der Bundesreserve im Neat-Gesamtkredit verplant. Die von 1991 bis Ende März 2002 aufgelaufene Neat-Teuerung entspricht 121,6 Indexpunkten. Dies führt zu teuerungsbedingten Mehrkosten gegenüber dem Neat-Gesamtkredit

(Preisstand 1998) von rund 456 Millionen Franken. In zeitlicher Hinsicht verzögert sich die Inbetriebnahme der Gotthard-Achse um mindestens zwei Jahre. Die hauptsächlichen Projektrisiken liegen weiterhin in der Geologie/Hydrologie, der Kostenentwicklung und der politisch weiterhin hängigen Lösung für den Nordanschluss des Gotthard-Basistunnels an die Stammlinie im Kanton Uri.
(NAD-Medienmitteilung 11.04.02)

12.04. Autofreier Sonntag erst im Herbst spruchreif – Gemäss ständerätlicher Verkehrskommission (KVF-S) soll der Bundesrat die autofreien Sonntage für vier Jahre im voraus festlegen. Dabei kann es sich auch um verschiedene Sonntage handeln. Das Fahrverbot soll im weiteren lediglich von acht bis 20 Uhr gelten. Von diesem ausgenommen wären der öffentliche Verkehr, berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen, Fahrten von und mit behinderten Personen sowie der öffentliche Dienst. Da die KVF-S das Geschäft erst am 20. August zu Ende beraten will, kommt es frühestens im Herbst ins Plenum.
(AR 18.04.02; KVF-S-Pressemitteilung 12.04.02)

14.04. Neat-Bohrungen in Steg können weitergehen – Auf der Baustelle der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) in Steg (VS) kann die Tunnelbohrmaschine nach Problemen mit asbesthaltigem Gestein wieder in Betrieb genommen werden. Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) hat die entsprechende Erlaubnis erteilt. Die im Tunnel tätigen Arbeiter müssen jedoch auf Anweisung der Suva weiterhin Schutzanzüge und -masken tragen sowie spezielle Sicherheitsmassnahmen einhalten. Messungen haben ergeben, dass allein mit der Reinigung der Bohrmaschine die Asbestbelastung im Tunnel nicht vollständig beseitigt werden konnte. Diese kann nur allmählich reduziert werden, indem der Tunnel so gut wie möglich belüftet und Vortrieb gemacht wird.
(NZZ 15.04.02)

15.04. „Phase Rot“ wegen Generalstreiks in Italien – Für den Schwerverkehr aus dem Norden gibt es seit Montagnachmittag kein Durchkommen mehr über Gotthard und San Bernardino. Wegen des Generalstreiks in Italien am folgenden Tag hat der Kanton Uri vorsorglich „Phase Rot“ verhängt. An den italienischen Zollstellen wird der Verkehr nur noch eingeschränkt abgefertigt. Um Staus im Tessin vorzubeugen, hat nebst dem Kanton Uri auch das Bundesamt für Strassen (Astra) in Absprache mit den Kantonen Massnahmen ergriffen. Der Transit- und Exportverkehr wurde ab Montagnachmittag entlang der A2 und der A13 im Tessin in die Warteräume in Chiasso, Personico und Ambri eingewiesen. „Rein vom Verkehrsaufkommen her wäre es nicht nötig gewesen“, sagte ein Sprecher der Urner Kantonspolizei.
Bereits am Dienstag nach Ostern hatte die Tessiner Kantonspolizei zum dritten Mal „Phase Rot“ verhängt, weil sich kilometerlange Staus auf der A2 gebildet hatten. Der Lastwagen- und Personenwagenverkehr staute sich auf einer Strecke von 15 Kilometern in Richtung Norden. Es kam zu Wartezeiten von vier Stunden für den Personen- und acht Stunden für den Güterverkehr. Von der San-Bernardino-Route wurde ein zehn Kilometer langer Stau gemeldet. Von „Phase Rot“ ausgenommen war der Binnenverkehr.
(NZZ 03.04.02.; NZZ 16.04.02.; UVEK-Medienmitteilung 15.04.02)

17.04. Mitfahrsystem „Carlos“ in Betrieb – In der Region Burgdorf (BE) hat das Mitfahrsystem „Carlos“ den Betrieb aufgenommen. Das System basiert auf der Idee, dass Automobilisten Leute ohne Auto, „carloose“ eben, mitnehmen. Auf einem Haltstellennetz mit elf Einsteigepunkten in sieben Gemeinden können Personen von privaten Autofahrern mitgenommen werden. Diese Personen wählen ihr Fahrziel am Automaten, welches dann in einer Leuchtanzeige an der Säule erscheint. Die Benutzungsgebühr beträgt zwei Franken. Jeder Lenker ist berechtigt, zu stoppen und die Personen mitzunehmen.
(AR 18.04.02; BZ 26.04.02)

17.04. Bilaterale Abkommen mit der EU werden Wirklichkeit – Die bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) treten definitiv am 1. Juni 2002 in Kraft. Das Sekretariat des Ministerrats der EU teilte der Schweiz den Abschluss des EU-Ratifikationsverfahrens mit. Nach diesem letzten formellen Akt steht fest, dass die sieben Verträge am 1. Juni in Kraft treten. Seit dem Nein des Schweizer Volks zum EWR im Dezember 1992 hat es somit neuneinhalb Jahre bis zur Inkraftsetzung der bilateralen Verträge gedauert. Drei Jahre ist es her, dass die EU und die Schweiz im Juni 1999 in Luxemburg die Abkommen unterzeichnet haben. Zwar stimmte danach das EU-Parlament den Verträgen am 4. Mai 2000 zu, und das Schweizer Volk hiess die Abkommen am 21. Mai mit einem Stimmenanteil von 67,2 Prozent gut. Die Schweiz ratifizierte die Verträge am 16. Oktober 2000. Auf EU-Seite dauerte das Ratifikationsverfahren länger. Grund war, dass das Freizügigkeitsabkommen für den Personenverkehr von sämtlichen EU-Mitgliedstaaten abgesegnet werden musste. Als letzte stimmten die beiden belgischen Parlamente vor Weihnachten 2001 zu, womit dieses Verfahren abgeschlossen war. Formelle Schritte waren danach noch das Ja des EU-Ministerrats am 28. Februar und das der EU-Kommission als Vertreterin der Europäischen Atomgemeinschaft Euratom zum Forschungsabkommen am 4. April. Die sieben Verträge decken neben Personenverkehr und Forschung die Bereiche Landverkehr, Luftverkehr, Landwirtschaft, öffentliches Beschaffungswesen und technische Handelshemmnisse ab.
(NZZ 18.04.02; EDA/EVD-Medienmitteilung 17.04.02)

18.04. A5 Solothurn–Biel dem Verkehr übergeben – Seit heute um 17 Uhr kann das Autobahnstück zwischen Solothurn und Biel durchgehend befahren werden. Verkehrsminister Moritz Leuenberger rechtfertigte die hohen zusätzlichen Kosten für den Umweltschutz mit der Nachhaltigkeit, die in der Bundesverfassung als Staatsziel festgehalten sei. Das A-5-Teilstück kostet in der Endabrechnung voraussichtlich rund 1,35 Milliarden Franken.. Mit 23 Kilometern Länge umfasst die Strecke vom Anschluss Solothurn Ost (Zuchwil) bis zum Anschluss Biel Ost (im Bözingenfeld) rund ein Fünftel der 108 Kilometer langen A5 zwischen der Verzweigung A1/A5 in Luterbach und Yverdon. Der kurze erste Teil bis Zuchwil wurde 1971 in Betrieb genommen, und noch bis etwa 2015 werden sich die Bieler in Geduld üben müssen, bis auch die gut 12 Kilometer messende Umfahrung beendet sein wird. Das westliche Teilstück der nun eröffneten Strecke, der Abschnitt Biel Ost-Lengnau, war bereits Ende Mai 2001 dem Verkehr übergeben worden. Weil die vorgesehene Linienführung vorab im Kanton Solothurn auf heftigen Widerstand stiess und die Voraussetzungen für den Baubeginn erst 1990 gegeben waren, konnte auf viele Interessen grösstmögliche Rücksicht genommen werden. Das in mancher Hinsicht beispielhafte Werk trägt die Züge helvetischer Bautechnik. Mit zusätzlichen Kunstbauten, namentlich mit der unterirdischen

Führung und mit flankierenden Massnahmen zum Schutz von Siedlungen und Natur, wurde die A5 während der 30 Jahre dauernden Planungs-, Projektierungs- und Bauzeit (ab 1992) optimiert. Gemäss Verkehrsminister Leuenberger rechtfertigten sich die Mehrkosten dadurch, dass in der Bundesverfassung die Nachhaltigkeit als Staatsziel festgehalten sei, und das müsse durch Taten und nicht nur durch Worte bewiesen werden. Um auch die Entlastungswirkung in den Gemeinden zu sichern, würden nochmals rund 100 Millionen Franken für Verkehrsberuhigungen aufgewendet. Im Kanton Bern, der mit 12,3 Kilometern an der neuen Strecke beteiligt ist, betragen die Kosten rund 488 Millionen Franken, im Kanton Solothurn (10,7 Kilometer, aber mehr Kunstbauten) rund 850 Millionen Franken. Die voraussichtliche Endsumme liegt um mehr als 100 Millionen Franken unter dem Kostenvoranschlag von 1994. Die Berner Regierungsrätin und Baudirektorin Dori Schaer unterstrich die Bedeutung der durchgehenden A5 für die Standortqualität der Region Biel-Solothurn, die nun massgeblich verbessert werde.

(NZZ 19./16.04.02.; „Bund“ 19./18./12.04.02; AR 11.04.02; BZ 19./18.04.02)

- 19.04. Arbeit auf Neat-Baustelle in Ferden wieder aufgenommen** – Nach einem eintägigen Streik haben die Arbeiter auf der Baustelle der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) in Ferden (VS) ihre Tätigkeit wieder aufgenommen. Die Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft Bau und Industrie (GBI) und dem Konsortium Arge haben zu einer Einigung geführt. Die Tunnelarbeiter erhalten demnach ein Mitbestimmungsrecht: Jede Schicht wählt dazu zwei Vertreter aus, die gemeinsam mit der Schichtleitung über den Arbeitsabbruch bei schlechten Bedingungen entscheiden. Weiter soll die Schadstoffbelastung im Tunnel durch ein neues Verkehrsregime massiv reduziert werden. In den nächsten Tagen werden zudem Partikelschutzfilter montiert. Und in den nächsten sechs Wochen können sich alle Tunnelarbeiter einer medizinischen Untersuchung unterziehen. Vor allem aber sollen sich nun die Arbeitsbedingungen am Nordportal verbessern. Dort werden zwei provisorische Kühlaggregate angebracht, die bis zum Funktionieren des Kühlsystems die Temperatur um rund fünf Grad senken sollen. Der von der GBI organisierte Warnstreik wird die Baustelle gemäss Arge rund 200'000 Franken kosten.

(NZZ 20./21.04.02; NZZ 23.04.02; NZZ 25.04.02; BZ 19.04.02)

- 23.04. Strassentunnels im europäischen Test** – Ein Viertel der in Europa getesteten Strassentunnels sind in Bezug auf ihre Sicherheit mangelhaft. Bei Brandschutz, Lüftung und Fluchtwegen weisen viele Strassentunnels in Europa weiterhin erhebliche Mängel auf. Acht von 30 getesteten Tunnels fielen durch. Die Bestnote „sehr gut“ konnte drei Mal vergeben werden. „Gut“ gab es sechs Mal, 13 Tunnel erreichten „ausreichend“. Acht Tunnelröhren erhielten die Endnote „bedenklich“ oder „mangelhaft“. Mit der Gesamtnote „sehr gut“ wurde der nach der Brandkatastrophe von 1999 komplett sanierte Montblanc-Tunnel in Frankreich bewertet. Er war Testsieger, punktgleich mit dem vor zwei Jahren eröffneten „Cointe“-Stadttunnel im belgischen Lüttich. Als dritter Tunnel schnitt der niederländische Wijker mit „sehr gut“ ab. Alle drei Verbindungen kämen einem perfekten Tunnel sehr nahe. Der zweite getestete Unglückstunnel, der Gotthard, erhielt die Note „ausreichend“. Die Tester bemängelten unter anderem, dass der Gotthard eine Röhre mit Gegenverkehr habe. Das hohe Verkehrsaufkommen und der hohe Anteil des Schwerverkehrs wurden als weitere Schwächen aufgeführt. Nach Abschluss der laufenden Bauarbeiten und Tests sei aber für den Gotthard die Note „gut“

möglich. Bereits mit „gut“ wird dagegen der Bözberg-Tunnel auf der A3 bei Brugg (AG) eingestuft. Trotz erster positiver Ansätze gebe es noch viele Mängel, lautete das Fazit der von 14 europäischen Automobilclubs durchgeführten Tests. Daher appellierten die Clubs an die Autofahrer, mit besonnener Fahrweise selbst zu mehr Sicherheit beizutragen. Acht von 30 Tunnels haben noch immer keine zusätzlichen Flucht- und Rettungswege. Zu den Anlagen mit mangelhafter oder bedenklicher Sicherheit gehört auch der 1,7 Kilometer lange San-Salvatore-Tunnel auf der A2 südlich von Lugano. Der Tunnel ohne Pannbuchten und Standstreifen sowie ohne beschilderte Fluchtwege erhielt die Gesamtnote „bedenklich“. Auch die Brandlüftung und die Verkehrsüberwachung seien mangelhaft.

(BaZ 24.04.02; AR 25.04.02; TCS-Medienmitteilung 23.04.02; Touring 25.04.02)

24.04. Grenzblockade in Chiasso – Vier Stunden dauerte eine von der italienischen Routiervereinigung (FAI) organisierte Grenzblockade in Chiasso. Hunderte von Camions hatten sich deswegen auf beiden Seiten des Warenzolls in Chiasso–Brogeda gestaut. Weil im Tessin sämtliche Rastplätze besetzt waren, sah sich die Urner Polizei gezwungen, für kurze Zeit „Phase Rot“ auszurufen. Bereits im Lauf des Morgens normalisierte sich die Situation wieder. „Phase Rot“ war ein Grund für die Proteste der FAI. Denn: Wird „Phase Rot“ ausgerufen, dann dürfen die Chauffeure die Gotthard- oder die San-Bernardino-Route nicht mehr benutzen. Wer es trotzdem macht, muss eine 24-stündige Zwangspause einlegen und mit einer Busse von bis zu 5'000 Franken rechnen. Laut Vertretern der FAI weist dieses System aber Lücken auf. Viele Chauffeure würden trotzdem über den Gotthard fahren. In Chiasso zahlten sie 300 Franken Busse, und schon dürften sie weiterreisen. Zudem verstosse die Schweiz gegen die bilateralen Verträge, weil sie den freien Warenverkehr behindert. Die FAI begründete ihre Blockade mit finanziellen Motiven. Die Durchquerung der Alpen habe sich durch das Dosiersystem am Gotthard um fünf Milliarden Euro verteuert.
(NZZ 25.04.02)

25.04. SBB mit rückläufigem Betriebsgewinn – Der SBB-Konzern weist für das Jahr 2001 einen um 1,5 Prozent auf 6'031,4 Millionen Franken gesteigerten Betriebsertrag aus. Der Betriebsaufwand wuchs um 2,9 Prozent auf 5'785 Millionen Franken. Der Konzerngewinn stieg um 124,5 Prozent auf 314,1 Millionen Franken. Der Betriebsgewinn freilich lag mit 245,7 Millionen um 23,6 Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Eine ganz normale Aktiengesellschaft wird die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aber wohl nie sein, da kann auch der aktuelle Geschäftsbericht nicht darüber hinwegtäuschen. Nach wie vor hängen die SBB am Bundes-Tropf. Der Konzerngewinn hat sich zwar mehr als verdoppelt, doch dafür sind ausserordentliche Ereignisse verantwortlich – in erster Linie die teilweise veräusserte Beteiligung am Telekommunikation-Unternehmen Sunrise (118 Millionen Franken) sowie die Auflösung einer Rückstellung für das aufgegebene Joint Venture mit der italienischen Staatsbahn FS (42 Millionen Franken). Das Betriebsergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Die Verluste im Güterverkehr (68 Millionen Franken) kontrastieren hier mit den Gewinnen aus dem Personenverkehr (80 Millionen Franken). In beiden Bereichen setzen die SBB ihre Hoffnung auf grenzüberschreitende Märkte. Die Division Infrastruktur erwirtschaftete einen Jahresgewinn von 130,1 Millionen Franken. Ihre wichtigsten Einnahmen waren wiederum die Verkehrserträge (705,4 Millionen, hauptsächlich Trassenentschädigungen) und die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur

(1,2167 Milliarden Franken). Ohne den massiven Globalkredit im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Bund kämen die SBB nicht über die Runden. Zu den Leistungen des Bundes für die Infrastruktur kommen die Abgeltungen von Bund und Kantonen für den regionalen Personenverkehr, Abgeltungen des Bundes für den Hucklepack- und Kombiverkehr und ein Bundesbeitrag für Investitionen, die über die Substanzerhaltung der Infrastruktur hinausgehen. Insgesamt beliefen sich die Leistungen der öffentlichen Hand an die SBB auf 1,9398 Mrd. Fr. Das sind 55,5 Mio. Fr. weniger als im Jahr 2000. Die SBB erwirtschafteten von einem Franken Betriebsertrag insgesamt 60 Rappen auf dem Markt und neun Rappen als Selbstunternehmen (vor allem als Bauherrin). 31 Rappen stammen von der öffentlichen Hand. Hinzu kommen tiefverzinsliche Bundesdarlehen in Milliardenhöhe und Zuschüsse für eine Deckungslücke in der Pensionskasse. 3,2 Milliarden Franken waren es in diesem Jahr, die letzte Tranche einer 1998 zugesagten Sanierungshilfe. Trotzdem klafft in den Vorsorgeeinrichtungen bereits wieder ein Loch von 1,7 Milliarden Franken. Der Güterverkehr litt in der zweiten Jahreshälfte 2001 unter dem Konjunkturunbruch vor allem im Schlüsselmarkt Deutschland. Der konsolidierte Verkehrsertrag der Cargo-Division war mit 1'049,3 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Prozent rückläufig. Die Transportleistung blieb mit 10,534 Milliarden Tonnenkilometern (Vorjahr: 10,786 Milliarden) und 59 Millionen transportierten Tonnen (Vorjahr: 60,5 Millionen) klar hinter den Spitzenwerten des Jahres 2000 zurück. Die Cargo-Division erwirtschaftete einen Verlust von 68 Millionen Franken, das sind 17,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, räumte ein, dass nicht allein die Konjunktur, sondern auch die Konkurrenzsituation schuld an diesem Rückschlag sei. Auf der Schiene seien die Preise im Ganzzugverkehr stark unter Druck gekommen. Doch auch die Konkurrenz zwischen Strasse und Schiene habe sich wegen der Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen auf 34 Tonnen verschärft und wegen der Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen innerhalb der mit der Europäischen Union (EU) vereinbarten Kontingente. (NZZ 26.04.02; Tages Anzeiger 26.04.02; BaZ 26.04.02)

- 25.04. **Runder Tisch: Dosierungssystem am Gotthard bleibt bestehen** – Das erste Treffen am Runden Tisch zu den Problemen mit dem alpenquerenden Schwerverkehr hat keine neuen Ideen gebracht. Es bestätigte sich, dass gewichtige Änderungen mindestens bis zum Ausbau der Lüftungsanlagen und Sicherheitsvorkehrungen im Gotthardtunnel, das heisst bis im September, warten müssen. Immerhin zwei kleine Sofortmassnahmen konnte Verkehrsminister Moritz Leuenberger nach dem ersten Treffen am runden Tisch bekannt geben: Der Gotthardpass wird bereits vor Auffahrt für Solofahrzeuge (Lastwagen ohne Anhänger) geöffnet – knapp einen Monat früher als in den letzten Jahren. Der Entscheid wurde durch die diesjährigen Schneeverhältnisse erleichtert. Die Beschränkung auf Lastwagen ohne Anhänger bewirkt indirekt eine Bevorzugung des Regionalverkehrs, wie sie von Kantonen, Parteien und dem Schweizer Transportgewerbe gefordert wurde, besteht der Transitverkehr doch vorwiegend aus Sattelschleppern. Der Tunnel soll dadurch um 300 bis 500 Fahrten täglich entlastet werden. Die zweite Sofortmassnahme ist die Verkürzung der Wechselphasen an den beiden Tunnelportalen von drei auf zwei Stunden. Da bei jedem Phasenwechsel Zeit verloren geht, werden etwa 300 Lastwagen weniger pro Tag durch den Tunnel fahren können, was jedoch durch die Passöffnung kompensiert wird. Der Vorteil des schnelleren Phasenwechsels besteht in kürzeren Wartezeiten vor dem Zoll in Chiasso, weil

die Lastwagen dort in regelmässigeren Abständen eintreffen. Weitere Vorschläge werden im Hinblick auf eine weitere Gesprächsrunde, die noch vor den Sommerferien stattfinden wird, weiterverfolgt. Darunter fanden drei Forderungen besonders breiten Rückhalt. Erstens sollen die Warteräume für die Chauffeure und für die Anwohner verbessert und auf Plätze ausserhalb der Autobahn verlegt werden. Dies würde auch eine Triage des Verkehrs mit einer systematischen Bevorzugung des Binnen-, Import- und Exportverkehrs ermöglichen. Weil keine Region mit der Bereitstellung solcher Warteräume vorangehen will, ist eine koordinierte Planung erforderlich. Zweitens sollen die polizeilichen Kontrollen der Chauffeure und der Fahrzeuge intensiviert und koordiniert werden. Und drittens soll in Gesprächen mit den anderen Alpenländern und der Europäischen Union (EU) auf eine Steuerung des Schwerverkehrs über ein internationales Reservationssystem hingearbeitet werden. Lastwagenfahrten wären demnach nicht mehr frei, sondern müssten angemeldet werden, wie dies auf einer Fähre zwischen Festland und Insel erforderlich ist. Denkbar sei auch, dass die Transitrechte über eine Börse versteigert würden, wie dies der Verein Alpen-Initiative vorgeschlagen hat. Am Runden Tisch nahmen Vertreter von Bund, Kantonen, Wirtschaft, Lastwagengewerbe, Umweltverbänden, Gewerkschaften und Bahnen Platz. Angeregt hatte das Treffen Astag-Präsident und Ständerat Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden). Das Dosierungsregime, das bei der Wiedereröffnung des Gotthardtunnels nach dem Brand vom letzten Herbst eingeführt wurde und das von Frankreich auch im Montblanctunnel angewendet wird, erwies sich dabei einmal mehr als heiss umstritten. Die drei direktbetroffenen Kantone Uri, Tessin und Graubünden wollen daran aber mindestens bis im nächsten Herbst festhalten, wie der Urner Regierungsrat Peter Mattli bestätigte. Auf das Kreuzungsverbot für Lastwagen könne allein schon aus Sicherheitsgründen vorläufig nicht verzichtet werden. Eine Rückkehr zum Zustand vor dem Brand vom 24. Oktober 2001 hält Moritz Leuenberger auch längerfristig nicht für verantwortbar.

Die Reaktionen auf das Ergebnis des Runden Tisches fielen sehr unterschiedlich aus. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) zeigte sich enttäuscht über die Gespräche. Weil am Dosierungssystem festgehalten wird, empfiehlt er seinen Mitgliedern, nun die Transporttarife für Fahrten ins Tessin um 15 Prozent zu erhöhen. Die Ergebnisse seien „wenig konkret“, sagte Sprecherin Béatrice Wertli im Namen der CVP. Das Verhalten von Moritz Leuenberger sehe nach Verzögerungstaktik aus. Kritik äusserte auch die FDP: Es seien nur „symbolische“ Massnahmen vereinbart worden. Von einer „Katastrophe“ spricht die SVP. Dies sei eine Politik des Nicht-Handelns, sagte Generalsekretär Gregor Rutz. Die Zustände seien unhaltbar, der Schaden für die Wirtschaft sei immens. Doch die Probleme würden nicht wahrgenommen. Zufrieden mit dem Runden Tisch sind hingegen die SPS und die Umweltverbände. Die Verkehrspolitik gehe in eine gute Richtung, sagte SP-Sprecher Jean-Philippe Jeannerat. Der VCS zeigte sich erleichtert, dass die „vernünftige Politik“ nicht zu Fall gebracht worden sei

(NZZ 26.04.02; BaZ 26.04.02; „Bund“ 26.04.02)

- 25.04. **Besser für die Umwelt: Strasse oder Schiene?** – Der Interessenverband des Strassen-transportgewerbes IRU (International Road Transport Union) zweifelt am Erfolg der im EU-Verkehrsweissbuch vorgeschlagenen Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. IRU-Generalsekretär Martin Marmy präsentierte eine Studie über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen vom Strassentransport und vom

kombinierten Verkehr. Aus den Ergebnissen dieser Studie schliesst der IRU, dass die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht viel Energie spare und daher nicht das Allheilmittel darstelle, wie dies viele Politiker glaubten. Die IRU bringt die Studienergebnisse auf die Formel, dass die Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene den Klimawandel nicht umkehren könne. Gemäss dem Autor der Studie, Ulrich Höpfner, ergab die Untersuchung auf 15 Transitstrecken, dass die Energie- und CO₂-Ausstosseinsparungen des kombinierten Verkehrs mit fünf bis achtzig Prozent weit geringer ausfallen als erwartet. Vor 20 Jahren war man von vier- bis achtfachen Einsparungen ausgegangen. In der Untersuchung, die 15 Alpen-transitstrecken umfasst, wurde unterschieden zwischen Containern, Sattelaufliegern sowie der Rollenden Landstrasse, bei der komplette LKW auf spezielle Niederflurwagen verladen werden. Letztere ist bezüglich Energie am uneffizientesten. Auf den beiden Strecken München–Verona sowie Istanbul–München ist der Verbrauch von Primärenergie höher als wenn der Lastwagen auf der Strasse fährt. Besser schneiden dagegen die Container ab. So betragen die Einsparungen auf der Strecke Köln–Mailand via Basel zirka zwei Prozent bei der Energie und gut 50 Prozent beim CO₂. Die Einsparungen beim CO₂-Ausstoss sind gemäss der Untersuchung umso höher, je grösser der Atomstromanteil am Energieverbrauch der jeweiligen Bahnen ist. Der IRU lehnt laut Marmy den kombinierten Verkehr nicht ab, fordert aber den Bau zusätzlicher Infrastrukturen für die Bahn und auf der Strasse. Bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) baue die Schweiz nur Tunnels, ohne dass sie die nötigen Plattformen zum Verladen der Lastwagen bzw. Container zur Verfügung stelle, sagte Marmy. Er erinnerte den Schweizer Bundesrat daran, dass er gemäss internationalen Verträgen den freien Warenverkehr garantieren müsse. Wenn er die Nutzung von Transitwegen verbiete, müsse er „gleichwertige Strecken“ zur Verfügung stellen. Auf die Frage, ob es der Bevölkerung in den Bergtälern zuzumuten sei, neben dem bereits bestehenden Schienen- und Strassennetz zusätzliche Verkehrsinfrastrukturbauten zu erdulden, erklärte ein IRU-Vertreter, die durch die Liberalisierung in der Europäischen Union (EU) ausgelöste Wohlstandsverdoppelung habe zu einer Vervierfachung der Verkehrsflüsse geführt.

(BaZ 26.04.02; IRU-BGL-Studie April 2002)

- 01.05. Verlagerungsbericht 2002 des Bundesrats zum alpenquerenden Schwerverkehr** – Um 33 000 Camions (minus 2,4 Prozent gegenüber 2000) sank die Frequenz auf der A2 im Jahr 2001, wie der erste Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung an die parlamentarischen Kommissionen zeigt. Ohne die Schliessung des Gotthardtunnels nach der Brandkatastrophe wäre aber noch immer ein Wachstum von drei Prozent festzustellen gewesen. Für flankierende Massnahmen zur Verkehrsverlagerung hat das Parlament bis 2010 total 2,85 Milliarden oder 259 Millionen Franken pro Jahr bewilligt. Das Verkehrsverlagerungsgesetz will, dass spätestens ab 2009 – zwei Jahre nach Eröffnung des Neat-Tunnels durch den Lötschberg – höchstens noch 650'000 Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr die Strasse befahren. Im Jahre 2000 sind es 1,4 Millionen Camions gewesen. Gemäss Bundesrat konnte der angestrebte Trendbruch erreicht werden, wozu sicher auch die nachlassende Konjunktur beigetragen habe. Auf Grund der Schliessung des Gotthard-Strassentunnels nach dem Lastwagenbrand vom 24. Oktober 2001 habe sich effektiv sogar ein Rückgang um 2,4 Prozent ergeben. Weiter steht im Bericht: „Die Rückverlagerung von Schwerverkehr aus dem benachbarten Ausland ist deutlich unter den Erwartungen geblieben. Die Strasse hat

durch die generelle Erhöhung der Gewichtslimite deutlich an Produktivität gewonnen, ohne dass dieser Vorteil voll von der noch reduzierten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) abgeschöpft wird. Die Anzahl grösserer Strassengüterfahrzeuge (Sattelschlepper und Lastenzüge) hat deutlich zugenommen, während die kleineren Fahrzeuge (Lastwagen) abgenommen haben.“ Im Klartext: Unter dem Strich hat sich das Verhältnis der Transporte leicht zulasten der Schiene verlagert, was auf die erhöhte Produktivität der Strasse zurückzuführen ist.

In einer Medienverlautbarung sieht der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS durch den Verlagerungsbericht den Tatbeweis erbracht, dass die Schweiz um eine zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel nicht herunkommt. Der Bundesrat streue sich Sand in die Augen, wenn er auf Grund der mageren Ergebnisse des Berichts seine Verkehrspolitik bestätigt sehe und auf die zweite Röhre verzichten wolle.

(BaZ 02.05.02; NZZ 02.05.02; FRS-Communiqué 01.05.02; UVEK-Medienmitteilung 01.05.02)

01.05. Tempobeschwerden des TCS: Positive Bilanz – Betreffend die TCS-Tempobeschwerden kann eine erste positive Bilanz gezogen werden. In Luzern und Zug sind die Beschwerden uneingeschränkt, in Zürich und Bern teilweise gutgeheissen worden. Offen ist derzeit noch die Beschwerde im Kanton Glarus (Zubringer A13). Diese liegt zwar seit rund einem Jahr beim Bundesrat. Es jedoch davon auszugehen, dass auch diese Beschwerde gutgeheissen wird.

(Internes Communiqué TCS)

06.05. „Sommerfahrplan“: Zweistundentakt für Dosierungsregime – Ab heute kann der Schwerverkehr den Gotthard-Strassentunnel wie zu Beginn des Dosierungssystems im Zweistundentakt passieren. Die mit kürzeren Rotphasen sowie mit einer Kapazitätseinbusse verbundene Umstellung auf den „Sommerfahrplan“ wird unter anderem durch die frühzeitige Öffnung des Gotthard-Passes möglich. Solofahrzeuge werden nach der Passöffnung an den Dosierstellen in Quinto und Amsteg vorbei über den Pass geführt.

(UVEK-Medienmitteilung 03.05.02)

07.05. Neues Verkehrsbeeinflussungssystem auf der A1 in Betrieb genommen – Genau 45 Buchstaben auf drei Zeilen müssen ausreichen. So viel Platz haben die Kantonspolizeien der Kantone Aargau, Solothurn und Bern, um auf den 14 grossen Anzeigetafeln zwischen der Verzweigung Wiggertal (AG) und Bern-Weyermannshaus die Automobilisten über den Stand der Dinge zu orientieren. „Expo Parking Biel Ost besetzt“: Diese Information erfahren die Expo-Besucher, die mit dem Auto statt mit der Bahn zur Landesausstellung fahren, bereits in Härkingen und in Luterbach (SO). Auch Meldungen über Staus und Unfälle werden auf den Tafeln angezeigt. Die Signalbrücken stehen vor allem bei den Autobahnverzweigungen auf der 60 Kilometer langen Strecke. Mit dem Verkehrs-Beeinflussungs-System (VBS) wollen die drei Kantone gemäss Vertretern der zuständigen Behörden einen flüssigeren Verkehr auf der Autobahn A1 sicherstellen. Mit den gezielten Informationen solle der Verkehrsfluss gelenkt und geleitet werden, betonte Walter Schaufelberger, Projektleiter und Leiter Verkehrsmanagement expo.02. Die aktuellen Informationen auf den Anzeigetafeln sollen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen. Ein ausgeklügeltes Überwachungssystem mit automatischen Kameras liefert den drei Polizeizentralen in Bern, Solothurn und Schafisheim (AG) die notwendigen Situationsberichte über den Verkehr auf der

Autobahn. Die meisten Texte für die Anzeigetafeln sind bereits formuliert und können auf dem Computer abgerufen werden. Trotz der teilweise elektronischen Auswertung der Verkehrslage entscheidet ein Polizeibeamter darüber, welche Information auf den Anzeigetafeln erscheint. Die Investitionen für das System belaufen sich auf 17 Millionen Franken. Den grössten Teil der finanziellen Aufwendungen übernimmt der Bund. Ein Ausbau des Systems mit Investitionen von rund 60 Millionen Franken hat der Bund im Grundsatz bewilligt. Aber die Betreiber müssen zuerst praktische Erfahrungen mit dem jetzt angelaufenen System sammeln und dem Bund nach einer einjährigen Praxis einen Bericht über die tatsächliche Wirkung abliefern. Zwar läuft auf der mittlerweile sechsspurigen Grauholz-Autobahn seit 1996 eine ähnliche Informationsanlage, aber wegen der vielen Bauarbeiten auf der Autobahn war die Wirkung des Verkehrs-Beeinflussungs-Systems beschränkt. Gute Erfahrungen machte die Kantonspolizei im Aargau mit dem Informationssystem beim Baregg Tunnel in Baden. Das System zwischen der Verzweigung Wiggertal und Bern-Weyermannshaus stützt sich auf das Leitbild „Strassenverkehrstelematik“ des Bundes. Danach soll auf den Hochleistungsstrassen ein Verkehrsleitsystem eingerichtet und eine „effiziente und faire Verkehrsüberwachung“ sichergestellt werden. Die Verantwortlichen des VBS wiesen bereits wiederholt darauf hin, das installierte System sei nicht in der Lage, die Autokennzeichen zur Identifizierung des Fahrzeugbesitzers oder die genaue Geschwindigkeit eines Autos erfassen.

(BaZ 08.05.02; NZZ 08.05.02; BZ 08.05.02; AR 09.05.02)

- 08.05. Finanzierung von Schwerverkehrskontrollzentren rechtlich verankert** – Der Bund will die Zentren für die Schwerverkehrskontrolle mitfinanzieren. In einer ersten Phase werden derzeit die mobilen Kontrollen intensiviert. Sie ermöglichen eine Kontrolle der Ladung, des allgemeinen Zustandes des Fahrzeuges und des Fahrers (Arbeits- und Ruhezeiten, Angetrunkenheit). Mit mobilen Waagen lässt sich auch das Gewicht überprüfen. Verschiedene Kantone ergänzen die mobilen Kontrollen durch Nachprüfungen in Werkhöfen und provisorischen Zentren. Der Kanton Bern beispielsweise verfügt bei Mattstetten über eine in die Autobahn eingelassene Zählstation, die auch das Gewicht grob messen kann. Bei einer deutlichen Überschreitung der Gewichtslimits wird der Lastwagen im Grauholz aus dem Verkehr gezogen. Die polizeiliche Kontrolltätigkeit wird in Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Kantonen geregelt. Die Aufwendungen von jährlich rund 20 Millionen Franken werden aus den LSVA-Einnahmen finanziert. Einiges mehr wird in den rund 15 Kontrollzentren möglich sein, mit deren Bau bereits begonnen wurde. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Revision der Nationalstrassenverordnung wird die für die Schwerverkehrskontrolle notwendige Infrastruktur zum Bestandteil der Nationalstrassen erklärt. Das bedeutet, dass die Kantone für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der Schwerverkehrskontrollzentren Beitragssätze vom Bund erhalten. Laut dem Bundesamt für Strassen (Astra) sind sieben Kontrollzentren zur Planung freigegeben: Uhwiesen (ZH), Schaffhausen, Sigrino (TI), Ripshausen (UR), Realta (GR), St-Maurice (VS) und Chavornay (VD). Zur Diskussion stehen auch Reiden (LU), Oensingen (SO), Bern sowie die Räume Frick/Lupfig (A3/A1) und Kölliken/Schafisheim (AG). Bereits Ende Jahr den Betrieb aufnehmen wird das Kontrollzentrum Stans. Eine Schätzung der gesamten Investitionskosten ist nicht möglich, doch der Bund wird gemäss Astra maximale und minimale Standards festlegen, die er mitfinanziert.
- (BZ 10.05.02; UVEK-Medienmitteilung 08.05.02; AR 06.06.02; AS 2002 S. 1177-1179)

- 08.05. Ausserordentliche Delegiertenversammlung der Astag** – Die Delegierten des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag) haben sich heute zu einer ausserordentlichen Versammlung in Egerkingen eingefunden. Alle Anwesenden sind schwer enttäuscht von den Ergebnissen des Runden Tisches, der in ihrer ersten Phase keine nennenswerten Erleichterungen gebracht hat. Die Situation, die das Dosierungssystem im alpenquerenden Güterverkehr verursacht, ist nach wie vor unhaltbar und zunehmend unerträglich für die direkt Betroffenen – nicht nur die Transportbranche, sondern in steigendem Mass auch für die Wirtschaft und Anrainer der Dosierstellen. Die Delegiertenversammlung hat dem Astag-Zentralvorstand einhellig den Auftrag erteilt, im Hinblick auf die zweite Phase des Runden Tisches Kundgebungen und Manifestationen zu planen und durchzuführen. Diese haben den Zweck, Behörden und Bevölkerung weiterhin für die vorherrschenden Zustände zu sensibilisieren, die eines Rechtsstaats nicht würdig sind.
(Astag-Medienmitteilung 08.05.02)
- 11.05. A5 wächst um 7,5 Kilometer** – Wenige Tage vor der Eröffnung der Landesausstellung Expo 02 wird heute nach siebenjähriger Bauzeit ein 7,5 Kilometer langes Teilstück der A5 zwischen Neuenburg und Yverdon eröffnet. Dieses verläuft fast durchgehend in Tunnels und hat 730 Millionen Franken gekostet. Es befreit künftig die Gemeinden Sauges, St-Aubin, Gorgier und Chez-le-Bart vom Durchgangsverkehr. Durchgehend wird die Autobahn zwischen Neuenburg und Yverdon im Jahr 2006 zu befahren sein.
(NZZ 04./05.05.02)
- 13.05. Lärm und Abgase belasten die Alpentäler** – Die Schliessung des Gotthard-Strassentunnels hat zur einer massiven Verschiebung des Verkehrs und damit der Umweltbelastung von der Gotthard- zur San-Bernardino-Achse geführt. Die Umweltämter des Bundes und der betroffenen Kantone haben die Messungen während der Sperrung des Gotthard-Strassentunnels mit jenen aus dem Vorjahr verglichen. Der Bericht zeigt die Auswirkungen des Schwerverkehrs unter Sonderbedingungen in den Alpentälern. Bund und Kantone sind daran, die Beobachtungen der Luft- und Lärmbelastung entlang der beiden Transitrouten sowie jene der meteorologischen Verhältnisse in den betroffenen Tälern auszubauen.
(NZZ 14.05.02; BaZ 15.05.02)
- 15.05. Neue Verkehrsregeln für Inline-Skates und Trottinette** – Das Benutzen fahrzeugähnlicher Geräte wie Inline-Skates oder Trottinette wird im Strassenverkehrsrecht neu geregelt. Diese neuen Bestimmungen legen explizit fest, welche Verkehrsflächen mit diesen Geräten benützt werden dürfen und welche Verkehrsregeln dabei zu beachten sind. Der Bundesrat hat die entsprechenden Verordnungsänderungen verabschiedet. Auf Grund der Vernehmlassungsergebnisse hat er das Vortrittsrecht für Fussgänger gegenüber den so genannten neuen Mobilitätsformen in der Verkehrsregelnverordnung (VRV) ausdrücklich verankert. Grossen Wert hat der Bundesrat ausserdem auf die Verkehrssicherheit gelegt: So darf die Fahrbahn mit fahrzeugähnlichen Geräten nur ausnahmsweise benützt sowie nur im Schritttempo überquert werden. Schliesslich gilt nachts und wenn die Sichtverhältnisse es erfordern eine Beleuchtungspflicht auf Fahrbahn und Radwegen. Die neue Regelung tritt per 1. August 2002 in Kraft.
(UVEK-Medienmitteilung 15.05.02; AS 2002 S. 1928-1938)

- 15.05. **Gegenvorschlag des Bundesrats zur avanti-Initiative** – Nicht die zweite Gotthard-Strassenröhre ist gemäss Bundesrat das vorrangige Heilmittel zur Verflüssigung des Verkehrs. Im Vordergrund stehe die Stauentschärfung in den grossen Agglomeratio-
nen sowie auf einzelnen Ost-West-Autobahnabschnitten. In seinem Gegenvorschlag zur avanti-Initiative will der Bundesrat zudem Schiene und Strasse für den Berufsverkehr besser koordinieren.
Das avanti-Komitee zeigt sich per Medienverlautbarung zwar enttäuscht über den Verzicht des Bundesrats auf eine zweite Gotthardröhre, begrüsst hingegen den geplanten Ausbau des Nationalstrassennetzes. Dabei dürfe es sich aber nicht nur um „Ausbuchtungen“ handeln. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet in seiner Medienmitteilung das verstärkte Bundesengagement für den Agglomerationsverkehr, dies dürfe jedoch nicht einseitig zugunsten des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Die von den Strassenbenützern aufgebrauchten Mittel seien mindestens zur Hälfte für Strasseninfrastruktur-Projekte einzusetzen. Die bürgerlichen Regierungsparteien bedauern, dass der Bundesrat in seinem Gegenvorschlag zur avanti-Initiative auf die zweite Gotthard-Strassenröhre verzichtet hat.
(NZZ 16.05.02; BaZ 16./18.05.02; FRS-Communiqué 15.05.02; UVEK-Medienmitteilung 15.05.02; BBl 2002 S. 4501-4546)
- 17.05. **Reservierungssystem für den Schwerverkehr** – Verkehrsminister Moritz Leuenberger beabsichtigt, für den Transit-Schwerverkehr ein Reservierungssystem vor den Grenzen einzurichten. Dieses soll auch der Entlastung des Binnenverkehrs dienen. Damit würde das bestehende Dosierungsregime am Gotthard-Strassentunnel faktisch ausgelagert. Das geplante Reservierungssystem wird von allen vier Bundesratsparteien unterstützt. Allerdings gab Vizekanzler Achille Casanova zu bedenken, dass diesbezügliche Verhandlungen mit den Nachbarländern nicht einfach sein würden.
(BaZ 18./19.05.02)
- 17.05. **Der Kanton Tessin sagt deutlich ja zur zweiten Gotthard-Strassenröhre** – Die neuste bei 506 Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Tessin durchgeführte repräsentative Umfrage zeigt deutlich: Der Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard, wie ihn die avanti-Initiative unter anderem verlangt, findet in sämtlichen Regionen des Kantons Tessin eine klare Mehrheit. 64 Prozent aller Befragten haben diesem zugestimmt. Als wichtigstes Argument wird die Hebung der Verkehrssicherheit genannt.
(FRS-Communiqué 17.05.02)
- 22.05. **Botschaft zur Verordnung über Grenzwerte** – Der Bundesrat will den Blutalkoholgrenzwert beim Autofahren von 0,8 auf 0,5 Promille senken. Die Landesregierung hat die Botschaft zur Verordnung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr zuhanden der Eidgenössischen Räte verabschiedet. Die darin beantragte Senkung sei wissenschaftlich abgestützt. Die Fahrfähigkeit vieler Personen sei schon bei einer niedrigen Blutalkoholkonzentration beeinträchtigt. Die 0,5-Promille-Grenze sei in den meisten europäischen Staaten bereits geltendes Recht. Die Herabsetzung des Grenzwertes soll zu einer Verminderung der alkoholbedingten Unfälle führen. Die neue Verordnung tritt voraussichtlich am 1. Januar 2004 in Kraft.
(NZZ 23.05.02; BaZ 23.05.02; UVEK-Medienmitteilung 22.05.02; BBl 2002 S. 3937-3945)

- 28.05. **Dosierungssystem am Gotthard: Auch Personenwagen betroffen** – Um das Dosierungssystem am Gotthard-Strassentunnel problemlos abwickeln zu können müssen vermehrt Privatwagen an den Rampen warten. Betroffen ist in erster Linie die Süd-Nord-Richtung. Grund: Um die Lastwagen in vorgesehenen Zeitfenstern von jeweils 40 Minuten durch den Gotthard-Strassentunnel zu schleusen, müssen die Verkehrspolizeien von Uri und Tessin bei hohem Verkehrsaufkommen den privaten Autoverkehr anhalten. Nur so ist gewährleistet, dass die vorgesehene Menge an Camions den Tunnel passieren kann.
(BaZ 29.05.02)
- 30.05. **Klimaerwärmung in der Schweiz besonders stark** – Gemäss Klimaexperten ist die Schweiz von der Erderwärmung besonders betroffen. Laut dem Beratenden Organ für Fragen der Klimaänderung (OcCC) und ProClim, dem Forum für Klima und Global Change, ist der Temperaturanstieg in der Schweiz während der letzten drei Jahrzehnte dreimal grösser gewesen als im globalen Mittel. Im 20. Jahrhundert sei die Temperatur auf der Alpensüdseite um ein Grad, in der Deutschschweiz um 1,3 Grad und in der Westschweiz um 1,6 Grad gestiegen. Der entsprechende globale Mittelwert betrage 0,6 Grad. Dieser Trend dürfte sich gemäss den Wissenschaftlern auch in Zukunft fortsetzen. Modellrechnungen würden für alle zehn Jahre eine Erwärmung von durchschnittlich 0,3 bis 0,5 Grad prognostizieren. Betreffend die Emission von Treibhausgasen verfügt die Schweiz nach Ansicht der Klimaexperten über das Potenzial, diese zu halbieren. So sei etwa beim Verkehr, der für rund 35 Prozent des Verbrauchs an fossilen Energieträgern verantwortlich zeichnet, eine drastische Senkung des Verbrauchs von Neuwagen prioritär.
(NZZ 31.05.02; OcCC-Bericht 10.01.02)
- 30.05. **Nutzfahrzeugverband Astag ist gegen Kampfmassnahmen** – Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) will mit einer „Sommer-Informationsoffensive“ auf den drohenden Notstand im Verkehr auf Schweizer Strassen, insbesondere jenem auf der A2, aufmerksam machen. Die Astag spricht sich deutlich gegen organisierte Kampfmassnahmen aus, da die Lastwagenchauffeure nicht willentlich sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer behindern wollen. Um einen Kollaps abzuwenden, appelliert der Astag-Präsident, Ständerat Carlo Schmid-Sutter, an die Mithilfe der Landesregierung, namentlich jene von Verkehrsminister Moritz Leuenberger. Dieser müsse dringend von seiner unter dem Deckmantel der Sicherheit praktizierten Verkehrsberuhigungspolitik abrücken. Ferner seien unbedingt neue Verkehrsverhandlungen mit der Europäischen Union (EU) zugunsten der Schweiz nötig. Das heutige Dosierungssystem sei in seinen Folgen zerstörerisch für die Schweiz.
(NZZ 31.05.02; Astag-Pressemappe 30.05.02)
- 31.05. **Wiedereröffnung der Belchen-Weströhre** – Die erste Etappe der Sanierung des Belchen-Strassentunnels ist nach neun Monaten beendet worden. Die Weströhre mit der Fahrbahn in Richtung Luzern und Bern ist heute wieder eröffnet worden. In vier Monaten, also nach dem grossen Sommer-Reiseverkehr, beginnen die Instandsetzungsarbeiten an der Oströhre des Belchentunnels.
(NZZ 29.05.02; BaZ 29.05.02; AR 30.05.02)

- 01.06. Bilaterale Abkommen zwischen der Schweiz und der EU in Kraft** – Fast zehn Jahre nach dem EWR-Nein, mit dem Volk und Stände die Schweiz in der Frage der Annäherung an die Europäische Union (EU) auf den bilateralen Weg geschickt haben, tritt das Paket von sieben sektoriellen Abkommen heute in Kraft. Am unmittelbarsten spürbar dürften dabei die Liberalisierungsschritte im Personen- und Landverkehr sein. Wesentliche Teile des Landverkehrsabkommens hat der Bundesrat – in Absprache mit der EU – aus rein pekuniären Interessen vorzeitig per 1. Januar 2001 in Kraft gesetzt. Seither herrscht auf der A2 das Verkehrschaos. Früher wegen ungenügender Zollinfrastrukturen an der Nord- und Südgrenze, heute wegen des Dosierungsregimes am Gotthard. Staumeldungen am Gotthard-Strassentunnel gehören nun zum Alltag. Mit dem Landverkehrsabkommen hat die EU jedoch die helvetische Verkehrspolitik anerkannt, namentlich die Erhöhung des Transitpreises (LSVA – leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Die Eidgenossenschaft ihrerseits hat ja gesagt zur Öffnung der Verkehrsmärkte, insbesondere zur schrittweisen Einführung der 40-Tonnen-Limite. Ab 2005 sind 40-Töner unbeschränkt zugelassen. Das Landverkehrsabkommen kennt eine Übergangsphase bis spätestens 2008. Während dieser Zeitspanne ist zunächst ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Strasse in Kauf zu nehmen, das aber nach der Vollendung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) durch die Verlagerung auf die Schiene markant abnehmen sollte.
(NZZ 30.05.02; „Bund“ 30.05.02; AS 2002 S. 1649-1703)
- 02.06. Kanton Solothurn: Ja zu höherer Motorfahrzeugsteuer** – Die Umfahrungsprojekte für die Städte Olten und Solothurn können realisiert werden. Bei einer Stimmbeteiligung von 47,3 Prozent wurde der dafür vorgesehene Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer von 15 Prozent für längstens 20 Jahre mit 38'902 (51 Prozent) gegen 37'347 Stimmen knapp gutgeheissen. Die beiden Projekte waren zwar am 28. September 1997 angenommen worden, doch scheiterte damals die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 20 Prozent. Solothurn ist einer der wenigen Kantone, die Gesamtverkehrsprojekte mit verursachergerechten Abgaben finanzieren können. Es habe sich gezeigt, dass die Stimmbürger bereit seien, für klar definierte Projekte einen Obolus zu entrichten, wenn sie von der Notwendigkeit überzeugt seien, betonte der kantonale Baudirektor, Regierungsrat Walter Straumann. Mit den Umfahrungen erhalten die Städte je eine neue Aarebrücke; Solothurn, wo die Wengibrücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird, bekommt zudem einen direkten Anschluss an die Mitte April eröffnete A5.
(NZZ 03.06.02; BaZ 03.06.02; NZZ 21.05.02)
- 06.06. Ständerat heisst SBB-Leistungsvereinbarung gut** – Nicht über Millionen-, sondern vielmehr über Milliardenbeträge hat der Ständerat debattiert. Er heisst drei Bundesbeschlüsse gut: namentlich die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und der SBB AG für die Jahre 2003-2006 mit 31 zu 0 Stimmen, den Zahlungsrahmen (6,025 Milliarden Franken) für den gleichen Zeitraum mit 33 zu 0 Stimmen sowie einen Verpflichtungskredit (130 Millionen Franken) für die Einrichtung einer Führerstandssignalisierung (ETCS) in den Lokomotiven mit 33 zu 0 Stimmen. Gemäss vorberatender Kommission sind die Ziele der Leistungsvereinbarung 1999-2002 erreicht worden. Die für diese Periode gesprochenen Geldmittel werden voraussichtlich nicht ganz ausgeschöpft. Die neue SBB-Leistungsvereinbarung setzt folgende Ziele: einen erhöhten Marktanteil der Bahn im Personenverkehr, einen massgebenden Beitrag im Güterverkehr zur Ver-

kehrsverlagerung und eine nachhaltige Substanzerhaltung beim Netz. Genau in diese Substanzerhaltung fliesst denn auch der grösste Teil (rund 4,8 Milliarden) der für Investitionen vorgesehenen rund sechs Milliarden Franken. Die Erhöhung des Zahlungsrahmens von 5,8 (1999-2002) auf 6,025 Milliarden Franken (2003-2006) begründet der Bundesrat mit der Teuerung. Die gut sechs Milliarden Franken entsprechen nicht einmal der Hälfte der Bundesmittel, die insgesamt und unter mehreren anderen Titeln an die SBB AG fliessen. Christoffel Brändli (svp, Graubünden) rief in der Debatte dazu auf, dass es möglichst rasch zu einer Gleichbehandlung der SBB mit den anderen Bahnen komme. Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) stellte fest, dass die Bahn mit über 70 Prozent zwar die Hauptlast des Nord-Süd-Güterverkehrs trage, jedoch kaum etwas dazu beitrage, dass dieser Anteil höher werde.

(NZZ 07.06.02)

06.06. Montrealer Protokoll von Ständerat genehmigt – Die Änderungen zum Protokoll von Montreal über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, ist nach der Grossen Kammer auch vom Ständerat mit 33 zu 0 Stimmen gutgeheissen worden.

(NZZ 07.06.02; AS 2002 S. 2657-2660 und S. 2792-2808)

06.06. Verkehrsprobleme im Raum Luzern: Ständerat überweist zwei Postulate – Der Ständerat hat sich mit vier Vorstössen befasst, welche die Verkehrsprobleme im Raum Luzern thematisieren: Namentlich sind dies zwei Luzerner Standesinitiativen („Umfahrung des Raumes Luzern für den Nord-Süd-Verkehr“ und „Infrastrukturergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern“) sowie zwei Postulaten der ständerätlichen Verkehrskommission mit gleicher Stossrichtung. Während die beiden Standesinitiativen abgelehnt werden, überweist die Kleine Kammer die zwei Kommissionspostulate „Strasse“ und „Bahn“.

(NZZ 07.06.02)

10.06. DB Cargo AG beteiligt sich bei BLS Cargo AG – Die Deutsche-Bahn-Tochter DB Cargo beteiligt sich mit einem Aktienpaket von 20 Prozent an der BLS-Tochter BLS Cargo. Damit festigt die DB Cargo ihre Zusammenarbeit mit der BLS Lötschbergbahn AG. Der unterzeichnete Vertrag sieht vor, dass die DB Cargo AG als grösster europäischer Anbieter im Schienengüterverkehr rückwirkend per 1. Januar 2002 besagten Anteil des Aktienkapitals der bislang voll zur BLS Lötschbergbahn gehörenden BLS Cargo AG übernimmt.

(BZ 11.06.02; BaZ 11.06.02)

11.06. Mittelthurgaubahn steckt in finanziellen Nöten – Die im Bodenseegebiet verankerte Mittelthurgaubahn (MThB) steckt in einem finanziellen Engpass, aus dem es ohne Einigung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) kaum ein Entrinnen geben wird. Das Finanzloch wird auf rund 30 Millionen Franken geschätzt. Der akute Liquiditätsengpass geht einher mit Meinungsverschiedenheiten mit dem BAV. Bereits verlautete seitens der SBB, man werde der MThB die Hand reichen, denn der öffentliche Verkehr müsse sichergestellt werden. Der Versuchsbetrieb der MThB-Seelinie hatte vor Jahren für Aufsehen gesorgt, da der Bundesrat damals nach einer Ausschreibung das Recht für den Betrieb einer vormaligen SBB-Linie zum ersten Mal an ein konzessioniertes Transportunternehmen (KTU) ausserhalb der Einflussphäre eines Staatsunternehmens erteilte.

(NZZ 11.06.02)

- 17.06. **Bereinigtes Konzept zur 2. Etappe von Bahn 2000** – Ein optimiertes nationales und bereinigtes Basisangebotskonzept mit einer Übersicht über die dazu notwendigen Infrastrukturinvestitionen betreffend die 2. Etappe von Bahn 2000 soll Mitte 2003 in die Vernehmlassung gehen. Mit der 2. Etappe soll das Knotenprinzip im Fernverkehr optimiert sowie das Angebot im Agglomerationsverkehr verbessert werden. Das Basisangebotskonzept weist ein grob geschätztes Investitionsvolumen von maximal 4,5 bis 5,5 Milliarden Franken auf. Konkret soll etwa die Strecke Bern–Zürich zu einem Viertelstundentakt verdichtet werden. Bei der Integration der Angebote für den Regionalverkehr stehen verschiedene Verbesserungen in den Agglomerationen im Vordergrund, insbesondere der Ausbau der S-Bahnsysteme in Basel, Bern, Lausanne/Genf, Luzern, St. Gallen und Tessin. Die 2. Etappe von Bahn 2000 soll jedoch – primär auf der Nord/Süd-Achse – auch zusätzliche Schienenkapazität für den Güterverkehr schaffen, um die Verlagerungsziele des Bundes zu erreichen. (UVEK-Medienmitteilung 17.06.02; BaZ 05.07.02)
- 23.06. **Avanti-Komitee präsentiert neue Gotthard-Studie** – Eine im Auftrag des avanti-Komitees erstellte Expertise kommt zum Schluss, dass im Jahr 2020 täglich 5,8 Prozent mehr Personenwagen via Gotthard-Strassentunnel durch die Alpen fahren, wenn die zweite Röhre realisiert ist. Dies bei einer jährlichen Zunahme des Personenverkehrs um 1,6 Prozent, das entspricht 37,4 Prozent bis 2020, und einer gleichbleibenden Anzahl Camion-Durchfahrten wie heute von 1,2 Millionen Lastwagen. Das Wachstum auf Grund der zweiten Röhre wird gemäss Expertise in den Agglomeration Luzern und bei Härkingen im Jahr 2020 durchschnittlich 0,2 bzw. 0,5 Prozent betragen. Im Raum Lugano/Mendrisio ist mit einer Steigerung zwischen 0,5 und 0,9 Prozent zu rechnen. (NZZ am Sonntag 23.06.02)
- 24.06. **Umweltbericht 2002: Herausgeber BUWAL und BFS** – Gemäss dem Umweltbericht 2002 des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) sowie des Bundesamts für Statistik (BFS) haben die ökologischen Anstrengungen der Wirtschaft in den letzten Jahren die Ökoeffizienz, d.h. die Umweltbelastung pro produziertem Gut, verbessert. Ein weiteres Fazit ist auch, dass die Gewässer und die Luft in der Schweiz sauberer geworden sind. Betreffend die Luft hat der Bund dabei von vielen technischen Innovationen bei den Fahrzeugen profitieren können. Als eines der gravierendsten Probleme nennt der die Umwelt-Bestandesaufnahme das kaum gebremste Wachstum der Siedlungsfläche und die weitergehende Zunahme des Verkehrs. Bei letzterem dienten 60 Prozent aller zurückgelegter Kilometer Freizeitaktivitäten. Dabei sei das Auto das wichtigste Verkehrsmittel. 97 Prozent der vom Verkehr verbrauchten Endenergie stamme aus Erdölprodukten. Der Anteil des Verkehrs (ohne den internationalen Luftverkehr) am den CO₂-Emissionen betrage 34 Prozent. Weiterhin rückläufig entwickle sich der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene. In diesem Bereich sei die Trendwende bislang nicht geschafft worden. Die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) würden beim bodennahen Ozon, beim Feinstaub (PM10) und beim Stickstoffdioxid noch immer regelmässig überschritten. Beim Ozon und beim Stickstoffausstoss sei jedoch eine langfristige Verringerungstendenz zu verzeichnen. Die Vorläuferstoffe des Ozons müssen gemäss Buwal weiter um je 50 Prozent gesenkt

werden, wenn das Ozon stetig unter den Grenzwerten gehalten werden soll.
(NZZ 25.06.02; gemeinsame BUWAL- und BFS-Pressemitteilung 24.06.02)

- 25.06. **Montblanc-Strassentunnel: Wieder für alle Lastwagen geöffnet** – Ab heute ist der Montblanc-Strassentunnel wieder für alle Lastwagen passierbar. Es gilt das neue Reglement, das die Verkehrsminister von Frankreich und Italien Anfang April beschlossen haben. Demnach dürfen alle Camions, die keine gefährlichen Güter transportieren, nicht zu viele Emissionen verursachen und eine gewisse Grösse nicht überschreiten wieder durch den Tunnel fahren. Allerdings darf der Schwerverkehr nur alternierend in einer Richtung und in Abständen von 150 Metern die Röhre durchqueren. Beim verheerenden Unglück vom 24. März 1999 waren 39 Menschen ums Leben gekommen.
(NZZ 25.06.02)
- 26.06. **Rückerstattung von Lenkungsabgaben über Krankenkassenprämien** – Im Jahr 2003 werden die aus Umweltgründen erhobenen Lenkungsabgaben auf VOC (Volatile Organic Compounds) und Heizöl Extra-Leicht (HEL) erstmals pro Kopf der Bevölkerung zurückerstattet. Die Zahlung erfolgt durch die Verrechnung via Krankenkassenprämien: Jeder Versicherte erhält von seiner Kasse 20 Franken. Dies hat der Bundesrat mit einer Verordnungsänderung beschlossen. Künftig wird die Rückerstattung jährlich erfolgen, und zwar jeweils im übernächsten Jahr, für 2002 also im Jahr 2004. Gemäss dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird der Abgabesatz von heute zwei Franken pro Kilogramm VOC per 1. Januar 2003 auf drei Franken erhöht. Das UVEK begründet diese Erhöhung damit, dass das VOC-Reduktionsziel bei weitem noch nicht erreicht sei.
(NZZ 27.06.02; BUWAL-Medienmitteilung 26.06.02; AS 2002 S. 3117-3118)
- 26.06. **Erste Bilanz nach Einführung der LSVA** – Ein vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gezogenes Zwischenfazit nach 18 Monaten leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zeigt, dass die vor der Einführung vom Strassentransportgewerbe geäusserten Befürchtungen weitgehend unbegründet waren. Die positiven Effekte aus der Abkehr von der pauschalen Schwerverkehrsabgabe zur LSVA würden klar überwiegen. Die Differenzierung der Abgabe nach den Emissionen habe zu einer grossen Erneuerung der Fahrzeugflotte mit positiven Folgen für die Umwelt geführt. Der Einfluss auf die Teuerung sei gering geblieben. Gemäss ARE hat der Schwerverkehr vor der LSVA-Einführung jährlich um rund sieben Prozent zugenommen. Letztes Jahr ging er auf dem gesamten helvetischen Strassennetz um rund fünf Prozent zurück – auch bedingt durch die Sperrung des Gotthard-Strassentunnels. Der grössere Teil der Abnahme ist laut ARE jedoch auf eine deutliche bessere Fahrzeugauslastung wegen der Erhöhung der Gewichtslimite auf 34 Tonnen sowie auf die abnehmende Zahl von Leerfahrten zurückzuführen. Im Jahr 2001 passierten zwei Prozent weniger schwere Nutzfahrzeuge die Alpenübergänge. Der markante Rückgang bei den Camions wurde dabei durch die Zunahme von Sattelzügen um 18 Prozent fast wettgemacht. Der befürchtete Umwegverkehr durch die Schweiz blieb gemäss ARE aus: 2001 gab es rund 100'000 zusätzliche 34-Tönnner-Fahrten. Die der EU zugebilligten 600'000 Kontingente an 40-Tönnner-Fahrten sowie die Leer- und Leichtfahrten wurden kaum zur Hälfte ausgeschöpft. Gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) hat der emissionsabhängige Steueranteil der LSVA zu einer Flurbereinigung in der Transportbranche geführt. Das Umrüsten des Fahrzeugparks auf schadstoffar-

me und mit Blick auf die LSVA um 30 Prozent billigere Euro-2-Motoren wurde dadurch gefördert. Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene hat laut Astag jedoch nicht stattgefunden. Insgesamt erwirtschaftete der Bund aus der LSVA-Steuer im Jahr 2001 711 Millionen Franken. Dies sind lediglich fünf Prozent weniger als kalkuliert. Drei Viertel der Einnahmen stammten von inländischen Fahrzeugen. (NZZ 27.06.02; AR 04.07.02; UVEK-Medienmitteilung 26.06.02)

26.06. Neat-Entscheid für Variante „Berg lang geschlossen“ im Kanton Uri – Entgegen der früheren Planung und entgegen früheren Verlautbarungen über die Machbarkeit einer Bergvariante hat sich der Bundesrat dafür entschieden, die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale (Neat) im Urner Reusstal in einen Tunnel zu verlegen. Die Kosten für die Tunnelverlängerung bei der neuen Variante „Berg lang geschlossen“ belaufen sich auf 2,2 Milliarden Franken. Das ist rund eine Milliarde mehr als in der aktuellen Planung vorgesehen. Die Bergvariante soll aber erst nach 2020 in Angriff genommen werden. Der Bundesrat wird dem Parlament einen Kredit für die Planung beantragen, so dass ein neues Projekt innert Jahresfrist aufgelegt werden kann. Von der voraussichtlichen Verwirklichung des Basistunnels frühestens im Jahr 2003 bis zur Fertigstellung der Variante „Berg lang geschlossen“ nach 2020 muss der Kanton Uri mit einer für ihn unbefriedigenden Lösung leben: nämlich der abgespeckten Talvariante. Bei dieser wird auf die Unterquerung des Schächenbachs verzichtet, was Einsparungen von 250 Millionen Franken bringt. Zudem umfasst aus Urner Optik die Überholgleis-Anlage im Raum Rynächt mit geplanten sechs über immer noch zu viele Gleise. Hingegen soll der Damm durch die Reusebene gemäss Bundesrat nur drei statt sechs Meter hoch werden. (NZZ 27.06.02)

27.06. Schweizer Bahnen rentieren besser – Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) hat sich die Eigenwirtschaftlichkeit der schweizerischen Bahnen im Jahr 2000 von 59 auf 62,4 Prozent verbessert. Werden die staatlichen Zuschüsse eingerechnet, erhöhte sie sich von 92,1 auf 94,9 Prozent. Wegen der Umwandlung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in eine Aktiengesellschaft werden die Resultate der Eisenbahnrechnung für die Bundesbahnen und für die konzessionierten Transportunternehmen (KTU) nicht mehr separat ausgewiesen. Der Gesamtaufwand der Bahnen stieg gegenüber 1999 um rund 107 Millionen Franken oder 1,3 Prozent auf 8'135,8 Millionen Franken. An die ungedeckten Kosten ihres Angebots und für die Infrastruktur erhielten die Bahnen staatliche Abgeltungen von 2'642,5 Millionen Franken. Das sind 10,5 Millionen Franken weniger als 1999. (NZZ 28.06.02; BFS aktuell 27.06.02)

27.06. Kanton Tessin: Öffentlicher Verkehr zum halben Preis – Im Hochsommer können die öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Tessin künftig zum halben Preis benützt werden. Der Grosse Rat hat einstimmig einen Kredit in der Höhe von rund zwei Millionen Franken bewilligt. Mit diesem Geld werden die öffentlichen Transportunternehmen für die Ertragsausfälle entschädigt. (NZZ 27.06.02)

28.06. Startschuss für Agglomerationsprogramme – Bund und Kantone haben sich auf das weitere Vorgehen zur Bewältigung der Probleme beim Agglomerationsverkehr geei-

nigt. Die betroffenen Stände erarbeiten bis Ende 2003 eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomerationen betreffend den Verkehr und die Raumordnung. Hinzu kommen ein Grobkonzept zur Einbettung der lokalen Verkehrsnetze in übergeordnete Systeme und eine Darstellung der prioritären Projekte beim Agglomerationsverkehr. Voraussetzung dafür, dass diese Projekte aus Mitteln der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette finanziert werden können, ist eine Verfassungsänderung im Zug des Neuen Finanzausgleichs (NFA) zwischen Bund und Kantonen. Der Bund seinerseits will bis 2006 die Grundlagen für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs erarbeiten. Seine Unterstützung von jährlich 300 bis 350 Millionen Franken frühestens ab dem Jahr 2006 ist an Bedingungen geknüpft. So müssen die Kantone über so genannte Agglomerationsprogramme verfügen. Dabei ist die Verkehrsplanung mit raumplanerischen und umweltpolitischen Zielen abzustimmen. Zudem ist eine Koordination mit Bahn 2000 und den Sachplänen Strasse und Schiene erforderlich.
(NZZ 29./30.06.02; NZZ 02.07.02; UVEK-Medienmitteilung 28.06.02)

28.06. Lastwagen-Manifestation auf dem Bundesplatz – Mit einer Lastwagen-Manifestation auf dem Bundesplatz hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) zusammen mit dem ACS und TCS Schweiz auf die Folgen der fehlkonstruierten eidgenössischen Verkehrspolitik aufmerksam gemacht. Insbesondere das Regime am Gotthard-Strassentunnel sei für die Schweizer Wirtschaft fatal: Sie fahre Millionenverluste ein; die Grundversorgung durch den Lastwagenverkehr sei nicht mehr garantiert. Wenn diese Politik weitergeführt werde, sei das Überleben einer wichtigen Schweizer Wirtschaftsbranche mit rund 7'500 Betrieben, die rund 180'000 Mitarbeiter beschäftigten, gefährdet, sagte Astag-Präsident, Ständerat Carlo Schmid-Sutter.
(ASTAG-Medienmitteilung 28.06.02)

29.06. Lockerung des Regimes am Gotthard-Strassentunnel geplant – Das Verkehrsdepartement will am nächsten Runden Tisch ein Massnahmenpaket vorlegen, das die heftig umstrittene Verkehrsabwicklung auf der Gotthardroute mittelfristig ändern soll. Elemente daraus sollen jedoch erst dann umgesetzt werden, wenn der Gotthard-Strassentunnel im Herbst nach Abschluss der Sanierungsarbeiten sicherer ist. Das bestehende Dosierungssystem wird indes auch nach Beendigung der Tunnelsanierung im Herbst nicht völlig aufgehoben. Möglichst bald soll mittels einer eindeutigen Klassierung der Transportgüter nach Herkunft, Zielort und Grad der Verderblichkeit eine Abstufung bei der Fahrerlaubnis durch den Tunnel geschaffen werden. Von dieser Abstufung wird das einheimische Transportgewerbe zeitlich profitieren. Ferner ist die Einrichtung eines international organisierten Reservierungssystems in der Planung bereits weit fortgeschritten. Dieses soll den Güterstrom durch die Alpen elektronisch kanalisieren und auch Grenzformalitäten erleichtern. Doch ist zumindest eine Lockerung des Kreuzungsverbots für Camions analog zur entschärften Regelung am Montblanc-Strassentunnel geplant. Bei einem Treffen der Verkehrsminister der Schweiz, Moritz Leuenberger, und Italiens, Pietro Lunardi, in Mailand wünschte letzterer eine Abkehr vom gegenwärtigen alternierenden Schwerverkehr im Gotthard-Strassentunnel und somit eine andere Form als die bestehende, mit langen Wartezeiten verbundene Dosierung zur Begrenzung der Verkehrsbelastung. Im weiteren sprach sich Lunardi für ein Reservierungssystem für Camion-Durchfahrten und eine Abstimmung der heute divergierenden Verkehrsregime an den wichtigsten Alpenübergängen (Brenner,

Montblanc und Gotthard) aus.

(NZZ 25.06.02; NZZ 29./30.06.02; NZZ 01.07.02; BZ 29.06.02)

02.07. Weniger Verkehrstote auf helvetischen Strassen – In der Schweiz sind im Jahr 2001 544 Menschen bei Strassenverkehrsunfällen ums Leben gekommen. Das sind gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) acht Prozent weniger als im Jahr zuvor. Stabil geblieben ist mit 30'160 die Zahl der Verletzten. Dies entspricht gegenüber 2000 einem Zuwachs von 0,3 Prozent. Seit dem „Rekordjahr“ 1971 (1'773 Todesopfer) ist die Anzahl Personen, die jährlich auf den Schweizer Strassen den Tod finden, stark zurückgegangen. Ab 1996 kam diese positive Entwicklung praktisch zum Erliegen, stabilisierte sich doch danach die Zahl der Todesopfer bei rund 600 Fällen pro Jahr. Das Ergebnis von 2001 deutet nun auf eine Rückkehr zur Abwärtstendenz von Anfang der 1970er Jahre hin. (NZZ 03.07.02; BaZ 03.07.02; BFS-Pressemitteilung 02.07.02)

02.07. Dosierungssystem am Gotthard: Gegenverkehr von Lastwagen ab Herbst – Während am San Bernardino die Einbahnregelung für Lastwagen bleibt, soll sie am Gotthard nach Abschluss der Sanierungsarbeiten im September durch ein effizienteres und PW-freundlicheres Pfortnersystem ersetzt werden, das minütlich zwei bis drei Camions in 150 Metern Sicherheitsabstand fahren lässt, ohne die Kapazität zu erhöhen. Ferner beschloss der zweite runde Tisch eine Privilegierung des regionalen Güterverkehrs. Weiterhin soll die Sicherheit im Tunnel oberstes Gebot bleiben. Daher wird am geltenden Gotthard-Regime auch nicht gerüttelt, bevor im September der Einbau der neuen Ventilationsanlage mit einer erhöhten Absaugkapazität bei Tunnelbrand abgeschlossen ist. Und laut Verkehrsminister Moritz Leuenberger sollen auch ab Herbst nur maximal 3'000 Camions täglich durch den Gotthard fahren dürfen. Die Lastwagen sollen sich nur im Gotthard, nicht aber im San Bernardino wieder kreuzen dürfen. Die Sicherheit im Tunnel wird dann durch so genannte Pfortneranlagen an den Portalen garantiert, an denen via ein „Tropfenzählsystem“ die Camions in den Tunnel geschickt werden. Sollte der Andrang vor den Portalen die Maximalkapazität von 120 bis 180 Lastwagen pro Stunde überschreiten, wird wie bisher in den vorgelagerten Warteräumen eine Grobdosierung vorgenommen oder – als ultima ratio – wieder die „Phase Rot“ verordnet. Kommt wegen Überlastung die Vorselektion in den Warteräumen zum Einsatz, dann sollen ab dort – dies die zweite vom runden Tisch beschlossene Massnahme – die in- und ausländischen Gütertransporte vom und ins Tessin vor den Transitlastern Richtung Tunnel geschickt werden. Im Rahmen einer Selbstdeklaration können die fahrberechtigten Chauffeure jeweils ihre Fahrzeuge selbst markieren, müssen indes mit Stichproben und scharfen Sanktionen bei einem Missbrauch rechnen. Vom Departement Leuenberger als längerfristige Massnahme zur Verflüssigung des Strassengütertransits weiterverfolgt wird auch die Einführung eines elektronischen Reservationssystems für den Schwerverkehr.

Die am runden Tisch beschlossenen Massnahmen für eine Entspannung an den Alpenübergängen wurden von den Direktbetroffenen mehrheitlich begrüsst. Der Urner Regierungsrat Peter Mattli hätte sich diese angesichts der angespannten Verkehrslage in der Reusebene indes „lieber schon gestern“ gewünscht. Sein Tessiner Kollege Marco Borradori begrüsst vor allem die Privilegierung des regionalen Binnenverkehrs. Beide Kantonsvertreter warnten aber davor, „mit einer Salamtaktik“ wieder die Zustände vor der Brandkatastrophe, mit Spitzenfrequenzen von 4500 Lastwagen täglich, zuzulassen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) beurteilt die Ergebnisse

als einen ersten Schritt in die richtige Richtung und ist bereit, konstruktiv an der Erprobung der neuen Regelung mitzuwirken. Auch der TCS begrüsst das gelockerte System vor allem aus Sicht der PW-Fahrer, will dieses aber möglichst bald umsetzen. Der VCS hingegen sieht in den Massnahmen eine „Konzession an die Schwerverkehrslobby“ und fürchtet um die Verkehrssicherheit. Unterschiedlich kommentierten die Bundesratsparteien die Massnahmen: Für die FDP stellen sie einen Schritt in die richtige Richtung dar, die SP kann damit leben, und bei der CVP und der SVP herrscht darüber mittlere bis grössere Unzufriedenheit.

(NZZ 03.07.02; BaZ 03.07.02; UVEK-,ASTAG- und TCS-Medienmitteilungen 02.07.02)

03.07. Bundesrat lässt 16-Jährige nicht auf 125 cm³-Motorräder – Die vom Bundesrat beschlossene Revision der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) bringt per 1. April 2003 eine Angleichung der Führerausweiskategorien an jene der EU. Ein Punkt hatte sich dabei in der Vernehmlassung jedoch als allzu umstritten erwiesen: die Senkung des Mindestalters zum Führen von 125er Töffs. Politiker und Experten, namentlich die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), hatten vor höheren Unfallzahlen und vor Todesfällen auf der Strasse gewarnt, wenn Jugendliche bereits ab 16 Jahren auf solche Maschinen gelassen würden. Dies hätte den Bestrebungen für mehr Verkehrssicherheit widersprochen, welche die vom Parlament beschlossene Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) prägen und die der Bundesrat in Form eines Konzepts für die „Vision Zero“ bekräftigt hat. Demnach soll die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 von derzeit gegen 600 jährlich auf weniger als 210 gesenkt werden. Eine geringfügige Lockerung gibt es lediglich für leichte Motorräder bis 50 cm³. Das Mindestalter bleibt bei 16, die Höchstgeschwindigkeit darf jedoch 45 km/h übersteigen. Für Lastwagen, Anhängerzüge, Kleinbusse und Taxi werden neue Führerausweiskategorien mit zum Teil höheren Anforderungen eingeführt. Lastwageninhaber können ein tieferes Höchstgewicht im Fahrausweis eintragen lassen. Davon profitieren Transporteure von leichten, aber voluminösen Waren: Sie bezahlen weniger LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Für alle Ausweiskategorien werden die Bestimmungen zur Fahrausbildung verschärft. Die praktische Grundschulung für Motorradfahrer wird verlängert. Und die Theorieprüfung muss künftig vor Erteilung des Lernfahrausweises bestanden werden. Nächstes Jahr wird zudem der neue, gesamtschweizerische Führerausweis im Kreditkartenformat eingeführt. Anfang nächsten Jahres übernimmt das Bundesamt für Strassen (Astra) von den Kantonen die Kompetenz für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen. Über Beschwerden gegen Tempolimiten hat neu das Bundesgericht und nicht mehr der Bundesrat zu befinden. Der Bundesrat hatte sich in der Vergangenheit als unfähig erwiesen, widerspruchsfreie Entscheide über Temporeduktionen zu fällen, welche die Kantone aus lufthygienischen Gründen verfügt hatten.

In einer Medienverlautbarung begrüsst der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Möglichkeit, Camions künftig „ablasten“ zu können. Hingegen bedauerte er es, dass sein Konzept eines ein modularen Führerscheinsystems nicht eingehend und unvoreingenommen geprüft worden ist.

(NZZ 04.07.02; UVEK-Medienmitteilungen 03.07.02; FRS-Communiqué 03.07.02; AS 2002 S. 2767-2781 und S. 3259-3308)

05.07. Sinkende Preise im Güterverkehr – Gemäss dem erstmals halbjährlich realisierten Preisindex für den schweizerischen Güterverkehr sind dessen Preise im Halbjahr zwischen Oktober 2001 und April 2002 um 0,9 Prozent gesunken. Verglichen mit April 2001 lagen die Preise durchschnittlich um 1,3 Prozent tiefer. Einen wichtigen Einfluss auf das Ergebnis hatten die abgeschwächte Konjunktur und der Kursrückgang des Euro. Dieser Rückgang bewirkte tiefere Preise bei den internationalen Schienentransporten, da diese häufig in Euro festgelegt sind, hier aber in Schweizer Franken umgerechnet wurden. Die Preise für Schienentransporte sanken somit innert Jahresfrist im Durchschnitt um zwei, jene der Strassentransporte um ein Prozent. Mit der Einführung des neuen Preisindexes werden für den Güterverkehr ab 2001 auch Produzentenpreise in einer wichtigen Dienstleistungsbranche erhoben. Damit wird im volkswirtschaftlich bedeutenden Transportsektor ein wesentliche Lücke der Preisstatistik geschlossen. Der neue Preisindex wird künftig vom Bundesamt für Statistik (BFS) halbjährlich per April und Oktober berechnet und publiziert. (BFS-Pressemitteilung 05.07.02)

05.07. CO₂-Abgabe rückt bedrohlich näher – Die Wahrscheinlichkeit, dass namentlich im Bereich des privaten Strassenverkehrs eine CO₂-Steuer eingeführt werden muss, wird immer grösser. Dies ist das Ergebnis einer Bestandesaufnahme, die auf dem Weg zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes von der ständerätlichen Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-S) vorgenommen worden ist. Gemäss Gesetz muss die CO₂-Abgabe nur erhoben werden, wenn die vorgegebenen Reduktionsziele verfehlt werden. Beim motorisierten Individualverkehr hat sich nun die Lücke zum Reduktionsziel beträchtlich vergrössert. Während der Ausstoss eigentlich um acht Prozent sinken müsste, ist er seit 1990 um zwei Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) oder acht Prozent gestiegen. Das Hauptproblem liegt gemäss UREK-S im zunehmenden Verkehrswachstum. Zudem gehe der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch pro Fahrzeug nur langsam zurück. (AR 11.07.02)

08.07. Neue Autos benötigen im Durchschnitt weniger Treibstoff – Mit dem durchschnittlichen Verbrauchswert der neuen Personenwagen von 8,29 Liter pro 100 Kilometer im Jahr 2001 ist das in der Energieverordnung vom 18. Dezember 1995 vorgegebene Ziel des damaligen Energiesparprogramms „Energie 2000“, innert fünf Jahre eine Absenkung von 15 Prozent zu erreichen, nur zur Hälfte geschafft worden. Die Reduktion von 1,3 Prozent im vergangenen Jahr liegt zudem klar unter der Vorgabe der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) mit auto-schweiz am 19. Februar 2002 unterzeichneten Vereinbarung, die eine Absenkung um durchschnittlich drei Prozent pro Jahr von 8,4 Liter im Jahr 2000 auf 6,4 Liter pro 100 Kilometer im Jahr 2008 vorsieht. Zur Zielerreichung werden gegenwärtig die Möglichkeiten einer stärkeren Förderung von Diesel, Erdgas und Biotreibstoffen untersucht. Ausserdem wird am 1. Oktober 2002 die Energieetikette für neue Personenwagen eingeführt. Mittels einer breiten Kampagne von „EnergieSchweiz“ in Zusammenarbeit mit der Automobilbranche soll diese Etikette publik gemacht sowie der Einsatz energieeffizienter Fahrzeuge propagiert werden. Der Verbrauchsrückgang von 1,3 Prozent ist auf den technischen Fortschritt und den zunehmenden Anteil von Dieselfahrzeugen zurückzuführen. Letzterer ist 2001 auf 13,5 Prozent gestiegen. Benötigte ein Personenwagen von 1'000 Kilo-

gramm Leergewicht im Jahr 1990 noch über 7,5 Liter, so konsumiert heute ein gleich schweres Fahrzeug nur noch 5,9 Liter pro 100 Kilometer.
(auto-schweiz- und UVEK-Medienmitteilung 08.07.02; AS 2002 S. 3005-3012)

17.07. EU lockert Wettbewerbsbeschränkungen in Autobranche – Die Kommission der Europäischen Union (EU) hat den Handel und den Kundendienst in der europäischen Automobilbranche vermehrt dem Wettbewerb ausgesetzt. Die von Grund auf überholte Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) verlängert zwar die der Branche seit 1985 zugestandene Ausnahme vom Kartellverbot; indes wird die bislang beherrschende und wiederholt missbräuchlich genutzte Stellung der Hersteller gelockert. Der Konsument soll leichter Preisangebote vergleichen und nach der Logik des EU-Binnenmarktgesetzes sein Fahrzeug dort kaufen können, wo es am billigsten ist. Zu den Kernpunkten der Reform gehört die Lockerung der vertraglichen Bindung zwischen Herstellern und Händlern. Die so genannte Standortklausel, die es einem Händler ermöglicht, im gesamten EU-Raum eine Verkaufsniederlassung zu eröffnen, tritt dabei erst ab 1. Oktober 2005 und nicht wie die übrigen Teile der GVO bereits am 1. Oktober 2002 in Kraft. Wegen der Einführung der Standortklausel bzw. der Aufhebung des Gebietsschutzes rechnet die EU-Kommission damit, dass bis 2010 ein Fünftel bis ein Viertel der Autohändler verschwinden. Handlungsbedarf für die GVO-Reform sah die EU-Kommission vor allem deshalb, weil die Automobilpreise innerhalb der einzelnen EU-Staaten heute um bis zu 35 Prozent differieren können. In der Schweiz will die Wettbewerbskommission (Weko) ein scharfes Augenmerk darauf richten, dass die Schweiz nicht quasi zur Autoimportkartellinsel wird. Heute gibt es in der Eidgenossenschaft rund 6'000 Garagen, von denen 3'500 fest an einen Automobilhersteller gebunden sind. Die Branche rechnet wegen dem künftig verschärften Wettbewerb mit einer Straffung des Netzes und einem Trend hin zu Grosshändlern.
(NZZ 18.07.02; BaZ 18.07.02; „Bund“ 18.07.02)

22.07. Die Schweizer Automobilbranche verharrt auf hohem Niveau – Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten 2001 fast 78 Milliarden Franken um. Dies entspricht eine Zunahme von 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Fiskalabgaben lagen bei beinahe 9,9 Milliarden Franken. Gemäss auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, wurden im letzten Jahr 317'126 Personenwagen verkauft. Das waren 0,5 Prozent mehr als 2000. Bei den schweren Nutzfahrzeugen gab es nach dem Boom wegen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2000 einen deutlichen Rückgang. Allerdings war auch 2001 im langjährigen Vergleich immer noch ein sehr gutes Jahr. Bei den leichten Nutzfahrzeugen gab es erneut einen Zuwachs. Für neue Personenwagen gab die Schweizer Bevölkerung im vergangenen Jahr rund elf Milliarden Franken aus. Im Durchschnitt wurden fast 35'000 Franken für den Kauf eines neuen Autos aufgewendet. Die Erhebung der Fiskalleistungen der Schweizer Automobilbranche ergab, dass fast 9,861 Milliarden Franken an Bund und Kantone abgeführt wurden. Diese Summe entspricht fast 20 Prozent des gesamten Bundesbudgets. Etwas mehr als ein Drittel aus den Einnahmen des Autosektors wurde für den Strassenbau verwendet (3,48 Milliarden). Weitere 211 Millionen flossen in die Rückstellung „Strassenverkehr“, deren Stand jetzt bei 3,462 Milliarden ist. Erstmals flossen im vergangenen Jahr zusätzliche Mittel (total 679 Millionen) aus der LSVA in die Bundeskasse. Ein Posten, der in den nächsten Jahren markant zunehmen wird. Die Umsätze der in der Automobilbranche tätigen und der mit ihr in Verbindung stehenden

Unternehmen wie Versicherungen, Verbände und Autovermieter haben sich nicht gross verändert. Auch die Zahl von rund 280'000 Personen, die in der Schweiz ihren Lebensunterhalt durch das Auto verdienen, hat sich nur leicht erhöht. Eine grössere Unbekannte sind die Umsätze der Automobilzulieferer in der Schweiz: Die in der Erhebung aufgeführten 6,25 Milliarden werden von anderen Quellen noch höher eingeschätzt. Zu einem immer grösseren Posten in den Bilanzen der Gemeinden und Kantone entwickeln sich auch die Busseneinnahmen aus dem Strassenverkehr, die sich nach ziemlich vorsichtigen Schätzungen im Jahr 2001 auf rund 420 Millionen Franken beliefen.

(Pressemitteilung auto-schweiz 22.07.02)

23.07. Neue Ausstoss-Regeln für Kaliforniens Autos – Im US-Bundesstaat Kalifornien haben die Umweltschützer einen grossen Erfolg errungen, der zugleich eine Niederlage für die Automobilindustrie darstellt. Der Gouverneur Gray Davis unterzeichnete ein Gesetz, mit dem neue Emissionsstandards für Autos eingeführt werden. Diese sollen 2005 festgelegt und von 2009 an für alle neuen Wagen verbindlich sein. Die Vorschriften zielen nicht so sehr auf eine Verminderung von Schmutzstoffen, sondern auf eine Absenkung des Ausstosses des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂), das als ein Verursacher globaler Erwärmung angesehen wird. Kalifornien ist damit der erste US-amerikanische Teilstaat, der Autohersteller zur Reduzierung des Treibhausgases verpflichtet. Zwar gilt das Gesetz nur für Kalifornien; es wird aber damit gerechnet, dass andere Staaten dem Beispiel folgen werden. Die Automobilindustrie mit der Unterstützung der Mineralölkonzerne hatte die Gesetzgebung bis zuletzt bekämpft und eine Werbekampagne gestartet, in der die Konsumenten davor gewarnt wurden, dass ihnen künftig staatliche Bürokraten vorschreiben würden, was für Autotypen sie fahren könnten. Gouverneur Davis hat die Warnung der Autobauer als Angstmacherei zurückgewiesen. Man beabsichtige nicht, die Autos zu verändern, sondern ihre Umweltverschmutzung zu verringern. Die Autobranche dagegen bezeichnet das als Wunschenken. Sie betrachtet das Emissionsgesetz als wirkungslos, da es den CO₂-Gehalt der Luft lediglich um ein Prozent verringere. Das neue Gesetz werde zu Preiserhöhungen führen und die Konsumenten zwingen, kleinere und leichtere Autos zu kaufen, an denen sie bisher kein Interesse gezeigt haben. Es gebe schon heute rund 50 Modelle, die einen ausserordentlich geringen Treibstoffverbrauch haben und damit weniger CO₂ ausstossen. Aber diese Modelle blieben unverkauft bei den Händlern stehen. In Kalifornien leben 35 Millionen Einwohner, und der Staat repräsentiert mit nahezu 15 Prozent den grössten Anteil des amerikanischen Automarkts. Es ist deswegen mehr als wahrscheinlich, dass die kalifornischen Vorschriften grossen Einfluss auf den gesamten Markt haben werden. Die Hersteller erwägen, das neue Gesetz von den Gerichten überprüfen zu lassen oder es den Wählern des Gliedstaates in einer Volksabstimmung zu einer Entscheidung vorzulegen.

(NZZ 24.07.02)

27.07. Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat): Zweite Röhre am Lötschberg gefordert – Die Tunnelbauer am Lötschberg wollen zum Aufpreis von 90 Millionen Franken durchgehend zwei Neat-Röhren ausbrechen. Am 5. August reichen die BLS Alptransit AG und das Baukonsortium Satco beim Bund die entsprechende Offerte ein. Werde der 7,2 Kilometer lange Abschnitt der südlichen Röhre zwischen Frutigen und dem Zwischenangriff Mitholz erst später gebaut, koste dies zwei- bis dreimal mehr, sagte

Peter Teuscher, Direktor der BLS Alptransit AG . Heute sei die gesamte Infrastruktur der Baustelle vorhanden, die später wieder aufgebaut werden müsste.
(NZZ 29.07.02; BZ 27.07.02)

30.07. **SBB-Billette am eigenen PC ausdrucken** – Künftig sollen SBB-Tickets über das Internet gebucht, per Kreditkarte bezahlt und zu Hause oder im Büro am eigenen PC ausgedruckt werden können. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wollen ein derartiges Buchungssystem noch im laufenden Jahr in Betrieb nehmen. Aus Sicherheitsgründen soll dieses System zunächst einem beschränkten Kundenkreis wie etwa Halbtaxabo-Besitzern zur Verfügung stehen. Um Falschdruckern das Handwerk zu legen, werden gemäss SBB derzeit diverse Kontrollmechanismen wie Kundennummern oder ausdrückbare Zahlencodes geprüft.
(BaZ 30.07.02.; NZZ 30.07.02)

01.08. **Protest-Velotour auf der A13** – Die Misoxyer Bevölkerung – oder zumindest Teile davon – hat ihrem Ärger über den Schwerverkehr mit einer Protestaktion Luft verschafft. Die Polizei sah sich am Abend des Nationalfeiertags gezwungen, die A13 vorsichtshalber eine Stunde lang zu sperren. Die Umweltschützer – angeführt vom Bündner FDP-Grossrat und Rechtsanwalt Andrea Zarro – haben ihre Protest-Velotour, die sich gegen die tägliche Lastwagen-Invasion richtete, ganz bewusst in Mesocco auf der Autobahn durchgeführt.
(NZZ 02.08.02; NZZ am Sonntag 28.07.02)

01.08. **Neue Regeln für Inline-Skater treten in Kraft** – Fortbewegungsmittel, die mit Rädern oder Rollen ausgestattet sind und ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden wie Inline-Skates und Trottinette, gehören zur neu geschaffenen Kategorie der „fahrzeugähnlichen Geräte“. Deren Benützer sind ab heute offizielle Verkehrsteilnehmer und den neuen Bestimmungen der Verkehrsregelverordnung unterstellt. Grundsätzlich werden Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten Fussgängern gleichgestellt und haben die entsprechenden Verkehrsregeln zu beachten. Bisher waren die Gefährte nur als Spiel- und Sportgeräte anerkannt. Ihre Verwendung war nur auf verkehrsarmen Strassen (zum Beispiel in Wohnquartieren) oder auf Trottoirs erlaubt, sofern Fussgänger und Verkehr weder behindert noch gefährdet wurden. Die Benützung der fahrzeugähnlichen Geräte ist neu auf allen für Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen, auf Radwegen, in Tempo-30- und Begegnungs-Zonen zulässig. Nebenstrassen dürfen benützt werden, sofern Trottoirs, Fuss- oder Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen gering ist. Die Benützer der Gefährte haben auf Fussgängerstreifen Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr, müssen aber Über- und Unterführungen benützen. Verboten ist das Befahren von Hauptstrassen, auch wenn es keine Trottoirs oder Radwege als Alternative gibt. Gegenüber Fussgängern ist Rücksicht zu nehmen und stets der Vortritt zu gewähren. Wenn schlechte Sichtverhältnisse es erfordern, besonders nachts, sind auf der Fahrbahn und auf Radwegen Lichtquellen unerlässlich. Gemäss Peter Stücheli, Chef Allgemeine Verkehrspolizeiabteilung der Zürcher Kantonspolizei, gelten die fahrzeugähnlichen Geräte nicht als Fahrzeuge im Sinne der einschlägigen Gesetzgebung. Der Bundesrat hat deshalb bewusst darauf verzichtet, technische Vorschriften zu erlassen. Während ein Velofahrer gebüsst werden kann, wenn sein Gefährt keine Diebstahlsicherung beziehungsweise keine Rückstrahler und keine Glocke aufweist, brauchen die fahrzeugähnlichen Geräte nicht einmal eine Steuer- und Bremsmöglichkeit zu haben,

Bremsmöglichkeit zu haben, obschon mit ihnen beachtliche Geschwindigkeiten erreicht werden. Entsprechend der neuen Rechtsgrundlage ist auch die Ordnungsbussenliste angepasst worden. 20 Franken Busse bezahlt, wer abends ohne Licht fährt, ein Lichtsignal missachtet oder das neue Signal „Verbot für fahrzeugähnliche Geräte“ ignoriert; eine Busse von 30 Franken hat zu entrichten, wer Fussgängern keinen Vortritt gewährt. Mit Recht, räumt Stücheli ein, fragen sich die anderen Verkehrsteilnehmer, weshalb ihre Fahrzeuge strengen technischen Vorschriften genügen müssen, wenn bei den neuen Mobilitätsformen praktisch alles erlaubt ist. Die wenigen Konzessionen an die Sicherheit (z.B. Beleuchtungspflicht und Schritttempo beim Überqueren der Fahrbahn) scheinen etwas alibihaft. Bei den Inline-Skatern lässt sich ein echtes Schritttempo oft nicht einhalten. Stücheli sieht in juristischer Hinsicht einige Mängel an den neuen Vorschriften. So sei dem Verordnungsgeber entgangen, dass die Verkehrsregeln auf Flächen, die nicht den Radfahrern oder dem motorisierten Verkehr dienen, für andere Verkehrsteilnehmer gar nicht gelten. Dort, wo die neue Vorschrift am wichtigsten wäre, nämlich auf Trottoirs, Fusswegen und in reinen Fussgängerzonen, halte sie einer juristischen Prüfung nicht stand. Stücheli weist auch darauf hin, dass sich die neuen Regeln durch unbestimmte Abgrenzungen auszeichnen – beispielsweise „geringes Verkehrsaufkommen“ und „auf Fussgänger Rücksicht nehmen“. Diese wenig konkreten Ermessensbegriffe würden den Vollzug der Übertretungen erschweren. Trotz der Kritik weist Stücheli darauf hin, dass mit den neuen Regeln die Polizeiorgane ein Mittel bekommen, um wenigstens den schlimmsten Auswüchsen entgegenzutreten. Die bisherige Regelung sei überhaupt nicht eingehalten worden, auch wenn da und dort einzelne Verzeigungen erfolgt seien. Die wachsende Anarchie auf den Strassen werde man kaum stoppen können, wenn man die in einem weiten Rahmen gesteckten Neuerungen nicht durchsetzen werde.

(NZZ 30.07.02; BaZ 30.07.02)

05.08. Benzinsubstanz MTBE wird nicht verboten – Der umweltgefährdende Benzinzusatzstoff MTBE muss in der Schweiz vorläufig nicht durch andere Substanzen ersetzt werden. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) liegt die Grundwasserverschmutzung heute und wohl auch in den kommenden Jahren deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert.

(NZZ 05.08.02)

05.08. Verschuldung der öffentlichen Hand nimmt weiter zu – Im laufenden Jahr dürften die Schulden von Bund, Kantonen und Gemeinden zusammen rund 215 Milliarden Franken oder knapp 30'000 Franken pro Kopf der Bevölkerung erreichen. Im Jahr 2000 waren es noch rund 208 Milliarden Franken Staatsschulden gewesen. Erstmals war die 200-Milliarden-Schulden-Grenze im Jahr 1998 überschritten worden. Gemäss ersten Schätzungen des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) dürften die konsolidierten Einnahmen und Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden für das Jahr 2001 zwar „nur“ ein Defizit von 0,15 Milliarden Franken ergeben haben, wofür aber einzig der Bund mit einem Fehlbetrag von 1,9 Milliarden (Swissair-Krise!) verantwortlich zeichnet. Die Voranschläge 2002 von Bund, Kantonen und Gemeinden sehen ein aggregiertes Defizit von 2,4 Milliarden Franken vor. Davon entfallen etwa 1,4 Milliarden auf den Bund und rund eine Milliarde Franken auf die übrigen Staatsebenen.

(NZZ 06.08.02; EFD-Medienmitteilung 05.08.02)

- 06.08. **Zürcher Regierungsrat ergreift Massnahmen gegen Staubpartikel** – Den Vorgaben der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung (LRV) folgend, legt die Regierung des Kantons Zürich ein Massnahmenpaket vor, das zu einer weiteren Verbesserung der Luftqualität führen soll. Namentlich im Bereich der Feinstäube (PM10), die angeblich Auslöser gesundheitlicher Probleme sein können, bestehe Nachholbedarf. Könnte der Anfall von PM10 halbiert werden, wären nur noch fünf Prozent der Zürcher Bevölkerung einer zu hohen Feinstaubkonzentration ausgesetzt. Zur deren Verringerung will der Regierungsrat beispielsweise sämtliche Nutzfahrzeuge von Kanton und Gemeinden mit Partikelfiltern ausrüsten. Auf kantonalen Baustellen sollen in fünf Jahren nur noch mit Filtern bestückte Maschinen in Betrieb sein. Massnahmen zur Feinstaub-Reduktion sind angezeigt, seit der Bund 1998 diesbezügliche Grenzwerte erlassen hat. (NZZ 07.08.02)
- 15.08. **Umstrittene zweite Röhre für den Gotthard-Strassentunnel** – Die Resultate der Vernehmlassung zur Planung einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard fallen kontrovers aus. Widerstand kommt von Seiten der SP, der Grünen, Pro Natura und des VCS, die eine Aushöhlung des Alpenschutzartikels befürchten. Mehrere Kantone, darunter Zürich, glauben, dass die Güterverlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene mit dem Bau einer zweiten Röhre unterlaufen würde; verschiedene Kantone der Zentralschweiz warnen vor Mehrverkehr. Auch der Kanton Uri erachtet einen Ausbau als falsches Signal. Die Bundesratsparteien SVP, FDP, CVP, die Tessiner Regierung, economiesuisse und die Strassenverkehrsverbände unterstützen eine raschen Bau des zweiten Strassentunnels.
Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS verlangt in einer Medieninformation, dass die Frage nach der Fertigstellung der Oströhre des Gotthard-Strassentunnels im Rahmen der avanti-Initiative beantwortet wird.
(NZZ 16.08.02; FRS-Info 16.08.02)
- 19.08. **Rheintalstrecke ist durchgehend vierspurig** – Im unteren Rheintal ist das letzte vier-spurige rund fünfeinhalb Kilometer lange Autobahn-Teilstück auf St. Galler Boden offiziell eröffnet worden. Zusammen mit den schon zuvor sukzessive ausgebauten A13-Abschnitten rheinaufwärts galt es zeitweise als „Todesstrecke“. Die Eröffnung stellt zugleich die Vollendung des St. Galler Autobahn-Bauprogramms dar.
(NZZ 20.08.02; BaZ 20.08.02)
- 19.08. **30-Millionen-Verlust der MThB im Jahr 2001** – Der Verlust der Mittelthurgaubahn (MThB) beträgt im vergangenen Jahr rund 30 Millionen Franken. Bisher waren es nach Unternehmensangaben zehn Millionen. Damit ist das Eigenkapital der MThB aufgebraucht. Der Bund ist mit 38, der Kanton Thurgau mit 22,4 Prozent an der MThB beteiligt.
(NZZ 20.08.02)
- 20.08. **Ständerätliche KVF knapp für einen autofreien Sonntag** – Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) hält mit Stichentscheid ihres Präsidenten, Ernst Leuenberger (sp, Solothurn), an einem autofreien Sonntag pro Jahr fest. Anstelle des vom Nationalrat postulierten autofreien Bettags schlägt die KVF-S einen vom Bundesrat frei gewählten autofreien Sonntag pro Jahr vor. Das Fahrverbot soll zudem „nur“ von acht bis 20, und nicht von fünf bis 22 Uhr gelten.

Einig sind sich KVF-S und Nationalrat darin, dass die Regelung für eine Versuchsphase von vier Jahren Gültigkeit haben soll. Gesetzt den Fall, der Ständerat folgt seiner Kommission, hat der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) ein allfälliges Referendum nicht ausgeschlossen. Beim Blutalkoholgrenzwert folgt die Verkehrskommission der Kleinen Kammer dem Antrag des Bundesrats. Künftig soll zwischen einer nicht qualifizierten (0,5 bis 0,79) und einer qualifizierten (0,8 und mehr Promille) Blutalkoholkonzentration unterschieden werden.
(NZZ 21.08.02; SGV-Communiqué 22.08.02)

21.08. Griff in die Neat-Reserven – Für den Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) werden finanzielle Reserven benötigt. Der Bundesrat hat erstmals 395 Millionen Franken freigegeben. Auf der Lötschbergachse betragen die Mehrkosten 390 Millionen: Wegen neuer sicherheitstechnischer Erkenntnisse mussten Projektanpassungen vorgenommen werden. Zudem wurde der Anschluss des Basistunnels an die Stamm- linie im Raum Frutigen verbessert. Fünf Millionen Mehrkosten sind bei der Neat- Zubringerstrecke St. Gallen–Arth Goldau zu verzeichnen. Mehrkosten im Neat-Projekt sollen grundsätzlich in erster Linie durch Einsparungen bei anderen Teilprojekten der Neat finanziert werden. Wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, gibt der Bundesrat Mittel aus den im Neat-Gesamtkredit eingestellten Reserven von 1,947 Milliarden Franken frei.
(NZZ 22.08.02; UVEK-Medienmitteilung 21.08.02)

21.08. Feuerlöscherpflicht nur für Schweizer Lastwagen – Neue Schweizer Lastwagen müssen ab 1. April 2003, vorher in Verkehr gesetzte Camion ab 1. Januar 2005 mit Feuerlöschern ausgerüstet sein. Auf die Ausrüstungsvorschriften für Lastwagen anderer Länder kann die Schweiz gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) keinen Einfluss nehmen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) begrüsst das Obligatorium, sieht darin aber auch einen Wettbewerbsnachteil für die inländischen Transporteure. Die Astag weist darauf hin, dass im Gotthard-Strassentunnel rund 70 Prozent aller Lastwagen ausländische Kennzeichen haben. Im weiteren sind für Dieselmotoren von Traktoren und Motorkarren neu Abgasvorschriften eingeführt worden. Bei Fahrzeugen mit einem On-Board-Diagnostics(OBD)-System – einem technischen System zur Überwachung der abgasrelevanten Ausrüstung – muss in Zukunft nur noch eine vereinfachte Abgaswertung durchgeführt werden. Auf eine Abgasmessung wird verzichtet.
(NZZ 22.08.02/01.04.03; UVEK-Medienmitteilung 21.08.02; Astag-Medienmitteilung 21.08.02; AS 2002 S. 3218-3258)

21.08. Bundesrat unterbreitet Botschaft zur Ratifikation des Kyoto-Protokolls – Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Ratifizierung des Protokolls von Kyoto zum Klimaschutz. Mit der Ratifikation würde sich die Schweiz verpflichten, ihre Treibhausgasemissionen bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 um acht Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Zentral für die Umsetzung ist gemäss Bundesrat das CO₂-Gesetz. Laut diesem soll der CO₂-Gesamtausstoss bis 2010 um zehn Prozent unter das Niveau von 1990 gesenkt werden. Eine allfällige CO₂-Abgabe könnte frühestens 2004 eingeführt werden, wenn sich abzeichnen sollte, dass die freiwilligen Anstrengungen nicht ausreichen. Das Energiegesetz und das Programm „EnergieSchweiz“ sollen ebenfalls zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen. Darüber hinaus soll ab 2004 die Einführung schwefelfreier Treibstoffe gefördert werden. Der Bundesrat prüft zudem die Förde-

zung von verbrauchseffizienterem Diesel. Weitere Pfeiler der CO₂-Politik seien die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Alpenschutzartikel, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000 und die Förderung des Langsamverkehrs. Die Umsetzung des Protokolls ist mit der Schaffung zusätzlicher Stellen verbunden. Im Budget des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) schlägt sich dies mit jährlichen Mehrausgaben von 800'000 Franken nieder, beim Bundesamt für Energie (BFE) mit 400'000 Franken jährlich. Zur Erweiterung der Klimaüberwachung fallen zudem bei Meteo Schweiz jährliche Mehrkosten von 75'000 Franken an.

Das Kyoto-Protokoll tritt erst in Kraft, wenn 55 Staaten es ratifiziert haben. Darunter müssen sich auch Industrieländer befinden, die 1990 für mindestens 55 Prozent der von den Industrieländern verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich waren. Bislang haben zwar 80 Staaten ratifiziert, erreichen aber erst 37 Prozent der CO₂-Emissionen. (NZZ 22.08.02; BaZ 22.08.02; UVEK-Medienmitteilung 21.08.02; BBl 2002 S. 6385-6463)

24.08. Mehr Stau vor dem Gotthard-Strassentunnel – Der Ferienverkehr in Richtung Süden hat sich in diesem Sommer vor der Gotthardröhre dreimal länger gestaut als im Vorjahr: Mussten die Reisenden im Ferienmonat Juli 2001 im Urnerland noch Stauzeiten von rund 160 Stunden in Kauf nehmen, waren es im Juli des laufenden Jahres 486 Stunden. Und dies bei einem Rückgang der Frequenzen um rund 100'000 Fahrzeuge. Ein Vergleich der Werte des Monats August fällt noch deutlicher aus: So betragen die Wartezeiten bis am 19. August 2001 neun Stunden. Heuer waren es in der gleichen Periode schon über 38 Stunden, obschon 30'000 Fahrzeuge weniger unterwegs waren. Gemäss Urner Kantonspolizei zeichnen dafür das Dosierungssystem für den Schwerverkehr sowie das veränderte Fahrverhalten der Fahrzeuglenker im Gotthard-Strassentunnel verantwortlich. (BZ 24.08.02)

27.08. 280 Millionen Franken für Verkehrsbussen – Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) haben Schweizer Verkehrssünder im Jahr 2000 schätzungsweise 280 Millionen Franken Bussengelder bezahlt. Zu den häufigsten Verkehrsdelikten zählten Geschwindigkeitsüberschreitungen und Falschparkieren. Auf Autobahnen und Landstrassen werden laut BFS die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen selten eingehalten. (NZZ 28.08.02; BFS-Communiqué 27.08.02)

29.08. Fahrleistungen der Schweizer Fahrzeuge – 55 Milliarden Kilometer werden pro Jahr von den rund 4,4 Millionen in der Schweiz immatrikulierten Strassenfahrzeugen zurückgelegt. 90 Prozent der gefahrenen Kilometer entfallen auf den Personen-, die übrigen zehn Prozent auf den Gütertransport. Diese Ergebnisse der periodischen Erhebung Fahrleistungen (PEFA) 2000 liefert der Bericht „Fahrleistungen der Schweizer Fahrzeuge“ des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Personenwagen mit Dieselmotor legen im Durchschnitt pro Jahr rund 18'000 Kilometer zurück. Das sind rund 5'000 Kilometer mehr als Personenwagen mit Benzinmotor. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung aller Personenwagen beträgt rund 13'500 Kilometer. Für die gesamte Jahresfahrleistung der Personenwagen (rund 48 Milliarden Kilometer) zeichnen zu 95 Prozent die mit Benzin und lediglich zu fünf Prozent die mit Diesel betriebenen Autos verantwortlich. (ARE-Medienmitteilung 29.08.02)

30.08. Der Bund lanciert seine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik – Der Bund will bis 2010 die Zahl der Todesopfer von heute 544 auf helvetischen Strassen auf 300 senken und die Zahl der Schwerverletzten von heute rund 6'000 massiv reduzieren. Dies soll mit möglicherweise zum Teil drastischen Massnahmen wie tieferen Tempolimiten, Fahrtschreibern oder Handy-Verbot erreicht werden. Der vom Bundesrat bestellte, von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) erarbeitete und vom Bundesamt für Strassen (Astra) präsentierte Bericht zur so genannten Vision Zero listet 77 Massnahmen auf, die nun auf ihre politische Akzeptanz hin geprüft werden sollen. Diese Massnahmen sollen gemäss Astra ausschliesslich den Strassenverkehr sicherer machen und die schweren Unfallfolgen eindämmen, nicht aber zu einer Einschränkung der Mobilität führen. In den vergangenen 30 Jahren konnte in der Schweiz die Zahl der im Verkehr Getöteten oder Schwerverletzten trotz Verdoppelung der Verkehrsleistung um zwei Drittel gesenkt werden. Europaweit zählt die Schweiz punkto Verkehrssicherheit zu den führenden Nationen, in denen weniger als zehn Menschen auf 100'000 Einwohner im Strassenverkehr ihr Leben verlieren. Bereits Ende März hatte der Bundesrat die Philosophie „Vision Zero“ zum politischen Programm gemacht, indem er in seinem Bericht „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“ festlegte, dass die heutige Anzahl der Verkehrstoten bis ins Jahr 2010 auf unter 300 halbiert und bis 2020 auf unter 210 reduziert werden soll. Anfang Juli beschloss der Bundesrat zudem „Vision Zero“ zur Basis der neuen Verkehrssicherheitspolitik (Vesipo) zu machen. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) befürwortet die neue Vesipo und plädiert für eine sachliche Auseinandersetzung mit der Materie. Der Touring-Club Schweiz (TCS) unterstützt die Unfallverhütung, warnt aber vor obrigkeitlichen Eingriffen in die persönliche Freiheit. Die FDP verlangt die sofortige Durchführung einer Vernehmlassung zum Massnahmenpaket und zur „Vision Zero“ selber. Die FDP warnt, wer dem einzelnen Verkehrsteilnehmer jede Freiheit abspreche, könne auch nicht erwarten, dass dieser noch verantwortlich handle. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet in einer Medienverlautbarung die Absicht des eidgenössischen Verkehrsdepartements, die Strassenverkehrssicherheit zu heben. Restriktive Massnahmen, welche die Verkehrsteilnehmer bei der Verwendung ihres Fahrzeugs einschränken, lehnt der FRS hingegen kategorisch ab.
(NZZ 31.08.02; BaZ 31.08.02; FRS-Communiqué 30.08.02)

04.09. Bundesrat beschliesst neue Energie-Etikette für Personenwagen – Die vom Bundesrat auf den 1. Oktober beschlossene Einführung einer Energie-Etikette für neue Personenwagen unterstützt die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) mit auto-schweiz unterzeichnete Vereinbarung, die eine Absenkung des mittleren Treibstoffverbrauchs von Neuwagen um durchschnittlich drei Prozent pro Jahr von 8,4 l/km im Jahr 2000 auf 6,4 l/km im Jahr 2008 vorsieht. Die Energie-Etikette informiert über den Treibstoffverbrauch der angebotenen Fahrzeuge und schafft damit eine grössere Transparenz. Ziel ist es, den vermehrten Einsatz treibstoffsparender Autos zu fördern.
(UVEK-Medienmitteilung 04.09.02)

04.09. Weltgipfel über Nachhaltige Entwicklung verabschiedet Umsetzungsplan – Nach zehntägiger Dauer hat das Plenum der Uno-Weltgipfel über Nachhaltige Entwicklung im südafrikanischen Johannesburg einen 65-seitigen Umsetzungsplan zur Bekämp-

fung der Armut und zum Umweltschutz verabschiedet. Das Konzept der Nachhaltigkeit ist in Johannesburg bekräftigt, sein Stellenwert gefestigt worden. Immerhin wurden erstmals Nachhaltige Entwicklung, sorgsamer Umgang mit der Umwelt und die Beseitigung der Armut gemeinsam als international akzeptierte Grundsätze für die Zukunft der Erde festgeschrieben. Ziel der Weltkonferenz war es zehn Jahre nach dem Erdgipfel von Rio de Janeiro festzuschreiben, wie die Agenda 21, ein Programm für Armutsbekämpfung und Umweltschutz, wirksam umzusetzen ist. Doch macht sich nach zehn Jahren intensiver Mitarbeit gerade bei den grossen Umweltorganisationen wie WWF, Greenpeace oder Friends of Earth Ernüchterung breit. Im verabschiedeten Plan werden – allerdings für die Regierungen nicht verbindlich – Ziele und Zeitpläne genannt. Vor allem die Europäische Union (EU) hatte vergebens versucht, das Ziel für den Anteil erneuerbarer Energien auf mindestens 15 Prozent bis im Jahr 2010 festzuschreiben. Die EU kündigte in der Folge eine eigene Initiative zur Förderung von Wind- und Sonnenenergie an, der sich auch die Schweiz anschliessen will. Die USA – repräsentiert durch Aussenminister Colin Powell – kündigten an, dass Präsident George W. Bush vom Kongress zusätzliche fünf Milliarden Dollar für Entwicklungshilfe beantragen wolle, was die Gesamthilfe um 50 Prozent steigern würde. Russland, das es nach dem Ausscheiden der USA in der Hand hat, ob das für ein Inkrafttreten des Klima-Protokolls von Kyoto notwendige Quorum zustande kommt, stellte durch seinen Präsidenten Putin dessen baldige Ratifikation in Aussicht. Bundesrat Joseph Deiss zeigte sich enttäuscht über die Ergebnisse in den Bereichen Energie, Menschenrechte und Gesundheit, wo keine verbindlichen Vorgaben erzielt werden konnten. Trotz oder gerade wegen der bescheidenen Ergebnisse des Erdgipfels von Johannesburg rief der schweizerische Aussenminister dazu auf, nun halt innerhalb der Eidgenossenschaft und innerhalb der einschlägigen Weltorganisationen weiter zu verfolgen, was man ursprünglich am Uno-Weltgipfel erreichen wollte.

(NZZ 06.09.02, 05.09.02, 04.09.02 und 27.08.02; BaZ 05.09.02)

05.09. Die CO₂-Abgabe droht – Die Schweiz wird um eine CO₂-Abgabe nur dann herkommen, wenn die freiwilligen Massnahmen zur Verringerung des Treibhausgases massiv verstärkt werden. Die Strategieguppe von Bund, Kantonen, Wirtschaft und Umweltorganisationen hat laut dem Bundesamt für Energie (BFE) eine ernüchternde Bilanz des schweizerischen Energieverbrauchs gezogen. Im Jahr 2001 hat gemäss BFE der Gesamtenergieverbrauch um zwei Prozent zugenommen; die Zahl der Autos wuchs nochmals an.

(NZZ 06.09.02; BZ 06.09.02)

18.09. Keine Parkplatzbewirtschaftung im Kanton St. Gallen – Die St. Galler Regierung bricht die in der Vernehmlassung heftig kritisierte Anpassung des Massnahmenplans Luftreinhaltung ab. Einkaufs- und Freizeitzentren könnten angesichts des massiven politischen Widerstands nicht dazu verpflichtet werden, ihre Parkplätze zu bewirtschaften. Die Pflicht hätte für Anlagen mit mehr als 150 Parkplätzen gelten sollen.

(NZZ 19.09.02; Werdenberger & Obertoggenburger 19.09.02)

20.09. Bundesrat will eine Lenkungsabgabe auf schwefelhaltigem Treibstoff – Ab 1. Januar 2004 soll auf schwefelhaltigen Treibstoffen eine Lenkungsabgabe erhoben werden. Nachdem der Vorschlag einer Änderung des Bundesgesetzes über Umweltschutz (USG) in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung gestossen war, hat der

Bundesrat eine entsprechende Botschaft dazu verabschiedet. Die Abgabenhöhe beträgt bei Benzin voraussichtlich zwei bis vier Rappen und bei Diesel vier bis fünf Rappen pro Liter. Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) wird mit der Lenkungsabgabe das Ziel verfolgt, schwefelhaltigen Treibstoff vom Markt zu verdrängen. Laut Uvek sind Mehreinnahmen kaum zu erwarten, würden allenfalls jedoch der Bevölkerung zurückerstattet. Bereits bei der heutigen Fahrzeuggeneration führt schwefelfreier Treibstoff gemäss dem federführenden Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) zu einer Reduktion umweltschädigender Emissionen: Benzinmotoren stossen um 13 bis 20 Prozent weniger Stickoxid- und Kohlenwasserstoff aus. Bei Dieselmotoren gehen die Stickoxid- und Partikelemissionen um bis zu sieben Prozent zurück. Bei der jüngsten Generation der Benzinmotoren verringert sich der Treibstoffverbrauch durch den Einsatz von schwefelfreiem Benzin verglichen mit herkömmlichen Motoren um bis 15 Prozent, wodurch entsprechend weniger CO₂ ausgestossen wird. Der geschätzte Aufpreis, der durch die Mehrkosten zur Entschwefelung entsteht, bewegt sich laut Uvek in der Bandbreite von einem bis zwei Rappen pro Liter Benzin und zwei bis vier Rappen pro Liter Dieselöl.

(NZZ 21./22.09.02; UVEK- und BUWAL-Medienmitteilungen 20.09.02; BBl 2002 S. 6464-6477)

20.09. Massnahmen gegen den Camion-Stau am Zoll Basel/Weil – Regelmässig stauen sich am späteren Nachmittag vor der deutsch-schweizerischen Gemeinschaftszollanlage Basel/Weil am Rhein in nördlicher Richtung Lastwagen auf der A2 bis in den baselstädtischen Schwarzwaldtunnel hinein. Der Rückstau beeinträchtigt den ganzen Verkehr in diesem Bereich und führt immer wieder auch zur Blockierung der Autobahnverzweigung A2/Nordtangente in Richtung Frankreich. Diesem auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit unhaltbaren Zustand soll jetzt mit verschiedenen Massnahmen entgegen getreten werden. Die Camions werden nun durch Securitas-Mitarbeiter auf die rund 90 vorhandenen Parkflächen gewiesen, womit die Fahrspuren für den fliessenden Verkehr frei gehalten werden können. Die zweite Massnahme betrifft eine „Umrüstung“ der Grenzbrücke vor der Zollanlage von zwei auf drei Fahrspuren: Der heutige Standstreifen wird zu einer separaten dritten Fahrspur für Fahrzeuge, die zwecks Zollabfertigung parkiert werden müssen. Schliesslich soll durch die Schaffung eines zusätzlichen Stauraums auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn (DB) dafür gesorgt werden, dass es in der Regel keinen Rückstau auf der A2 mehr gibt.

(NZZ 21./22.09.02)

20.09. Bund fördert Tourismus – Der Bundesrat will Innovationen im Schweizer Tourismus gezielt fördern und dazu unter anderem den Bundesbeschluss über die Förderung von Innovationen und Zusammenarbeit im Tourismus (InnoTour) aus dem Jahr 1997 revidieren und verlängern. Total sollen in den Jahren 2003 bis 2007 135 Millionen Franken investiert werden. Am meisten Geld – 100 Millionen in den kommenden fünf Jahren – soll der Gesellschaft für Hotelkredit (SGH) als zinsloses Darlehen zur Verfügung gestellt werden. Damit soll die SGH Investitionsvorhaben überlebensfähiger Klein- und Mittelbetriebe finanzieren und deren Kapitalstruktur verbessern.

(NZZ 21./22.09.02; BBl 2002 S. 7155-7233)

- 21.09. **Die Mittelthurgaubahn ist am Ende** – Die überschuldete Mittelthurgaubahn (MThB) wird liquidiert und die Seelinie Schaffhausen–Romanshorn wieder von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) übernommen. Gemäss einem Rahmenvertrag wollen die SBB AG und ihre Tochtergesellschaft Turbo AG das MThB-Personal weiter beschäftigen. Dies passiert, sofern der SBB-Verwaltungsrat und am 11. Oktober die MThB-Generalversammlung einer entsprechenden Vereinbarung zustimmen. Damit verliert eine der letzten normalspurigen Privatbahnen ihre Selbständigkeit und die SBB Cargo AG eine Konkurrentin, welche die Beförderungspreise der Brennstofftransporte gnadenlos ruinierte. Für Investitionen auf der Seelinie erhielt die MThB vom Bund 11,5 Millionen Franken. Die SBB übernehmen nun diese Verbindlichkeit. Die dafür nötige Rückstellung wird über einen Forderungsverzicht des Bundes gebildet. Zusätzliche 23 Millionen Franken steuert der Bund bei, damit die Linie Konstanz–Wil der MThB und das Depot Weinfelden an die Turbo AG übergehen können.
(NZZ 21./22.09.02)
- 22.09. **Studie warnt vor Dieselverbilligung** – Eine im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) erarbeitete Studie rechnet vor, dass der Benzinpreis schon im Jahr 2010 um 16 Rappen angehoben werden müsste, würde der Dieseltreibstoff gegenüber dem Benzin verbilligt. Bislang ging man von einem Benzinpreisanstieg von „nur“ fünf Rappen aus. Weiter kommt die Studie zum Schluss, dass die Dieselförderung mittels Verbilligung kontraproduktiv wäre: Die CO₂-Emissionen würden steigen statt sinken. Schuld an diesem Effekt wäre der Tanktourismus, der nach einer Dieselverbilligung einsetzen würde.
(NZZ am Sonntag 22.09.02)
- 23.09. **Parlament genehmigt die so genannte EU-Besucherschutzrichtlinie** – Eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) betreffend die Übernahme der vierten EU-Richtlinie zur Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, der so genannten Besucherschutzrichtlinie, stimmten der Nationalrat bzw. der Ständerat oppositionslos mit 115 bzw. 35 Stimmen zu.
(NZZ 18./24.09.02; BBl 2002 S. 6563-6569)
- 24.09. **Belchen-Strassentunnel: Zweite Röhre wird saniert** – Bis im Juni 2003 wird die Ost-röhre des 3,2 Kilometer langen Belchentunnels auf der A2 saniert. Die Bauphase dauert voraussichtlich neun Monate. Der Verkehr wird während dieser Zeit in der bereits sanierten Weströhre im Gegenverkehr geführt. Nach Abschluss der Instandsetzungsarbeiten soll der Belchen-Strassentunnel wieder für zehn bis 15 Jahre störungsfrei befahrbar sein. Für die vor 2020 unumgängliche Totalsanierung beider Röhren planen die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn zusammen mit dem Bund den Bau einer dritten Röhre. Diese so genannte Sanierungsröhre wird es ermöglichen, bei der Totalsanierung den Verkehr weiterhin vierspurig zu führen.
(BaZ 24.09.02; AR 03.10.02)
- 24.09. **Gegenvorschlag zur „Sonntags-Initiative“ endgültig abgelehnt** – Der Ständerat als Erstrat hat den Gegenvorschlag zur „Sonntags-Initiative“ mit 25 zu 16 Stimmen abgelehnt. Damit hat das Parlament den indirekten Gegenentwurf definitiv verworfen und das Volksbegehren für vier autofreie Sonntage pro Jahr wird Volk und Ständen vermutlich im kommenden Frühling ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung vorgelegt.

Einzelne Ständeratsmitglieder erinnerten sich zwar gerne an die Tage ohne Auto im Jahr 1973 anlässlich der Erdölkrise. Den Parlamentariern war es jedoch nicht einmal gelungen, sich auf *einen* bestimmten Tag im Jahr zu einigen.
(NZZ 25.09.02)

24.09. Ständerat will Alkohol-Promillegrenze senken – Mit 28 zu 5 Stimmen hat die Kleine Kammer einer Parlamentsverordnung zugestimmt, welche die Alkohol-Promillegrenze im Strassenverkehr auf 0,5 senken will. Folgt die Grosse Kammer dem Ständerat kann die neue Limite Anfang 2004 in Kraft gesetzt werden. Der Entscheid würde nicht dem Referendum unterstehen. Mit der Verordnung sind neu zwei Grenzwerte für Fahruntüchtigkeit vorgesehen: von 0,5 bis 0,79 Promille für leichter zu bestrafende „nicht qualifizierte“ Trunkenheit sowie weiterhin 0,8 Promille für „qualifizierte“ Angetrunkenheit. Im ersten Fall drohen Ersttätern Haft oder Busse, im Wiederholungsfall mindestens einen Monat Führerausweisentzug. Ab 0,8 Promille erfolgt eine härtere Bestrafung mit Gefängnis oder Busse samt dreimonatigem Führerausweisentzug. In der Debatte im Ständerat wurde von rechts und links Kritik an dem von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) gelieferten unzureichenden statistischen Datenmaterial geäussert.
(NZZ 25.09.02; BaZ 25.09.02)

24.09. Ständerat spricht sich gegen die Sanierung von Bahnübergängen aus – Mit 23 zu 14 Stimmen hat das „Stöckli“ vier im Nationalrat überwiesene Motionen abgelehnt, die alle mehr Sicherheit bei Bahnübergängen durch entsprechende Sanierungen verlangen. Die Hauptverantwortung hinsichtlich der Finanzierung solcher Sanierungen liege bei den Kantonen. Dafür stünden ihnen die Mittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Verfügung. Diese Aufgabentrennung entspreche auch dem Konzept des Neuen Finanzausgleichs (NFA). Der Aufruf, bis zum Inkrafttreten des NFA müsse der Bund diese Lasten übernehmen, da die entsprechende Verkehrstrennungsverordnung noch immer gelte und es stossend sei, dass der Bund aus Spargründen die Verantwortung den Kantonen übertragen wolle, wurde nicht erhört. Die Ablehnung ist gemäss Verkehrsminister Moritz Leuenberger ausschliesslich finanzpolitisch begründet. Die Kantone können sich später die nötigen Sanierungen aus Geldern des NFA finanzieren. Die harte Haltung im Ständerat und im Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) stösst bei den Motionären auf Unverständnis. Dutzende von Sanierungsprojekten lagern in den Schubladen der Bahnen, die Sanierungsarbeiten zum Schutz von Menschenleben mangels finanzieller Mittel hinausschieben. Tatsächlich sind von den rund 6'000 Bahnübergängen in der Schweiz 1'250 nach wie vor sanierungsbedürftig. Rund 350 davon müssten aus Gründen der Verkehrssicherheit eliminiert, das heisst durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden.
(NZZ 25.09.02; BaZ 31.10.02)

30.09. Neues Verkehrsregime am Gotthard-Strassentunnel – Seit heute dürfen die Lastwagen im Gotthard-Strassentunnel wieder kreuzen. Unter dem neuen Verkehrsregime werden die Lastwagen vor den Portalen nicht mehr angehalten und dann gruppenweise alternierend in den Tunnel, sondern jeder Lastwagen wird einzeln unter Einhaltung eines Abstands von 150 Metern in den Tunnel geschickt. Die Anzahl der Camions, die den Gotthard-Strassentunnel passieren, wird in einer Bandbreite von 60 bis maximal 150 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung flexibel gehandhabt und richtet

sich nach dem Personenwagenaufkommen. Die Menge des gesamten Verkehrs wird je Richtung und Stunde auf 1'000 Personenwageneinheiten (PWE) beschränkt; ein Lastwagen entspricht drei PWE. Das Verkehrsdepartement geht davon aus, dass sich die tägliche Gesamtkapazität bei 3'000 bis 4'000 Lastwagen einpendeln wird. Noch immer möglich ist die „Phase Rot“. Diese wird dann ausgerufen, wenn die Kapazität des neuen Systems überschritten wird. Gleichzeitig mit dem neu installierten „Tropfenzählersystem“ treten Erleichterungen für die Wirtschaft der Südschweiz in Kraft: Fahrzeuge mit einer so genannten S-Berechtigung dürfen bei Verkehrsüberlastung die vorgelagerten Warteräume umfahren und werden direkt in das Tropfenzählersystem eingewiesen. Um das Diskriminierungsverbot gegenüber der Europäischen Union (EU) zu respektieren und das neuartige Dosiersystem nicht zu gefährden, hat der Bundesrat eine enge Umschreibung des „S-Verkehrs“ gewählt: Privilegiert werden zum einen alpenquerende Binnentransporte aus und nach den Kantonen entlang den Transitachsen A2, A4 und A13. Das S-Zeichen gibt es auch für alpenquerende Binnentransporte, die ausschliesslich in Betrieben beginnen oder enden, die für die Wirtschaft des Kantons Tessin besonders wichtig sind. In den kommenden Monaten erarbeitet ein internationaler Fachausschuss, der nach dem Zürcher Treffen der europäischen Verkehrsminister Ende letzten Jahres gebildet wurde, eine einheitliche Regelung zur Dosierung des Schwerverkehrs an allen europäischen Alpenübergängen. Somit scheint eine Rückkehr zur freien Fahrt für die Camions, wie sie vor dem Brandunglück im Tunnel herrschte, nicht mehr wahrscheinlich. Im Kanton Uri hat sich mit dem „Komitee gegen das Verkehrs-Chaos am Gotthard“ scharfer Widerstand gegen jegliche Dosierung des Schwerverkehrs auf der Gotthardroute formiert. Das Komitee hat eine Petition lanciert, deren Hauptforderung die völlige Aufhebung der Dosierung des Strassengütertransitverkehrs im Kanton Uri und deren Verlegung an die Landesgrenzen ist. Das Komitee begründet sein Vorgehen mit den schweren Einbrüchen in der Urner Tourismusbranche und anderen Wirtschaftszweigen. Die Petition hat im Kanton Uri eine heftige öffentliche Kontroverse ausgelöst. Ungefähr Mitte Oktober will das Komitee die Petition der Regierung überreichen.

(UVEK-Medienmitteilungen 13./20.09.02; NZZ 14./15.09.02, 20.09.02 und 02.10.02; BaZ 30.09.02; SonntagsZeitung 22.09.02; AS 2002 S. 3174-3177 und S. 3187-3189)

01.10. Nationalrat heisst SBB-Leistungsauftrag gut – Die Grosse Kammer hat mit 162 zu 0 Stimmen den Bundesbeschluss zur neuen Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2003 bis 2006 genehmigt. Ebenfalls oppositionslos stimmt der Nationalrat mit 157 Stimmen dem Zahlungsrahmen und mit 160 Stimmen dem Verpflichtungskredit für die Führerstands-signalisierung zu. Der Zahlungsrahmen beläuft sich auf rund sechs Milliarden Franken. Mehr als zwei Drittel davon sind für die Substanzerhaltung des Schienennetzes vorgesehen. Die sechs Milliarden Franken machen nicht einmal die Hälfte der gesamten Bundesleistungen, die unter anderen Titeln an die SBB gehen, aus.
(NZZ 02.10.02; BBl 2004 S. 31-34)

02.10. Ständerat heisst Grundlagen zum Neuen Finanzausgleich gut – In der Eintretensdebatte zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat der Grundsatz „Nationalstrassen beim Bund, Hauptstrassen bei den Kantonen“ im Erstrat, dem „Stöckli“, Fragen aufgeworfen. Für Christoffel Brändli (svp, Graubünden) ist diese Neuregelung nur dann annehmbar, wenn die Neuklassie-

zung des National- und Hauptstrassennetzes zügig an die Hand genommen wird. Denn der Kanton Graubünden weise doppelt so hohe Pro-Kopf-Verkehrslasten auf wie der Landesdurchschnitt. Nachdem in der Kleinen Kammer Eintreten auf die Vorlage unbestritten war, machte sich der Ständerat an die Detailberatung. Beim Strassenverkehr wollte dieser im Rahmen der NFA keine Diskussion über das Road Pricing führen. Sogar Bundespräsident Villiger pflichtete dem bei: Um ein Kernanliegen der NFA handle es sich nicht. Ausserdem berge es in der Tat einigen Sprengstoff für die Volksabstimmung. Im weitem sollen neu aus Einnahmen der Mineralölsteuern auch zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Städten und Agglomerationen verwendet werden können. Mit 31 zu 8 Stimmen entschied der Ständerat, dass nur die Agglomerationen angeführt werden. Diesbezüglich möchte Peter Bieri (cvp, Zug) auch im Hinblick auf die Abstimmung sicher sein, dass damit nicht nur die sieben Grossagglomerationen, sondern alle 50 Agglomerationen in der Schweiz gemeint sind. In der Gesamtabstimmung verabschiedete die Kleine Kammer den NFA-Bundesbeschluss (Verfassungsänderungen) mit 31 zu 0 Stimmen.
(NZZ 01./02.10.02)

- 02.10. **Neat-Reserven sind fast aufgebraucht** – Das Neat-Grossprojekt weist per Ende Juni 2002 mutmassliche projektbedingte Mehrkosten von 1'557 Millionen Franken aus. Weitere projektbedingte Mehrkosten von rund 230 Millionen sind absehbar. Damit sind die im Neat-Gesamtkredit eingestellten Reservemittel (1'947 Millionen, Preisstand 1998) bis auf 160 Millionen Franken geschwunden. Die von 1991 bis Ende September 2002 aufgelaufene Neat-Teuerung entspricht rund 115 Indexpunkten. Zusammen mit den Bauzinsen, der Mehrwertsteuer und der Vertragsteuerung führt dies zu teuerungsbedingten Mehrkosten ausserhalb des Neat-Gesamtkredits von rund 746 Millionen Franken. In zeitlicher Hinsicht ist auf der Gotthard-Achse unter Berücksichtigung einer einjährigen Inbetriebsetzungsphase von einer Inbetriebnahme voraussichtlich im Jahr 2014 auszugehen. Zeitkritisch für die planmässige Inbetriebnahme der Lötschberg-Achse ist die Umsetzung des Zugsicherungssystems ETCS Level 2. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch unsicher, ob das System rechtzeitig für den erstmaligen Betrieb auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (Bahn 2000) einsatzfähig sein wird. Ohne das System können die Züge nicht wie vorgesehen mit rund 200 km/h verkehren. Für den Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel ist ebenfalls der Einsatz von ETCS Level 2 vorgesehen. Zu diesen Erkenntnissen gelangt die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) bei der Behandlung des 13. Neat-Standberichts des Bundesamts für Verkehr (BAV). Im letzten Quartal 2002 und im Verlauf des Jahres 2003 werden vom Verkehrsdepartement und vom BAV gestaffelt die Botschaft über die Freigabe der Kredite der Neat I, 2. Bauphase sowie die Planungsbotschaft für eine nachfolgende Neat II (im Alpenrantsitbeschluss zurückgestellte Projekte sowie Linienführung „Berg lang geschlossen“ im Kanton Uri) erarbeitet.
(NZZ 05./06.10.02; NAD-Medienmitteilung 02.10.02; BBl 2002 S. 6599-6601)

- 03.10. **Weniger Geld für den Strassenbau** – 135 Millionen Franken weniger für den Nationalstrassenbau setzt der Bundesrat im Voranschlag 2003 ein, als im 6. langfristigen Bauprogramm vorgesehen waren. Gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) ist diese Kürzung eine Folge der Schuldenbremse, welcher der Souverän am 2. Dezember 2001 zugestimmt hat. Die Minderausgaben hätten zur Folge, dass keine Bauabschnitte schneller gebaut und vorzeitig eröffnet werden können. Vor 2006 könnten somit auch

keine Neubaustrecken in Angriff genommen werden. Ebenso wenig könnten vor 2007 neue Ausbauprojekte begonnen werden wie beispielweise Lärmschutzmassnahmen oder Verkehrsleitsysteme. Die vom Bundesrat geplanten Kürzungen passen äusserst schlecht zur Höhe der in der „Strassenkasse“ vorhandenen Mittel, die Ende 2003 rund 4,5 Milliarden Franken betragen werden.
(AR 03.10.02)

- 04.10. **Zweite Gotthardröhre: Nationalrat beschliesst Fristverlängerung** – Mit 117 zu 65 Stimmen hat der Nationalrat beschlossen, die Frist für die Behandlung der parlamentarischen Initiative (Pa.Iv.) Giezendanner zur Planung des Baus einer zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel um zwei Jahre zu verlängern. Es bestehe nicht die Absicht, damit das Geschäft hinauszuzögern. Die Fristverlängerung sei eine reine Formsache. Die Pa.Iv. Giezendanner werde in der nächsten Sitzung der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) behandelt. Dann entscheide die KVF-N, ob die Pa.Iv. vorgezogen, in den avanti-Gegenvorschlag integriert oder erst nach der Ausmarchung um die avanti-Initiative behandelt werden soll. Eine Minderheit wollte die Frist lediglich um sechs Monate verlängern, um die Einzelinitiative zusammen mit der avanti-Initiative und dem Gegenvorschlag des Bundesrats behandeln zu können.
(NZZ 05./06.10.02; AR 10.10.02)

- 07.10. **Schlussbericht der Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“** – Die Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“ hat ihre Arbeiten beendet. Sie wird gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) durch eine neue Projektorganisation mit dem Namen „Strasse Nord-Süd Schweiz (SNS-CH)“ ersetzt. Die SNS-CH soll die Massnahmen, welche die jetzt aufgelöste Steuerungsgruppe in ihrem Schlussbericht vorgeschlagen hat, weiter bearbeiten. In diesem Schlussbericht wird festgehalten, dass sich zwar alle Instanzen bestens bemühen würden, ihren Teil des gesamten Systems des Schwerverkehrs zu optimieren, weitere Verbesserungen aber nur mit einem kantons-, länder- und behördenübergreifenden Verkehrs- und Zollabfertigungsmanagement möglich seien. Grosse Erwartungen werden dabei in ein EU-Projekt gesetzt, bei welchem die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) aktiv mitbeteiligt ist. Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Neues Computerisiertes Transitabfertigungssystem (NTCS). Durch das NTCS soll langfristig für die Transitverzoller ein Parkieren wegfallen und die Behandlungszeit der zolltechnischen Abwicklung wesentlich verkürzt werden.
Nach einer Woche Erfahrung mit dem neuen Tropfenzählersystem am Gotthard-Strassentunnel zeigen sich sowohl die Urner und die Tessiner Kantonspolizei als auch das Bundesamt für Strassen (Astra) und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) recht zufrieden. Dies, obwohl der Kanton Uri bereits zweimal die „Phase Rot“ ausrufen musste. Das neue Dosiersystem sei mit durchschnittlich insgesamt 3'500 Lastwagen-Abfertigungen pro Tag auf jeden Fall besser als das alte System mit knapp 3'000 Abfertigungen. Deutlich spürbar sei zudem die Entlastung der San-Bernardino-Route.
(NZZ 08.10.02; BaZ 08.10.02; AR 10.10.02; UVEK-Medienmitteilung 07.10.02)

10.10. **Petition gegen das Verkehrs-Chaos am Gotthard** – Heute ist eine von einem bürgerlichen Komitee lancierte Petition „gegen das Verkehrs-Chaos am Gotthard“ eingereicht worden, die sich gegen die negativen Auswirkungen des Dosiersystems auf die Urner Volkswirtschaft richtet. Verlangt wird, das Dosiersystem an die Grenze zu verlegen. Das heute praktizierte Tropfenzählersystem habe eine nochmalige Verschlechterung gebracht und müsse sofort aufgehoben werden. Das Dosiersystem gehöre an die Landesgrenze und nicht an einen willkürlich ausgewählten Ort mitten in der Schweiz. Eine Begrenzung der Zahl der Lastwagen sei notwendig, doch Lastwagen, welche die Grenze passiert hätten, sollten ungehindert durch die Schweiz fahren können. Wenn Uri 12 Jahre mit diesem System leben müsse, sei der Kanton bald wirtschaftlich am Boden. Langfristig gehe es darum, den Stop-and-go-Verkehr aus dem engen Tal herauszunehmen. Es brauche länderübergreifende Lösungen. Die Urner Regierung entgegnet, dass Neuverhandlungen mit der Europäischen Union (EU) kein Thema seien. Solche Neuverhandlungen wären jedoch notwendig, wenn man den Forderungen der Petition nachkommen wolle. 14'500 Unterschriften, in einer Sammelzeit von nur 20 Tagen – mit diesem sehr hohen Ergebnis hatte das Komitee mit Mitgliedern aus FDP, CVP und SVP sowie Tourismuskreisen nicht gerechnet.
(NZZ 11.10.02)

10.10. **Gemeldete Staus auf den Nationalstrassen im Jahr 2001** – Insgesamt wurden der Nationalen Verkehrsinformationszentrale (VIZ) in Genf bzw. seit dem 1. Oktober 2001 der Viasuisse AG im vergangenen Jahr 9'200 Staustunden auf Schweizer Nationalstrassen gemeldet. Dies sind 19 Prozent mehr als im Jahr 2000. Dabei haben die Staustunden infolge Verkehrsüberlastung im Jahr 2001 gegenüber 2000 um 37 Prozent zugenommen. Die Staustunden auf Grund von Unfällen bzw. Baustellen wuchsen um acht bzw. neun Prozent. Die stärksten Belastungen verzeichneten die A1 mit 4'406 und die A2 mit 3'039 Staustunden.
(Jahresstaubericht 2001 des Bundesamts für Strassen – Bereich Betriebstechnik)

11.10. **Prämienerhöhungen bei den Autohaftpflichtversicherungen** – Die Notwendigkeit, auf Grund geringer Kapitalerträge und entschwendener Kapitalgewinne auf Aktien wieder im versicherungstechnischen Geschäft für sich allein genommen auf einen grünen Zweig zu gelangen, dürfte in den kommenden Monaten in mehreren Sparten des Nicht-Leben-Geschäfts zu einem Prämienschub führen. Die Schweizerische Mobiliar geht nun voran und erhöht die Motorfahrzeughaftpflichtprämie um durchschnittlich 80 Franken, bei einer Spannweite von Fr. 34.– bis Fr. 251.–. Begründet wird dieser unpopuläre Schritt mit der Zunahme kostspieliger Körperschäden (Stichwort: Schleudertraumata), dem generellen Anstieg der Gesundheitskosten sowie der Verteuerung von Fahrzeug-Reparaturen. Bezogen auf eine kombinierte Police (Voll- oder Teilkasko eingerechnet) verteuern sich die Prämiensätze um sechs bis zehn Prozent. Nicht geändert werden die Tarife für die Teil- und Vollkaskoversicherung. Eine nicht repräsentative Umfrage unter Schweizer Versicherern zeigt, dass die Mobiliar mit ihrem Entsch eid nicht isoliert dasteht.
(NZZ 11.10.02)

11.10. **Liquidation der Mittelthurgaubahn** – Mit 12'969 gegen zwei Stimmen bei 1'603 Enthaltungen haben sich die Aktionäre der Mittelthurgaubahn (MThB) für die Liquidation ihres Unternehmens entschieden. Zuvor genehmigten sie den Vertrag mit den

Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Turbo AG, die den Personenverkehr auf der MThB-Stammlinie Wil-Konstanz und den deutschen MThB-Linien übernimmt, ist zu 90 Prozent in SBB-Hand, während zehn Prozent der Aktien dem Kanton Thurgau gehören.

(NZZ 12./13.10.02)

16.10. Längere Busse auf Schweizer Strassen – Statt maximal 12 Meter dürfen Reisebusse auf helvetischen Strassen ab 1. Dezember 2002 bis zu 15 Metern messen. Der Bundesrat hat die Bestimmungen über die Länge von Gesellschaftswagen mittels entsprechender Verordnungsänderung den internationalen Normen angepasst.
(NZZ 17.10.02; UVEK-Medienmitteilung 16.10.02; AS 2002 S. 3565-3568)

16.10. Schwefeliger Nebel im Schweizer Wald – In einer ersten Langzeituntersuchung von Schadstoffen im Nebel und dem Eintrag dieser Substanzen in den Schweizer Wald haben Geographen der Universität Bern laut dem Schweizerischen Nationalfonds festgestellt, dass der sogenannte Strahlungsnebel im Winterhalbjahr deutlich mehr Schadstoffe im Wald ablädt als der Regen. Damit sei der Nebel im Jahresdurchschnitt allein für ein Drittel des gesamten Stickstoffeintrags durch Wasser in das Studiengebiet auf der Lägern oberhalb von Wettingen im Aargau verantwortlich und somit ein in Zukunft nicht mehr zu vernachlässigender Stressfaktor, der seinen Teil zur Kronenverlichtung beitragen dürfte. Besonders überrascht haben die Forscher die Schweizer Schwefel-Daten. Trotz dem deutlichen Rückgang der Schwefelemissionen durch Industrie und private Haushalte sei die Belastung des Nebels eher gestiegen. Dass der auf der Lägern nachgewiesene Schwefel aus den Nachbarländern der Schweiz stammt, werde für wenig wahrscheinlich gehalten. Die Wissenschaftler vermuten eher, dass der in den vergangenen Jahren stark angewachsene Flugverkehr für einen Teil der Verunreinigung verantwortlich ist. Als Quellen für die ebenfalls hohen Stickstoffwerte, welche die Forscher im Studiengebiet nachwiesen, könnten in erster Linie die Landwirtschaft und der Verkehr in Frage kommen.
(NZZ 17.10.02; SDA-Meldung 16.10.02)

22.10. Nationalrätliche Verkehrskommission kommt avanti-Initiative entgegen – Mit 16 zu 8 Stimmen beantragt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) der Grossen Kammer, die avanti-Initiative dem Souverän zur Ablehnung zu empfehlen und dafür den Gegenvorschlag anzunehmen. Gegen den Willen des Bundesrats hat die KVF-N dabei den Ausbau der A1 zwischen Erstfeld und Airolo samt Komplettierung des Gotthard-Strassentunnels mit der zweiten Röhre in diesen Gegenvorschlag aufgenommen. Ebenfalls neu in den Gegenvorschlag integriert hat die KVF-N die Schaffung eines rechtlich unselbständigen Infrastrukturfonds, aus dem auch Gelder für den Agglomerationsverkehr fliessen sollen. Letztere Neuerung bedingt eine Verfassungsänderung punkto Bestimmungserweiterung der zweckgebundenen Mineralölsteuergeldern. Diese wird zur Zeit im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Parlament beraten.
(NZZ 23.10.02; BaZ 23.10.02, „Bund“ 23.10.02)

22.10. Mehr Wettbewerb auf dem Schweizer Automarkt? – Die schweizerische Wettbewerbskommission (Weko) hat ihre im August angekündigte Bekanntmachung über

die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Automobilhandel nach einer Vernehmlassung bei betroffenen Verbänden und Unternehmen verabschiedet. Sie wird auf Anfang November in Kraft gesetzt. Die Weko will Preisbindungen und Abschottungen des Schweizer Markts verhindern, auch den markeninternen Wettbewerb fördern sowie den Wettbewerb auf dem Reparaturmarkt stimulieren. Sie definiert Regeln, deren Verletzung durch entsprechende Klauseln in Vertriebsvereinbarungen a priori als erhebliche Beeinträchtigung des Wettbewerbs betrachtet werden, wenn sie nicht aus Gründen der wirtschaftlichen Effizienz gerechtfertigt werden können. So wird etwa die Fahrzeugindustrie verpflichtet, Parallelimporte aus dem gesamten EWR-Raum zuzulassen. Eine weitere Verpflichtung der Hersteller besteht darin, dass sie Mehrmarkenvertrieb zulassen müssen, dass die Händler insbesondere die Möglichkeit haben, mehrere Marken in den gleichen Verkaufsräumen anzubieten. Auch müssen die Abnehmer frei sein, ihre Tätigkeit nur auf Handel oder auf Reparaturen zu beschränken, und dürfen nicht mehr verpflichtet werden, Verkauf und Kundendienst zu kombinieren.

Der Schweizerische Carrosserieverband (VSCI), aus dessen Sicht der Schweizer Automarkt horizontal und vertikal kartellistisch organisiert ist, begrüsst die Liberalisierung und Öffnung. Seine im Reparaturmarkt tätigen Betriebe erwarten positive Auswirkungen auf ihr Geschäft und wollen mit erweiterten Service-Angeboten für Endkunden Marktanteile gewinnen. Der hauptsächlich Garagisten umfassende Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS) erwartet eine weitere Verschärfung des Konkurrenzdrucks in der seit mehreren Jahren unter einer schlechten Rentabilität leidenden Branche, aber auch neue Chancen und Freiheiten für die Unternehmer. Die Vereinigung Schweizer Automobilimporteure, auto-schweiz, kann noch nicht abschätzen, ob die freie Wahl der Bezugsquellen für den Konsumenten als Kernstück der neuen Regelung zu Veränderungen auf dem Automarkt führen wird. Das selektive Vertriebssystem ermögliche flächendeckende und spezialisierte Händlernetze, und die vorgegebenen Standards sicherten professionellen Kundendienst. Der Präsident von auto-schweiz gab sich wenig überrascht über die neuen Regeln und dämpfte die Erwartungen nach grossen Preissenkungen; im Schnitt seien 40 Prozent eines Autopreises Schweizer Wertschöpfung.

(NZZ 23.10.02 und 24.10.02; HandelsZeitung 30.10.02; AR 31.10.02)

25.10. A9 rückt ins Oberwallis vor – Heute ist zwischen Brig und Visp das erste Teilstück der Nationalstrasse A9 im Oberwallis eröffnet worden. Dieses Teilstück ist drei Kilometer lang und hat rund 215 Millionen Franken gekostet. Die Bauarbeiten dauerten rund drei Jahre.

(NZZ 26./27.10.02)

27.10. Finanzloch beim Bau des Neat-Gotthardbasistunnels – Die finanziellen Reserven für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) am Gotthard sind praktisch aufgebraucht. Noch bevor am Gotthard die Tunnelbohrmaschinen richtig laufen, sind von den ursprünglich budgetierten rund 1,95 Milliarden sind nur noch 160 Millionen Franken vorhanden. Es wird immer deutlicher, dass ein Finanzloch droht. Die bislang angefallenen Mehrkosten von rund 1,6 Milliarden Franken sind nicht etwa auf geologische Probleme, sondern auf Änderungen und Erweiterungen des ursprünglichen Projekts zurückzuführen. Trotz allem gibt man sich beim Bundesamt für Verkehr (BAV) optimistisch: Aufgrund der geologischen Prognosen gehe man davon aus, dass

der Gotthardbasistunnel ohne massive Mehrkosten machbar sei. Nicht teilen mag diesen Optimismus der Präsident der ständerätlichen Finanzkommission Hans-Rudolf Merz (fdp, Appenzell Ausserrhoden): Entweder müsse das Projekt erstreckt oder es müsse mit Zusatzkrediten die notwendige finanzielle Grundlage geschaffen werden. Es gehen nicht an, dass man finanzielle bereits 12 Jahre vor der Eröffnung „auf dem Zahnfleisch laufe“. Max Binder (svp, Zürich), Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD), räumt zwar ein, dass 160 Millionen Franken wenig bis nichts seien. Dennoch soll der Bundesrat nicht schon jetzt Zusatzkredite beantragen. Angesichts der angespannten finanziellen Lage dürfte die Forderung nach einer zweiten Lötschberg-Röhre kaum Aussichten auf Erfolg haben.
(NZZ am Sonntag 27.10.02)

29.10. Programm „EnergieSchweiz“ ist noch nicht auf Kurs – Ohne rasche und deutliche Verstärkung des Energiesparprogramms „EnergieSchweiz“ kann die CO₂-Abgabe nicht vermieden werden. Laut Bundesamt für Energie (BFE) konnte das Anfang 2001 lancierte Nachfolgeprogramm von Energie 2000 die Zunahme des Energieverbrauchs zwar bremsen, aber nicht stoppen. Der Konsum fossiler Energien nahm 2001 um 1,3 Prozent, der Stromverbrauch um 2,6 Prozent zu. Nur bei den erneuerbaren Energien ist das Programm auf Zielkurs. Gleichwohl lagen die CO₂-Emissionen letztes Jahr noch um 0,8 Prozent höher als 1990. Wenn es nicht gelinge, das Programm mit seinen freiwilligen Massnahmen und Sparanreizen rasch und substanziell zu verstärken, müsse der Bundesrat die CO₂-Abgabe einführen. Nächstes Jahr gehe es insbesondere darum, auf breiter Ebene Zielvereinbarungen mit der Wirtschaft abzuschliessen. Schwerpunkte für 2003 sind unter anderem Vorschriften für eine sparsame Fahrweise sowie Anreize zur Nutzung energiesparender Fahrzeuge und zur Förderung des Langsam- und Kombiverkehrs.
(NZZ 30.10.02; UVEK-Medienmitteilung 29.10.02)

30.10. Tropfenzählersystem für Schwerverkehr bewährt sich – Das seit einem Monat geltende neue Regime für den Schwerverkehr am Gotthard hat sich offenbar bewährt. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) und das Bundesamt für Strassen (Astra) ziehen eine positive erste Bilanz. Die Wartezeiten bewegen sich derzeit noch bei einer halben bis zu einer ganzen Stunde.
(NZZ 31.10.02)

30.10. Rund um Bern wieder 100 km/h auf der Autobahn – Ab Ende Oktober darf auf der Autobahn A1 im Norden der Stadt Bern wieder mit 100 Stundenkilometern gefahren werden. Ab 2007 soll die Höchstgeschwindigkeit dagegen vom Verkehrsaufkommen abhängig gemacht werden. Dies mittels einer Anlage, welche die Geschwindigkeit überwacht und zugleich eine Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen ermöglicht.
(„Bund“ 30.10.02)

01.11. Klimakonferenz in Delhi setzt keine neuen Wegmarken – Die 8. Konferenz der Vertragsparteien der Klimakonvention ist mit der Verabschiedung der „Delhi Declaration“ zu Ende gegangen. Die Industrieländer unter EU-Führung drängten darauf, dass das Dokument den Anstoss für erste Überlegungen zu Massnahmen geben sollte, die nach 2012 – dem Ende der Verpflichtungsperiode des Klimaprotokolls von Kyoto – nötig sein werden. Die Gruppe der Entwicklungsländer witterte dahinter zu Recht den

Beginn einer Diskussion, die für grosse Schwellenländer wie Indien, China und Brasilien in die Verpflichtung auf erste Emissionssenkungen münden würde. Von grosser Wichtigkeit ist die Ratifikation des besagten Kyoto-Protokolls durch Russland, die zwar versprochen ist, aber noch nicht unmittelbar bevorsteht. Ein Erfolg wurde in Delhi betreffend den „Clean Development Mechanism (CDM)“, der die Verpflichtung der Industriestaaten zur Senkung der Emissionen von Treibhausgasen mit der Entwicklung von umweltfreundlichen Technologien in Drittweltländern koppeln soll, erzielt: Dieser ist jetzt einsatzbereit.

(NZZ 02./03.11.02)

03.11. Fertigstellung des Girsbergtunnels auf der A7 – Die letzte Lücke der Thurgauer Autobahn A7, eine 2,7 Kilometer lange Autobahnstrecke, zur deutschen Grenze ist geschlossen. Das Teilstück wird am 22. November von Verkehrsminister Leuenberger offiziell eröffnet. Herzstück ist der Girsbergtunnel, seines Zeichens bestausgerüsteter Tunnel der Schweiz, mit einer Länge von rund 1,8 Kilometern. Dessen Ausfahrt mündet in den ersten Autobahnkreisel der Schweiz. Drei Wochen vor der Eröffnung hat ihn die Bevölkerung mit einem Volksfest in Besitz genommen. Das letzte Teilstück verbindet Schwaderloh und die Gemeinschaftszollanlage in Kreuzlingen/Konstanz, die vor zwei Jahren eingeweiht wurde. In Richtung Norden konnte bislang keiner der drei geplanten Anschlüsse realisiert werden. Auf Kreuzlinger Seite hat ein Urteil des Bundesgerichts die bisherigen Planungen obsolet gemacht. Dieses hat am 10. September eine Beschwerde des WWF geschützt. Damit wurde der Anschluss auf Jahre hinaus verzögert. Die Autobahnausfahrt in Richtung Kreuzlinger Stadtzentrum, die am 22. November ebenfalls in Betrieb genommen wird, führt derzeit noch mitten in ein verkehrstechnisches Labyrinth.

(NZZ 04.11.02; AR 21.11.02; NZZ 23./24.11.02)

06.11. Bundesrat legt offiziell zwei Bahnstrecken still – Die Bahnstrecken Wildeggen-Lenzburg Spitzkehre sowie Solothurn–Herzogenbuchsee sind schon seit mehreren Jahren nicht mehr in Betrieb; der öffentliche Personenverkehr wird mit Bussen abgewickelt. Der Güterverkehr wurde eingestellt. Der Bundesrat hat nun beschlossen, die beiden Strecken stillzulegen. Zwischen Wildeggen und Lenzburg Spitzkehre verkehren seit 1984, zwischen Solothurn und Herzogenbuchsee seit 1992 keine Züge mehr. Das heutige Trasse Solothurn–Herzogenbuchsee wird für den Bau einer Verbindung zwischen der Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und der Jurasüdfuss-Linie benötigt. (UVEK-Medienmitteilung 06.11.02; BBl 2002 S. 7600-7604)

07.11. Neat-Zusatzkredit soll geprüft werden – Angesichts der geschwundenen Reserven für das Neat-Projekt prüft der Bund jetzt einen Zusatzkredit. Dies gab Nationalrat Max Binder (svp, Zürich), Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD), bekannt. Er hielt fest, das Parlament dürfe diesbezüglich nicht erst konsultiert werden, wenn es zu spät sei. Die finanzielle Situation der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) habe sich zugespitzt. Von den 1,947 Milliarden Franken Reserven seien bis auf 160 Millionen Franken alle Mittel in der einen oder andern Form gebunden. Und die in der aktuellen Simulation zum Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) ausgewiesene freie Liquidität betrage für die Neat und die drei andern Grossprojekte zusammen in den kritischen Jahren 2005 bis 2010 nur 125 Millionen Franken. Sie Handlungsfreiheit des Parlaments müsse erhalten bleiben, indem nicht so lange gewartet werde, bis

sich zur Vermeidung eines Baustopps ein kreditrechtliches Dringlichkeitsverfahren aufdränge. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüfe bei den Vorbereitungen zur Botschaft über die Freigabe der zweiten Phase der Neat einen allfälligen Zusatzkredit eingehend. Besagte Botschaft soll im ersten Halbjahr 2003 vom Bundesrat verabschiedet und ans Parlament überwiesen werden.
(NZZ 08.11.02; NAD-Medienrohstoff 07.11.02)

- 11.11. **Gegen die Ratifikation der Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention** – Klarer Entscheid der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Ständerats: Mit acht zu null Stimmen bei drei Enthaltungen sprach sich die Urek gegen die Ratifizierung der Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention aus. Deren Umsetzung müsse im schweizerischen Recht erfolgen. Die Protokolle gingen weit über Durchführungsfragen und die Regelung von Zuständigkeiten hinaus und enthielten auch materielle Vorschriften. Ausserdem stelle sich bei manchen Bestimmungen die Frage, ob sie in der Schweiz direkt, also ohne innerstaatliche Umsetzungsgesetze, anwendbar wären. Wäre dies der Fall, dann könnte das in der Konvention vorgesehene Schiedsgericht dieses Recht auslegen, mit der Folge, dass sich die schweizerischen Gerichte danach richten müssten. Die ständerätliche Urek äusserte auch die Befürchtung, dass Nichtregierungsorganisationen auf Grund der Zusatzprotokolle die Möglichkeit erhalten könnten, in Bereiche einzugreifen, bei denen nach schweizerischer Gesetzgebung gar keine entsprechenden Rechtsmittel vorgesehen sind. Die Umsetzung der Konvention dürfe deshalb nicht über eine völkerrechtliche Vereinbarung erfolgen, sondern müsse eigenständig vollzogen werden.
(NZZ 12.11.02)

- 14.11. **Sachpläne Schiene und Strasse in der Vernehmlassung** – Der Bund will mit einer koordinierten Planung der Verkehrsträger Schiene und Strasse für eine nachhaltige Verkehrspolitik sorgen. Als Weichenstellung zu diesem Ziel haben die zuständigen Bundesämter die Konzeptteile der entsprechenden Sachpläne in die Vernehmlassung geschickt. Die für die Behörden verbindlichen Sachpläne sollen dafür sorgen, dass die Massnahmen und Projekte untereinander und mit der räumlichen Entwicklung koordiniert sind und auch finanziell verkraftet werden können. Als Grossvorhaben führt der Sachplan für Schiene und öffentlichen Verkehr das Projekt Bahn 2000, die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) und die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an die europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnen auf. Ebenfalls erwähnt wird die laufende Bahnreform. Strassenseitig stehen die Fertigstellung, die Werterhaltung und die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes im Mittelpunkt. Ausserdem geht es um die Definition des neuen „Bundesstrassennetzes“, welches das System der National- und schweizerischen Hauptstrassen ersetzen soll.
(NZZ 15.11.02; UVEK-Medienmitteilungen 14.11.02; BBl 2002 S.7354-7355)

- 18.11. **Swissmetro in argen Nöten** – Die Realisierungschancen für das Grossprojekt Swissmetro stehen schlecht. Die Westschweizer Arbeitgeberverbände steigen aus dem Projekt der unterirdischen Magnetschwebbahn aus, weil das Hauptziel – die Erlangung einer Konzession – nicht zu erreichen sei. Ausschlaggebend für den Ausstieg per Ende Jahr seien Äusserungen von Verkehrsminister Moritz Leuenberger, der in der Westschweizer Presse gesagt hat, er glaube nicht mehr an das Projekt. Insgesamt sind seit

den 1990er Jahren 25 Millionen Franken in das Swissmetro-Projekt investiert worden. (NZZ 19.11.02)

19.11. **Erhöhte Ozonbelastung in der Schweiz im Sommer** – Die Ozonbelastung hat in der Schweiz auch diesen Sommer den Grenzwert von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter teilweise deutlich überschritten. Der Maximalwert wurde gemäss dem Bericht „Ozon-sommer 2002“ mit 266 Mikrogramm erneut in Lugano gemessen. Laut besagtem Bericht des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (Nabel) wurden mit 651 bzw. 649 Stunden erneut auf dem Chaumont im Neuenburger Jura und auf dem Rigi im Kanton Schwyz am meisten Stunden mit erhöhtem Ozonwert registriert. Am meisten Tage mit Werten über 120 Mikrogramm wurden ebenfalls analog der vergangenen Jahre in Lugano (80) und in der Magadinoebene (80) verzeichnet. (NZZ 20.11.02)

20.11. **EU hat Bedenken bezüglich Gotthard-Tropfensystem** – Aus Sicht der EU-Kommission ist das „S-System“ zur Bevorzugung bestimmter Transporte nach und aus der Südschweiz streng rechtlich nicht mit dem Prinzip der Nichtdiskriminierung vereinbar. Es diskriminiert alle nicht privilegierten Camions. Die Schweiz bestreitet dies. In der EU hat neben Deutschland vor allem Italien Bedenken erhoben, das seinen Zugang zum Rest von Europa durch die Schwierigkeiten mit Gotthard, Brenner und Montblanc behindert sieht. Das am 30. September eingeführte „Tropfenzähler-System“ löste den nach der Tunnelkatastrophe von 2001 eingeführten Einbahnverkehr ab; neu dürfen sich Lastwagen wieder kreuzen, doch werden sie aus Sicherheitsgründen „tröpfchenweise“ im 150-Meter-Abstand in den Personenwagenverkehr eingefädelt. In schätzungsweise zwei Dritteln der Zeit geht dies ohne Probleme. Bei Verkehrsspitzen hingegen werden die Lastwagen in Warteräume geleitet, um die Dosierung einhalten zu können. Und hier beginnt das Problem: Lastwagenbetreiber aus insgesamt 18 Schweizer Kantonen (alle ausser Bern, Wallis und Westschweiz) dürfen eine Sondergenehmigung beantragen, wenn sie Transporte nach oder aus dem Tessin nachweisen können. Ihr Lastwagen erhält ein „S“ angeheftet, das ihn gegenüber dem übrigen Schwerverkehr privilegiert und ein Vorbeifahren an den Warteräumen ermöglicht. Insgesamt sind rund 15 Prozent des gesamten den Gotthard durchquerenden Schwerverkehrs „S“-berechtigt, doch wirkt sich dies – weil nur in einem Drittel der Zeit Überlastungen bestehen – nur für etwa fünf Prozent des Verkehrs tatsächlich als Privileg aus. Die regionale Eingrenzung der „S“-Berechtigung richtet sich nach der geographischen Nähe zum und der wirtschaftlichen Verflechtung mit dem Tessin. Sie verläuft aber, was in Brüssel nicht unbemerkt geblieben ist, über weite Strecken entlang der Schweizer Grenze und schliesst beispielsweise Unternehmen in Süddeutschland oder Norditalien, nicht aber solche aus Basel oder Schaffhausen aus. Die Schweiz macht demgegenüber geltend, ohne „S“ drohe eine Diskriminierung des Tessiner Quell- und Zielverkehrs. Zudem gebiete die wirtschaftliche Kohäsion der Schweiz diese Sonderregel. (NZZ 21.11.02)

21.11. **Neue Berechnung sozialer Kosten von Verkehrsunfällen** – Alle fünf Jahre lässt der Bund berechnen, welche volkswirtschaftlichen Kosten bei Unfällen auf Strasse und Schiene mit Verletzten und Toten anfallen. Verpflichtet dazu werden die Behörden durch das Gesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die

Verkehrsplaner beim Bund beschränken nun aber nicht darauf, die externen Kosten des Schwerverkehrs nach dem aktuellen Stand der Wissenschaften zu berechnen, sondern sie legen zusammen mit dem Büro Ecoplan als Verfasser eine Analyse zu den Unfallkosten sämtlicher Verkehrskategorien vor. Diese Unfallkosten setzen sich aus den leicht belegbaren materiellen Kosten – etwa ärztliche Behandlung, Sachschäden oder Polizei- und Rechtsfolgekosten – und den schwieriger erfassbaren immateriellen Kosten für die betroffenen Opfer zusammen. Beim dritten Umgang dieser Erhebung für das Jahr 1998 hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) nun auch diese immateriellen Kosten hochrechnen lassen. Grundlage für die fraglos heikle Berechnung der immateriellen Unfallkosten bildete laut dem Lausanner Ökonomieprofessor Nils Soguel eine Befragungstechnik, bei der man erhebt, wie viel Geld einem die Verbesserung der eigenen bzw. fremden Sicherheit im Verkehr wert wäre. Rudolf Zumbühl, Leiter Stab Politik und Wirtschaft beim TCS, wies darauf hin, dass für eine korrekte Kostenaufrechnung auch der soziale Nutzen des Verkehrs mit einbezogen werden müsste. Im Total der gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten beträgt der Anteil immaterieller Schäden an Körper und Seele laut neuester Studie nämlich über 60 Prozent und lässt die gesamten sozialen Unfallkosten für das Berichtsjahr 1998 beim Strassenverkehr auf 12,25 Milliarden Franken hochschnellen – fast doppelt so viel wie 1993, wo noch ohne Einbezug der immateriellen Kosten gerechnet wurde. Umgelegt auf die Fahrleistung verursachte die Kategorie Mofa fast 40-mal mehr Unfälle als jene der Personenwagen und noch immer viermal mehr als die Kategorien Reisebus und Fahrrad. Den niedrigsten Anteil an einer Unfallursache – 0,6 Unfallopfer pro Million gefahrener Kilometer – weist die Studie für die Kategorien Lieferwagen und Schwerverkehr aus. Rufen diese massiv gestiegenen Unfallkosten nun nach einer Erhöhung der Verkehrsabgaben etwa über eine LSVA für Personenwagen, eine Benzinpreiserhöhung oder gar die Einführung von Strassenzöllen? ARE-Direktor Pierre-Alain Rumley gab sich diesbezüglich sehr zurückhaltend. Die präsentierten Fakten dienen lediglich der Transparenz, in den Schubladen des Verkehrsdepartements Leuenberger lägen keine entsprechenden Pläne, und eine Erhöhung der LSVA stehe völlig ausser Diskussion, da die Abgabe noch nicht auf dem Maximalsatz stehe und somit die angestrebte Verlagerung auf die Schiene noch nicht umgesetzt sei. Der Projektleiter der Ecoplan-Studie, Heini Sommer, betonte, dass die teilweise politisch bereits eingeleiteten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie etwa die Senkung der Promillegrenze oder der Führerausweis auf Probe mehr präventive Wirkung entfalten dürften als neue Verkehrsabgaben.

In einer Medienverlautbarung verlangte der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS, dass die Bundesverwaltung nun endlich auch die Nutzenseite genau berechne. Zudem dürfte die Grundlagenbetrachtung keinesfalls für politische Ziele – z.B. im Zusammenhang mit „Vision Zero“ – gegen den motorisierten Privatverkehr missbraucht werden. (NZZ 22.11.02; BaZ 22.11.02; AR 28.11.02; UVEK-Medienmitteilung 21.11.02; FRS-Communiqué 21.11.02)

- 22.11. **Ständerätliche Verkehrskommission befürwortet Infrastrukturfonds** – Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) hat einstimmig der parlamentarischen Initiative Hofmann „Fonds für den Strassenverkehr“ Folge gegeben. Die Einzelinitiative verlangt die Schaffung eines Fonds zur Finanzierung des Strassenverkehrs ausserhalb der Finanzrechnung, der aus den Treibstoffabgaben alimentiert werden soll. Per Ende 2002 werden sich die Rückstellungen für den Strassenverkehr auf 3,7 Milliarden Franken belaufen. (KVF-S-Medienmitteilung 22.11.02)

28.11. Keine Doppelröhre am Lötschberg-Basistunnel – Auf dem 7,2 Kilometer langen Neat-Abschnitt zwischen Frutigen und Mitholz (Kanton Bern) wird vorerst keine zweite Tunnelröhre ausgebrochen. Laut Bundesamt für Verkehr (BAV) widerspricht das Begehren der BLS Alptransit dem FinöV-Volksbeschluss von 1998. Die BLS Alptransit hatte im Sommer beantragt, auch auf diesem Abschnitt die zweite Röhre mindestens im Rohbau zu erstellen. Das würde gemäss BLS Alptransit 90 Millionen Franken kosten. Bei einem späteren Doppelspurausbau seien die Kosten mindestens doppelt so hoch. Das BAV ist an den Volksbeschluss von 1998 zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) gebunden, dies habe man schon bei der Lancierung der Idee signalisiert. Der FinöV-Beschluss spreche ganz klar von nur einer Tunnelröhre am Lötschberg. Laut BAV ist es zudem fraglich, ob sich der Ausbruch einer zweiten Röhre und der jahrelange Unterhalt im Rohbau überhaupt rechnen würden. Schliesslich sei unklar, ob für die zweite Röhre überhaupt je Bedarf bestehe. (NZZ 29.11.02)

28.11. Nationalrat erhöht Strassenbaubudget um 75 Millionen Franken – Der Nationalrat will 75 Millionen Franken – 60 Millionen für die Nationalstrassen und 15 Millionen für die Hauptstrassen – mehr in den Strassenbau stecken als der Bundesrat. Die Grosse Kammer ist damit ihrer Finanzkommission gefolgt. Der Voranschlag des Bundes für das Jahr 2003 sieht somit für den Strassenbau insgesamt rund 1,65 Milliarden Franken vor. Nur knapp verworfen wurde ein Antrag, der die Strassenbauinvestitionen nochmals um mehr als 65 Millionen Franken erhöhen wollte. Gegen die Ratslinke verteidigte eine bürgerliche Mehrheit Kürzungen im Bereich der Bahninfrastruktur. (NZZ 29.11.02; AP-Pressemitteilung 28.11.02)

02.12. Der Fahrzeugbestand wächst weiter – Die Bestände der verschiedenen Fahrzeugkategorien haben sich in den letzten fünf bis sechs Jahren praktisch konstant vergrössert. Zum Beispiel ist die Zahl der Personenwagen (PW) zwischen 2001 und 2002 um 71'000 Einheiten gestiegen, während sich ein jährlicher Zuwachs von durchschnittlich 75'500 Einheiten ab 1997 ergab. Der durchschnittliche Hubraum ist von 1'750 cm³ (1990) auf 1'884 cm³ (2002) gestiegen. Das Durchschnittsalter der Personenfahrzeuge schliesslich folgt einem kontinuierlichen Aufwärtstrend: Hatte es 1990 noch 5,4 Jahre betragen, belief es sich 2002 auf 7,1 Jahre. Mit 508 PW pro 1'000 Einwohner liegt die Schweiz nahe am europäischen Mittel. Auch bei den Sachtransportfahrzeugen (Liefer- und Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge sowie Sattelschlepper) geht es seit 1998 stetig aufwärts, betrug doch die Steigerung im Mittel 5'700 Einheiten pro Jahr und 4'900 Einheiten zwischen 2001 und 2002. Auch die Motorräder legen nach wie vor stark zu: 24'000 zusätzliche Motorräder im laufenden Jahr und durchschnittlich jedes Jahr 27'000 Fahrzeuge mehr seit 1996. Der Motorradbestand nimmt seit sechs Jahren regelmässig und kräftig zu. Seit 1996 hat der Bestand der leichten Motorräder bis 50 cm³ um durchschnittlich 13'000 Einheiten pro Jahr zugelegt. Zurzeit umfasst er 128'000 Fahrzeuge, d.h. 24 Prozent des Motorradbestands. (BFS-Pressemitteilung 02.12.02; AR 05.12.02)

02.12. Bundesrat stimmt neuen ADR-Bestimmungen zu – Der Bundesrat hat den Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) zugestimmt. Die überarbeiteten ADR-Bestimmungen

vereinheitlichen die Rechtsvorschriften für den Transport gefährlicher Güter sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene und tragen der technischen Entwicklung Rechnung. Zugleich wurde die Verordnung über die nationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) einer Totalrevision unterzogen. Die Änderungen treten am 1. Januar 2003 in Kraft.

(UVEK-Medienmitteilung 02.12.02; BBl 2002 S. 4212-4227)

- 04.12. **Ständerat kürzt das Strassenbaubudget um 60 Millionen Franken** – Mit 21 zu 18 Stimmen hat das „Stöckli“ beschlossen, die Ausgaben für den Nationalstrassenbau im Budget 2003 um 60 Millionen auf 1,44 Milliarden Franken zu kürzen. Beim Hauptstrassenbau verringerte der Ständerat die Ausgaben um 15 Millionen auf 203 Millionen Franken. Der Nationalrat ist der Kleinen Kammer gefolgt, womit das Strassenbaubudget für das kommende Jahr festgelegt ist.
(NZZ 05.12.02)
- 09.12. **Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs geht in Vernehmlassung** – Langsamverkehr ist der neue Begriff für die nicht motorisierten Verkehrsarten wie zu Fuss gehen und wandern, Velo fahren und Inline-Skaten. Gemäss den Ergebnissen des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten ist der Langsamverkehr gemessen an den pro Tag zurückgelegten Verkehrsetappen mit 47 Prozent an der Spitze, gefolgt vom motorisierten Individualverkehr mit 42 Prozent. Mit dem nun in die Vernehmlassung geschickten Entwurfs eines Leitbilds Langsamverkehr will der Bund über sieben Jahre hinweg das Fuss- und Wanderwegnetz mit 16 Millionen Franken verbessern, die nationalen Velorouten mit acht Millionen Franken unterstützen, Velostationen an den Bahnhöfen mit 17 Millionen und die Informationssysteme (Beschilderung) mit acht Millionen Franken. Am meisten – 30 Millionen Franken – sind für die Sanierung von „Unfallhäufungsstellen“ vorgesehen. Für die Entschärfung der Konfliktstellen mit dem motorisierten Verkehr sollen dann vor allem Mittel aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer beigezogen werden.
(BaZ 10.12.02; UVEK-Medienmitteilung 09.12.02)
- 09.12. **Besserer Verkehrsoferschutz nach Unfällen im Ausland** – Wer Opfer eines Verkehrsunfalls im europäischen Ausland wird, soll seine Schadenersatzansprüche gegen den ausländischen Motorfahrzeughaftpflichtversicherer künftig in der Schweiz geltend machen können: Der Bundesrat hat beschlossen, die entsprechende Änderung im Strassenverkehrs- und Versicherungsaufsichtsrecht auf den 1. Februar 2003 in Kraft zu setzen. Damit hat er die Voraussetzung geschaffen, um die Schweiz noch besser in das europäische System des Verkehrsoferschutzes zu integrieren.
(UVEK-Medienmitteilung 09.12.02; AS 2003 S. 222-228; AS 2003 S. 232-233)
- 09.12. **Neue Studie zu Strassenbauprojekten** – Hundert Milliarden Franken kosten die geplanten Neu- und Ausbauten im Schweizer Strassennetz in den nächsten 20 Jahren. Zu diesem Schluss gelangt eine Studie des Vereins Umverkehr. Finanziert werden können diese Projekte gemäss Studie nur, indem die kantonalen Motorfahrzeugsteuern um bis zu hundert Prozent erhöht würden. Eine Alternative sei die sofortige Erhöhung des Benzinpreises um bis zu 50 Rappen pro Liter. Laut Studie ist problematisch, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nebst dem Frachtgewicht von der Anzahl zurückgelegter Kilometer abhängig ist. Dies habe zur Folge, dass der Schwerverkehr nicht zwingend die

schnellste, sondern die kürzeste Route wähle. Eine zweite Gotthard-Strassentunnelröhre würde die Kantone Aargau und Luzern bis in 20 Jahren unbewohnbar machen.
(NZZ 10.12.02)

- 10.12. **Neue Untersuchung ist gegen die Reduktion des Dieselpreises** – Unter Ausklammerung der Flugtreibstoffe haben gemäss der neuesten Untersuchung „CO₂-Reduktion durch Beeinflussung der Treibstoffpreise“ die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen zwischen 1990 und 2001 um 7,3 Prozent zugelegt. Demnach ist das CO₂-Ziel bei weitem nicht in Sicht. Um es zu erreichen, sind nebst einer CO₂-Abgabe alle Massnahmen zur Emissionsminderung zu prüfen und, wenn sinnvoll und möglich, umzusetzen. Die Senkung des Dieselpreises um 25 Rappen pro Liter wäre laut der Studie kontraproduktiv und würde den CO₂-Ausstoss in der Schweiz erhöhen: Die positive Wirkung des Ersatzes von Benzin- durch Dieselfahrzeuge würde durch die Umkehrung des Diesel-Tanktourismus im negativen Sinn überkompensiert. Dieser Nachteil könnte insofern gemildert werden, als die Steuerbelastung des Diesels nicht um einen festen Betrag reduziert wird, sondern zwischen dem Preis für Diesel und Benzin eine fixe Differenz eingehalten wird.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat in einer Medienverlautbarung die Untersuchung als Parteigutachten bezeichnet. Der FRS sieht in der Förderung des Diesels eine wesentliche, kurzfristig umsetzbare Massnahme, um den CO₂-Ausstoss im Verkehrsbereich nachhaltig zu reduzieren. Die Studie habe ihren ursprünglichen Auftrag, einen Vorschlag für eine konkrete Ausgestaltung einer staatsquotenneutralen Reform der Treibstoffbesteuerung zu erarbeiten, weit verfehlt. Sie gleiche vielmehr einem Argumentarium gegen die vom Ständerat schon beschlossene Dieselförderung.
(BFE-Medienmitteilung 10.12.02; FRS-Communiqué 10.12.02)

- 11.12. **Nationalrat genehmigt direkten Gegenvorschlag zur avanti-Initiative** – Den bereinigten direkten Gegenvorschlag zur avanti-Initiative, der den Bau der zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel sowie einen Infrastrukturfonds beinhaltet, hat der Nationalrat mit 94 zu 83 Stimmen gutgeheissen. Dem entsprechenden Bundesbeschluss, der Volk und Ständen diesen Gegenentwurf zur Annahme und die avanti-Initiative zur Ablehnung empfiehlt, stimmt die Grosse Kammer mit 94 zu 85 Stimmen zu.
(NZZ 12.12.02)

- 12.12. **Ständerat ratifiziert das Kyoto-Protokoll** – Mit offensichtlichem Mehr hat die Kleine Kammer den Bundesbeschluss über die Ratifikation des Kyoto-Protokolls gutgeheissen. Die Schweiz hat dieses Protokoll bereits 1998 unterzeichnet. Bis zum Mai 2002 haben es 54 Staaten ratifiziert. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger sind in der Schweiz mit dem CO₂-Gesetz und dem Programm „EnergieSchweiz“ die wichtigsten Voraussetzungen erfüllt. Die Verordnung, welche die Verknüpfung mit dem internationalen Emissionshandel regeln wird, sei auf den Frühling 2003 zu erwarten. Eine zusätzliche Steuer sei allenfalls beim Strassenverkehr nicht auszuschliessen, nicht zuletzt auf Grund des Trends hin zu immer schwereren Personenwagen.
(NZZ 13.12.02)

- 13.12. **Erster Durchschlag am Lötschberg-Basistunnel** – Der erste Durchschlag am Lötschberg-Basistunnel der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ist erfolgt. Die Mi-neure von Ferden und die Tunnelbauer von Steg reichten sich heute morgen erstmals

die Hand. Bereits sind rund 70 Prozent des Basistunnels ausgebrochen. Mit dem Durchschlag ist der erste grosse Basis-Tunnel erfolgreich mit einem leichten Zeitvorsprung und ohne grössere Unfälle beendet worden.

(NZZ 14./15.12.02)

- 13.12. **„Sonntags-Initiative“ zur Ablehnung empfohlen** – Der Bundesbeschluss, der Volk und Ständen ein Nein zur „Sonntags-Initiative“ empfiehlt, ist vom Nationalrat mit 96 zu 70 und vom Ständerat mit 34 zu acht Stimmen verabschiedet worden.
(NZZ 14./15.12.02; BBl 2002 S. 8158-8159)
- 18.12. **Änderung der 40-Tonnen-Kontingentsregelung für Schweizer Camionneure** – Der Bundesrat hat die Kontingentsregelung für Fahrten der Schweizer Transporteure mit Lastwagen von 40 Tonnen Gesamtgewicht den Bedürfnissen angepasst. Er reduzierte nämlich die für inländische Camionneure im grenzüberschreitenden Verkehr (Import/Export/Transit) reservierten 40-Tonnen-Kontingente von 200'000 auf 150'000 und erhöhte im Gegenzug die für den Binnenverkehr vorgesehenen Kontingente von 200'000 auf 250'000. Damit trägt der Bundesrat der erhöhten Nachfrage nach Tagesbewilligungen für Fahrten mit 40-Tönnern im Inland Rechnung. Weiterhin konsumiert jedoch eine Tagesbewilligung drei Kontingentsbewilligungen, wodurch für die Jahre 2003 und 2004 für Binnenfahrten neu faktisch je 83'333 statt 66'666 Tagesbewilligungen zur Verfügung stehen.
(UVEK-Medienmitteilung 18.12.02; AS 2002 S. 23-24)
- 20.12. **Zweiter Gotthard-Strassentunnel gefährdet Neat nicht** – Gemäss einer bislang unveröffentlichten Studie der Firma Ecoplan im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) haben weder Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels noch die Beseitigung von Autobahn-Staustrecken zwischen Genf und Lausanne sowie Bern und Zürich nennenswerte Auswirkungen auf die Bahnnutzung. Die Studie kommt zum Schluss, dass eine zweite Röhre am Gotthard höchstens einen marginalen Einfluss auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im alpenquerenden Strassengüterverkehr haben werde.
(BaZ 20.12.02; FRS-Info 20.12.02)
- 26.12. **Bislang rund 430 Verkehrstote auf Schweizer Strassen** – Rund 430 Personen sind bisher im laufenden Jahr auf Schweizer Strassen ums Leben gekommen. Die Zahl von 544 Verkehrstoten im Jahr 2001 wird voraussichtlich unterschritten. Allein im ersten Halbjahr wurden zehn Prozent weniger Tote registriert als in der vergleichbaren Vorjahresperiode. Seit dem Rekordjahr 1971, als 1'773 Menschen bei Verkehrsunfällen starben, ging die Zahl der Verkehrstoten stark zurück. Vor allem das Gurten- und Helmobligatorium, Airbags, bessere Strassen und Beleuchtung trugen zu dieser Verbesserung bei.
(NZZ 27.12.02)
- 27.12. **Deutlich bessere Luft: Abnahme der Luftverschmutzung** – Gemäss dem Bericht „Luftbelastung 2001“ des nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (Nabel) hat die Luftverschmutzung seit Mitte der 1980er Jahre deutlich abgenommen. Drastisch zurückgegangen ist insbesondere die Belastung durch Blei und Schwefeloxid. Noch immer überschritten wurden 2001 laut Nabel-Bericht die Immissionsgrenzwerte bei Ozon, dem Feinstaubwert PM10 und Stickstoffdioxid. Während in den grossen Städ-

ten die Grenzwerte deutlich überschritten worden seien, habe im ländlichen Raum die Belastung unter den Grenzwerten gelegen. Gegenüber 2000 ist laut Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) die Gesamtbelastung im vergangenen Jahr im Mittel aller Messstationen um drei Prozent zurückgegangen.
(NZZ 27.12.02)

FRS/pk; 15.01.04

Stichwortverzeichnis 2002

15.01.04

Verkehr	(Datum)
Agglomerationsverkehr; Ständerat überweist zwei Postulate betreffend die Verkehrsprobleme im Raum Luzern	06.06.
Agglomerationsverkehr; Betroffene Kantone erarbeiten bis 2006 so genannte Agglomerationsprogramme und bereits bis Ende 2003 ein Strategie	28.06.
Automobilsalon; Der 72. Genfer Automobilsalon geht mit neuem Besucherrekord zu Ende; Insgesamt 723'143 Eintritte während der elftägigen Ausstellungsdauer	18.03.
Automobilwirtschaft; 2001 war ein gutes Jahr für die Schweizer Automobilbranche; Rund 317'000 Personenwagen verkauft	14.01.
Automobilwirtschaft; Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS) wird 75-jährig; Auftakt zu den Jubiläumsfeierlichkeiten	25.01.
Automobilwirtschaft; Umsatz von fast 78 Milliarden Franken im Jahr 2001; Zunahme von 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr	22.07.
Automobilwirtschaft; Weko will mehr Wettbewerb im Automarkt; Bekanntmachung per Anfang November in Kraft gesetzt	22.10.
Automobilwirtschaft; Fahrzeugbestand wächst weiter; 3,7 Millionen Personenwagen	02.12.
Autoversicherungen; Prämien erhöhungen bei der Autohaftpflichtversicherung	11.10.
Bahn 2000; Basisangebotskonzept der 2. Etappe 2003 in der Vernehmlassung; Infrastrukturinvestitionen von rund fünf Milliarden Franken	17.06.
Carlos; Neuartiges Mitfahrsystem „Carlos“ hat Betrieb aufgenommen	17.04.
EU; Das Europäische Parlament erlässt neue Ozon-Richtlinie; keine Grenzwerte für bodennahe Ozonkonzentrationen festgelegt	18.01.
EU; Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU treten voraussichtlich am 1. Mai 2002 in Kraft	01.03.
EU; Besucherschutz-Richtlinie soll ins schweizerische Recht übernommen werden	10.04.
EU; Die sieben bilateralen Verträge treten definitiv am 1. Juni in Kraft	17.04.
EU; Die sieben sektoriellen Abkommen sind in Kraft	01.06.
EU; Montblanc-Strassentunnel mehr als drei Jahre nach dem verheerenden Unglück wieder für (fast) alle Lastwagen geöffnet	25.06.
EU; Die Europäische Kommission lockert die Wettbewerbsbeschränkungen in der Autobranche; Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) stark erneuert	17.07.
Güterverkehr; Der Internationale Strassentransportverband (ITU) kritisiert die vom Uvek ergriffenen und vorgesehenen Massnahmen am Gotthard scharf	10.01.
Güterverkehr; Dosierungskonzept am Gotthard; Kapazität soll erhöht werden	18.01.
Güterverkehr; Lastwagen-Blockaden an den Grenzübergängen zu Italien	23.01.
Güterverkehr; Das Bundesamt für Verkehrs präsentiert erste Trends zur Verkehrsverlagerung	31.01.

Güterverkehr; Ein so genannter Block-Manager soll das Stauregime am Gotthard-Strassentunnel optimieren	18.02.
Güterverkehr; Uvek organisiert Camions-Dosierstellen am Gotthard neu; Bessere Lenkung des Personenwagenverkehrs als Ziel	22.02.
Güterverkehr; Zwangsmassnahmen für Lastwagen im Transit; Haft und Bussen bis 5'000 Franken angedroht	27.02.
Güterverkehr; Die Tessiner Regierung übt heftige Kritik am Dosierungssystem	11.03.
Güterverkehr; Urner Polizei will am Dosierungssystem festhalten	11.03.
Güterverkehr; Abschwächung im SBB-Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr um gut zwei Prozent	12.03.
Güterverkehr; Erstmals „Phase Rot“ im Kanton Tessin; Fahrverbot für den Schwerverkehr in Richtung Norden via Gotthard und San Bernardino	14.03.
Güterverkehr; Erstmals „Phase Rot“ im Kanton Uri; Zum zweiten Mal „Phase Rot“ im Kanton Tessin	21.03.
Güterverkehr; Ständerat und Nationalrat debattieren über Schwerverkehrproblematik am Gotthard; FRS verlangt Verhandlungen mit EU über Kontingentierung	21.03.
Güterverkehr; Kanton Uri verhängt „Phase Rot“ wegen Generalstreiks in Italien	15.04.
Güterverkehr; Grenzblockade italienischer Camionneure in Chiasso	24.04.
Güterverkehr; Runder Tisch zur Schwerverkehrproblematik auf der A2; Dosierungssystem am Gotthard bleibt bestehen	25.04.
Güterverkehr; Bundesrätlicher Verlagerungsbericht 2002; Geringer Rückgang des alpenquerenden Schwerverkehrs; FRS fordert zweite Röhre am Gotthard	01.05.
Güterverkehr; Rückkehr zum Zweistundentakt für das Dosierungsregime am Gotthard-Strassentunnel; Frühzeitige Öffnung des Gotthard-Passes	06.05.
Güterverkehr; Finanzierung der Schwerverkehrskontrollzentren rechtlich geregelt; Bundesrat heisst Revision der Nationalstrassenverordnung gut	08.05.
Güterverkehr; An einer ausserordentlichen Delegiertenversammlung beschliesst die Astag Kundgebungen gegen des Dosierungssystem zu planen	08.05.
Güterverkehr; Bericht der Umweltämter des Bundes und der betroffenen Kantone zur Luft- und Lärmbelastung entlang den Transitachsen	13.05.
Güterverkehr; Verkehrsdepartement prüft Reservierungssystem für den Transit-Schwerverkehr; Faktische Auslagerung des Dosierungssystems	17.05.
Güterverkehr; Dosierungssystem am Gotthard-Strassentunnel bringt vermehrt auch den privaten Autoverkehr zum Erliegen	28.05.
Güterverkehr; Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (Astag) zieht den Bundesrat mit in die Verantwortung; Verkehrskollaps im Sommer befürchtet	30.05.
Güterverkehr; Lastwagen-Manifestation auf dem Bundesplatz; Astag, ACS und TCS fordern eine realistische und nachhaltige Verkehrspolitik	28.06.
Güterverkehr; Lockerung des Regimes am Gotthard-Strassentunnel geplant	29.06.
Güterverkehr; Ab Herbst fahren Lastwagen wieder im Gegenverkehr durch den Gotthard-Strassentunnel	02.07.
Güterverkehr; Sinkende Preise im Güterverkehr; Neuer halbjährlich berechneter Preisindex erhebt auch Produzentenpreise	05.07.
Güterverkehr; Bund ergreift Massnahmen gegen den Camion-Stau am Zoll Basel/Weil	20.09.
Güterverkehr; Tropfenzähler- bzw. Pfortnersystem für den Schwerverkehr; Gegenverkehr wieder zugelassen; Widerstand im Kanton Uri formiert sich	30.09.
Güterverkehr; Steuerungsgruppe „Optimierung Schwerverkehr A2“ legt Schlussbericht vor; Tropfenzählersystem effizienter als altes Dosierungssystem	07.10.

Güterverkehr; Überparteiliches Komitee reicht Petition gegen das Verkehrschaos im Kanton Uri mit 14'500 Unterschriften ein	10.10.
Güterverkehr; Laut Astag und Astra bewährt sich das Tropfenzählersystem	30.10.
Güterverkehr; EU hat Bedenken bezüglich Tropfensystem am Gotthard-Strassentunnel; Schweiz weist Diskriminierungsvorwurf zurück	20.11.
Güterverkehr; Bundesrat regelt die 40-Tonnen-Kontingente für 2003 und 2004 neu; Binnenverkehr erhält 50'000 Kontingente mehr	18.12.
Hauptstrassen; Umfahrungsstrasse T10 Gals-Gampelen-Ins-Müntschemier eröffnet; 6,8 Kilometer langes Bauwerk verbindet die A1 und die A5	09.03.
KTU; DB Cargo AG übernimmt 20 Prozent des Aktienkapitals der BLS Cargo AG	10.06.
KTU; Die Mittelthurgaubahn steckt in argen Finanznöten; voraussichtlich 30 Millionen Franken Defizit	11.06.
KTU; Die Mittelthurgaubahn macht 2001 einen Verlust von 30 Millionen Franken	19.08.
KTU; Mittelthurgaubahn wird liquidiert und Seelinie von den SBB übernommen	21.09.
KTU; Aktionäre liquidieren Mittelthurgaubahn; Vertrag mit den SBB beschlossen	11.10.
Langsamverkehr; Leitbild in Vernehmlassung geschickt, Anschubfinanzierung in der Höhe von rund 50 Millionen Franken geplant	09.12.
Nationalstrassen; Am Gotthard-Strassentunnel hat sich im Juli und August der Ferienreiseverkehr dreimal länger gestaut als im Vorjahr	24.08.
Nationalstrassen; A13 im Misox für eine Stunde gesperrt; Protestaktion von Umweltschützern gegen die tägliche Lastwagen-Invasion	01.08.
Nationalstrassen; Gemeldete Staus im Jahr 2001; Staustunden infolge Verkehrsüberlastung haben gegenüber 2000 um 37 Prozent zugenommen	10.10.
Nationalstrassenbau; Wildtierkorridore sollen stärker miteinbezogen werden; Buwal stellt entsprechende Studie vor	17.01.
Nationalstrassenbau; Spatenstich zum Bau der im Nationalstrassennetz enthaltenen A4 im Knonauer Amt	24.01.
Nationalstrassenbau; Nationalrätliche Verkehrskommission beschliesst, parl. Initiative Giezendanner zurückzustellen und auf avanti-Initiative zu warten	28.01.
Nationalstrassenbau; Weitere 31,5 Autobahnkilometer; Ende Jahr sind damit 91,5 Prozent des geplanten Nationalstrassennetzes in Betrieb	12.02.
Nationalstrassenbau; Wissenschaftliche Studie kommt zum Schluss, dass der Ausbau der A1 zwischen Lausanne und Genf vonnöten ist	07.03.
Nationalstrassenbau; Baselbieter Volksinitiativen gegen Stau und für eine dritte Tunnelröhre am Belchen mit je über 10'000 Unterschriften	18.03.
Nationalstrassenbau; A5 zwischen Neuenburg und Yverdon wächst um 7,5 Kilometer	11.05.
Nationalstrassenbau; Bundesrat präsentiert den Gegenvorschlag zur avanti-Initiative; Zweite Gotthard-Strassenröhre nicht ausgeklammert	15.05.
Nationalstrassenbau; Umfrage im Kanton Tessin zur zweiten Gotthard-Strassenröhre; 64 Prozent der Befragten stimmen einem Bau heute zu	17.05.
Nationalstrassenbau; Die Weströhre des Belchen-Strassentunnels auf der A2 ist nach der Renovation wieder eröffnet worden	31.05.

Nationalstrassenbau; Expertise des avanti-Komitees; moderater Mehrverkehr wegen zweiter Tunnelröhre am Gotthard	23.06.
Nationalstrassenbau; Ausbau des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten stösst in der Vernehmlassung auf Widerstand; FRS propagiert avanti-Initiative	15.08.
Nationalstrassenbau; Vollendung des St. Galler Autobahn-Bauprogramms; Letztes vierspüriges Autobahn-Teilstück der A13 eröffnet	19.08.
Nationalstrassenbau; Voraussichtlich bis im Juni 2003 wird die Oströhre des Belchen-Strassentunnels saniert	24.09.
Nationalstrassenbau; Bundesrat nimmt im Budget 2003 Kürzungen von 135 Mio. vor	03.10.
Nationalstrassenbau; Nationalrat erstreckt die Frist zur Behandlung der parl. Initiative Giezendanner um zwei Jahre	04.10.
Nationalstrassenbau; Nationalrätliche Verkehrskommission beschliesst Gegen-schlag zur avanti-Initiative; Zielsetzungen der Initiative weitgehend erfüllt	22.10.
Nationalstrassenbau; Zwischen Brig und Visp ist das erste, drei Kilometer lange Teilstück der A9 eröffnet worden	25.10.
Nationalstrassenbau; Letzte Lücke der Thurgauer Autobahn A7 zur deutschen Grenze ist geschlossen; Fertigstellung des Girsbergtunnels	03.11.
Nationalstrassenbau; Der Bund schickt die Sachpläne Strasse und Schiene/öV in die Vernehmlassung; Neues Bundesstrassennetz geplant	14.11.
Nationalstrassenbau; Studie des Vereins Umverkehr; 100 Milliarden Franken in den nächsten 20 Jahren für Neu- und Ausbauten im helvetischen Strassennetz	09.12.
Nationalstrassenbau; Nationalrat genehmigt bereinigten direkten Gegenvorschlag zur avanti-Initiative	11.12.
Nationalstrassenbau; Bislang unveröffentlichte Studie beweist: Zweite Röhre am Gotthard torpediert die Neat nicht	20.12.
Neat; Die Finanzierungsreserven schwinden und sind beinahe aufgebraucht	11.02.
Neat; Urner Regierung fordert „Bergvariante lang geschlossen“; Verlängerung der Bauzeit um fünf Jahre; Mehrkosten von einer Milliarde Franken	28.02.
Neat; Drei Viertel der Bundesreserve im Neat-Gesamtkredit verplant; Inbetrieb-nahme der Gotthard-Achse verzögert sich um mindestens zwei Jahre	11.04.
Neat; Trotz Asbestbelastung gehen die Arbeiten im Neat-Lötschbergtunnel weiter; Suva gibt grünes Licht	14.04.
Neat; Nach der Arbeitsniederlegung auf der Baustelle Ferden (VS) ist die Tätigkeit wieder aufgenommen worden; Einigung erzielt	19.04.
Neat; Bundesrat entscheidet sich für die Variante „Berg lang geschlossen“ im Urner Reusstal; Mehrkosten von rund einer Milliarde Franken	26.06.
Neat; Zweite Röhre am Lötschberg gefordert; Kosten rund 90 Mio. Franken	27.07.
Neat; Der Bundesrat greift erstmals in die Reserven von rund zwei Milliarden Franken; Mehrkosten von 395 Millionen hauptsächlich für Lötschbergachse	21.08.
Neat; Die Reserven von rund zwei Milliarden Franken sind auf 160 Millionen Franken geschrumpft; Probleme mit dem ETCS bringen Verzögerung	02.10.
Neat; Ein Finanzdebakel droht; Bereits werden Zusatzkredite gefordert	27.10.
Neat; Im Rahmen der Botschaft über die Freigabe der zweiten Phase soll auch ein allfälliger Zusatzkredit geprüft werden	07.11.
Neat; Am Lötschberg-Basistunnel wird keine zweite Röhre gebaut	28.11.
Neat; Erster Durchschlag am Lötschberg-Basistunnel ist erfolgt	13.12.

Öffentlicher Verkehr; Bundesrat legt offiziell zwei Bahnstrecken still	06.11.
SBB AG; Die Staatsbahn hat ihren Betrieb am 1. Januar 1902 aufgenommen und feiert heuer ihr 100-jähriges Bestehen	17.01.
SBB AG; Rückläufiges Betriebsergebnis im Jahr 2001 trotz massiver Abgeltungen der öffentlichen Hand	25.04.
SBB AG; Ständerat heisst Leistungsvereinbarung und Zahlungsrahmen für den Zeitraum von 2003-2006 ohne Gegenstimme gut	06.06.
SBB AG; Künftig sollen SBB-Billette am eigenen PC ausgedruckt werden können; Neuartiges Buchungssystem soll noch dieses Jahr in Betrieb gehen	30.07.
SBB AG; Nationalrat heisst neuen Leistungsauftrag oppositionslos gut; Sechs Milliarden Franken für die Jahre 2003 bis 2006	01.10.
SVG; Deutliche Zunahme der Führerausweisentzüge; Geschwindigkeitsüberschreitungen als Hauptursache	03.04.
SVG; Bundesrat verabschiedet Verordnungsänderung betreffend die so genannten neuen Mobilitätsformen; Neue Verkehrsregeln für fahrzeugähnliche Geräte	15.05.
SVG; Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Verordnung über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr; Senkung von 0,8 auf 0,5 Promille vorgeschlagen	22.05.
SVG; Bundesrat verabschiedet geänderte VZV und Teile des revidierten SVG; Keine 16-Jährigen auf 125er Motorrädern; FRS bedauert den Entscheid	03.07.
SVG; Regeln für „fahrzeugähnliche Geräte“ treten in Kraft; Neue Verkehrsvorschriften mit juristischen Mängeln	01.08.
SVG; Bundesrat beschliesst mehrere Verordnungsänderungen; Feuerlöscherpflicht für Schweizer Lastwagen; Vereinfachte Abgaswartung mit OBD-Systemen	21.08.
SVG; 280 Millionen Franken an Bussengeldern im Jahr 2000; Häufigste Verkehrsdelikte: Geschwindigkeitsüberschreitungen und Falschparkieren	27.08.
SVG; National- und Ständerat genehmigen ohne Gegenstimme die so genannte EU-Besucherschutzzrichtlinie	23.09.
SVG; Mit 28 zu 5 Stimmen hat der Ständerat einer Parlamentsverordnung zur Senkung der Promillegrenze auf 0,5 zugestimmt	24.09.
SVG; 15 statt 12 Meter: Längere Busse auf Schweizer Strassen; Bundesrat beschliesst entsprechende Verordnungsänderung	16.10.
SVG; Bundesrat stimmt einer ADR-Änderung und damit der SDR-Totalrevision zu	02.12.
SVG; Bundesrat beschliesst, die Schweiz noch besser ins europäische System des Verkehrsopferschutzes zu integrieren	09.12.
Swissmetro; Das Projekt der unterirdischen Magnetschwebbahn ist in Nöten	18.11.
Verkehrssicherheit; Mit 543 Strassenverkehrstoten im Jahr 2001 wurde ein neues Rekordtief erreicht	06.02.
Verkehrssicherheit; VSR startet seine Kampagne „Respekt – auch hier!“ gegen das Drängeln im Strassenverkehr	04.04.
Verkehrssicherheit; Mit grossem Mehr heisst der Nationalrat vier Motionen und ein Postulat gut, die alle die Verkehrstrennungsverordnung reaktivieren wollen	21.03.
Verkehrssicherheit; Europäischer Tunneltest gibt Gotthard die Note „ausreichend“	23.04.
Verkehrssicherheit; 544 Tote bei Strassenverkehrsunfällen im Jahr 2001	02.07.

Verkehrssicherheit; Astra präsentiert neue Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes; FRS lehnt restriktive Massnahmen zur Senkung der Verkehrstoten ab	30.08.
Verkehrssicherheit; Mit 23 zu 14 Stimmen hat der Ständerat vier Motionen abgelehnt, welche die sistierte Verkehrstrennungsverordnung reaktivieren wollen	24.09.
Verkehrssicherheit; Für das Jahr 2001 zeichnet sich ein Minusrekord an Verkehrstoten ab; Bislang starben rund 430 Personen auf Schweizer Strassen	26.12.
Verkehrsstatistik; Ergebnisse der periodischen Erhebung der Fahrleistungen von Schweizer Fahrzeugen; Personenwagen: 13'500 km pro Jahr im Durchschnitt	29.08.
Verkehrstelematik; Neues Verkehrs-Beeinflussungs-System auf der A1 zwischen Härkingen und Bern-Weyermannshaus in Betrieb genommen	07.05.
Zweiradausstellung; Die „2-Rad“ in Oerlikon ist ein voller Erfolg	27.02.

Energie	(Datum)
EnergieSchweiz; Das Energiesparprogramm des Bundes muss verstärkt werden; Andernfalls ist eine CO ₂ -Abgabe unabwendbar	29.10.
Treibstoff; Wachsende Bedeutung der Tankstellenshops; Rückläufiger Benzinabsatz	09.04.
Verbrauch; Weiterer Anstieg des gesamten Energieverbrauchs in der Schweiz; Benzinverbrauch erstmals seit 1993 rückläufig	15.02.
Verbrauch; Vereinbarung zwischen Bund und auto-schweiz; Senkung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs bei Neufahrzeugen auf 6,4 l Ende 2008	19.02.
Verbrauch; Neue Autos benötigten 2001 im Mittel 8,29 Liter Treibstoff pro 100 Kilometer; Dies sind 1,3 Prozent weniger als im Jahr 2000	08.07.
Verbrauch; Bundesrat erlässt Energie-Etikette für neue Personenwagen; Förderung des vermehrten Einsatzes treibstoffsparender Fahrzeuge	04.09.

Umwelt	(Datum)
Alpenkonvention; Mit 8 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen lehnt die Urek des Ständerats die Ratifikation der Durchführungsprotokolle ab	11.11.
Buwal; Erstmals durchgeführte Benchmarkstudie erteilt dem Umweltschutzamt gute Noten im internationalen Vergleich	21.01.
Buwal; Umweltbericht 2002 vorgestellt; Luft ist sauberer geworden; Bundesamt für Statistik (BFS) liefert die statistischen Grundlagen	25.06.
Emissionen; Im Nationalrat sind drei Initiativen der SVP-Fraktion, die eine Anpassung des CO ₂ -Gesetzes fordern, deutlich gescheitert	14.03.
Emissionen; Wissenschaftliche Studie zeigt: Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vermindert den CO ₂ -Ausstoss nur geringfügig	25.04.
Emissionen; Nach dem Nationalrat heisst auch der Ständerat die Änderungen zum Montrealer Protokoll über ozonschichtabbauende Stoffe gut	06.06.
Emissionen; Kalifornien erlässt ab 2005 Ausstoss-Regeln für Neuwagen; Automobilbranche weist Gesetz als wirkungslos zurück	23.07.
Emissionen; Zürcher Kantonsregierung legt ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Luftqualität vor; Primär soll Feinstaub-Konzentration gesenkt werden	06.08.
Emissionen; Gemäss einer Strategiegruppe droht die CO ₂ -Abgabe vor allem im Verkehrsbereich	05.09.
Emissionen; Studie im Auftrag des Bundesamts für Energie kommt zum Ergebnis: Dieselerbilligung führt zu mehr CO ₂ -Emissionen	22.09.
Emissionen; Gemäss einer neuesten Untersuchung ist die Dieselförderung mittels Reduktion des Dieselpreises kontraproduktiv; FRS ist nicht einverstanden	10.12.
Forschung; Zehn Jahre nach dem Start des Schwerpunktprogramms Umwelt; Abschliessender Synthesebericht „Vision Lebensqualität“ präsentiert	18.03.
Immissionen; Smogalarm im Südtessin; Gratisbenützung der öffentlichen Verkehrsmittel als Anreiz zum Verzicht aufs eigene Fahrzeug	18.01.
Immissionen; Benzinzusatz MTBE wird nicht verboten; Grundwasserverschmutzung liegt deutlich unter den erlaubten Grenzwerten	05.08.
Immissionen; Erhöhte Ozonbelastung während der Sommermonate	19.11.
Immissionen; Luftverschmutzung nahm 2001 im Durchschnitt um drei Prozent ab	27.12.
Klimaveränderung; Gemäss eines Berichts des OcCC und von ProClim trifft die Klimaerwärmung die Schweiz einiges mehr als im globalen Mittel	30.05.
Klimaveränderung; Bundesrat unterbreitet dem Parlament die Botschaft über das Kyoto-Protokoll zur Ratifizierung	21.08.
Klimaveränderung; Uno-Weltgipfel geht ohne verbindliche Vereinbarungen zu Ende; Umsetzungsplan verabschiedet; Russland will Kyoto-Protokoll ratifizieren	04.09.
Klimaveränderung; 8. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention in Delhi; CDM ist einsatzbereit; Keine Massnahmen über 2012 hinaus beschlossen	01.11.
Klimaveränderung; Ständerat ratifiziert Kyoto-Protokoll mit offensichtlichem Mehr	12.12.

Lärmschutz; Buwal zieht Bilanz über 15 Jahre Lärmbekämpfung in der Schweiz; motorisierter Strassenverkehr noch immer grösste Lärmquelle	31.01.
Nachhaltigkeit; Der Bundesrat verabschiedet den Bericht „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“	27.03.
Parkplatzbewirtschaftung; die St. Galler Regierung verzichtet auf die Einführung einer einheitlichen Parkplatzbewirtschaftung; Starke Opposition in Vernehmlassung	18.09.
Sonntags-Initiative; Mit 88 zu 75 Stimmen hält der Nationalrat an seinem indirekten Gegenvorschlag für einen autofreien Betttag fest	04.03.
Sonntags-Initiative; Mit 20 zu 18 Stimmen tritt der Ständerat auf den indirekten Gegenvorschlag für einen autofreien Sonntag ein	11.03.
Sonntags-Initiative; Ständerätliche Verkehrskommission beschliesst Eckdaten des indirekten Gegenvorschlags	12.04.
Sonntags-Initiative; Ständerätliche Verkehrskommission ist mit präsidialem Stichtentscheid für einen autofreien Sonntag pro Jahr aus; Referendum angedroht	20.08.
Sonntags-Initiative; Indirekter Gegenvorschlag definitiv vom Tisch; Ständerat lehnt einen autofreien Sonntag mit 25 zu 16 Stimmen klar ab	24.09.
Sonntags-Initiative; National- und Ständerat empfehlen Volk und Ständen ein Nein	13.12.
Tempobeschränkung; Der TCS zieht eine erste positive Bilanz bezüglich seiner Beschwerden gegen Tempolimiten auf Autobahnen	01.05.
Tempobeschränkung; Im Norden der Stadt Bern gilt auf der A1 wieder 100 km/h	30.10.
Waldsterben; Sanasilva-Inventur 2001; Zustand des Schweizer Walds ist stabil	25.01.
Waldsterben; Höherer Schadstoffeintrag durch schwefligen Nebel als durch Regen; Neue Studie des Schweizerischen Nationalfonds	16.10.

Finanzen	(Datum)
Bundesfinanzen; Im Jahr 2002 dürfte die Verschuldung von Bund, Kantonen und Gemeinden mit 215 Milliarden Franken einen neuen Höchststand erreichen	05.08.
Bundesfinanzen; Gegen den Willen des Bundesrats erhöht der Nationalrat im Budget 2003 die Ausgaben für den Strassenbau um 75 Millionen Franken	28.11.
Bundesfinanzen; Der Ständerat hat die Ausgaben für den Strassenbau im Voranschlag 2003 um 60 Millionen Franken gekürzt	04.12.
FinöV; Schweizer Beitrag zur Verbesserung und Beschleunigung der Anschlüsse an die TGV-Linien	18.01.
Kostenwahrheit; Detaillierte Studie zeigt, dass Autofahrer auf Zuger Strassen jährlich 1,2 Millionen Stunden im Stau stecken; Staukosten: 54 Millionen Franken	25.02.
Kostenwahrheit; Die sozialen Unfallkosten im Strassenverkehr belaufen sich gemäss einer neuesten Abschätzung auf rund 12 Milliarden Franken	21.11.
Lenkungsabgaben; Umweltbezogene Steuereinnahmen in der Schweiz zwischen 1990 und 2000 stark angestiegen; Neue Studie des Bundesamts für Statistik	23.01.
Lenkungsabgaben; ARE zieht positive LSVA-Zwischenbilanz; 711 Millionen Franken an Einnahmen im Jahr 2001; Drei Viertel bezahlen inländische Lastwagen	26.06.
Lenkungsabgaben; Erstmals Rückerstattung an Bevölkerung via Krankenkassenprämien; VOC-Abgabe um 50 Prozent erhöht	26.06.
Lenkungsabgaben; Im Bereich des privaten Strassenverkehrs rückt die CO ₂ -Abgabe bedrohlich näher	05.07.
Lenkungsabgaben; Bundesrat will schwefelfreien Treibstoff fördern; Abgaben auf Benzin und Dieselöl mittels USG-Änderung vorgeschlagen	20.09.
Mineralölsteuer; Mit 23 zu 7 Stimmen hat der Ständerat eine Motion überwiesen, die den Bundesrat auffordert, die Besteuerung des Dieseltreibstoffs zu senken	07.03.
Motorfahrzeugsteuer; Genf erlässt Steuern für umweltfreundliche Autos	21.01.
Motorfahrzeugsteuer; Solothurner Stimmbürger sagen ja zu einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer; Realisierung der Umfahrungen von Olten und Solothurn	02.06.
NFA; Ständerat heisst Bundesbeschluss mit 31 zu 0 Stimmen gut; Verfassungsänderung betreffend Road Pricing gekippt	02.10.
Öffentlicher Verkehr; Der Ständerat überweist gegen den Willen des Bundesrats eine Motion, welche die Harmonisierung der Finanzierung verlangt	06.03.
Öffentlicher Verkehr; Dieser ist im Hochsommer im Kanton Tessin künftig nur noch halb so teuer; Grosser Rat genehmigt einstimmig einen Millionen-Kredit	27.06.
SBB AG; Leistungsvereinbarung 2003–2006; Neuer Zahlungsrahmen von gut sechs Milliarden Franken vereinbart	08.03.
SBB AG; Eigenwirtschaftlichkeit bei 62,4 Prozent; SBB-Rechnung nicht mehr separat ausgewiesen; Staatliche Abgeltungen von rund 2,65 Milliarden Franken	27.06.

Strassenfonds; Ständerätliche Verkehrskommission gibt einer parl. Initiative Hofmann Folge, welche die Schaffung eines Fonds für den Strassenverkehr fordert	22.11.
Tourismus; Bundesrat will Schweizer Tourismus mit 135 Millionen Franken in den Jahren 2003 bis 2007 gezielt fördern	20.09.