

Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2003

(Stand: 14.12.2006)

- 07.01.** In verschiedenen Kantonen werden Strassenmillionen zweckentfremdet – Gemäss einer Studie des Touring Club Schweiz (TCS) werden in mehreren Kantonen Gelder aus dem Strassenverkehr in hohem Mass für sachfremde Zwecke verwendet. Zu diesem Ergebnis gelangt eine neue TCS-Studie „Strassenfinanzierung – Vergleich zwischen den Kantonen und der Schweiz 1998-2000“. An meisten Zweckentfremdung betreibt der Kanton Bern, wo von im Jahr 2000 eingenommenen 644 Millionen Franken 228 Millionen in die allgemeine Staatskasse flossen. Weiter bestätigt die Studie, dass jene 12 Kantone, die über eine gesetzliche Grundlage für einen Strassenfonds oder ein ähnliches System verfügen, die Kontrolle von Ausgaben und Einnahmen deutlich besser im Griff haben als die 14 Kantone ohne solche Grundlage.
(„20 Minuten“ 08.01.03; BZ 08.01.03)
- 13.01.** Deutlich weniger Lastwagen am Zoll in Chiasso-Bodega – Am italienisch-schweizerischen Grenzübergang Chiasso-Brodega sind im vergangenen Jahr 117'000 oder 12 Prozent weniger Lastwagen gezählt worden als im Jahr 2001. Die Zahl der Warenverzollungen nahm bei der Einfahrt in die Schweiz um rund 50 Prozent und bei der Ausfahrt um 34 Prozent ab. Dies ist primär damit zu erklären, dass Verzollungen viel häufiger an den jeweiligen Binnenzöllen der Abgangsländer vorgenommen worden sind. Der Rückgang bei den abgefertigten Lastwagen wird mit den Dosierungsmassnahmen am Gotthard und der Schwerverkehrsabgabe begründet.
(NZZ 14.01.03)
- 16.01.** Autoverkäufe stark zurückgegangen – Die Autoverkäufe haben in der Schweiz im vergangenen Jahr den tiefsten Stand seit fünf Jahren erreicht. Verkauft wurden gut 295'000 Neuwagen. Das sind gemäss auto-schweiz, der Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure, rund sieben Prozent weniger als im Jahr 2001. Rückläufig war auch der Verkauf von Nutzfahrzeugen (2002: 3'360 Stück; 2001: 4'075 Stück). Die Ver-

käufe von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen sanken von 25'305 (2001) auf 22'285 (2002). Laut auto-schweiz ist das allgemeine Resultat zwar nicht sehr gut, liegt jedoch noch immer über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Negativ auf die Verkaufszahlen ausgewirkt habe sich auch die eher schlechte Wirtschaftslage.
(BaZ 17.01.03)

- 16.01. Kosten für den Strassenunterhalt sind stark steigend – Die Aufwändungen für den Unterhalt der Nationalstrassen werden in Kürze um 150 bis 200 Millionen Franken jährlich ansteigen. Zu diesem Schluss kommen die im Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) zusammengeschlossenen Verkehrswegebauer anlässlich ihrer Fachtagung in Luzern. Die massiven Aufwandsteigerungen werden durch gestiegene Verkehrsbelastungen und höhere Sicherheits- und Umweltansprüche an das Strassennetz ausgelöst. Im Brennpunkt der Vestra-Tagung standen zum einen Folgen auf Grund wissenschaftlicher Untersuchungen über die Folgen der Verkehrsbelastung des Nationalstrassennetzes; zum andern Fragen im Zusammenhang mit der rechtzeitigen Bereitstellung der für die Verkehrswege benötigten finanziellen Mittel. In den letzten Jahrzehnten und vor allem in den letzten paar Jahren hat sich gemäss Dr. Markus Caprez vom Institut für Geotechnik der ETH Zürich die Verkehrsbeanspruchung insbesondere der Nationalstrassen sehr stark verändert. Als Begleitscheinung dieser Veränderungen nimmt der Schadenanteil, welcher insbesondere vom Schwerverkehr auf die Strasse ausgeübt wird, erheblich zu. Dafür verantwortlich sind u.a. gestiegene Gewichtslimiten, eine höhere Auslastung der Fahrzeuge, höhere Druckbelastungen durch die Reifen und häufige Staus. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen der Verkehrsteilnehmer und der Gesellschaft an die Strasseninfrastruktur. Bei den gestiegenen Anforderungen handelt es sich hauptsächlich um die Lärm- und die Griffigkeitseigenschaften der Strassenoberflächen. Weil seinerzeit nicht mit einer solchen Zunahme der Beanspruchung gerechnet wurde und diese in der entsprechenden Dimensionierung der Bauwerke auch nicht vorgesehen war, verkürzt sich die Gebrauchsdauer der Strassen erheblich. Nach vorsichtigen Schätzungen rechnet Vestra-Präsident Klaus Dirlewanger, dass der Unterhaltsaufwand für die Nationalstrassen schon in Kürze um einen Drittel ansteigen wird. Auf der Basis des Budgets 2003 müsste der Bund demnach jährlich 150 bis 200 Millionen Franken mehr für den Strassenunterhalt bereitstellen. Gemäss Nationalrat Johann N. Schneider-Ammann braucht die Schweiz eine erstklassige Infrastruktur. Die Exportwirtschaft wünsche sich einen mit Priorität geförderten Verkehrswegebau, denn die Investitionen in unsere Strassen und Bahnen seien für den Standort Schweiz und seine exportorientierte Wirtschaft genau so wichtig wie die Investitionen in Bildung und Sicherheit. Schneider-Ammann sprach sich in diesem Zusammenhang für den Infrastrukturfonds aus, mit dem Investitionen in den Strassen- und den Agglomerationsverkehr finanziert werden sollen. Laut dem Wirtschaftswissenschaftler Walter Wittmann leidet die Schweiz seit dem Bruch des Wachstumstrends der Nachkriegszeit ab 1974 unter einer eklatanten Schwäche des Wirtschaftswachstums. Die schweizerische Wirtschaft müsse daher fundamental und nach marktwirtschaftlichen Regeln revitalisiert werden. Die Verkehrsinfrastruktur ist nach Wittmann eine unverzichtbare Voraussetzung wirtschaftlichen Wachstums.
(VESTRA-Medienmitteilung 16.01.03)**

- 20.01. Mässiger Erfolg eines Steuergeschenks – Die in diesem Rahmen schweizweit einmalige Befreiung von der Autosteuer für besonders umweltschonende Fahrzeuge im Kanton Genf hat bislang nur mässigen Erfolg gezeitigt. Im vergangenen Jahr wurden 368 abgasarme Autos registriert. Die Behörden hatten mit rund tausend gerechnet. Die Wagen werden für drei Jahre von der Autosteuer befreit. Dadurch kann der Besitzer mehrere hundert Franken sparen.**
(NZZ 21.01.03)
- 21.01. Neat-Zusatzkredit notwendig – Für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) wird der Bundesrat dem Parlament einen Zusatzkredit beantragen müssen. Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) ist im Moment unklar, wie viel Geld benötigt wird. Von einem Finanzloch will das BAV nicht sprechen. Es stimme aber, dass bereits jetzt – in der ersten Phase des Neat-Baus – die Reserven angezapft würden.**
(NZZ 22.01.03)
- 24.01. Neuer Führerausweis im Kreditkartenformat – Ab dem 1. April gibt es in der Schweiz den Führerausweis im Kreditkartenformat. Dieser neue rosafarbene, europakompatible und fälschungssichere Ausweis ist auf Antrag hin bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern in einer föderalistischen Preisspanne von 45 bis 65 Franken im Austausch gegen den alten blauen zu haben. Letzterer behält bei Nichtumtausch seine Gültigkeit. Dank der Schaffung eines kantonsübergreifenden Informatiksystems, dem so genannten zentralen Fahrberechtigungsregisters („Faber“), das den landesweiten Austausch der Personaldaten von Fahrberechtigten ermöglicht, bleibt der neue Führerausweis nach einem Kantonswechsel gültig. Künftig wird denn auch keine Adresse mehr auf dem Ausweis stehen. Bei sofortigen Ausweisentzügen kann die Polizei künftig das Fahrverbot direkt ins Zentralregister übertragen.**
(NZZ 25./26.01.03; AR 30.01./20.03.03; UVEK-Medienmitteilung 24.01.03; BBl 2003 S. 3368-3375)
- 24.01. Gute Auslastung der Rola auf der Lötschberg-Achse – Die Betreiberin der rollenden Landstrasse (Rola) auf der Lötschberg-Simplon-Achse, die Ralpin, hat im vergangenen Jahr 44'500 Lastwagen durch die Schweiz transportiert. Das Gemeinschaftsunternehmen von BLS, SBB und Hupac konnte seine Züge mit durchschnittlich 75 Prozent auslasten. Zurzeit verkehren pro Tag 16 Züge mit je 19 Stellplätzen.**
(NZZ 25./26.01.03)
- 28.01. Gemeinsame Entwicklung einer Bundes-Verkehrssicherheitspolitik – Heute haben fünf Gruppen von Verkehrsfachleuten im Rahmen eines partizipativen Prozesses ihre Arbeit zur Entwicklung einer neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik (Vesipo) des Bundes aufgenommen. Ziel dieses Prozesses ist die Erarbeitung eines Vesipo-Entwurfs und dessen breite Abstützung in der Öffentlichkeit. Der Schlussbericht aus diesem Entwicklungsprozess wird Ende 2004 dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation (Uvek) zugestellt.**
(UVEK-Medienmitteilung 28.01.02)
- 30.01. Zustand des Schweizer Waldes ist weiterhin stabil – Die Kronenverlichtung in den Schweizer Wäldern ist laut Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) seit 1994 stabil. Die Verlichtungen unbekannter Ursache – also dort, wo nicht klar Schäden durch Sturm oder Schädlinge erkennbar sind –, die bei über 25 Prozent lagen, betru-**

gen gemäss der Sanasilva-Erhebung im Jahr 2002 18,6 Prozent. Sie waren damit nur geringfügig häufiger als im Jahr 2001 mit 18,2 Prozent derartiger Kronenverlichtungen. Der Wert schwankt jährlich, weist seit dem Jahr 1994 aber gemäss Buwal keinen Trend mehr auf. Unverändert ist laut der Sanasilva-Inventur auch der Anteil der Bäume, der jährlich stirbt. In den achtziger Jahren, als man erstmals alarmiert war und die Verlichtung von Kronen in grösserem Stil erhob, weil man ein Waldsterben befürchtete, war die Häufigkeit von Verlichtungen von über 25 Prozent noch geringer. Die Werte bewegten sich in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre um zehn Prozent und stiegen dann 1990 auf gut 15 Prozent. Was zu diesem Anstieg geführt hat und wie er zu interpretieren ist, dafür haben die Wissenschaftler bis heute allerdings keine eindeutige Erklärung. Auch laut Buwal nach wie vor nicht wirklich bekannt, wie Kronenverlichtungen zu interpretieren sind – ebenso wenig wie was als normal zu gelten hat. Die Verlichtungen dürften durch das Zusammenwirken einer Vielzahl von Faktoren entstehen und gelten heute daher in erster Linie als Hinweis dafür, dass die Bäume Stress ausgesetzt sind. Auch wenn die Kronenbeobachtungen keine Hinweise auf eine fortschreitende Verschlechterung des Waldzustandes geben, hält das Buwal fest, dass die Bodenversauerung, der Stickstoffeintrag und die Klimaveränderung weiterhin als wesentliche Langzeitriskiken für den Wald gälten.

(NZZ 31.01.03; BUWAL-Medienmitteilung 30.01.03; SonntagsZeitung 02.02.03)

31.01. Eisenbahntunnel zur Umfahrung von Como steht unter Wasser – Der 7,2 Kilometer lange Eisenbahntunnel „Monte Olimpino II“ zur Umfahrung von Como steht unter Wasser und behindert den Schienengüterverkehr auf der transalpiner Süd-Nord-Achse stark. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie, Verkehr, Kommunikation (Uvek) befürchtet vor dem Hintergrund der generellen Strategie der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, dass italienische Transporteure auf die Strasse umsteigen, wenn der Schaden nicht bald behoben wird. Die herkömmlichen Züge im kombinierten Verkehr können wegen ihrer Eckhöhe nicht auf den tieferen „Monte Olimpino I“ ausweichen. Hauptbetroffen davon ist die Hupac AG.
(BaZ 31.01.03)

31.01. 2. Röhre am Gotthard: Kaum Auswirkungen auf den A2-Südabschnitt – Der Ausbau der Strecke Erstfeld–Airolo – inklusive zweiter Röhre am Gotthard-Strassentunnel – würde die Kapazitätsprobleme am Gotthard lösen. Der zu erwartende Mehrverkehr am Gotthard würde sich aber kaum auf die Verkehrsverhältnisse südlich von Lugano auswirken. Zu diesem Ergebnis gelangt eine neue im Auftrag der Tessiner Regierung verfasste wissenschaftliche Studie der Arbeitsgemeinschaft Hidber-Abay&Meier.
(BaZ 01./02.02.03; NZZ 01./02.02.03)

06.02. bfu-Umfrage zu „Vision Zero“ – 53 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer halten das Vorhaben „Vision Zero“ – keine Getöteten und Schwerverletzten im Strassenverkehr – für umsetzbar. Das ergab eine repräsentative Umfrage der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Befragt wurden Ende 2002 rund tausend Personen. 65 Prozent der Befragten erachten „Vision Zero“ als wichtiges politisches Ziel. Lediglich drei Prozent finden es überhaupt nicht wichtig. 53 Prozent halten die Umsetzbarkeit des Projekts für möglich. Am positivsten beurteilt werden die baulichen Sanierungen von häufigen Unfallorten (91 Prozent Zustimmung) und die Einführung der 0,5 Promille-Grenze (78 Prozent). Am negativsten beurteilt werden die Mo-

torrad-Tempobeschränkung auf 80 km/h (30 Prozent), Tempo 70 ausserorts (28 Prozent) und Tempo 110 auf Autobahnen (25 Prozent).
(BaZ 07.02.03; bfu-Medienmitteilung 06.02.03)

- 07.02. Gotthard-Strassentunnel: Noch nie so wenig Unfälle und Pannen –** Gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation (Uvek) zahlen sich die Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel (Schwerverkehrsbewirtschaftung, Infrastrukturoptimierung) aus: Noch nie seit Inbetriebnahme des Tunnels im Jahr 1980 seien in einem vollen Betriebsjahr so wenig Unfälle und Pannen wie im Jahr 2002 zu verzeichnen gewesen. Zu diesem erfreulichen Resultat beigetragen habe auch die Verkehrsentwicklung. Laut Statistiken haben im vergangenen Jahr insgesamt rund 5,8 Millionen Fahrzeuge die Gotthard-Röhre passiert. Damit sei das Gesamtverkehrsaufkommen am Gotthard nach dem folgenschweren Unfall auf den Stand des Jahres 1993 gesunken.
(NZZ 13.02.03; UVEK-Medienmitteilung 07.02.03)
- 09.02. Der Neat geht das Geld aus – Die Finanzlage rund um die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) wird verschleiert, und die grossen geologischen Probleme stehen erst noch bevor.** Offiziell wird zwar verkündet, die Neat-Kosten liefen nicht aus dem Ruder, die Finanzierung sei gesichert. Dabei sind die Neat-Reserven von fast zwei Milliarden Franken praktisch schon verbraucht und deshalb ein Zusatzkredit (bis zu einer Milliarde Franken) nötig. Hinsichtlich der unsicheren geologischen Verhältnisse ist es nicht nachvollziehbar, warum die Kostenreserven bereits aufgebraucht sind, bevor überhaupt in die heiklen Gebiete vorgestossen wurde. Einen Beweis für die Ernsthaftigkeit der Lage rund um die Neat liefert die Tatsache, dass vor wenigen Tagen eine hochkarätig besetzte Task Force eingesetzt worden ist.
(Sonntagszeitung 09.02.03; BBl 2003 S. 5830-5914)
- 12.02. Tiefrote Zahlen beim Bund: Defizit von 3,3 Milliarden Franken –** Die eidgenössische Staatsrechnung für das Jahr 2002 schliesst mit einem Defizit von 3,3 Milliarden Franken. Dieses Ergebnis liegt weit ab vom budgetierten Ausgabenüberschuss von 294 Millionen Franken. Hauptursache der massiven Verschlechterung ist ein unerwarteter Einbruch der Einnahmen um fast 3,6 Milliarden Franken gegenüber dem Vorschlag und um 3,5 Prozent gegenüber dem Jahr 2001. Unter anderem verfehlte auch die Mineralölsteuer ihr Soll, nachdem die Benzinpreise in der Lombardei gesenkt worden waren. Hingegen überraschte die Schwerverkehrsabgabe positiv.
(NZZ 13.02.03)
- 13.02. Erneuter Rückgang der Zahl der Strassenverkehrstoten –** Die Zahl der Strassenverkehrstoten in der Schweiz ist im vergangenen Jahr auf den tiefsten Wert seit 1946 gefallen. 513 Personen sind 2002 bei Verkehrsunfällen umgekommen; das sind 31 Todesopfer weniger als 2001. In den vier Jahren zuvor war die Zahl jeweils bei knapp 600 gelegen. Die Zahl der tödlich verunfallten Fussgänger ging gegenüber 2001 von 104 auf 90 zurück. Mehr Opfer gab es hingegen auf dem Fussgängerstreifen. Ihre Zahl stieg von 37 im Jahr 2001 auf 39. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten nahm von 30'160 auf 29'300 ab. Heute sind in der Schweiz rund 3,7 Millionen Autos immatrikuliert; 1946 waren mit rund 150'000 fast 25mal weniger.
(NZZ 14.02.03; BaZ 14.02.03)

- 14.02. Bahn 2000: Oenzbergtunnel durchstoichen – Mit dem Durchstich des Oenzbergtunnels auf der Bahn 2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist die Strecke nun durchgehend verbunden und der letzte Tunnel der ersten Etappe von Bahn 2000 ausgebrochen worden.**
(NZZ 15./16.02.03)
- 14.02. Zuviel krebserregendes Benzol in der Luft – Ungefähr 75 Prozent der im Jahr 2000 in die Luft emittierten rund 1'400 Tonnen Benzol verursachte der motorisierte Strassenverkehr. Zu diesem Schluss gelangt die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) im neuen Bericht „Benzol in der Schweiz“ des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal). Zwar prognostiziert das Buwal für das Jahr 2010 ein Rückgang der Emissionen auf rund 700 Tonnen pro Jahr. Dies genüge aber nicht, um die Bevölkerung vor dem angeblich krebserregenden Stoff zu schützen. Besonders viel Benzol stiessen Benzinmotoren beim Start oder bei Geschwindigkeiten von über 120 km/h aus. Über 30 Prozent aller Tanksäulen entlassen zuviel Benzol in die Luft. Nun sollen sie gemäss Buwal mit einem System ausgerüstet werden, das den Benzinbahn automatisch zudreht, wenn die Gasrückführung nicht funktioniert. Zusammen mit den kantonalen Fachstellen erstellt das Buwal ein Handbuch zur Einführung des Systems.**
(NZZ 15./16.02.03; UVEK-Medienmitteilung 14.02.03; Buwal-Schriftenreihe Umwelt Nr. 350; BaZ 12.03.03)
- 21.02. Strassenfahrzeugmarkt stark rückläufig – Die Zahl der neuen Fahrzeuge ist zwischen 2001 und 2002 deutlich gesunken: Dies ist eines der Hauptergebnisse der Statistik über die Inverkehrsetzung neuer Strassenfahrzeuge des Bundesamts für Statistik (BFS). Das Minus beträgt 7,3 Prozent für alle Motorfahrzeuge zusammen, 6,8 Prozent für die Personenwagen und 15,9 Prozent für die Sachtransportfahrzeuge. Zu letzteren zählen die Lieferwagen, d.h. Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die Lastwagen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen, die Sattelschlepper sowie einige wenige Fahrzeuge des Typs „Sattelmotorfahrzeuge“, die aus einer untrennbaren Kombination von Sattelschlepper und -anhänger bestehen. Der Rückgang ist zwar bemerkenswert, stellt jedoch keine Ausnahme dar: Ähnliche oder sogar noch grössere Einbrüche wurden auch 1997, 1992 und vor allem 1993 notiert. Der Kauf neuer Fahrzeuge macht rund zwei Prozent des letzten Verbrauchs der privaten Haushalte aus, der seinerseits 60 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) darstellt. Zu Beginn einer Rezession haben die privaten Haushalte die Tendenz, ihre Ausgaben für dauerhafte Güter – so auch für Neuwagen – zu drosseln. Da jedoch Strassenfahrzeuge in vielen Fällen kaum mehr aus dem Alltag wegzudenken sind, ist jeweils ein Aufholeffekt und damit ein Wiederanstieg der Käufe zu erwarten, nachdem das Vertrauen der Konsumentinnen und Konsumenten wieder hergestellt ist. 2002 wurden 293'000 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt. Dies sind 21'500 Fahrzeuge weniger als im Vorjahr. Der Diesel gewinnt gegenüber dem Normalbenzin weiterhin an Boden. Im Jahr 2000 wurden 29'000 neue Dieselfahrzeuge in Verkehr gesetzt, 2001 waren es 42'000 und 2002 52'000 Stück. Rund eines von fünf Fahrzeugen ist nun mit einem Dieselmotor ausgestattet, während dies 1993 lediglich für eines von dreissig Fahrzeugen der Fall war. Die Zahl der neuen Nutzfahrzeuge ist 2002 insgesamt geschrumpft. Dabei ist hervorzuheben, dass die Zahl der neuen Lieferwagen zum ersten Mal seit 1996 gegenüber dem Vorjahr zu-**

rückgegangen ist. Hatte man 2001 noch 22'600 Stück notiert, waren es 2002 lediglich noch deren 20'100 (minus elf Prozent). Was die Lastwagen betrifft, hatte sich 2000 und 2001 eine Erholung abgezeichnet. 2002 bestätigte sich diese Entwicklung ganz und gar nicht, brachen doch die Verkäufe um 40,9 Prozent ein (2001: 4'645 Fahrzeuge, 2002: 2'745 Fahrzeuge). Damit ist der Anteil der Lastwagen am Total der Nutzfahrzeuge auf 11,4 Prozent – den tiefsten Stand seit 1994 – gefallen. Der Bestand an neuen Nutzfahrzeugen hat sich strukturell, ausser im Treibstoffbereich, wenig verändert: Der Diesel, traditionellerweise den schweren Motorwagen vorbehalten, breitet sich nun auch immer mehr auf die Lieferwagen aus. Seit 1996 gibt es mehr neue Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor als mit Benzinmotor, und der Aufwärtstrend des Diesels ist nach wie vor ungebrochen: Während 1996 ein Anteil von 53,9 Prozent gemessen wurde, ergab sich 2002 ein Wert von 78,8 Prozent. Zwischen 1995 und 2000 hatte die Zahl den in Verkehr gesetzten neuen Motorräder insbesondere wegen der leichten Motorräder stark zugenommen. Nachdem die Zahlen 2001 leicht rückläufig waren, schien die Entwicklung ein Plateau erreicht zu haben. 2002 ist der Einbruch nun unverkennbar, liegt doch das Total der neuen Motorräder deutlich tiefer (2002: minus 5,8 Prozent, 2001: minus ein Prozent). Selbst die Zahl der bisher sehr beliebten leichten Motorräder hat nachgegeben (minus 5,2 Prozent). Seit 1996 ist ein neuer Typ von Motorrädern auf dem Vormarsch: das so genannte Kleinmotorfahrzeug. Dabei handelt es sich um ein Fahrzeug mit begrenzter Motorenleistung (15 kW) und begrenztem Leergewicht (550 kg). 2002 gingen über tausend neue Motorräder auf das Konto dieser Kategorie. (BFS-Pressemitteilung 21.02.03)

24.02. Energieetikette für Neuwagen: Kampagne eröffnet – Seit Januar des laufenden Jahres müssen Neuwagen gemäss revidierter Energieverordnung mit einer Energieetikette, die über den Treibstoffverbrauch orientiert, versehen sein. An einer offiziellen Präsentation dieser Energieetikette, die als Startschuss einer entsprechenden Kampagne galt, führte Energieminister Moritz Leuenberger aus, dass die CO₂-Emissionen mit einer Dreisäulenstrategie bekämpft werden sollen: Nämlich mit dem Fahrzeug, mit der Fahrweise und mit den Verkehrskonzepten. In Prüfung sei z.B. ein haushaltneutrales Bonus/Malus-System für die Automobilsteuer, damit energie- und umwelteffiziente Fahrzeuge weniger und viel Benzin schluckende mehr Steuern bezahlen müssen. Zudem sollen der nicht motorisierte und der kombinierte Verkehr gefördert werden (Veloland, Car Sharing u.a.). Trotz all dieser Anstrengungen ist gemäss Bundesrat Leuenberger eine CO₂-Abgabe nicht zu umgehen. Ein diesbezüglicher Entscheid sei aber frühestens Ende des laufenden Jahres zu erwarten. Die Dieselförderung darf laut Leuenberger nicht dazu führen, dass durch den verbilligten Diesel die Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Schiene gefährdet werde. Zudem gebe es noch unterschiedliche Auffassungen betreffend die Partikel- und Stickoxid-Emissionen des Diesels. Tony Wohlgensinger, Präsident von auto-schweiz, gab sich überzeugt davon, dass mit der jährlichen Erneuerung des Personenwagenbestands durch Fahrzeuge, die zunehmend weniger Treibstoff verbrauchen, sowohl das Verbrauchsziel als auch die gewünschten Verbesserungen der Luftqualität in Reichweite gerückt seien. (NZZ 25.02.03; AR 27.02.03; UVEK-Medienmitteilung 24.02.03)

25.02. Die Regierung des Kantons Uri beantragt Neat-Etappierung – Die Urner Regierung hat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Einsprache gegen das Auflageprojekt zur Neat-Linienführung im Reusstal eingereicht. Sie will eine Etappierung: Mit der Zu-

stimmung zum südlichen Projektteil soll der termingerechte Baubeginn ermöglicht werden, mit der Zurückstellung des nördlichen Abschnitts Zeit gewonnen werden, um die versprochene Bergvariante zu konkretisieren. Das im Januar 2003 aufgelegte Projekt enthält gegenüber jenem von 2001 nach Ansicht der Urner Regierung mehrere Verbesserungen. Die Dammhöhe im Gebiet Rynächt wurde von sechs auf drei Meter gesenkt. Zudem sind im neuen Basistunnel zwei Abzweigrohre vorgesehen, an die eine spätere, im Berg geführte Zufahrtslinie angeschlossen werden könnte. Mit dieser hundert Millionen Franken teuren Vorinvestition unterstreicht der Bundesrat, dass es sich bei der nun zur Diskussion stehenden offenen Strecke um eine provisorische Linienführung handelt und die Forderung Uris nach einer Neat im Berg ernst genommen wird. Volkswirtschaftsdirektor Isidor Baumann bemängelte, dass nur der südliche Abschnitt beim Tunneleingang verbessert worden sei. Im nördlichen dagegen, wo die Bahnlinie den Schächenbach quert, habe es kaum Fortschritte gegeben. Weiter kritisiert der Regierungsrat, dass der Bund im Gebiet Rynächt eine Überholanlage realisieren will, die mit einer Breite von 44 Metern rund doppelt so breit ist wie die Autobahn. In seiner Einsprache verlangt der Regierungsrat, dass der nördliche Abschnitt zurückgestellt wird, bis bezüglich der Bergvariante mehr Klarheit herrscht. Die Verzögerung des nördlichen Abschnitts um zwei Jahre würde die pünktliche Eröffnung der Gotthard-Flachbahn 2014 nicht gefährden.

(NZZ 26.02.03)

25.02. Erstes Schwerverkehrs-Kontrollzentrum nimmt den Betrieb auf – In Stans (Kanton Nidwalden) ist das erste Zentrum im Rahmen des Projekts „Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen“ eröffnet worden. Auf dem lediglich 1'600 Quadratmeter grossen Areal können bis zu 100 Lastwagen pro Tag kontrolliert werden. Dabei werden grundsätzlich Lenker und Fahrzeug überprüft. Nebst diesem Zentrum in Stans werden schweizweit in den kommenden Jahren voraussichtlich zehn weitere derartige Zentren errichtet. Mit den Kontrollen soll nebst der Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere auch dafür gesorgt werden, dass der Konkurrenzkampf zwischen Strasse und Schiene gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen, indem die verkehrsträgerspezifischen Regeln und Vorschriften eingehalten werden. Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen ist eine der flankierenden Massnahmen, die der Bund basierend auf dem 1999 verabschiedeten Verlagerungsgesetz ergriffen hat.

(BaZ 26.02.03; UVEK-Medienmitteilung 25.02.03)

25.02. Das Kyoto-Übereinkommen soll ratifiziert werden – Nach dem Willen der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (18 zu 0 Stimmen bei 6 Enthaltungen) soll das Kyoto-Protokoll ratifiziert werden. Ausserdem hat die Kommission mit 13 zu 11 Stimmen eine kommissionseigene Motion gutgeheissen, die den Bundesrat beauftragt, bei den Mitteln zur Erreichung des Reduktionsziels im CO₂-Bereich die Senken gemäss Kyoto-Protokoll zu berücksichtigen.

(UREK-N-Medienmitteilung 25.02.03)

25.02. Städte Bern und Zürich: Feinstaub-Werte dreimal so hoch wie Grenzwert – Aufgrund der gegenwärtigen Hochdruckperiode haben in den letzten Tagen weder Wind noch Niederschläge die Luftschadstoffe abgeführt. Zudem lag der Hochnebel wie ein Deckel über dem Limmattal. Dadurch ist die Konzentration von lungengängigem Feinstaub drastisch angestiegen: In der Stadt Zürich wurde der entsprechende

Grenzwert (50 µg/m³) am letzten Wochenende sogar um mehr als das Dreifache übertroffen. Gemäss dem Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich sind je nach Standort ein bis zwei Drittel der Feinstaub-Belastung auf die Emissionen des Verkehrs zurückzuführen. Ein überproportionaler Anteil davon stammt von Dieselfahrzeugen, die nicht mit Partikelfilter ausgerüstet sind. Erfreulicher sind die städtischen Messungen betreffend das Stickoxid: Hier wurde der Grenzwert bisher nur vereinzelt überschritten. Noch in den 1990er Jahren waren Grenzwertüberschreitungen auch bei weniger extremen Wetterlagen an der Tagesordnung. Auch in Bern haben die Feinstaub-Werte gemäss Angaben des Berner Stadtlabors den Grenzwert um über 140 Prozent überstiegen. Die Berner Stadtbehörden haben deshalb die Bevölkerung unter anderem dazu aufgerufen, das Auto zu Hause zu lassen.

(NZZ 25.02.03; „20 Minuten“ 28.02.03)

25.02. CO₂-Ziele werden verfehlt – Eine neue Studie der Firma Prognos zeigt, dass bei Annahme des Szenarios „Wahrscheinlichste Entwicklung“ die CO₂-Ziele deutlich verfehlt werden. Obschon aufgrund dieser Studie absehbar wird, dass die Klimaziele ohne CO₂-Abgabe nicht erreichbar sind, zögert der Bundesrat. Die Abgabe werde frühestens 2005 eingeführt, kündigte Umweltminister Moritz Leuenberger an.

(BZ 25.02.03)

27.02. Resh-Anlage soll in Monthey (Kanton Wallis) gebaut werden – Die Stiftung Auto Recycling Schweiz will das helvetische Verwertungswerk für Reststoffe aus Shredderanlagen (Resh) in Monthey bauen – vorausgesetzt, sie erhält vom Kanton Wallis und von der Stadt die Bewilligungen. Damit fallen Altdorf und Domat/Ems aus dem Rennen. Die Stiftung hat sich mit der Chemiefirma Cimo S.A. geeinigt, auf deren Werkgelände die Resh-Verwertungsanlage realisieren zu können.

(NZZ 27.02.03; Info Nr. 8 Stiftung Auto Recycling Schweiz März 2003)

27.02. Bahn 2000: Zweite Doppelspur Zürich–Thalwil vor der Eröffnung – Nach insgesamt neunjähriger Projektierungs- und Bauzeit wird die zweite SBB-Doppelspur Zürich–Thalwil mit einem 9,4 Kilometer langen Tunnel, der im Gegenverkehr befahren wird, am 6./7. Juni 2003 eingeweiht und eine Woche später dem Betrieb übergeben. Das zweitgrösste Projekt (nach Mattstetten–Rothrist) von Bahn 2000 hat rund 800 Millionen Franken gekostet. Statt des ursprünglich vorgesehenen Baus eines dritten Gleises haben der Bund und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und aus Lärmschutzgründen bei der Redimensionierung des Konzepts einer zweiten Doppelspur den Vorzug gegeben. Der Beitrag zur geplanten Reisezeitverkürzung von Zürich ins Engadin um eine halbe Stunde beschränkt sich auf zwei Minuten.

(NZZ 27.02.03)

03.03. Vergleich mit Österreich und Deutschland zeigt: Dieselförderung unbedenklich – Eine neue Studie der Technischen Universität Wien zeigt, dass in Österreich und Deutschland trotz massiv höherem Anteil an Dieselfahrzeugen vergleichbare Emissions- und Luftqualitätsentwicklungen festzustellen sind wie in der Schweiz. Eine Dieselförderung ist aus dieser Optik unbedenklich.

(Medienmitteilung Erdölvereinigung und auto-schweiz 28.02.03)

**06.03. Ab 2004 gilt ein Fahrverbot ab 0,5 Promille – Der Nationalrat hat mit 101 zu 74 Stimmen die Parlamentsverordnung gutgeheissen, wonach der Blutalkoholgrenzwert im Strassenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille reduziert wird. Über insgesamt sieben verschiedene Anträge zwischen 0,2 und 0,8 diskutierte die Grosse Kammer. Für die Mehrheit war die Sache indes am Ende klar: Die Fahrtüchtigkeit nimmt mit der Zunahme von Alkohol im Blut ab. Für dieselbe Mehrheit war es unverständlich, weshalb sich nebst der SVP- auch die Hälfte der CVP sowie eine Mehrheit der FDP-Fraktion hinter die Argumente für eine höhere Promillegrenze als 0,5 stellten und das Fahren in angetrunkenem Zustand auf diese Weise verharmlosten. In Zukunft gilt also: Wer sich mit mehr als 0,5 Promille ans Steuer eines Fahrzeugs setzt, macht sich strafbar. Ab 0,8 Promille drohen härtere Strafen und ein Ausweisentzug für mindestens drei Monate. Mit anderen Worten: Die Fahrunfähigkeit soll bei 0,5 Gewichtspromille einsetzen und ab 0,8 Gewichtspromille als qualifiziert gelten. Damit ist ein Glas Wein zum Essen immer noch möglich, nicht aber deren zwei. Es ist nach Ansicht der Mehrheit absolut gesichert, dass sich allein durch die Senkung der Promillegrenze eine zweistellige Zahl Verkehrstoter vermeiden lässt. Nationalrat Pierre Triponez (fdp, Bern) beantragte vergeblich beim Status quo zu bleiben. Sicherheitstechnisch hoch sensibilisierte Länder wie die USA, Kanada oder Neuseeland hätten auch die 0,8-Promille-Grenze. Es gebe keine schlüssigen Beweise betreffend den Unfallrückgang zwischen 0,8 und 0,5 Promille. Die neuen Vorschriften treten gemäss Bundesamt für Strassen (Astra) voraussichtlich Anfang 2004 in Kraft.
(NZZ 07.03.03; BaZ 07.03.03)**

**06.03. Tiefere Treibstoffsteuern nur auf Gas, nicht aber auf Diesel – Der Nationalrat hat mit 96 zu 59 Stimmen eine Motion der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Ständerates abgelehnt, die die haushaltneutrale Verbilligung von Diesel, Erd-, Flüssig- und Biogas als Treibstoff verlangte. Indessen nahm die Grosse Kammer stillschweigend eine Motion der nationalrätlichen Urek zur Verbilligung von Gas-Treibstoffen an. Um eine CO₂-Abgabe zu vermeiden, wollten die Erdölbranche, Wirtschafts- und Verkehrsverbände sowie das Transportgewerbe unter anderen Massnahmen den Dieseltreibstoff verbilligen. Die Idee war, mit einer haushaltneutralen Steuersenkung auf die Diesel von bis zu 25 Rappen pro Liter Dieselfahrzeuge zu fördern und auf diese Weise der CO₂-Ausstoss zu senken. Verkehrs- und Energieminister Moritz Leuenberger hielt am Schluss der Debatte fest, dass zurzeit ein Patikelfilter-Obligatorium geprüft werde, das dann Steuererleichterungen ermöglichen würde. Nationalrat Caspar Baader, SVP-Fraktionschef, fragt den Bundesrat, ob er den CO₂-Ausstoss bewusst hochhalte, damit die CO₂-Abgabe eingeführt werden kann.
(NZZ 07.03.03; BaZ 07.03.03)**

**06.03. Nationalrat beschliesst die Einführung schwefelfreier Treibstoffe – Mit 115 zu fünf Stimmen heisst der Nationalrat die gesetzliche Grundlage für die Erhebung einer Lenkungsabgabe auf Anfang 2004 von höchstens fünf Rappen zur Förderung schwefelfreier Treibstoffe gut.
(NZZ 07.03.03.)**

06.03. Beteiligung der Schweiz am Globalen Umweltfonds – Im Nationalrat stand der auf vier Jahre angelegte Rahmenkredit von 125 Millionen Franken für die Finanzierung von Aktivitäten im Bereich der internationalen Umweltpolitik zur Debatte. Die Geld-

mittel werden dabei namentlich für die Beteiligung der Schweiz am Globalen Umweltfonds (GEF), am multilateralen Ozonfonds sowie am Klimafonds verwendet. Eine Minderheit der vorberatenden Urek will den Rahmenkredit auf 70 Millionen Franken kürzen. Auslöser dazu war die rund 40-prozentige Erhöhung gegenüber 1998, wobei vor allem die Gelder für den GEF zur Beanstandung Anlass gaben.

(NZZ 07.03.03)

06.03. 73. Internationaler Automobilsalon in Genf eröffnet – Heute ist der 73. Genfer Automobilsalon offiziell im Beisein von Bundespräsident Pascal Couchepin eröffnet worden. Der diesjährige Autosalon ist so gross wie noch nie. Dank einer neuen Halle 6 verfügt der Geneva Palexpo über rund 20 Prozent mehr Ausstellungsfläche als im Vorjahr. Insgesamt sind 265 Aussteller präsent, die unter anderem hundert Welt-, Europa- und Schweizer Premieren vorstellen. Couchepin sagte in seiner Eröffnungssprache, dass die Automobilindustrie immer weniger zentralisiert sei. Zudem sorgten die Zulieferaufträge der Autoindustrie in der Schweiz für Zehntausende von Arbeitsplätzen und Umsätze in der Höhe von zwei Milliarden Franken.

(BaZ 07.03.03)

07.03. Zwei Bahnstrecken definitiv stillgelegt – Der Bundesrat hat die beiden Bahnstrecken Etwilen–Ramsen und Büren an der Aare–Solothurn offiziell stillgelegt. Bereits seit 1969 bzw. seit 1994 verkehren auf diesen Strecken keine Personenzüge mehr. Mit dem Entscheid der Landesregierung, die beiden Strecken stillzulegen, wird deren Abbruch jedoch nicht zwingend.

(NZZ 10.03.03; UVEK-Medienmitteilung 07.03.03; BBl 2003 S. 2622)

10.03. Weniger Schwerverkehr durch die Schweizer Alpen – Im Jahr 2002 haben 1,251 Millionen Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen gequert. Das waren neun Prozent weniger als im Jahr 2001. Demgegenüber hat der Kombiverkehr Schiene/Strasse um über drei Prozent zugelegt. Damit ist gemäss Eidgenössischem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation (Uvek) die Vorgabe des Verkehrsverlagerungsgesetzes, das für die ersten beiden Jahr nach seinem Inkrafttreten eine Stabilisierung der Anzahl alpenquerender Güterfahrzeuge verlangt, sogar übertroffen worden. Hauptgründe dafür sind laut Uvek das geringe Wirtschaftswachstum sowie die Dosierungsregime am Gotthard- und San-Bernardino-Strassentunnel. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bewährt sich gemäss Uvek in zweifacher Hinsicht. Zum einen verhindere sie die aufgrund der höheren Gewichtslimite befürchtete Flut schwerer Lastwagen; zum andern führe sie zu einer höheren Effizienz im Strassenverkehr. Im Weiteren haben die transportierten Gütermengen laut Uvek-Angaben zugenommen. Trotz des Verkehrsrückgangs erhöhten sich die transportierten Nettotonnen um zwei Prozent. Die im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) transportierten Mengen und die Anzahl Fahrzeuge auf der rollenden Landstrasse (Rola) seien trotz ungünstigen Rahmenbedingungen angestiegen.

(NZZ 11.03.03; UVEK-Medienmitteilung 10.03.03)

10.03. Ständerat unterstützt Schaffung eines Fonds für den Strassenverkehr – Mit 23 zu neun Stimmen gibt das „Stöckli“ vorläufig einer Parlamentarischen Initiative von Hans Hoffmann (svp, Zürich) Folge, die die Schaffung eines Fonds für den Strassenverkehr verlangt. Zu den Unterlegenen gehörte Hans-Rudolf Merz (fdp, Appenzell

Ausserrhoden), der die Schaffung eines Strassenfonds aus finanzpolitischen Gründen ablehnt. Es sei zwar nicht zu bestreiten, dass für die Strasse zweckgebundene Mittel zur Verfügung stehen und zum Teil unbenutzt angehäuft werden. Eine eigene Strassenrechnung, die per Verordnung geschaffen werden kann, würde jedoch genügen. (NZZ 11.03.03)

- 11.03. Eine unerwartete Wende beim Alpenschutz – Mit 20 zu 18 Stimmen ist der Ständerat auf die Vorlage zur Ratifikation der Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention eingetreten, hat diese dann aber mit 33 zu einer Stimme zur differenzierteren Beratung an seine Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie zurückgewiesen. Die Schweiz hat die Alpenkonvention nicht nur ratifiziert, sondern war an deren Ausgestaltung massgeblich beteiligt. Aber gegen die Durchführungsprotokolle, die die praktische Umsetzung der Alpenkonvention regeln, regt sich starker Widerstand. Wirtschaftlich ausgerichtete Interessenverbände, allen voran economiesuisse, sind der Ansicht, dass die Protokolle den Schutzgedanken zu stark in den Vordergrund rücken und völkerrechtlich verpflichtende Wirkung entfachen, die den Bund, die Kantone und die Kommunen in ihrer Entscheidungsfreiheit einschränken. In der ständerätlichen Debatte sah Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) sogar „das Ende der direkten Demokratie in unserem Lande“ nahen. Zu den vehementesten Gegnern gehörte auch Rolf Schweiger (fdp, Zug). Er war der Auffassung, dass bis einigermaßen Klarheit darüber herrsche, was denn nun gelte, vor Bundesgericht Dutzende bis Hunderte von Fällen behandelt werden müssten. Gemäss Kommissionssprecher Christoffel Brändli (svp, Graubünden) fällt in den betroffenen Gebirgskantonen auf, dass dort, wo die Parlamente konsultiert wurden, die Protokolle ebenfalls abgelehnt wurden. Für Filippo Lombardi (cvp, Tessin) ist es eine Illusion zu glauben, die Ratifizierung der Protokolle könnten die benachbarten Länder zugunsten einer einheitlichen Politik beeinflussen. Italien beispielsweise ratifiziere alles und vollziehe nichts. Anderer Meinung ist Bundesrat Moritz Leuenberger: Die Alpenkonvention habe der Schweiz geholfen, das Dosierungssystem am Gotthard bei den anderen Länder durchzusetzen. Nach dreistündiger Diskussion kam es zu einer unerwarteten Wende: Mit knapper Mehrheit trat die Kleine Kammer auf die Vorlage ein und wies sie darauf an die entsprechende Kommission zurück. Dies kann als Ausdruck dafür gewertet werden, dass sich diese bei ihrem deutlichen Entscheid zu einseitig auf die Argumente der Wirtschaft und des Dachverbands economiesuisse abgestützt hatte. (NZZ 12.03.03; BaZ 12.03.03; Werdenberger & Obertoggenburger 12.03.03)**

- 11.03. FRS erachtet den Sachplan Strasse als untaugliches Instrument – In seiner Vernehmlassungsantwort weist der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS den Entwurf eines Sachplans Strasse mit dem Begehren zurück, diesen grundlegend zu überarbeiten. Dabei müssten alle relevanten Artikel der Bundesverfassung und der Zielartikel des Raumplanungsgesetzes, die für den Fortbestand und die Steigerung der Wohlfahrt von Bevölkerung und Gesellschaft sowie für die Entwicklung der Wirtschaft von relevanter Bedeutung sind, in ausgewogenem Mass mitberücksichtigt werden. Ausserdem beantragt der FRS, dass der Bundesrat den Sachplan Strasse keinesfalls genehmigt, bevor Volk und Stände nicht über die eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ bzw. über deren direkten Gegenvorschlag an der Urne befunden hätten. (FRS-Info 11.03.03)**

- 14.03. Politische Stossrichtung für 7. langfristiges Bauprogramm festgelegt – Die knappen Bundesfinanzen zwingen den Bundesrat offenbar beim Nationalstrassenbau Prioritäten zu setzen. Vordringlich realisieren will die Landesregierung die Autobahnverbindung zwischen Zürich und der Innerschweiz: Die A4 durch das Knonauer Amt soll bis 2010 fertiggestellt werden. Strecken mit weniger Verkehrsaufkommen und -nutzen werden hingegen etwas zurückgestellt. Davon betroffen sind die A16 durch den Jura (Fertigstellung bis 2013/14 geplant), die Umfahrung Visp/Pfynwald der A9 im Wallis (2012/13) und die A8 Lungern–Giswil im Kanton Obwalden (2012/13). Diese Überlegungen waren Gegenstand einer Aussprache des Bundesrats, in deren Verlauf dieser die politische Stossrichtung des 7. langfristigen Bauprogramms festlegte, das sich gegenwärtig in Erarbeitung befindet. Das Bauprogramm umfasst alle sämtliche Neubauten, die im Nationalstrassen-Netzbeschluss vorgesehen sind sowie zahlreiche Ausbauten.**
(NZZ 15./16.03.03; UVEK-Medienmitteilung 14.03.03)
- 15.03. Öffnung des EU-Schienengüterverkehrs – Heute wird in der Europäischen Union (EU) eine Teilliberalisierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs rechtswirksam. Die EU-Mitgliedstaaten müssen im Prinzip das erste europäische Eisenbahnpaket in nationales Recht umgesetzt haben. Ab sofort können Eisenbahnunternehmen ihre Güterverkehrsdienste zunächst auf einem speziell bezeichneten transeuropäischen Netz grenzüberschreitend anbieten. Diese Liberalisierung erfasst die wesentlichen Netzbestandteile und die wichtigen Zubringerstrecken. Bis 2008 soll dann das gesamte Streckennetz in der EU für den internationalen Schienenfrachtdienst geöffnet werden. Die EU erhofft sich von dieser schrittweisen Liberalisierung eine Aufwertung des Eisenbahnverkehrs in Europa und die vermehrte Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene.**
(NZZ 15./16.03.03)
- 16.03. Automobil-Salon mit über 700'000 Besuchern – Der 73. Genfer Automobil-Salon ist heute zu Ende gegangen. Die Marke von 700'000 Besuchern wurde mit 703'900 Eintritten an zehn Tagen zum wiederholten Mal übertroffen. Claude F. Sage, seit Januar 2003 Interimspräsident, wurde zum neuen Präsidenten des Auto-Salons für die Periode bis und mit Ausgabe im Jahr 2005 gewählt. Der 74. Automobil-Salon wird nächstes Jahr vom 4. bis 14. März im Geneva Palexpo stattfinden.**
(AR 30.03.03)
- 21.03. Bundesversammlung senkt den Promillegrenzwert – Mit 111 zu 74 (Nationalrat) und 29 zu fünf (Ständerat) Stimmen heisst die Bundesversammlung eine Parlamentsverordnung gut, welche die zulässige Blut-Alkohol-Konzentration im Strassenverkehr von 0,8 auf 0,5 Promille senkt.**
(NZZ 22./23.03.03)
- 21.03. Formel-1-Rennen sollen in der Schweiz wieder möglich sein – Nationalrat Ulrich Giezendanner (svp, Aargau) hat eine von 84 Parlamentariern unterzeichnete Parlamentarische Initiative eingereicht, die verlangt, dass in der Schweiz Formel-1-Rennen nicht länger verboten sind. Schon als Giezendanner einen zweiten Gotthard-Strasstunnel forderte, hatten gleich viele Ratskollegen unterschrieben.**
(SonntagsZeitung 23.03.03)

**25.03. Neat II für sechs bis acht Milliarden Franken in Sicht – Das Bundesamt für Verkehr (BAV) will die Freigabe der zweiten Tranche und einen Zusatzkredit von 600 bis 800 Millionen Franken für die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) beantragen. Ausserdem soll ein Planungskredit von 50 Millionen Franken die Vorbereitung der noch nicht finanzierten Neat II mit Kosten von sechs bis acht Milliarden Franken ermöglichen. Zur Finanzierung wird an eine Verlängerung des Fonds für Eisenbahngrossprojekte gedacht. Die Neat I umfasst die Basistunnel Lötschberg, Gotthard, Ceneri und Zimmerberg und kostet – mit Preisstand 1998 – 14,7 Milliarden Franken. Davon sind 11,3 Milliarden vom Parlament sofort frei gegeben worden. Die kommende Phase will nun das BAV mit dem Zusatzkredit verbinden, damit Wiederholungen vermieden würden und das Parlament in Kenntnis aller Grundlagen entscheiden könne. Es handle sich aber um zwei separate Bundesbeschlüsse, die im Sommer vom Bundesrat verabschiedet werden sollen. Es sei ausserdem vorgesehen, den Hirzeltunnel bis auf weiteres zurückzustellen. Gemäss BAV kann voraussichtlich ab 2020 mit dem Bau der NEAT-II-Projekte begonnen werden.
(NZZ 26.03.03; UVEK-Medienmitteilung 25.03.03)**

**27.03. Der FRS sagt nein zu Sonntagsfahrverboten – Zusammen mit Bundesrat und Bundesversammlung lehnt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die „Sonntags-Initiative“ ab. Primär ist dieses Volksbegehren gemäss FRS nicht geeignet, um die Lebensqualität zu steigern. Im Gegenteil: Staatlich verordnete, tageweise Fahrverbote stellten eine Bevormundung der Bürgerinnen und Bürger dar; sie bedeuteten für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung eine unnötige Beschränkung ihrer Lebensgewohnheiten. Unser Land bedürfe keiner tageweisen Umwidmung des Strassenetzes in Stätten von Spass und Freizeit. Die Verkehrsinfrastrukturen für den Motorfahrzeugverkehr dienten der Mobilität der Menschen: Sie seien damit Voraussetzung für die Pflege von zwischenmenschlichen Kontakten, für die Ausübung der Erwerbstätigkeit, für die Mehrung des Wohlstands sowie für den Besuch von kulturellen, kirchlichen, sportlichen oder gesellschaftlichen Anlässen. Die Strassen müssten auch sonntags für diese Zwecke geöffnet bleiben
(FRS-Communiqué 27.03.03)**

**31.03. Tropfenzählersystem am Gotthard-Strassentunnel – Gemäss Verkehrsdepartement hat sich das Tropfenzählersystem für den Schwerverkehr am Gotthard-Strassentunnel bewährt. Grundsätzlich sei ein halbes Jahr nach der Einführung dieses neuen Durchlassregimes ein positives Fazit zu ziehen.
(NZZ 01.04.03; UVEK-Medienmitteilung 31.03.03)**

**31.03. SBB weisen einen Verlust von 12 Millionen Franken aus – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) weisen für das Geschäftsjahr 2002 einen Verlust von 12 Millionen Franken aus. Die Jahresrechnung wird von den Schwierigkeiten bei der Pensionskasse belastet. 2001 hatten die SBB noch einen Gewinn von 314 Millionen Franken erwirtschaftet. Der letztjährige Verlust wird vor allem mit den Rückstellungen für die Pensionskasse in der Höhe von 183 Millionen Franken begründet. Wenig erfolgreich war ausserdem der Güterverkehr. Das diesbezügliche Defizit nahm – laut SBB konjunkturrell und durch Betriebsunterbrüche bedingt – gegenüber dem Vorjahr (2001) um 41,3 Prozent zu und betrug rund 96 Millionen Franken.
(NZZ 01.04.03; BaZ 01.04.03; Blick 01.04.03)**

**01.04. „Drink or drive“: Kampagne gegen Alkohol-Kompromisse am Steuer – Mit Plakaten sowie TV- und Kinospots will der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) breite Bevölkerungskreise für die Unverträglichkeit von Autofahren und Alkoholkonsum sensibilisieren. Die heute lancierte Kampagne „Drink or drive“ soll auf das persönliche Trink-Fahr-Verhalten einwirken und für eine Verhaltensänderung sorgen: Wer Alkohol trinke, soll sich bewusst entscheiden, nicht mehr zu fahren.
(NZZ 02.04.03; Tages Anzeiger 02.04.03; AR 03.04.03)**

**01.04. Teiltrückzug von SBB Cargo aus der Fläche – Das gegenüber 2001 von 68 auf 96 Millionen Franken gestiegene Defizit zwingt die SBB Cargo zu Massnahmen und Initiativen. Der Binnenwagenladungsverkehr soll durch einen Teiltrückzug aus der Fläche sowie durch den Stellenabbau von bis zu 550 Personen optimiert werden. Am Fehlbetrag von 96 Millionen Franken im Jahr 2002 ist der Binnenwagenladungsverkehr mit 40 Millionen beteiligt. Für die Sanierung hat eine Projektgruppe zwei Varianten erarbeitet: Bei einer Redimensionierung würde der Wagenladungsverkehr auf maximal 250 der heute 693 Zustellpunkte konzentriert. Es würden 443 Zustellpunkte mit weniger als drei Wagen im Tag geschlossen. Davon wären zehn Prozent der Transporte betroffen. Mit der Variante Optimierung hätte ein Teil der Kunden ungünstigere Zustell- und Abholzeiten in Kauf zu nehmen. Vorgesehen wäre die Bedienung der 50 wichtigsten Punkte und in einer zweiten Welle die restlichen Zustellungen. Ein definitiver Entscheid ist noch nicht gefallen. In Frage käme auch eine Mischlösung. Die Neuordnung des Wagenladungsverkehrs soll bis 2006 Einsparungen von mindestens 40 Millionen Franken bringen. Der Leiter von SBB Cargo, Daniel Nordmann, bezeichnete den Verlust aus dem Wagenladungsverkehr als existenzbedrohend. Für den grösseren Rest des Defizits machte Nordmann Altlasten, die Administration und Streckensperrungen verantwortlich.
(NZZ 02.04.03; Blick 02.04.03)**

09.04. Ausbau der A4 zwischen Winterthur und Schaffhausen – Der Bundesrat will die zweispurige Autobahn A4 im Zürcher Weinland zu einer vierspurigen, richtungsgetrenten Miniautobahn ausbauen. Der Abschnitt zwischen Andelfingen und der

Kanntongrenze Schaffhausen wird mit Kosten von 140 Millionen Franken dem gewachsenen Verkehrsaufkommen angepasst. Damit erhöht sich die Verkehrssicherheit auf der A4. Der Ausbau der Autobahn mit Minimalstandard bedeutet, dass es auf dem Abschnitt schmalere Fahrstreifen geben und der Standstreifen nicht durchgehend gebaut wird.

(UVEK-Medienmitteilung 09.04.03)

16.04. Verbandsbeschwerderecht für den Verein Alpen-Initiative – Der Verein Alpen-Initiative hat als 30. Schweizer Umweltschutzorganisation das Verbandsbeschwerderecht zugesprochen erhalten. Der Bundesrat nimmt ihn per 1. Juni 2003 in das entsprechende Verzeichnis auf. Um das Verbandsbeschwerderecht gemäss den Bundesgesetzen über den Umweltschutz (USG) und über den Natur- und Heimatschutz (NHG) zu bekommen, muss eine Vereinigung unter anderem gesamtschweizerisch tätig sein. Laut Bundesrat erfüllt die Alpen-Initiative dieses Kriterium. Ganz anderer Meinung ist diesbezüglich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS. Durch das Erteilen des Verbandsbeschwerderechts an den Verein Alpen-Initiative werde diesem ein Instrument in die Hände gegeben, das er künftig auch ausserhalb des durch seinen statutarischen Auftrag klar umrissenen geografischen Gebiets einsetzen kann. Der Verein Alpen-Initiative könne namentlich in den grossen und grenznahen, für den Wohlstand unseres Landes zur Hauptsache verantwortlichen Wirtschaftsräumen wichtige Bauten der öffentlichen Infrastruktur, aber auch Bauten der Privatwirtschaft unnötig verzögern oder sogar verunmöglichen. Mit seinem unverständlichen Beschluss, den Verein Alpen-Initiative in das Verzeichnis der beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen aufzunehmen, hat der Bundesrat gemäss einer Medienverlautbarung des FRS dem Verbandsbeschwerderecht einen Bärendienst erwiesen. Die Forderung nach dessen Abschaffung werde in Zukunft noch lauter ertönen.

(NZZ 17.04.03; UVEK-Medienmitteilung 16.04.03; FRS-Communiqué 16.04.03; AS 2003 S. 1142)

24.04. Erste Wasserstoff-Tankstelle der Welt eröffnet – In Island ist die offenbar erste Tankstelle für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge der Welt eröffnet worden. Island wurde für das Pilotprojekt ausgewählt, weil 90 Prozent des Strombedarfs des Landes von Wasserkraftwerken und geothermischen Anlagen geliefert werden. Mit einer Tankfüllung sollen die Fahrzeuge, die während zwei Jahren in Reykjavik getestet werden, rund 200 Kilometer weit fahren können. Weitere Wasserstoff-Tankstellen sind in den Niederlanden, Spanien, Grossbritannien, Belgien und Schweden geplant.

(NZZ 25.04.03)

29.04. Ökosteuern haben sich fast verdoppelt – Schweizerinnen und Schweizer haben 2001 fast doppelt so viele umweltbezogene Steuern bezahlt wie elf Jahre zuvor. Der Ertrag aus diesen Steuern stieg gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) von 4,8 auf 8,8 Milliarden Franken. Von den Ökosteuern werden nur drei Prozent direkt dem Umweltschutz zugeleitet. Im Vergleich zur Europäischen Union (EU) weist die Schweiz aber noch immer eine tiefere Umweltsteuerlast aus. In der Schweiz machten die Energie- und Verkehrssteuern 2001 insgesamt 92 Prozent aller umweltbezogenen Steuern aus. Von den umweltbezogenen Steuern waren indes lediglich drei Prozent speziell für den Umweltschutz zweckgebunden. Weitere zwei Prozent wurden der Bevölkerung rückerstattet. Der grosse Hauptanteil von 95 Prozent war zweckgebunden für Aufgaben ohne direkten Bezug zur Umwelt oder floss in den Staatshaushalt. Über drei Mil-

liarden Franken aus diesem Restbetrag wurde zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur eingesetzt. Laut BFS sind höhere Erträge aus den umweltbezogenen Steuern nicht unbedingt positiv für die Umwelt. Negativ zu werten sei etwa eine Erhöhung, die aus der Zunahme von umweltschädlichen Tätigkeiten oder Produkten folge. Gemäss Definition der Europäischen Umweltagentur ist eine Abgabe umweltbezogen, falls sie Elemente betrifft, welche die Umwelt beeinträchtigen wie z.B. Abfälle oder Energie. Sie ist umweltbezogen im engeren Sinne, wenn ihre Einführung oder ihre Zweckbindung zusätzlich durch ein Umweltanliegen begründet ist. Der Begriff „Abgabe“ umfasst dabei die Steuern, d.h. Zahlungen ohne individuelle Gegenleistung des Staates (z.B. Mineralölsteuern), sowie die Gebühren, d.h. Zahlungen für eine individuelle Gegenleistung des Staates (z.B. kommunale Abfallentsorgungsgebühr). (NZZ 30.04.03; BFS-Pressemitteilung 29.04.03)

29.04. SBB AG schreibt erstmals rote Zahlen – Zum ersten Mal seit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft vor vier Jahren schreiben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) rote Zahlen. Nach einem Gewinn im Jahr 2001 von 314 Millionen Franken resultierte 2002 ein Konzernverlust von gut 12 Millionen Franken. Das positive Betriebsergebnis von 194 Millionen Franken wurde zunichte gemacht durch einen markanten Einbruch beim Güterverkehr sowie durch das Debakel der SBB-Pensionskasse, das Rückstellungen in der Höhe von 183 Millionen Franken erforderte. Solche Rückstellungen werden auch in den nächsten 14 Jahren in der Höhe von jeweils 145 Millionen Franken notwendig sein. Ohne Lösung des Pensionskassenproblems haben die SBB gemäss dem Geschäftsleitungsvorsitzenden Benedikt Weibel kaum eine Chance mittelfristig aus den roten Zahlen zu gelangen. Die SBB-Geschäftsleitung hat die Alarmglocke geläutet. Doch das Bild ist wohl bewusst düster gezeichnet; die SBB suchen zusätzliches Geld beim Bund. Beim Personenverkehr war 2002 mit einem Ertragsüberschuss von 113,7 Millionen Franken ein Rekordjahr. Daran hatte primär die Expo 02 einen gewichtigen Anteil. Die Infrastruktur-Division verzeichnete ein leichtes Wachstum von zwei Prozent. Die durch Dritte zurückgelegten Trassenkilometer stiegen im Personenfernverkehr um gut 15 Prozent, im Güterverkehr – auf allerdings sehr tiefem Niveau – um 68,5 Prozent. Wegen den tieferen Trassengebühren ging das Jahresergebnis der Infrastruktur dennoch von rund 130 Millionen (2001) auf 106,5 Millionen Franken (2002) zurück. Spezielle Sorgen bereitete der Güterverkehr, der sich rückläufig entwickelte. Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer nahm von 10,5 auf 9,73 Milliarden ab, die Menge der transportierten Güter von 59 auf 54,9 Tonnen. Das Defizit im Güterverkehr stieg im Jahr 2002 um gut 41 Prozent auf 96,1 Millionen Franken. Die SBB AG hat dem Bund und den Kantonen im vergangenen Jahr mehr Leistung für weniger Geld geliefert. Die Abgeltungen pro Zugkilometer im Regionalverkehr gingen gegenüber 2001 um 3,6 Prozent zurück. Im Regionalverkehr der SBB erhielt die öffentliche Hand in den letzten vier Jahren knapp 15 Prozent mehr Leistung für jeden Subventionsfranken.
(BaZ 30.04.03; NZZ 30.04.03)

30.04. Eurotest 2003: Nicht alle Strassentunnels sind sicher genug – Im Eurotest 2003 haben vier der geprüften Schweizer Strassentunnels (Milchbuck, Piumogna, Gorgier und Pomy) ungleich abgeschnitten. Zwei erhielten das Prädikat gut, zwei wurden punkto Sicherheit als bedenklich eingestuft.
(AR 01.05.03; NZZ 25.04.03; BZ 25.04.03; TCS-Medienmitteilung 24.04.03)

**30.04. Befreiung öffentlicher von der Mehrwertsteuer – In einer entsprechenden Stellungnahme zu einem Bericht der Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats (WAK-NR) lehnt der Bundesrat eine Änderung des Mehrwertsteuergesetzes ab, mit der das heute geltende System der Besteuerung von Parkplätzen wieder verlassen würde. Die WAK-NR beantragt mit 18 zu einer Stimme bei zwei Enthaltungen dem Nationalrat, Parkplätze, die nicht im Gemeingebrauch stehen und länger als 12 Monate vermietet werden, von der Mehrwertsteuer zu befreien. Auslöser dieses Antrags war eine Parlamentarische Initiative (Pa.Iv.) von Jean-Claude Vaudroz (cvp, Genf). Der Nationalrat ist mit 53 zu 83 Stimmen nicht auf die Pa.Iv. Vaudroz eingetreten. Die Gesetzesänderung ist somit vom Tisch.
(EFD-Medienmitteilung 30.04.03; AR 15.05.03; BBl 2003 S. 3662-3664)**

**01.05. Bundesrat schnürt Entlastungsprogramm von 3,4 Milliarden Franken – Der Bundesrat hat ein Sparpaket von einmaligem Umfang – 3,3 bis 3,4 Milliarden Franken – in der Geschichte der Eidgenossenschaft geschnürt. Federn lassen müssen dabei alle Bereiche, so auch der Verkehrsbereich. Verdoppelt wird der Sparbeitrag bei den Grossprojekten der Eisenbahn (FinöV), indem 20 statt zehn Prozent des Bundesanteils an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) aus dem FinöV-Fonds in die Bundeskasse abgezweigt werden. Dies bedeutet voraussichtlich, dass der Zimmerberg-Basistunnel und der Hirzeltunnel auf der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden und die zweite Etappe der Bahn 2000 verkleinert werden muss. Stärkere Abstriche, das heisst Verzögerungen gibt es auch beim Bau und Unterhalt von National- und Hauptstrassen. Das Programm „EnergieSchweiz“ zur Förderung des Energiesparens und alternativer Energien soll ganz gestrichen werden. Dies allerdings nicht ersatzlos: Energieminister Moritz Leuenberger will dem Bundesrat beantragen, doch noch eine Lenkungsabgabe zugunsten erneuerbarer Energien einzuführen, wie sie im Parlament im Rahmen des neuen Kernenergiegesetzes nur äusserst knapp gescheitert war. Zu einer Kostenverschiebung auf die Kantone führt das Entlastungsprogramm des Bundes gemäss dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) nur in bescheidenem Ausmass, namentlich bei den nicht werkgebundenen Strassenbeiträgen. Beim öffentlichen Verkehr sollen gemäss Grund- und Zusatzprogramm folgende Beträge eingespart werden: 2004 100 Millionen, 2005 231 Millionen und 2006 340 Millionen Franken. Beim motorisierten Individualverkehr präsentieren sich die Zahlen wie folgt: 2004 85 Millionen, 2005 187 Millionen und 2006 235 Millionen Franken.
(NZZ 02.05.03; EFD-Medienmitteilung 01.05.03)**

02.05. Avanti-Gegenvorschlag leicht modifiziert – Die ständerätliche Verkehrskommission (KVF-S) ist beim Gegenvorschlag zur avanti-Initiative auf der Linie des Nationalrats geblieben und hat das Gesamtpaket nicht aufgeschnürt. Beim Alpenschutzartikel hat sich die KVF-S auf die Strecke Amsteg–Airolo beschränkt. Nicht ausdrücklich erwähnt sind zudem die A1-Strecken Genf–Lausanne und Bern–Zürich sowie der A2-Abschnitt Erstfeld–Airolo. Im Bundesbeschluss gemäss KVF-S wird der Bundesrat nun verpflichtet, ein Jahr nach dessen Annahme ein befristetes Programm zur Fertigstellung und Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes sowie zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen vorzulegen. Unbestritten bleibt die Schaffung des vom Nationalrat eingefügten Strassenfonds, der

eine Finanzierung von Strassenbauten ausserhalb des ordentlichen Budgets ermöglichen soll.

(BaZ 3./4.05.03; NZZ 3./4.05.03; AR 08.05.03)

05.05. Monte-Olimpino-II-Tunnel wieder eingleisig befahrbar – Der Eisenbahntunnel „Monte Olimpino II“ ist wieder einspurig mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h befahrbar. Das zweite Gleis soll im Sommer den Betrieb aufnehmen. Der gut sieben Kilometer lange, Ende der 1980-er Jahre erbaute Tunnel befindet sich zwar ganz auf italienischem Gebiet, wurde aber etwa zu einem Viertel von der Schweiz mitfinanziert. (NZZ 06.05.03; UVEK-Medienmitteilung 06.05.03)

07.05. Tourismusförderung im Nationalrat verabschiedet – Der Nationalrat hat das Hotel-Kreditgesetz mit 114 zu 28 Stimmen gutgeheissen. Das Gesetz über die Förderung von Innovation und Zusammenarbeit im Tourismus (InnoTour-Gesetz) genehmigt die Grosse Kammer mit 134 zu neun Stimmen. Der Finanzierungsbeschluss für die Schweizerische Gesellschaft für Hotelkredit – zinsloses Darlehen in der Höhe von hundert Millionen Franken – wird zwar gutgeheissen, verpasst aber das Quorum – Mindeststimmenzahl von 101 Ja gemäss Verfassungsvorschrift über die Ausgabenbremse – und bleibt vorläufig blockiert. Dem Finanzierungsbeschluss zur Innovationsförderung stimmt der Nationalrat mit 122 zu 32 Stimmen zu. Die Weiterführung des Mehrwertsteuer-Sondersatzes für Beherbergungsleistungen wird schliesslich mit 110 zu 37 Stimmen genehmigt. (NZZ 08.05.03; BaZ 08.05.03; BZ 08.05.03; AS 2003 S. 3747-3752; BBl 2003 S. 7911)

09.05. Pflichtlager für Erdgasimporteure – An der Pflichtlagerhaltung für Heizöl extraleicht müssen sich künftig alle Erdgasimporteure beteiligen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, hat der Bundesrat auf Anfang Juli eine entsprechende Verordnung in Kraft gesetzt. Wegen der Öffnung des Gasmarkts in der Europäischen Union (EU) müssen nun nebst der Swissgas und den durch sie vertretenen Gesellschaften neu auch andere Erdgasimporteure in die Ersatzpflichtlagerhaltung eingebunden werden. Seit der Gasmarkt-Öffnung können Dritte von der Durchleitung von Erdgas im Transportnetz Gebrauch machen. (NZZ 10./11.05.03)

09.05. Anrechnung von CO₂-Senken – Der Bundesrat will die Bedingungen schaffen, damit so genannte „Senkenprojekte“ zur Reduktion von Kohlendioxid (CO₂) realisiert werden können. Das hat er zu einer entsprechenden Motion der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Nationalrats beschlossen. Wälder und landwirtschaftliche Böden könnten mithelfen, das Reduktionsziel für Treibhausgase gemäss Kyoto-Protokoll zu erreichen. Nebst der nachhaltigen Nutzung von Holz sei die Förderung der von Kohlenstoffspeichern in der Biomasse und im Boden – so genannte Senken – eine klimapolitische Option. Zu berücksichtigen sei, dass Senken nur zeitlich beschränkt CO₂ aufnehmen. Die CO₂-Aufnahme sei auf die Wachstumsphase der Bäume beschränkt und könne sich beispielsweise durch das Absterben von Biomasse, Feuer- oder Sturmschäden in eine Emission verwandeln. Gestützt auf eine Bestandesaufnahme der ETH Zürich zur Senkennutzung stellt der Bundesrat fest, dass die Datenlage gegenwärtig noch sehr lückenhaft sei und dass deshalb Potenzialabschätzungen mit grossen Unsicherheiten behaftet seien. Der

Bundesrat beantragt, die Motion der nationalrätlichen Urek in ein Postulat umzuwandeln.

(NZZ 10./11.05.03; UVEK-Medienmitteilung 09.05.03)

12.05. Dritter europäischer Umweltbericht: Die Schweiz steht gut da – Die Umweltsituation in der Schweiz ist gemäss dem dritten und jüngsten europäischen Umweltbericht der Europäischen Umweltagentur vergleichbar mit jener in den übrigen Ländern Westeuropas. Deutliche Verbesserungen wurden in den letzten zehn bis 15 Jahren laut Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) in den Bereichen Luft, Wasser sowie Biodiversität erzielt. Sorgen würden nach wie vor die Zunahme von Verkehr und Lärm, die stetige Verbauung des Bodens und die damit verbundene Zersiedelung der Landschaft bereiten.

(NZZ 13.05.03; BUWAL-Medienmitteilung 12.05.03)

13.05. Protest von Motorradfahrern in Bern – Ein Aktionskomitee namens Pro Moto hat zuhänden des Bundesrats eine Petition mit rund 210'000 Unterschriften übergeben, die auf geplante Massnahmen aufmerksam macht, die von Schweizer Motorradfahrern als diskriminierend empfunden werden. Diese diskriminierenden Projekte würden nicht nur die Motorräder gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmer benachteiligen, sondern auch das Ende einer Branche mit über 6'200 Arbeitsplätzen bedeuten. Die Tatsache, dass innert nur vier Monaten über 200'000 Unterschriften zusammengekommen sind, zeige das Misstrauen und die Entrüstung der Betroffenen gegenüber den Plänen des Bundes, aber auch das Gewicht der Zweiradbranche. Der Übergabe der Petition folgt am Samstag eine Grossdemonstration in Bern. Zu Tausenden werden die Motorradfahrer auf dem Bundesplatz erwartet. Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat die Petition als kontraproduktives Doppelspiel kritisiert, weil der so genannt partizipative Prozess der Meinungsbildung in Sachen neue Strassenverkehrssicherheitspolitik (Vesipo) des Bundes noch nicht beendet sei. Vom Aktionskomitee Pro Moto wurde dieser Vorwurf hingegen als deplaciert und unhaltbar zurückgewiesen. Man habe mit dem Astra bei Neuerungen von Gesetzen und Verordnungen in der Vergangenheit immer wieder schlechte Erfahrungen gemacht. Die Frage, als wie seriös der Vesipo-Grundlagenbericht der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beurteilt werden darf, die mit so grossem Aufwand offensichtlich kontraproduktive sowie weltfremde Ideen in die Verpackung wissenschaftlicher Klärung wickelt, muss erst noch beantwortet werden.

(NZZ 14.05.03; ASTRA-Medienmitteilung 13.05.03)

15.05. Ein Durchschlag im Lötschbergbasistunnel – Der 7,5 Kilometer lange Tunnelabschnitt Mitholz–Frutigen ist durchgeschlagen. Bereits sind 80 Prozent des 34,6 Kilometer langen Lötschbergbasistunnels ausgebrochen. Der Hauptdurchschlag für den Basistunnel ist für nächstes Jahr vorgesehen.

(NZZ 15.05.03)

15.05. Pendlermobilität und Verstädterung sind gewachsen – Immer mehr Schweizer – 58 Prozent im Jahr 2000 gegenüber 52 Prozent im Jahr 1990 – arbeiten ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Von diesen benützt die Hälfte für ihre Pendlerfahrt das Auto. Dies hat – mit Ausnahme des Grossraums Zürich – zu einem Rückschlag beim öffentlichen Verkehr (öV) geführt. Der Motorfahrzeugverkehr ist gewachsen, weil der öV Klein-

siedlungen aus Rentabilitätsgründen schlecht erschliessen kann. Heute gehören bereits rund tausend Gemeinden mit über 5,4 Millionen Einwohnern oder 73,3 Prozent der Schweizer Bevölkerung zu städtischen Gebieten, die immer grösser werden und kantonsübergreifend zusammenwachsen. Drei von vier Einwohnern leben in Agglomerationen, die unterdessen gegen 9'000 Quadratkilometer des Landes abdecken. Seit der ersten Auswertung der beruflichen Mobilität im Jahr 1910 ist die Zahl der so genannten Wegpendler laufend gestiegen – bis auf rund 58 Prozent im Jahr 2000. Auch die Arbeitswege wurden im Durchschnitt länger. Überraschenderweise blieb aber der Zeitaufwand für diese Wege in den letzten 30 Jahren praktisch stabil und beträgt heute im Mittel 20 Minuten. Die Erklärung der Statistiker zu diesem Phänomen: Die Pendler sind entweder auf schnellere Verkehrsmittel umgestiegen oder die Reisegeschwindigkeit hat sich erhöht. Vor allem beim motorisierten Strassenverkehr hat man indes mit Blick auf die immer stärker verstopften Hauptpendlerstrecken einige Mühe, an letztgenannte Begründung zu glauben. Unbestritten bleiben aber Auto und Motorrad trotz dem Ausbau des öV der Pendler liebstes Transportmittel. Fast 50 Prozent fahren im Auto zur Arbeit – acht Prozent mehr als noch 1990. Überdurchschnittlicher Beliebtheit erfreut sich das Auto bei den Wegpendlern in der Westschweiz und vor allem im Tessin. In absoluten Zahlen ist das Plus für die Eisenbahn fast ausschliesslich auf die Mehrbenutzung im Grossraum Zürich zurückzuführen. Gesunken hingegen ist im Landesmittel der Nutzungsanteil bei den restlichen öV-Angeboten: von 12,3 auf 10,3 Prozent bei den städtischen und von 2,2 auf zwei Prozent bei den regionalen Verkehrsbetrieben. Die Benützung des Fahrrads ist trotz Ausbau der Fahrwege von 6,3 auf 6,1 Prozent leicht zurückgegangen. Auch legen weniger Leute den Arbeitsweg zu Fuss zurück (7,9 Prozent im Jahr 2000 gegenüber 9,1 Prozent im Jahr 1990). (NZZ 16.05.03; „Bund“ 16.05.03; BFS-Pressemitteilung 15.05.03)

- 15.05. **Expertengruppe nimmt Schutzgalerien des Nationalstrassennetzes unter die Lupe** – Im Anschluss an den Felssturz bei Iseltwald (Chüebalmtunnel) anfangs des laufenden Jahres hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit seinen kantonalen Partnern unverzüglich eine Expertengruppe zusammengestellt. Ziel dieser Gruppe ist es, die Sicherheit der potenziell durch Steinschlag gefährdeten Schutzgalerien zu überprüfen. Alle von der Gruppe zusammengetragenen Informationen sowie die Gesamtheit der erfassten Naturereignisse und der daraus gezogenen Lehren sollen bis Ende Sommer dazu beitragen, die aktuelle Lage einzuschätzen und einen gezielten, mit Prioritäten versehenen Aktionsplan zu erstellen. (ASTRA-Medienmitteilung 15.05.03)
- 16.05. **Gefährliche Bahnübergänge rasch sanieren** – Die 190 gefährlichsten Bahnübergänge der Schweiz sollen rasch saniert werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Bahnen aufgefordert, bis Ende September des laufenden Jahres entsprechende Sanierungskonzepte vorzulegen. Der Bund beteiligt sich bis zum Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) an der Sanierung mit bis zu zwei Dritteln der Kosten. Dafür stehen pro Jahr bis zu 12 Millionen Franken zur Verfügung. Die nicht Vorschrift-konformen Bahnübergänge sind bis spätestens 31. Dezember 2014 zu sanieren. (BAV-Medienmitteilung 16.05.03)

- 16.05. Einweihung der dritten Bareggrohre – Mitte Juni wird die dritte Bareggrohre dem Verkehr übergeben. In Anwesenheit von Verkehrsminister Moritz Leuenberger findet heute die Einweihung des Bauwerks, das den berüchtigten Stau am Baregg auf der A1 bei Baden zum Verschwinden bringen soll, statt.
(NZZ 17./18.05.03)**
- 17.05. Friedliche Demonstration von 35'000 Motorradfahrern auf dem Bundesplatz – Trotz ungünstigen Wetterbedingungen haben heute rund 35'000 Motorradfahrer in Bern gegen das Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ des Bundesamts für Strassen (Ast-ra) demonstriert. Einzelne Gruppen sind mit ihren Motorrädern bewusst mit Tempo 80 auf der Autobahn gefahren, um diese allenfalls vorgesehene Höchstgeschwindigkeit für Motorräder erfahrbar zu machen. Auf zahlreichen Anfahsstrecken und auf Autobahnbrücken ist den Demonstrierenden seitens der Bevölkerung Sympathie und Verständnis für ihre Anliegen signalisiert worden. Der Anlass auf dem Bundesplatz ist in völlig friedlicher und gesitteter Manier verlaufen und hat sich unter grossem Medieninteresse abgespielt.
(NZZ 19.05.03)**
- 18.05. „Sonntags-Initiative“ abgelehnt: Votum für freie Verkehrsmittelwahl – Von allen Ständen und mit rund 37,7 Prozent Ja- zu 62,3 Prozent Nein-Stimmen ist die „Sonntags-Initiative“, die während einer Versuchsphase von vier Jahren vier autofreie Sonntage pro Jahr verlangte, deutlich abgelehnt worden. Die höchste Ablehnung vermeldete der Tourismuskanton Wallis mit 75,4 Prozent Nein-Stimmen. Besser kam das Volksbegehren bei der urbanen Bevölkerung der Deutschschweiz an. Im Kanton Basel-Stadt sagten nur 56,4 Prozent der Stimmenden nein. Das Verdikt zur „Sonntags-Initiative“ fiel in etwa gleich aus wie im Jahr 1978 die „Burgdorfer-Initiative“: Damals lehnten alle Stände und 64 Prozent der Stimmenden 12 autofreie Sonntage pro Jahr ab. In einer Medienverlautbarung zeigte sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS erfreut über das klare Resultat. Wie vor ihr bereits die Verkehrshalbwahl-Initiative (12. März 2000) und die Tempo-30-Initiative (4. März 2001) sei auch die „Sonntags-Initiative“ von Volk und allen Ständen klar verworfen worden. Mit den drei überaus deutlichen Abstimmungsergebnissen in Serie hätten die Stimmbürgerinnen und -bürger zu verstehen gegeben, dass sie staatliche Vorschriften, die sie in ihrer motorisierten individuellen Mobilität einschränken wollen, überhaupt nicht goutieren. Diese Willensäusserung des Souveräns habe auch der Bund bei seinen eingeleiteten Vorhaben zur Mobilitätslenkung – Stichworte dazu sind etwa Sachplan Strasse, neue Strassenverkehrssicherheitspolitik (Vesipo) oder Strassenverkehrstelematik-Leitbild – sowie bei der Ausrichtung seiner langfristigen Verkehrspolitik in gebührendem Mass zu berücksichtigen.
(NZZ 19.05.03; AR 22.05.03; FRS-Communiqué 18.05.03; BBl 2003 S. 5164-5174)**
- 18.05. Schwyzer beharrlich gegen höhere Motorfahrzeugsteuern – Im Kanton Schwyz ist ein neues Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben nach 1999 zum zweiten Mal abgelehnt worden. Der Erlass wurde bei einer Stimmbeteiligung von gut 54 Prozent mit 31'405 Nein- gegen 15'010 Ja-Stimmen deutlich verworfen. Dem Kanton entgehen damit Mehreinnahmen von jährlich 300'000 Franken. Mit dem neuen Motorfahrzeuggesetz hätte die Strassenbauschuld von 52 Millionen Franken zulasten allgemeiner Steuermittel bzw. des Eigenkapitals abgeschrieben werden sollen. Mit diesem populären**

Griff in die Steuerkasse wäre das Verursacherprinzip der Strassenfinanzierung durchbrochen worden.

(NZZ 19.05.03; NZZ 12.05.03)

18.05. Kanton Uri lehnt höhere Motorfahrzeugsteuern ab – In einer Referendumsabstimmung hat der Kanton Uri zum zweiten Mal binnen zwei Jahren höhere Motorfahrzeugsteuern abgelehnt. Eine entsprechende Verordnungsänderung wurde mit 7'819 Nein zu 3'764 Ja deutlich verworfen. Diesmal war geplant gewesen, die Anpassung zeitlich gestaffelt vorzunehmen, so dass sie erst ab 2006 voll wirksam geworden wäre. Der Kanton erwartete für 2004 und 2005 Mehreinnahmen von rund 550'000 Franken, ab 2006 sollten die höheren Abgaben rund eine Million Franken einbringen. Das Referendum war von einem Anwalt aus Erstfeld ergriffen worden.

(NZZ 19.05.03)

18.05. Klares Schaffhauser Nein zu höheren Strassensteuern – Der sechste Anlauf, die seit 1969 unveränderten Schaffhauser Strassenverkehrssteuern zu erhöhen, ist von den Stimmberechtigten verworfen worden. Mit 64 Prozent Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 70 Prozent ist das Resultat sehr klar ausgefallen. Dies, obschon die Automobilverbände und alle Parteien mit Ausnahme der SVP für die Vorlage eingetreten waren. Mit den zusätzlichen Einnahmen wollte die Schaffhauser Regierung Strassenprojekte bezahlen, die nun wohl auf die lange Bank geschoben oder aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert werden. Die Strassenverkehrssteuern im Kanton Schaffhausen gehören im schweizerischen Vergleich zu den tiefsten. Im benachbarten Kanton Zürich liegen sie um rund die Hälfte höher. In den Kantonen Graubünden oder Bern gar auf dem doppelten Niveau.

(NZZ 19.05.03; NZZ 15.05.03)

18.05. Baselbieter-Votum für dritte Belchenröhre – Mit klarer, wenn auch nicht überwältigender Mehrheit (60,7 Prozent Ja-Stimmen) hat das Stimmvolk des Kantons Basel-Landschaft der Initiative „für die unverzügliche Realisierung“ einer dritten Tunnelröhre am Belchen auf der Autobahn A2 zugestimmt. Im März des laufenden Jahres hatte der Bundesrat ein von den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn vorgelegtes generelles Projekt für den Bau einer dritten Röhre im Hinblick auf die um 2015 fällig werdende Totalsanierung der beiden bestehenden Tunnels bereits genehmigt. Mit 63,2 Prozent Ja-Stimmen ist die gleichzeitig lancierte Initiative „für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung“ ebenfalls gutgeheissen worden. Dieses Begehren verlangt zusätzliche Massnahmen zur Stauverhinderung auf den Baselbieter Strassen. Neu ist insbesondere eine „Anti-Stau-Fachstelle“ einzurichten.

(NZZ 19.05.03; BaZ 19.05.03; AR 01.05.03; NZZ 26./27.04.03)

20.05. Strassenverkehrsunfälle 2002: Erneut weniger Tote – Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) haben die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz im Jahr 2002 weniger Tote und Schwerverletzte verursacht als 2001. Stark rückläufig war die Zahl der Todesopfer von 544 (2001) auf 513 (2002). Dies entspricht einer Reduktion von 5,7 Prozent. Verglichen mit dem Jahr 2000 (592 Tote) haben sich die Todesopfer sogar um 13,3 Prozent vermindert. Schwerverletzte Personen wurden im Jahr 2000 6'191, im Jahr 2001 6'194 und im Jahr 2002 5'931 gezählt. Während die Zahl der auf Autobahnen getöteten Personen in den letzten beiden Jahren wieder zunahm, reduzierte sie sich auf Strassen in-

nerorts kontinuierlich. Im vergangenen Jahr waren es noch 164 Getötete. Bei den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden ereignete sich in den letzten Jahren ein beachtlicher Rückgang der Todesopferzahl: 183 Getötete 2000, 149 im Jahr 2001 und 127 im Jahr 2002. Das sind durchschnittlich 16,7 Prozent weniger pro Jahr.
(NZZ 21.05.03; BaZ 21.05.03; BFS-Pressemitteilung 20.05.03)

22.05. Tropfenzähler-Regime soll mit Reservationssystem ergänzt werden – Gemäss Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat sich das Tropfenzählersystem bewährt und vergangene Ostern seinen Härtestest bestanden. Laut Bundesamt für Strassen (Astra) rollt der Verkehr flüssiger und mit einer besseren Durchmischung von Camions und Personenwagen durch den Gotthard-Strassentunnel. Heute könne das gleiche Sicherheitsniveau garantiert werden wie mit dem Lastwagen-Einbahnverkehr zuvor. Nebst dem Konjunktur- und dem LSVA-Effekt zeichneten die Dosierungsmassnahmen verantwortlich für den rückläufigen Trend an den Schweizer Alpenübergängen. Die „Phase Rot“, deren Ausrufung bei Überschreitung der verantwortbaren maximalen Tageskapazität nötig ist, habe an zehn Tagen – meist witterungsbedingt – verhängt werden müssen. Am Gotthard-Strassentunnel habe der bevorzugte S-Verkehr vom und ins Tessin im ersten Halbjahr mit Tropfenzähler-Regime an Werktagen für beide Richtungen durchschnittlich 16 Prozent betragen. Für einen noch effizienteren Betrieb des Regimes wäre eine Echtzeitsteuerung erforderlich, die auf der telematischen Erfassung der tatsächlichen Verkehrsmengen und der Rückstaulängen beruht. Ein kostenloses und auf Freiwilligkeit basierendes Reservationssystem über Internet könnte gemäss Leuenberger den Tropfenzähler bei drohenden Kapazitätsengpässen ergänzen. Ein solches Reservationssystem wäre jedoch erst in zwei Jahren realisierbar. Die Fuhrhalter könnten dannzumal ihre Fahrten durch den Gotthard- oder San-Bernardino- Strassentunnel im voraus für eine bestimmte Tageszeit buchen. Fahrzeuge ohne Reservation auf „Stand-by“ und könnten bei freien Dosierstellen wieder weiterfahren. Um gleich lange Spiesse zwischen Schiene und Strasse zu schaffen, will Leuenberger vorerst die Schwerverkehrskontrollen intensivieren. Nebst den bestehenden mobilen Kontrollen bedingt dies den Bau von zehn bis 13 stationären Anlagen. Die Reaktionen auf die Ankündigungen des Verkehrsdepartements sind gemischt. Der Kanton Uri wie auch die Alpen-Initiative stehen dem Reservationssystem positiv gegenüber. Letztere sind darin die mögliche Vorstufe für die selbst angeregte Alpen-transitbörse. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) hingegen erachtet das Reservationssystem als untaugliches Instrument.
(NZZ 23.05.03; BaZ 23.05.03; UVEK-Medienmitteilung 22.05.03)

02.06. Nationalrat ratifiziert Kyoto-Protokoll – Mit 130 zu sieben Stimmen hat der Nationalrat das Kyoto-Protokoll der UNO nahezu oppositionslos ratifiziert. Die Schweiz wird dadurch verpflichtet sich dadurch, den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2012 um acht Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Vor allem im Verkehr dürften die Vorgaben indes nur schwer zu erreichen sein. Bundesrat Moritz Leuenberger erinnerte die Grosse Kammer daran, dass es mit internationalen Verträgen nicht getan sei. Weil das Entlastungsprogramm 2003 für die Bundeskasse sieht die vollständige Streichung des Energiesparprogramms „EnergieSchweiz“ vor. Mit dem Sparpakt wurde daher gleichzeitig ein Ersatz für „EnergieSchweiz“, bestehend aus Verbrauchsvorschriften und einer Lenkungsabgabe auf nicht erneuerbare Energien, in die Vernehmlassung geschickt. Zur Finanzierung im Umfang von 60 Millionen Franken pro Jahr wird eine Abgabe von

0,04 Rappen pro Kilowattstunde – entsprechend 0,4 Rappen pro Liter Heizöl und Treibstoff – auf den nicht erneuerbaren Energien vorgeschlagen. Diese neue Lenkungsabgabe käme zur CO₂-Abgabe hinzu. Der Bundesrat betrachtet deren Einführung vor allem im Treibstoffbereich mehr oder weniger als unumstössliches Faktum. Sie könne umso tiefer angesetzt werden, je grösser die Wirkung von „EnergieSchweiz“ sei, schreibt der Bundesrat in seiner Botschaft zum Entlastungsprogramm 2003. (NZZ 03.06.03; BaZ 03.06.03; AR 05.06.03; EFV-Medienmitteilung 02.06.03)

02.06. Nationalrat berät über den Verkehrsknoten Luzern – Mit 90 zu 57 bzw. 77 zu 70 Stimmen gibt der Nationalrat zwei Standesinitiativen des Kantons Luzern keine Folge. Hingegen überweist er das Postulat der nationalrätlichen Verkehrskommission. Die beiden Standesinitiativen forderten zum einen, auf der Nord-Süd-Achse A2 die Planung einer Umfahrung des Raums Luzern als Bestandteil des Nationalstrassennetzes in die Wege zu leiten. Zum andern sollten die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass der Bahnhof Luzern als vollwertiger Knoten im internationalen und nationalen Schnellzugsverkehr sowie als Zentrum der S-Bahn Zentralschweiz funktionieren kann. Gemäss dem überwiesenen Postulat sollen diese Anliegen im Rahmen der laufenden Arbeiten zum Sachplan Strasse bzw. im Rahmen der Arbeiten zur 2. Etappe von Bahn 2000 eingehend geprüft werden.
(NZZ 03.06.03)

03.06. Reduktion der CO₂-Emissionen laut UNO nicht in Sicht – Die Industrieländer werden laut einer Studie der UNO trotz allen Bekenntnissen zum Klimaschutz künftig wieder deutlich mehr Treibhausgase ausstossen. Vor allem die Emission von Kohlendioxid (CO₂) könnte zwischen 2000 und 2010 in Europa, Japan, den USA und anderen reicheren Industrieländern durchschnittlich um 17 Prozent steigen. Damit würden die Ziele des globalen Klimaschutzes, der eine Senkung der Emissionen der Industrieländer anstrebt, trotz zahlreichen nationalen Gegenmassnahmen verfehlt. Die Schweiz konnte ihren CO₂-Ausstoss seit 1990 knapp stabilisieren.
(NZZ 04.06.03; „Bund“ 04.06.03)

06.06. Weniger Schadstoffe in der Luft – Die Luftbelastung durch flüchtige organische Verbindungen (VOC), den Vorläufersubstanzen für den Sommersmog, hat sich zwischen 1991 und 2001 um 41 Prozent verringert. Die Ozon-Grenzwerte werden dennoch regelmässig überschritten. Es bedarf gemäss Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) deshalb einer konsequenten Fortführung der bestehenden Luftreinhalte-massnahmen. Daneben seien erhebliche Emissionsreduktionen für VOC und Stickoxide auf internationaler Ebene nötig.
(BZ 07.06.03; BUWAL-Medienmitteilung 06.06.03)

10.06. Emissionsarmer Verkehr: Vereinbarung Erdgas/Biogas unterzeichnet – Die schweizerische Gaswirtschaft, vertreten durch die gasmobil AG, und die in Biomasse Schweiz organisierten Biogasproduzenten haben eine Vereinbarung unterzeichnet, welche die Nutzung von einheimischem Biogas im Treibstoffmarkt gemeinsam fördert. Auf der Basis einer Rahmenvereinbarung streben die Vertragsparteien Einspeisung, Übernahme und Vermarktung von Biogas schweizerischer Herkunft an. Die schweizerische Gaswirtschaft verpflichtet sich mit dieser Vereinbarung, Erd- und Biogas als Treibstoff zu fördern, insbesondere durch den Bau von Tankstellen. In einem

ersten Schritt sollen aus die heute 30 bis 2004 auf 50 Tankstellen erweitert werden. Sollte der Ständerat einer Steuerreduktion um mindesten 40 Rappen pro Liter Benzin-äquivalent zustimmen, ist sogar ein Ausbau auf 100 Tankstellen vorgesehen. In der Schweiz verkehren derzeit rund 600 bivalente, das heisst: gas- und benzinbetriebene Fahrzeuge. Bis im Jahr 2010 sollen es rund 50'000 sein. Damit könnten jährlich 52'000 Tonnen CO₂ eingespart werden.
(VSG/AEE-Medienmitteilung 10.06.03)

**10.06. Neue Autos brauchen immer weniger Treibstoff – Der durchschnittliche Treibstoffnorm der in der Schweiz im Jahr 2002 verkauften neuen Personenwagen lag dank technischem Fortschritt und einem zunehmenden Marktanteil der Dieselfahrzeuge 2,2 Prozent tiefer als 2001. Damit ist das in der Vereinbarung zwischen Bund und den Automobilimporteuren (auto-schweiz) vereinbarte Ziel von 6,4 Litern im Jahr 2008 erreichbar. Verbraucht ein Personenwagen von tausend Kilogramm im Jahr 1990 noch über 7,5 Liter pro 100 Kilometer, konsumiert heute ein gleich schweres Fahrzeug nur noch 5,75 Liter auf 100 Kilometern. Das Leergewicht der neuen Personenwagen ist mit einem Durchschnitt von 1'408 Kilogramm erneut um 18 Kilogramm gestiegen. Der durchschnittliche Hubraum jedoch ist mit 1'967 cm³ ziemlich konstant geblieben.
(Gemeinsame Medienmitteilung von EnergieSchweiz und auto-schweiz 10.06.03)**

**10.06. Ständerat heisst die Einführung schwefelfreier Treibstoffe gut – Mit 25 zu 0 Stimmen hat der Ständerat, die Einführung von Treibstoffen mit einem Schwefelgehalt von 10 ppm (parts per million) oder weniger zu fördern, genehmigt. Dies soll mit der Erhebung einer Lenkungsabgabe ab 1. Januar 2004 auf stärker schwefelhaltigem Treibstoff erreicht werden. Die Abgabe ist auf maximal fünf Rappen limitiert und wird voraussichtlich ein bis drei Rappen pro Liter Benzin sowie zwei bis vier Rappen pro Liter Diesel betragen.
(NZZ 11.06.03)**

**11.06. Abschluss der Sanierung der Oströhre des Belchentunnels – Am 27. Juni – just auf Beginn der Sommerferienzeit – kann der Belchentunnel wieder durch beide Röhren befahren werden. Termingerech wird in diesen Tagen die Sanierung der Oströhre beendet. Bereits um 2015 wird eine Totalsanierung des Belchentunnels fällig werden. Diese wird pro Röhre zwei bis vier Jahre in Anspruch nehmen. Damit es dannzumal nicht zu einem Verkehrskollaps auf der Nord-Süd-Strassenachse kommt, soll am Belchen eine dritte Röhre gebaut werden. Der Bundesrat hat schon im März das generelle Projekt für den so genannten Sanierungsstollen bewilligt. Das letzte Wort in dieser Angelegenheit ist gemäss dem Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), Rudolf Dieterle, noch nicht gesprochen. Ob das auf gut 250 Millionen Franken veranschlagte Projekt auch realisiert wird, hänge insbesondere von der Finanzlage des Bundes ab, die gerade auch im Strassenbereich wegen der zahllosen Begehren und Vorhaben zu einer konsequenten Priorisierung zwingt.
(NZZ 12.06.03)**

12.06. 58. ordentliche Mitgliederversammlung des FRS – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat an seiner 58. ordentlichen Mitgliederversammlung einen Kurswechsel in der offiziellen Verkehrspolitik gefordert. Diese sei realitätsfern und nicht zielführend. Ideologisch motivierte Strategien der Verkehrsvermeidung und -verlage-

rung müssten – sofern von Bevölkerung und Wirtschaft nicht explizit mitgetragen und bestätigt – müssen gemäss FRS-Präsident Claude Gay-Crosier endlich aufgegeben werden. Mobilität sei eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und fortwährenden Wohlstand. Das Sparprogramm im Verkehrsinfrastrukturbereich sei so zu gestalten, dass es die bitter benötigten Wachstumskräfte in Zeiten konjunktureller Kraftlosigkeit nicht abwürge. Der Verkehr sei auch kein Sonderbereich, der den Regeln des Wettbewerbs und der Marktsteuerung zu entziehen und einem Regulierungssystem zu unterwerfen sei. Es räche sich heute, dass es das Departement Leuenberger verpasst, ja sich bis heute geweigert habe, den Nutzen des privaten Strassenverkehrs auszuweisen. Vielmehr habe man sich darauf beschränkt, mit dem Finger auf dessen negative Begleiterscheinungen zu zeigen.

(NZZ 13.06.03; BaZ 13.06.03; AR 12.06.03; FRS-Info 12.06.03)

16.06. Neue Vorschriften für Strassenfahrzeuge im Dienst der Verkehrssicherheit – Geschwindigkeitsbegrenzer werden ab Anfang 2005 für alle Lastfahrzeuge ab 3,5 Tonnen und alle Busse mit mehr als neun Plätzen obligatorisch. Der Bundesrat will auf diese Weise einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) wird damit an die entsprechenden EU-Richtlinien angepasst. Bislang waren Geschwindigkeitsbegrenzer in der Schweiz nur für Lastwagen ab 12 Tonnen und Busse ab zehn Tonnen Gesamtgewicht vorgeschrieben. Für Camions wird das Höchsttempo durch Geschwindigkeitsbegrenzer auf 90 Kilometer pro Stunde, für Busse auf 105 Kilometer pro Stunde limitiert. Zudem müssen ab dem 10. August des laufenden Jahres Lastwagen und schwere Sattelschlepper mit einem vorderen Unterfahrschutz ausgerüstet sein. Dieser soll bei einer Auffahrkollision verhindern, dass das Fahrzeug über ein Auto oder ein Motorradfahrer hinwegrollt. Ebenfalls hat der Bundesrat beschlossen, strengere EU-Abgasvorschriften für Motorräder nachzuvollziehen. Diese Verschärfung erfolgt in zwei Stufen ab 2004 und ab 2007. Zudem wurde die Übergangsfrist für die Anwendung der verschärften Abgasvorschriften für Kleinmotorräder neu auf den 1. Juli 2004 statt Oktober 2006 festgelegt.

(NZZ 17.06.03; UVEK-Medienmitteilung 16.06.03; AS 2003 S. 1819-1825)

16.06. Ständerat genehmigt Gegenvorschlag zur avanti-Initiative – Mit 31 zu sieben Stimmen hat der Ständerat einem Gegenvorschlag zur avanti-Initiative genehmigt, der in weiten Teilen demjenigen des Nationalrats entspricht. Mit 30 zu sechs Stimmen hat das „Stöckli“ danach dem Bundesbeschluss zugestimmt, der Volk und Ständen die Ablehnung der avanti-Initiative und die Annahme des direkten Gegenvorschlags empfiehlt. Eine Motion der ständerätlichen Verkehrskommission verlangt sodann die rechtzeitige Vorbereitung der für die Umsetzung des Gegenvorschlags notwendigen Gesetzgebungsarbeiten. Die Motion wurde überwiesen.

(NZZ 17.06.03; BaZ 17.06.03; NZZ 12.06.03)

16.06. Bundesrat beschliesst die Auflösung des Carburafonds – Der im Jahr 1956 gegründete Carburafonds wird aufgelöst. Das Fondsvermögen von rund 5,2 Millionen Franken wird an den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS, den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) und den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) verteilt. Während des Zweiten Weltkriegs herrschte in der Schweiz Treibstoffknappheit. Um die Situation zu entschärfen, stimmte der Bundesrat im Jahr 1941 einer Initiative von Via Vita (Vorgänger-

organisation des heutigen Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS) zur Produktion von inländischen Ersatztreibstoffen zu. Dieses Programm dauerte bis ins Jahr 1956. Um den Absatz zu sichern, wurden nach Kriegsende die in der Carbura zusammengeschlossenen Treibstoffimporteure vom Bund verpflichtet, die jährlich anfallenden Mengen Ersatztreibstoffe zu vorgegebenen Preisen abzunehmen und dem eingeführten Benzin beizumischen. Dieser Beimischungszwang hatte notwendigerweise eine Erhöhung des Benzinpreises für Konsumenten zur Folge. Die Abrechnung zwischen den Importeuren und den inländischen Treibstoffproduzenten erfolgte über eine vom Bundeshaushalt getrennte Rechnung. Dieser sogenannte Carbura-Fonds wies bei Aufgabe der Inlandproduktion ein Vermögen von 5,5 Millionen auf. Der Bundesrat entschied am 7. September 1956, das Vermögen des Fonds unangetastet zu lassen und die jährlichen Zinsen zur Förderung allgemeiner Interessen des Strassenverkehrs zu verwenden. In der Folge wurden Schweiz Tourismus, dem Tourismusverband, dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS sowie zwei Forschungsinstituten im Bereich des Tourismus jährliche Beiträge ausgerichtet. Nicht zuletzt aus Legalitätsgründen erachtete der Bundesrat es nach bald 50 Jahren seit der Schaffung des Carbura-Fonds an der Zeit, über dessen Zukunft resp. Zweckbestimmung neu zu befinden. Er hat dabei beschlossen, den Fonds per Ende 2003 aufzulösen und das Fondsvermögen wie folgt zu verwenden: Fr. 2'366'000.- werden dem FRS als Anerkennung für seine Initiative zur Produktion von inländischen Ersatztreibstoffen übertragen; Fr. 234'000.- werden dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) überwiesen. Der VCS setzt sich ebenfalls für den festgelegten Zweck des Fonds – die Förderung allgemeiner Interessen des Strassenverkehrs – ein. Der Restbetrag von rund 2,6 Millionen wird zur Unterstützung der Unfallverhütung im Strassenverkehr dem Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) überwiesen. (EFD-Medienmitteilung 16.06.03)

16.06. Plattform von öffentlichem und privatem Verkehr gegen Sparmassnahmen – Nachstehende Organisationen haben in einer gemeinsamen Eingabe zum Entlassungsprogramm 2003 des Bundes in einem ersten Schritt Stellung genommen: Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV); Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz (BPUK); Schweizerischer Städteverband; Schweizerischer Gemeindeverband; Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra); Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS; PostAuto Schweiz; Touring Club Schweiz (TCS). Diese Organisationen und Institutionen erachten die vom Bundesrat beantragten Kürzungen als zu undifferenziert und können nicht nachvollziehen, dass im Bereich Verkehr – verglichen mit den anderen Bereichen – überdurchschnittlich gespart werden soll. Sie unterstreichen die hohe volkswirtschaftliche und unmittelbar wirksame beschäftigungspolitische Bedeutung von Investitionen in die Infrastrukturen Schiene und Strasse. Da nun aber mit Blick auf die finanzielle Situation des Bundes der politische Wille zu sparen überwiegt, schlagen sie gezieltere Sparmassnahmen vor, mit dem Ziel ein Minimum an Wachstumskräften zu stärken und das Gesamtverkehrssystem Schweiz (Schiene und Strasse) so leistungsfähig und attraktiv als möglich zu erhalten. Mit Ihren konstruktiven Vorschlägen würde der Strassenverkehr an die Sanierung des Bundeshaushaltes insgesamt 230 Millionen Franken beitragen. Beim öffentlichen Verkehr werden Einsparungen von insgesamt 212 Millionen Franken vorgeschlagen. Auch mit diesen alternativen Sparvorschlägen würde die Politik im Bereich Verkehr den Beginn einer Trendwende einleiten, deren Auswirkungen auf die Volkswirtschaft heute noch nicht in allen Teilen abschätzbar

sind. Weitergehende Kürzungen würden indessen die Angebotsqualität beim öffentlichen Verkehr und die Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur stark beeinträchtigen. Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz auf Strasse und Schiene ist aber nicht nur wichtig für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftlichen Wohlstand. Durch seine Verstärkungen in die Randregionen trägt es auch zu einer ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei und hat damit eine staats- und regionalpolitische Bedeutung.
(ots-emailservice 16.06.03; NZZ 20.06.03)

16.06. Bundesversammlung will Gastreibstoffe fördern – Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat eine Motion überwiesen, wonach Gastreibstoffe in der Schweiz künftig um mindestens 40 Rappen pro Liter (Benzinäquivalent) weniger besteuert werden sollen. Ebenfalls hat das „Stöckli“ eine Postulat überwiesen, das die Förderung von Diesel-Personenwagen prüfen will.
(NZZ 17.06.03; VSG-Medienmitteilung 16.06.03)

17.06. Weltweit weiterhin ausreichende Erdölreserven – Als Reserven gelten durch Bohrungen bestätigte, heute wirtschaftlich förderbare Erdöl-Lagerstätten. Gemäss Studien der beiden Erdölunternehmen BP und ExxonMobil sind weltweit genügend Reserven vorhanden, um den letztjährigen Verbrauch 38-mal (BP) bzw. 47-mal (ExxonMobil) zu alimentieren. So kann zum Beispiel heutzutage die Lebensdauer bereits erschlossener Erdölfelder wie etwa in der Nordsee mit Hilfe neuer Technologien stark verlängert werden.
(NZZ 18.06.03; ExxonMobil-Pressemitteilung 17.06.03)

18.06. Ständerat will das Verbandsbeschwerderecht einschränken – Der Ständerat hat eine Parlamentarische Initiative von Hans Hoffmann (svp, Zürich) oppositionslos überwiesen, die das Verbandsbeschwerderecht sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung auf das notwendige Mass beschränken will. Die Kleine Kammer hatte einem gleichlautenden Begehren in Motionsform bereits im Dezember 2000 zugestimmt. Im Nationalrat war das Anliegen danach aber knapp gescheitert. Gemäss Ständerat Hoffmann ist es nicht Sache der Gerichte, zu entscheiden, ob beispielsweise der Bau einer Autobahn notwendig ist oder nicht. Diese Entscheidung müsse die Politik fällen.
(AP 18.06.03; NZZ 19.06.03; BaZ 19.06.03; BBl 2005 S. 5351-5398)

19.06. Weniger Verstösse im Strassenverkehr – Die Zahl der geahndeten Verkehrsregelverstösse im Strassenverkehr ist im vergangenen Jahr gesunken. Im Jahr 2002 wurden 60'758 Führerausweise entzogen. Dies zeigt die Statistik der Administrativmassnahmen im Strassenverkehr (Admas 2002). Es gab 2,7 Prozent weniger Entzüge von Führerausweisen wegen Schnellfahrens und sieben Prozent weniger wegen Alkohols am Steuer als im Jahr 2001.
(NZZ 20.06.03; UVEK-Medienmitteilung 19.06.03)

19.06. Buwal/BFE-Vorschläge punkto CO₂-Reduktion im Treibstoffbereich – Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) und das Bundesamt für Energie (BFE) haben einen Expertenbericht publiziert, der vier Varianten zur Schliessung der Ziellücke bei Kohlendioxid-Ausstoss im Treibstoffbereich zur Diskussion stellt. Die Varianten reichen vom so genannten Klimarappen bis hin zu einer Lenkungsabgabe von 30 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl. Mit allen vier Varianten könnte das CO₂-Reduktionsziel erreicht werden, falls das Programm „EnergieSchweiz“ nicht ersatzlos

gestrichen wird.

In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS den Klimarappen als die wirksamste und wirtschaftlichste Variante bezeichnet. (NZZ 20.06.03; BaZ 20.06.03 BUWAL/BFE-Pressemitteilung 19.06.03; FRS-Communiqué 19.06.03)

- 20.06. Gleichbehandlung des Natursteinabbaus im Mineralölsteuergesetz – Mit 125 zu 31 Stimmen gibt der Nationalrat einer Parlamentarischen Initiative von Meinrado Robbiani (cvp, Tessin) Folge, die verlangt, dass der Natursteinabbau im Mineralölsteuergesetz gleich zu behandeln sei wie die Land- und Forstwirtschaft sowie die Berufsfischerei. Der Steuerzuschlag für Treibstoff, der zum Abbau des Natursteins verwendet wird, soll zurückerstattet werden. Georges Theiler (fdp, Luzern) argumentierte namens der Minderheit, dass mit analoger Begründung die ganze Baubranche vom Steuerzuschlag befreit werden müsste. (NZZ 21./22.06.03)**
- 20.06. Relevante Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten – Mit 100 zu 46 (Nationalrat) und 43 zu 0 (Ständerat) Stimmen wurde das Bundesgesetz über die Förderung des Beherbergungskredits gutgeheissen. Die Änderung des Bundesbeschlusses über die Förderung von Innovation und Zusammenarbeit im Tourismus wurde mit 132 zu 14 und 44 zu 0 Stimmen verabschiedet. Mit 115 zu 44 und 42 zu 0 Stimmen genehmigten die Räte die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Sondersatzes für Beherbergungsleistungen bis Ende 2006. Oppositionslos mit 166 zu 0 und 45 zu 0 Stimmen pasierte die Änderung des Umweltschutzgesetzes zur Einführung schwefelfreier Treibstoffe das Parlament. Eine Änderung des Umweltschutzgesetzes als Grundlage für die Unterstützung der internationalen Umweltpolitik wurde mit 112 zu 46 und 38 zu 0 Stimmen gutgeheissen. Schliesslich genehmigten die eidgenössischen Räte das Abkommen mit Deutschland über den Bau einer Autobahnbrücke über den Rhein bei Rheinfelden mit 151 zu 4 und 45 zu 0 Stimmen. (NZZ 21./22.06.03; AS 2003 S. 4311-4322; AS 2005 S. 2447-2456)**
- 20.06. Monitoring für schadstoffreiche Euro-0-Lastwagen – Die Entwicklung der schadstoffreichen Lastwagen nach Euro-0-Norm auf den schweizerischen Alpenübergängen wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) einem Monitoring unterzogen. Das UVEK spricht sich zum heutigen Zeitpunkt gegen ein Fahrverbot für Euro-0-Lastwagen auf den helvetischen Alpenübergängen aus. Fundierte Schätzungen gehen von einem unveränderten Anteil von rund acht Prozent ausländischer Euro-0-Lastwagen im Alptransit am Gotthard aus. Demgegenüber gehören im Kanton Tessin gemäss einer Erhebung der Oberzolldirektion (OZD) rund 59 Prozent aller LSVA-pflichtigen Lastwagen der Emissionskategorie Euro 0 an. Im Kanton Uri sind es rund 44 Prozent. (UVEK-Medienmitteilung 20.06.03)**
- 21.06. Höhere Effizienz des Sparprogramms „EnergieSchweiz“ – Das Programm „EnergieSchweiz“ hat im vergangenen Jahr den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoss weiter eingedämmt. Die Wirkung erhöhte sich im Vergleich zu 2001 gemäss Bundesamt für Energie (BFE) um 30 Prozent. Die zusätzlichen Einsparungen der freiwilligen und der gesetzlichen Massnahmen beliefen sich im Jahr 2002 laut BFE auf 0,8 Prozent**

des schweizerischen Energieverbrauchs. Ohne die freiwilligen Massnahmen und die Fördermassnahmen der Energieprogramme des Bundes wären der Energieverbrauch um mehr als drei Prozent und der Ausstoss von CO₂ um sechs Prozent höher gelegen. Ebenfalls als Erfolg wertet das BFE die Einführung einer Energie-Etikette für Personenwagen.

(NZZ 23.06.03; BFE-Medienmitteilung 20.06.03.)

23.06. Mehr als 30 Milliarden für den Tourismus – Im Jahr 1998 hat der Tourismus in der Schweiz direkt Ausgaben von insgesamt 30,6 Milliarden Franken ausgelöst. Damit erwirtschaftete die Branche eine Wertschöpfung von 12,9 Milliarden Franken und erzielte einen Anteil von 3,4 Prozent am Bruttoinlandprodukt (BIP). Zu diesem Ergebnis gelangt eine Studie, die von Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) und dem Bundesamt für Statistik (BFS) in Auftrag gegeben worden ist. Rund die Hälfte vom Total der touristischen Ausgaben (47 Prozent oder 14,5 Milliarden Franken) entfallen auf die ausländischen Gäste. Dabei haben die übernachtenden Besucher eine mehr als dreimal grössere Bedeutung als die Tagesausflügler.
(BFS-Pressemitteilung 23.06.03)

27.06. SBB Cargo streicht rund 350 Stellen – SBB Cargo will ab 15. Dezember 2003 ein neues Produktionskonzept beim Wagenladungsverkehr umsetzen. Es besteht hauptsächlich darin, dass künftig in der Frühzustellung die Kunden an 64 verkehrsstärksten Güterzustellpunkten ihre Waren bis neun Uhr morgens erhalten. In der Tageszustellung zwischen neun und 16 Uhr erfolgt die Belieferung der anderen Hälfte der Kunden an den 630 verkehrsschwächeren Zustellpunkten. Mit dieser und weiteren Massnahmen soll das Defizit im Wagenladungsverkehr, das im vergangenen Jahr 36 Millionen Franken betrug, teilweise beseitigt werden. Im Weiteren soll gemäss den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Grenzadministration in den acht Grenzbahnhöfen vereinfacht werden. Beide Projekte haben über die kommenden dreieinhalb Jahre einen Abbau von rund 350 Stellen zur Folge.
(NZZ 28./29.06.03; Baz 28./29.06.03)

01.07. Verkehrsinformation: TCS spannt mit Lokalradios zusammen – Ab heute verfügt der Touring Club Schweiz (TCS) über eine neue Dienstleistung. Die Verkehrsinfozentrale, neu unter der Bezeichnung „Info TCS“, übernimmt die Verantwortung für die Produktion von Verkehrsinformationen. Diese werden in der ganzen Schweiz von 24 Lokalradiostationen ausgestrahlt. Damit will der TCS dem Begehren einer Mehrheit der Autofahrer entsprechen, die bessere und aktuellere Verkehrsinformationen wünschen.
(TCS-Medienmitteilung 26.06.03)

01.07. Energieverbrauch war im Jahr 2002 rückläufig – Der Energieverbrauch in der Schweiz hat im vergangenen Jahr um mehr als zwei Prozent abgenommen. Auch der Absatz der Treibstoffe ging um 2,1 Prozent zurück; allerdings verlief die Entwicklung uneinheitlich: Flugtreibstoffe minus 7,5 Prozent; Autobenzin minus zwei Prozent, Dieselöl plus 3,5 Prozent. Seit 1991 stagniert der Benzinabsatz in der Schweiz auf hohem Niveau. Eine Analyse wird durch den nicht genau fassbaren Tanktourismus an der Landesgrenze erschwert. Die Zahl der Motorfahrzeuge hat zwar seit 1990 um 27 Prozent zugenommen. Die Anstrengungen von „EnergieSchweiz“ und seiner Partner für die sparsamere Fahrweise, effizientere Technik und deren Berücksichtigung

beim Autokauf sowie der Trend zu Personenwagen mit Dieselantrieb zeigen jedoch zunehmend Wirkung.

(NZZ 02.07.03; BFE-Medienmitteilung 01.07.03)

02.07. Kostendruck prägt das 7. langfristige Bauprogramm für die Nationalstrassen – Die angespannte Situation der Bundesfinanzen schlägt sich im 7. langfristigen Bauprogramm der Nationalstrassen nieder. Die Budgetkürzungen und das Entlastungsprogramm 2003 stehen den steigenden Forderungen der Kantone gegenüber. Durch eine Priorisierung von Neu- und Ausbauprojekten wird im vom Bundesrat genehmigten 7. langfristigen Bauprogramm das vorhandene Geld so effizient wie möglich eingesetzt. In vielen Kantonen kommt es dadurch allerdings zu Bauverzögerungen. Bei Neubaustrassen sind namentlich die Kantone Bern, Wallis, Obwalden und Jura betroffen.
(UVEK-Medienmitteilung 02.07.03)

02.07. Temperaturextreme als Beleg für einen Klimawandel – Die extremen Temperaturen und Unwetter der vergangenen Monate werden von den UNO-Meteorologen als neue Hinweise für einen globalen Klimawandel gewertet. Im weltweiten Durchschnitt hätten die Temperaturen im Mai 2003 den zweithöchsten Wert seit Beginn der Messungen im Jahr 1880 erreicht. Die Schweiz registrierte den heissesten Juni seit 250 Jahren mit Spitzenwerten von 33 bis 36 Grad Celsius.
(NZZ 03.07.03)

02.07. Entlastungsprogramm von 3,3 Milliarden geht ans Parlament – Der Bundesrat hat das Entlastungsprogramm für das Jahr 2006 in der Höhe von 3,272 Milliarden Franken an das Parlament weiter geleitet. Es handelt sich dabei um das grösste Sparpaket, das je in der Geschichte des Bundesstaats geschnürt wurde. Konkret sollen im Jahr 2004 eine Milliarde, im Jahr 2005 2,2 Milliarden Franken eingespart werden. Etwas weniger gespart als ursprünglich geplant wird beim öffentlichen Regionalverkehr, beim Lärmschutz an Strassen sowie beim Programm „EnergieSchweiz“ und bei IV-Leistungen. Für den Lärmschutz an Strassen werden die Bundesbeiträge halbiert statt ganz gestrichen. Zusammen mit den höheren Beträgen, welche die Kantone ab 2005 aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhalten, wird so verhindert, dass Kantone und Gemeinden stärker belastet werden. Den Bund kostet diese Korrektur vier Millionen Franken. Ferner wird beim öffentlichen Regionalverkehr gewährleistet, dass es zu keinen Abstrichen am heutigen Angebot kommt. Das Programm „EnergieSchweiz“, mit dem das Energiesparen und erneuerbare Energien gefördert werden, wird nicht völlig abgeschafft; die Mittel werden jedoch von jährlich 55 auf 20 Millionen Franken gekürzt. Dieser Kompromiss zwischen Energie- und Finanzminister kam zustande, nachdem sich in der Vernehmlassung Ersatzmassnahmen – Verbrauchsvorschriften, Lenkungsabgabe auf nichterneuerbarer Energie – erwartungsgemäss als nicht mehrheitsfähig erwiesen hatten.
(NZZ 03.07.03; BBl 2003 S. 5615-5824)

**04.07. Schweiz ist noch weit vom CO₂-Ziel entfernt – Ohne zusätzliche Massnahmen werden gemäss einer neuen Studie der ETH Zürich die CO₂-Emissionen in der Schweiz bis 2010 lediglich um 1,3 Prozent statt wie angestrebt um zehn Prozent sinken. Laut CO₂-Gesetz, nunmehr bekräftigt durch die Ratifizierung des Kyoto-Protokolls, muss die Schweiz bis 2010 gegenüber 1990 den CO₂-Ausstoss um vier Millionen Tonnen reduzieren, und zwar durch Verminderung um 15 Prozent bei den fossilen Brennstoffen und um acht Prozent bei den Treibstoffen. Ausserdem sind jene zusätzlichen Emissionen von etwa sechs Millionen Tonnen CO₂ zu kompensieren, die durch ein Wirtschaftswachstum von 23 Prozent zwischen 1990 und 2010 anfallen. Die Studie spricht nun von enormen Anstrengungen, die zur Erreichung der CO₂-Ziele notwendig sind. Dazu müssten die Energie-, Bau- und die Verkehrspolitik ebenso beitragen wie die Wirtschaft, die öffentliche Hand und die privaten Haushalte. Eines der durchgerechneten Nachhaltigkeitsszenarien – das einzige, mit dem sich das CO₂-Gesetz erfüllen lässt – geht von massiven CO₂-Abgaben für fossile Brenn- wie auch Treibstoffe aus. Die Umsetzung des CO₂-Gesetzes würde laut Studie das Wirtschaftswachstum kaum wahrnehmbar beeinträchtigen; es würden sogar neue Arbeitsplätze geschaffen. Den zusätzlichen energiewirtschaftlichen Nettokosten stünden ebenso hohe Kostenreduktionen gegenüber, vor allem in der Form geringerer Gesundheitsschäden. Zudem verweist die Studie auf die im Vergleich zu anderen OECD-Staaten hohe, bei 47 Prozent liegende Abhängigkeit der Schweiz vom Erdöl.
(NZZ 05./06.07.03; BaZ 05./06.07.03)**

**06.07. Sommerliche Ozonspitzen sind zurückgegangen – Die Luftbelastung mit flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) hat von 1991 bis 2001 um über 40 Prozent abgenommen. Abgasvorschriften und ein geringerer Benzolgehalt im Benzin haben gemäss Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) Wirkung gezeitigt. Auch wenn die Grenzwerte nach wie vor grossräumig und regelmässig überschritten würden, seien die sommerlichen Ozonspitzen zurückgegangen. VOC sind zusammen mit anderen Stickoxiden Vorläuferstoffe für die Ozonbildung. Hauptverursacher sind Industrie- und Gewerbebetriebe sowie der Motorfahrzeugverkehr.
(NZZ 07.07.03)**

**07.07. EU-Kommission äussert sich zum „S“-Verkehr: Keine Diskriminierung – Der privilegierte Binnengüterverkehr, der so genannten „S“-Verkehr, mit dem Tessin durch den Gotthard-Strassentunnel stellt gemäss der EU-Kommission keine Diskriminierung ausländischer Camions im Sinne des bilateralen Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) dar. Das „S“-System diene nicht den Schweizer Ein- und Ausfuhren, für die vielmehr die gleichen Regelungen gälten wie für Transporte durch EU-Fuhrunternehmer. Zudem überwache die Schweizer Polizei die korrekte Anwendung der „S“-Regelung mit rigorosen Kontrollen.
(NZZ 08.07.03)**

09.07. Schweiz hat Beitritt zum Kyoto-Protokoll vollzogen – Mit der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde bei den Vereinten Nationen in New York ist die Schweiz heute als 111. Staat dem Kyoto-Protokoll beigetreten. Bisher haben 32 Industriestaaten, die im Jahr 1990 44 Prozent der Treibhausgas-Emission produzierten, das Kyoto-Protokoll ratifiziert. Dieses tritt aber erst in Kraft, sobald es von 55 Ländern unterschrieben worden ist, die zusammen für mindestens 55 Prozent der von den Industriestaaten stam-

menden Treibhausgas-Emissionen verantwortlich sind. Ausstehend ist vor allem noch die Ratifikation durch Russland, mit der die besagte Bedingung erfüllt wäre.

(NZZ 10.07.03; AS 2004 S. 5203-5234)

09.07. Start der Testfahrten auf der Bahn-2000-Neubaustrecke – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben auf den ersten 12 Kilometern der 45 Kilometer langen Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit den Testfahrten begonnen. Gut 500 Tage vor der Eröffnung mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 befinden sich noch über 50 Projekte im Bau. Die Endkosten für die erste Etappe von Bahn 2000 betragen 5,7 bis 5,9 Milliarden Franken. Dies sind rund 1,5 Milliarden weniger als die budgetierten 7,4 Milliarden Franken. Noch ist unsicher, ob die Neubaustrecke mit dem neuen ETCS (European Train Control System) in Betrieb geht. Der Personenverkehr braucht 980 Fahrzeuge mit der Zugsicherung des Typs ETM (European Transmission Module) sowie 260 Fahrzeuge mit ETCS, damit der Bahn-2000-Fahrplan umgesetzt werden kann.

(NZZ 10.07.03)

15.07. Umsätze der Schweizer Automobilbranche – Die im Autobereich tätigen Unternehmen setzten im Jahr 2002 fast 74 Milliarden Franken um. Die Fiskalabgaben aus dem Strassenverkehr lagen bei rund zehn Milliarden Franken. Mehr als ein Drittel davon wurden für den Strassenbau verwendet. Aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) flossen gut 770 Millionen Franken in die Bundeskasse. Im vergangenen Jahr wurden gut 295'000 neue Personenwagen verkauft. Dafür sind über zehn Milliarden Franken ausgegeben worden, was einem durchschnittlichen Kaufpreis von 35'000 Franken pro Auto entspricht.

(AR 17.07.03; Medienmitteilung auto-schweiz 15.07.03)

15.07. Bericht zur Ozonsituation in der Schweiz veröffentlicht – Die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) hat heute einen Bericht zur Ozonsituation in der Schweiz publiziert. Der darin vorgenommene Befund ist eindeutig: Die Belastung durch Ozon sei im ganzen Land noch immer zu hoch. An den Stationen des Nationalen Beobachtungsnetzes (NABEL) wurde der Grenzwert von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter im ersten Halbjahr zwischen neun- (Jungfrauoch) und 800-mal (Rigi) überschritten, im Tessin (Lugano, Magadino) 520-mal mit Spitzenbelastungen von bis zu 250 Mikrogramm pro Kubikmeter. Die EKL fordert, dass der Ausstoss von an Stickoxiden und flüchtigen Kohlenwasserstoffen gegenüber dem Stand von heute noch mindestens einmal halbiert werde. Das heisst: Es müssten die Werte von 1955 erreicht werden. Konkret ist die EKL unter anderem gegen eine zweiten Strassentunnel am Gotthard, für die obligatorische Ausrüstung mit einem Partikelfilter von allen Fahrzeugen mit einem Dieselmotor und die Einführung emissionsabhängiger Motorfahrzeugsteuern für Personen- und Lastwagen in den Kantonen.

(Tages-Anzeiger 16.07.03; BUWAL-Medienmitteilung 15.07.03)

15.07. Das Reservationssystem am Gotthard fällt in Vernehmlassung durch – Der Kanton Uri, der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag), Les Routiers Suisses und der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnen in ihren Stellungnahmen das vorerst für die Gotthardroute geplante Reservationssystem für den Schwerverkehr ab.

(Tages-Anzeiger 16.07.03; NZZ 17.07.03)

16.07. Bau der dritten Röhre am Belchen-Strassentunnel – Das Projekt einer dritten Belchenröhre ist einen Schritt weitergekommen. Die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion hat das Ausführungsprojekt fertig gestellt und in diesen Tagen beim Bund eingereicht. Die neue Tunnelröhre soll westlich der bestehenden zwei Röhren in der gleichen Höhenlage geführt werden. Es handelt sich dabei um eine zweispurige Hochleistungsstrasse mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h. Die Bauzeit soll vom Spatenstich bis zur Inbetriebnahme vier Jahre dauern. Die Baukosten belaufen sich auf 270 Millionen Franken. Das Baselbieter Stimmvolk hatte am 18. Mai des laufenden Jahres einer Vorlage zugestimmt, wonach der Kanton verpflichtet wird, den Bau der dritten Röhre am Belchen-Strassentunnel voranzutreiben.
(NZZ 17.07.03; BaZ 17.07.03)

17.07. Staustunden auf Autobahnen erneut massiv angewachsen – Gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) haben allein auf den Autobahnen die Staustunden (10'600) im vergangenen Jahr gegenüber 2001 um 26 Prozent zugenommen. Die weitaus meisten Staus, nämlich 64 Prozent, sind infolge Verkehrsüberlastung entstanden.
(Blick 17.07.03)

23.07. Neue „Eurovignette“: Moderne Schwerverkehrsabgabe in der EU – Die EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio will die „Eurovignetten“-Richtlinie anpassen. Anlass dafür ist das derzeit entstehende „Patchwork“ unterschiedlicher Modelle zur stärkeren finanziellen Belastung des Schwerverkehrs in mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU). Im Unterschied zu dem seit 1999 geltenden Recht soll die neue „Eurovignette“ nicht mehr pauschal, sondern leistungsabhängig erhoben werden. Erfasst würden Lastwagen ab 3,5 Tonnen sowie Busse, die mehr als neun Personen befördern. Die Vorlage sieht vor, die neue Maut auf dem Transeuropäischen Strassennetz zu erheben. Dieses umfasst rund 60'000 Kilometer Autobahnen und Hochleistungsstrassen. Einbezogen würden zudem Ausweichstrecken in der Nähe dieser Verkehrswege. Eine wesentliche Neuerung bringt ausserdem die stärkere Internalisierung externer Kosten. Die Schwerverkehrsabgabe soll nicht wie bislang die Aufwendungen für Bau, Betrieb und Ausbau der Strassen, sondern neu auch Unterhalt, Investitionen in Lärmschutzmassnahmen sowie die durch Versicherungen nicht abgedeckten Unfallkosten berücksichtigen. Der Vorschlag einer neuen „Eurovignette“ würde es in der EU erstmals ermöglichen, Gebühren aus dem Strassentransport für die Bahn zu verwenden wie dies bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz der Fall ist. Allerdings ist die Möglichkeit zur Querfinanzierung äusserst beschränkt. Nur für Strecken in ökologisch besonders sensiblen Gebieten, also beispielsweise in den Alpen, könnten EU-Mitgliedstaaten eine Schwerverkehrsabgabe einführen, die bis zu 25 Prozent höher sein darf als auf den übrigen Strecken. Dieser Teil des Erlöses kann für alternative Verkehrswege – etwa den Bau eines Bahntunnels für den Güterverkehr – verwendet werden. Da die LSVA in der Schweiz flächendeckend gilt, würde sie dem Richtlinienentwurf nicht entsprechen. Ansonsten beharrt die Vorlage aber auf einer strengen Zweckbindung der Mittel für den Unterhalt und den weiteren Ausbau der von der Steuer erfassten Strasseninfrastrukturen. Rückflüsse in den allgemeinen Staatshaushalt werden ausdrücklich untersagt. Die neue leistungsabhängige „Eurovignette“ wird als Binnenmarkt-freundlichere Alternative zur Kontingentierung des Schwerverkehrs nach dem von Österreich praktizierten

Ökopunktesystem angesehen. Für die Mitgliedstaaten wäre die Einführung der neuen „Eurovignette“ nicht obligatorisch.

(NZZ 24.07.03; BaZ 24.07.03)

29.07. Führerausweise auf Probe, Zweiphasenausbildung, anlassfreie Alkoholkontrolle – Dies sind die drei wichtigsten Neuerungen der vorgesehenen Anpassungen der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) und der Verkehrsregelverordnung (VRV). Beide Verordnungen enthalten Ausführungsbestimmungen zu dem im vergangenen Dezember im Parlament verabschiedeten revidierten Strassenverkehrsgesetz (SVG). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat diese Änderungen bis 15. Oktober in die Vernehmlassung geschickt. Konkretisiert wird insbesondere der neue Führerausweis auf Probe. Wer künftig die Lizenz zum Führen von Personenwagen oder Motorrädern mit einem Hubraum von über 125 Kubikzentimetern erwirbt, soll diese erst nach drei Jahren ohne verkehrgefährdende Delikte definitiv zugesprochen erhalten. Während der Probezeit müssen Autofahrer zudem 16 und Motorradfahrer 12 zusätzliche Fahrstunden absolvieren, um besser mit Verkehrsgefahren umgehen und umweltschonender fahren zu lernen. Wem während der Probezeit der Führerausweis entzogen wird, muss ein Jahr länger auf die definitive Lizenz warten. Bei einem zweiten relevanten Vergehen geht der Führerausweis vorerst definitiv verloren, und es heisst zurück auf Feld eins. Um aber Ausbildung und Prüfung wiederholen zu können, muss über ein psychologisches Gutachten zu erst nachgewiesen werden, dass der Ausbildungswillige zum Führen eines Autos oder schweren Motorrads geeignet ist. Ein neuer Anlauf ist zudem frühestens ein Jahr nach Annullierung des Ausweises möglich. Deutlich härter angefasst werden sollen aber auch die Wiederholungstäter unter den Verkehrsdelinquenten. Die Voraussetzungen dazu liefert das vom Gesetzgeber bereits beschlossene Kaskadensystem bei den Administrativmassnahmen. Demnach erhöht sich die Dauer eines Führerausweisesentzugs bei jeder erneuten mittelschweren oder schweren Widerhandlung, was schliesslich zum endgültigen Verlust der Fahrberechtigung führen kann. Angesichts der explodierenden Gesundheitskosten schlägt das Uvek zudem vor, die Mindestversicherungssummen für schwerere Unfälle deutlich anzuheben: von heute drei auf maximal 10 Millionen Franken bei Personenwagen, Motorrädern und Lastwagen, von vier auf 50 Millionen bei grossen Reisebussen und von 0,5 auf zwei Millionen bei Velos. Sicherlich nicht nur positive Reaktionen wird das Uvek mit der Absicht ernten, dass gleichzeitig mit der Einführung der neuen Promillegrenze die Polizei ab kommenden Jahr auch ohne Verdacht auf Trunkenheit bei Routinekontrollen eine Atemprobe durchführen darf. Diese wird zwischen 0,5 und 0,79 Promille als massgebend erachtet, weshalb in der Folge auf eine Blutprobe verzichtet wird. Die unter 0,8 Promille vorgesehenen Sanktionen sind zudem milder ausgestaltet. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer werden von der Polizei künftig aber auch routinemässig auf ihren Betäubungs- und Arzneimittelkonsum getestet.

(AR 07.08.03; NZZ 30.07.03; BaZ 30.07.03; UVEK-Medienmitteilung 29.07.03)

29.07. Neat-Etappierung im Kanton Uri – Die Gotthardstrecke der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) soll im Kanton Uri in zwei Etappen gebaut werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) lässt prüfen, ob der Bau der umstrittenen Strecke im Norden des Kantons bis 2007 verschoben werden kann. Gemäss BAV-Vorschlag wird das Plangenehmigungsverfahren in einen Teil für die Süd- und einen Teil für die

Nordstrecke aufgeteilt. Laut der Bauherrin, der Alp-Transit Gotthard AG, ist dies möglich, ohne dass der Eröffnungstermin des Gotthardbasistunnels im Jahr 2013 in Gefahr sei.

(NZZ 29.07.03)

30.07. EU-Gericht gegen Tiroler Verkehrslenkung – Im Streit zwischen der Europäischen Union (EU) und Österreich um ein Teilfahrverbot auf einer rund 50 Kilometer langen Strecke der Inntal-Autobahn hat die EU-Kommission einen Etappensieg errungen: Der Europäische Gerichtshof verlangt durch einen Präsidialentscheid die Aussetzung der von Tirol erlassenen Verordnung. In der mit dem Begehren auf die einstweilige Verfügung separat eingereichten Klageschrift erklärte die Kommission, Österreich behindere mit dem geplanten sektoriellen Fahrverbot EU-Rechts-widrig die Dienstleistungsfreiheit im Gütertransport auf der Strasse und den freien Warenverkehr.

(NZZ 31.07.03)

05.08. Chauffeur fährt brennenden Lastwagen aus dem Gotthard-Strassentunnel – Ein Lastwagenchauffeur aus Italien hat heute geistesgegenwärtig sein brennendes Gefährt aus dem Gotthard-Strassentunnel gefahren. Der mit Windeln beladene Camion fing gegen Ende des Tunnels Feuer und brannte schliesslich ausserhalb des Tunnels auf der Autobahn aus.

(NZZ 06.08.03)

08.08. Monte-Olimpino-II-Tunnel wieder vollständig befahrbar – Der Eisenbahntunnel „Monte Olimpino II“ auf der Strecke Mailand–Chiasso ist ab heute wieder zweispurig befahrbar. Die Sanierungsarbeiten an dem wichtigen Verkehrskorridor sind gemäss den italienischen Staatsbahnen (FS) abgeschlossen worden.

(NZZ 07.08.03)

08.08. Basel: Meilenstein bei Bau der Nordtangente gesetzt – Nach achtjähriger Bauzeit ist heute die neue Nordröhre des Tunnels vom Bahnhof St. Johann bis zur französischen Landesgrenze dem Verkehr übergeben worden. Mit der Eröffnung der Nordröhre – sie kostete 288 Millionen Franken – ist ein Meilenstein beim Bau der Nordtangente erreicht. Neu fliesst der Autoverkehr in Richtung Frankreich nun durch den Nordtunnel; im Südtunnel fällt der bisherige Gegenverkehr dadurch weg. Erstmals in der Schweizer Tunnelbaugeschichte wurde die Fahrbahn alle 25 Meter mit LED-Leuchtdioden ausgestattet.

(BaZ 09./10.08.03)

12.08. Tempobeschränkungen im Tessin und im Misox wegen Sommersmog – Seit heute gilt auf den Tessiner Autobahnen und auf der südlichen San-Bernardino-Route in Graubünden eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde. Diese Sofortmassnahme können die Kantone auf Grund der meteorologischen Verhältnisse für maximal acht Tage erlassen. Im Südtessin wurden in den letzten Tagen Ozonwerte von weit über 300 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen; der Grenzwert liegt bei maximal 120 Mikrogramm. Der Bund sieht wie die meisten anderen Schweizer Kantone in kurzfristigen Tempobeschränkungen keine Lösung.

(NZZ 12.08.03 und 13.08.03)

18.08. Strassenrechnung 2001: Motorfahrzeugverkehr deckt seine Kosten – Der Strassenverkehr in der Schweiz ist mehr als kostendeckend. Verbesserungen sind gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) vor allem auf die steigenden Strassenabgaben zurückzuführen. Im Jahr 2001 hat der Strassenverkehr die Öffentlichkeit 6,775 Milliarden Franken gekostet. Dies ist mit 1,4 Prozent etwas mehr als im Vorjahr. Bei den Bruttoausgaben kamen die Nationalstrassen auf den grössten Anteil: Ihr Bau, Betrieb und Unterhalt kostete laut provisorischer Strassenrechnung 2001 2,557 Milliarden Franken. Für Kantonsstrassen wurden insgesamt 2,103 Milliarden Franken (plus 1,4%) investiert. Dabei geht der der hohe Anstieg von 3,3 Prozent laut BFS vor allem auf Ortsumfahrungen, Lärmschutzmassnahmen, neue Kreisel sowie Verkehrsberuhigung zurück. Für Gemeindestrassen wurden 2,175 Milliarden Franken (minus 2,4%) ausgegeben. Demgegenüber stiegen die anrechenbaren Einnahmen mit einem Plus von 0,21 Prozent auf 7,624 Milliarden Franken. Den Hauptteil der Einnahmen machen Mineralölsteuern aus. Der Treibstoff-Anteil beläuft sich auf rund 63 Prozent. Die übrigen Erträge stammen aus den kantonalen Motorfahrzeugsteuern (24%), dem Steuerertrag aus der Einfuhr von Motorfahrzeugen und deren Bestandteile (3%), der Autobahnvignette (4%), der Schwerverkehrsabgabe (5%) sowie Mehrwertsteueranteilen (1%). Damit kommt der Strassenverkehr in der Kapitalrechnung mit einer Überdeckung von 849 Millionen Franken auf eine Eigenwirtschaftlichkeit von 113 Prozent. Den höchsten Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (130,1%) erzielten Lastwagen mit einer Überdeckung von 230,9 Millionen Franken. Dahinter folgen Kleinbusse mit einer Eigenwirtschaftlichkeit von 129,7 Prozent und einer Überdeckung von 5,4 Millionen Franken. An dritter Stelle figurieren Lieferwagen mit der Eigenwirtschaftlichkeit von 128,8 Prozent und einer Überdeckung von 128,7 Millionen Franken. Personenwagen erreichten zwar den grössten Überschuss (637,2 Millionen), blieben mit einer Eigenwirtschaftlichkeit von 112,9 Prozent jedoch knapp unter dem Durchschnitt. Auf eine Unterdeckung kamen Motorräder, öffentliche Busse und private Cars. Zusammengefasst wies der Personenverkehr eine Überdeckung von 561 Millionen Franken und damit eine unterdurchschnittliche Eigenwirtschaftlichkeit von knapp 111 Prozent aus. Der Güterverkehr verzeichnete ein Plus von 368 Millionen Franken bei einer Eigenwirtschaftlichkeit von 126 Prozent. Der Schwerverkehr allein trug 295 Millionen Franken an diese Überdeckung bei, was einer hohen Eigenwirtschaftlichkeit von fast 132 Prozent entspricht. In der vom Bundesamt für Statistik erstellten Strassenrechnung sind die externen Kosten und Nutzen des privaten Strassenverkehrs nicht enthalten. (NZZ 19.08.03; sda-Meldung 18.08.03; BFS aktuell 18.08.03)

21.08. Voranschlag 2004 des Bundes: Rote Zahlen trotz Einfrieren der Ausgaben – Der Bundesrat hat das Budget 2004 bereinigt. Erwartet wird ein Defizit von knapp 3,5 Milliarden Franken. Dies, obschon die Ausgaben real eingefroren werden. Bereits eingerechnet ist die Einführung des so genannten Entlastungsprogramms, mit dem der Bundeshaushalt bis 2006 um 3,3 Milliarden Franken entlastet werden soll und das in der kommenden Herbstsession in den eidgenössischen Räten behandelt wird. Der Voranschlag 2004 rechnet gesamthaft mit Einnahmen von 47,943 und Ausgaben von 51,411 Milliarden Franken. Das Defizit von 3,468 Milliarden Franken ist zwar hoch, liegt aber im Rahmen der Prognosen. Beim Entlastungsprogramm ist die vorberatende ständerätliche Spezialkommission punkto Umfang vollumfänglich dem Bundesrat gefolgt. Eine Kommissionsmehrheit will jedoch bei den Ausgaben für Bildung und Forschung ein Wachstum von 4,7 statt 4,5 Prozent zulassen. Stattdessen sollen beim Bun-

desamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) die notwendigen 27 Millionen Franken eingespart werden. Die Abstriche beim Buwal sind indes mit 106 Millionen – bei einem Finanzplan von 622 Millionen Franken – weit weniger dramatisch, als sie von den Umweltlobbyisten vor den definitiven Beschlüssen der Kommission an die Wand gemalt worden sind. Etwas weniger gespart wird beim Programm „EnergieSchweiz“, bei der Forstwirtschaft und bei den allgemeinen Kantonsbeiträgen aus dem Treibstoffzoll; etwas mehr hingegen bei den Personalkosten. Mit sieben zu fünf Stimmen knapp in der Minderheit blieb ein Antrag von Dick Marty (fdp, Tessin), der mit Rücksicht auf die Investitionen auf Abstriche bei der Strasseninfrastruktur verzichtet und dafür während dreier Jahre die Mineralölsteuer um drei Rappen erhöhen wollte, was Einnahmen von rund 180 Millionen Franken jährlich bedeutet hätte. (NZZ 21.08.03; sda-Medienmitteilung 20.08.03; EFD-Medienmitteilung 20.08.03)

22.08. Für mehr Verkehrssicherheit: Die Strategie des Bundes – Strengere Kontrollen, verstärkte Prävention, bessere Strassen, sichere Fahrzeuge: In einem neuen Synthesebericht hält das Bundesamt für Strassen (Astra) fest, mit welcher Strategie die Lücken im in der Strassenverkehrssicherheit geschlossen werden sollen. Bis 2010 soll die jährliche Zahl der Verkehrstoten auf unter 300 und jene der Schwerverletzten auf unter 3'000 gesenkt werden.

(NZZ 23./24.08.03; ASTRA-Medienmitteilung 22.08.03)

25.08. Lärmsanierung der Strassen noch weiter hinausgeschoben – Auf Grund einer ersten Vernehmlassung hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) den damaligen Entwurf einer Änderung der Lärmschutzverordnung betreffend die Lärmsanierung der Strassen überarbeitet und schickt ihn nun nochmals in die Konsultation. Dabei wurde sowohl den Anliegen der Kantone wie auch den finanziellen Auswirkungen des vorgesehenen Entlastungsprogramms des Bundes Rechnung getragen. Neu müssen die Lärmsanierungen der Nationalstrassen erst bis 2015 und beim restlichen Strassennetz erst bis 2018 abgeschlossen sein. Die dadurch resultierende Einsparung bei den Strassenbeiträgen beträgt bis 2006 neun Millionen Franken. Ein Bagatellposten, abgesehen von den Folgen: Die Lärmsanierung des Strassennetzes wird acht Jahre länger dauern als versprochen. Bereits seit 1978 wird die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft nun mit leeren Versprechen gegen den Strassenlärm hingehalten.

(NZZ 28.08.03; BaZ 26.08.03; UVEK-Medienmitteilung 25.08.03)

27.08. Zweiter Griff in die Neat-Reserven – Der Bundesrat hat 378 Millionen Franken an Reservemitteln der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) freigegeben. 213 Millionen entfallen auf die Gotthard- und 165 Millionen Franken auf die Lötschbergachse.

(NZZ 28.08.03; UVEK-Medienmitteilung 27.08.03)

27.08. Inlandflüge werden von der Mineralölsteuer befreit – Inlandflüge vor oder nach einer internationalen Verbindung sind neuerdings von der Mineralölsteuer befreit. Der Bundesrat hat dies rückwirkend auf den 1. Juli 2003 beschlossen. Dem Fiskus entgehen so sechs bis acht Millionen Franken pro Jahr. Die Landesregierung hatte die Steuerbefreiung bereits Ende Juni angekündigt, um die Fluggesellschaft Swiss bei ihrer einschneidenden Restrukturierung zu unterstützen. Mit der nun beschlossenen

Verordnungsänderung übernimmt der Bundesrat die Praxis der Nachbarstaaten.
(NZZ 28.08.03; EFD-Medienmitteilung 27.08.03; AS 2003 S. 3521-3522)

- 28.08. Leichter Rückgang der CO₂-Emissionen –** Im Jahr 2002 hat die Schweiz gemäss dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) insgesamt 40,8 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. Das sind 0,6 Millionen Tonnen weniger Kohlendioxid (CO₂) als im Vorjahr. Gründe für diese Abnahme sind nebst den freiwilligen Anstrengungen auf das schwierige wirtschaftliche Umfeld und vermutlich auf einen Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen.
(BUWAL-Medienmitteilung 28.08.03)
- 02.09. Ein heisser Sommer jenseits der Norm –** Der Sommer als Ganzes war um vier bis sechs Grad wärmer als die Durchschnittswerte der Jahre 1961 bis 1990, die als Norm verwendet werden. Auch wurden an vielen Orten sehr viel mehr als Sommertage (mehr als 25 Grad) und Hitzetage (mehr als 30 Tage) registriert als je zuvor. Die Monate Juni, Juli und August waren gemäss Meteo Schweiz die wärmsten seit Beginn der Messreihe im Jahr 1864.
(NZZ 02.09.03; NZZ 09.09.03)
- 03.09. Automatisierte Registrierung von Fahrzeugen und Fahrzeughaltern –** Der Bundesrat hat die Rechtsgrundlagen für das automatisierte Motorfahrzeug-Informationssystem (Mofis) in Kraft gesetzt und die ausführenden Bestimmungen in einer neuen Verordnung erlassen. Künftig können die Fahrzeugdaten bereits vom Hersteller oder Importeur erfasst werden. Das Strassenverkehrsamt ergänzt den Datensatz bei der Zulassung mit den Angaben über den Halter oder die Halterin, Kontrollschilder und Versicherung. Das Register enthält Daten für die Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr, für die Überprüfung des technischen Zustands, die Kontrollführung über die Verzollung und Besteuerung, die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Belegung und Einmietung der Fahrzeuge für die Armee, Zivilschutz und die wirtschaftliche Landesversorgung sowie die Fahrzeug- und Kontrollschilderfahndung.
(UVEK-Medienmitteilung 03.09.03; BBl 2003 S. 3376-3383)
- 09.09. NCTS-Obligatorium für alle bereits ab kommendem Frühling –** Ab 31. März 2004 wird der Status des zugelassenen Versenders und zugelassenen Empfängers nur Firmen gewährt, die das Neue Computerisierte Transitsystem (NCTS) anwenden. Die EU-Kommission will das herkömmliche Papierverfahren ab diesem Zeitpunkt nicht mehr akzeptieren. Die Informatisierung des gemeinschaftlichen / gemeinsamen Versandverfahren (gVV) mittels NCTS verbessert das Funktionieren des Zolltransits grundsätzlich. Insbesondere wird der Schwachpunkt im herkömmlichen Verfahren, nämlich die Rückmeldung der Bestimmungs- an die Abgangsstelle über die Warenankunft, durch eine elektronische Meldung ersetzt. Das NCTS dient den Zollverwaltungen zudem als wichtiges Mittel zur Bekämpfung von Schmuggel und Betrug.
(OZD-Infoblatt 09.09.03)
- 10.09. Weichstellung für Bahngrossprojekte: Zusatzkredit für die Neat –** Angesichts der knappen Finanzen möchte der Bundesrat beim Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) sowie bei den Neuen Eisenbahn-

Alpentransversalen (Neat) in Etappen vorgehen. Gleichzeitig beantragt er für die Neat einen Zusatzkredit von 900 Millionen Franken, um die faktisch bereits ausgeschöpften Reserven wieder aufzustocken. Diese Reserven von teuerungsbereinigt 1,947 Milliarden Franken oder 15 Prozent der aktualisierten Neat-Gesamtkosten von 14,704 Milliarden Franken seien zwar noch nicht ausgegeben, aber bereits verplant. Die Gelder würden massgeblich für Investitionen in die Sicherheit und für höhere Baustandards eingesetzt. So erwiesen sich etwa beim Ceneri-Basistunnel zwei Einspurrohre statt wie ursprünglich vorgesehen eine Doppelspurrohre als nötig, was Mehrkosten von rund 650 Millionen Franken zur Folge habe. Zudem ist offenbar klar geworden, dass der FinöV-Gesamtrahmen nur eingehalten werden kann, weil die erste Etappe von Bahn 2000 rund 1,5 Milliarden Franken weniger gekostet hat als vorgesehen. Von diesem nicht benötigten Geld werden nun offensichtlich 900 Millionen Franken als Zusatzkredit für die Neat ausgegeben, statt es auf die zweite Etappe zu übertragen. Dieses Vorgehen ritzt den am 29. November 1998 in der FinöV-Abstimmung bekundeten Volkswillen. Die Neat-Mehrkosten belaufen sich gegenüber dem Baubeschluss von 1998 auf insgesamt 2,4 Milliarden Franken. Auch nach Äufnung der Reserven durch die besagten 900 Millionen verbleibt lediglich ein Reservenrest von 400 Millionen Franken für alle – auch die geologischen – Unwägbarkeiten und Fährnisse des Neat-Baus bis zur Inbetriebnahme der Gotthardachse. Im weiteren steht gemäss Bundesrat nicht fest, ob die Bahnen in der Lage sein werden, die Kredite für die Neat, für die HGV-Anschlüsse und für die zweite Etappe von Bahn 2000 zu verzinsen und zurückzubezahlen.
(NZZ 11.09.03, 20./21.09.03 und 27./28.09.03; BZ 11.09.03; SonntagsZeitung 14.09.03; UVEK-Medienmitteilung 10.09.03; UVEK-Medienrohstoff 10.09.03; BBl 2003 S. 6543-6588)

- 11.09. Schweizer Geld für den TGV Rhin-Rhône – Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) eröffnet. Hierfür steht ein Investitionsvolumen von 1,3 Milliarden Franken zur Verfügung. Der TGV Rhin-Rhône erhält davon vom Bundesrat rund 130 Millionen Franken zugesprochen. Das letzte Wort dazu haben die eidgenössischen Räte.
(BaZ 12.09.03; NZZ 30.09.03)
- 16.09. Ständerat bereinigt Differenzen beim Neuen Finanzausgleich (NFA) – Beim Artikel über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur macht sich eine von Thomas Pfisterer (fdp, Aargau) angeführte Minderheit dafür stark, hier von den „Agglomerationen“ zu sprechen und nicht zusätzlich von den „Städten“. Politisch-psychologische Gründe sowie die Abstimmung mit dem avanti-Gegenvorschlag sprächen dafür. Mit 19 zu 15 Stimmen folgt das Plenum dem Minderheitsantrag.
(NZZ 17.09.03)
- 16.09. Nationalrat bereinigt letzte Differenz beim avanti-Gegenvorschlag – Peter Föhn (svp, Schwyz) beantragt entgegen der Kommissionsmehrheit, bei der letzten Differenz (Erwähnung einzelner Autobahnabschnitte) auf den Ständerat einzulenken; damit wäre die Vorlage definitiv unter Dach. Mit der Unterstützung von Verkehrsminister Moritz Leuenberger wird der Antrag Föhn mit 74 zu 26 Stimmen und bei 55 Enthaltungen gutgeheissen.
(NZZ 17.09.03)

18.09. Detailberatung des Entlastungsprogramms im Ständerat – Eine von Dick Marty (fdp, Tessin) angeführte Minderheit stellt sich gegen jegliche Kreditkürzungen im Strassenbereich (rund 500 Millionen Franken in den Jahren 2004-2006). Die zusätzlichen Kosten gegenüber dem Entlastungsprogramm sollen mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer um drei Rappen während dreier Jahre kompensiert werden. Bundesrat Kaspar Villiger unterstützt die Kommissionsmehrheit. Auch im Strassenbereich gehe es nicht um echte Einsparungen. Die Ausgaben für den Strassenunterhalt stiegen beträchtlich. Es würden also keine verrückten Kürzungslösungen vorgeschlagen, sondern lediglich vertretbare Massnahmen. Äussert knapp, nämlich mit 22 zu 21 Stimmen, folgt das Plenum der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat. Bei den Einlagen in den FinöV-Fonds will sich die Kommissionsmehrheit zwar dem Bundesrat anschliessen und nur noch 80 Prozent des Bundesanteils an den Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einfliessen lassen. Das bringt mit Blick auf den Finanzplan folgende Einsparungen: 2004 50 Millionen; 2005 125 Millionen und 2006 150 Millionen Franken. Sie verlangt jedoch gleichzeitig, dass diese Beiträge dem FinöV-Fonds bis 2009 wieder gutgeschrieben werden. Gemäss Finanzminister Kaspar Villiger braucht es auch im öffentlichen Verkehr, der unheimlich viel Geld verschlinge, einen gewissen Druck. Beim Programm „EnergieSchweiz“ möchte die Kommissionsmehrheit die Kredite um 20 Millionen Franken weniger kürzen als der Bundesrat. Mit einem Einzelantrag möchte Hans Hoffmann (svp, Zürich), dass die Kredite in den nächsten drei Jahren nicht um 65, sondern um lediglich 25 Millionen Franken reduziert werden. Bundesrat Villiger hält fest, dass er in keinem anderen Bereich eine dermassen grosse Lobbytätigkeit erlebe wie hier, wo man sich wirklich fragen müsse, ob es sich um eine Kernaufgabe des Bundes handelt. Mit 30 zu 13 Stimmen folgt das Plenum schliesslich der Mehrheit seiner Kommission. Bei verschiedenen Massnahmen im Umweltbereich zeigt sich die Kommission ehrgeiziger als der Bundesrat und will die Einsparungen aufstocken. Bundesrat Villiger ist nicht dagegen, weist aber darauf hin, dass das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) in der Folge bis zu 23 Stellen wird abbauen müssen. Das Plenum beschliesst gemäss Kommissionsvorschlag. Sodann schlägt Hans Hess (fdp, Obwalden) mit einem Einzelantrag die Einführung einer Energielenkungsabgabe vor. Nicht erneuerbare Energieträger sollen mit einer zweckgebundenen Abgabe von 0,1 Rappen pro Kilowattstunde belastet werden. Bundesrat Villiger will die Energiebesteuerung nach dem Volksnein nicht wieder aufnehmen. Der Ständerat folgt mit 20 zu 19 Stimmen dem Bundesrat und seiner Kommission. Das Entlastungsprogramm geht an den Nationalrat. (NZZ 18./19.09.03)

20.09. Ausbau der Ostschweizer Neat-Zufahrt – Mit einem Volks- und Eisenbahnfest ist die erste Südostbahn-Doppelspurstrecke mit einer Länge von 2,3 Kilometern eingeweiht worden. Die Südostbahn (SOB) stellt in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) stündlich die kürzeste Verbindung von der Ostschweiz zur Gotthardlinie her. Das neu erstellte zweite Gleis bringt künftig mehr Flexibilität und Fahrplanstabilität. Obschon verglichen mit Strassenbauten ein bescheidenes Vorhaben, ist die Investition von 20 Millionen Franken in der Ostschweiz stark beachtet worden. Der St. Galler Regierungsrat Josef Keller betonte, dass der Ostschweizer Kampf bezüglich der Eisenbahngrossprojekte weiter gehen müsse. Bei den Anschlüssen ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz seien für die Westschweiz über 400,

für die Ostschweiz jedoch nur 140 Millionen Franken vorgesehen.
(NZZ 22.09.03)

**22.09. Autofreier Tag in mehr als tausend Städten – Mehr als tausend Städte haben sich zum Abschluss der Europäischen Woche der Mobilität am Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ beteiligt. In Paris beispielsweise gerieten wütende Autofahrer in noch mehr Staus als gewöhnlich und kam es an den Sperrpunkten zu erhitzten Diskussionen. 57 Schweizer Gemeinden und Städte haben ebenfalls am europäischen Aktionstag teilgenommen. Gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) stiess dieser auf ein positives Echo. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) hingegen zeigte sich über die geringe Teilnehmerzahl beunruhigt. „EnergieSchweiz“ unterstützte die Gemeinden und Städte mit Plakaten und Präsenten. Auch in Zukunft will „EnergieSchweiz“ das Projekt weiterverfolgen, bis die energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz umgesetzt sind. Im Jahr 2010 sollen mit Hilfe der Förderung neuer Mobilitätsformen und des Langsamverkehrs die jährlichen CO₂-Emissionen wieder den Wert erreichen, der zehn Prozent unter dem Stand von 1990 liegt.
(NZZ 23.09.03)**

**24.09. Extremereignisse und Klimaerwärmung – Extreme Wetterereignisse wie der vergangene heisseste meteorologische Sommer seit Beginn der Messungen lassen sich nicht wissenschaftlich gesichert auf die Klimaerwärmung zurückführen. Zu diesem Schluss gelangt das Beratende Organ für Fragen der Klimaänderung (OcCC) in seinem jüngsten Bericht. Gemäss OcCC eignen sich extreme Wettersituationen und Naturkatastrophen schlecht, um eine Klimaerwärmung – sei sie Folge natürlicher oder menschlicher Einflüsse – zu belegen. Derzeit sei zwar eine Häufung von extremen Ereignissen zu beobachten; dies müsste aber nicht zwingend die Folge einer vom Menschen gemachten Klimaänderung sein, sondern könnte auch zufällig auftreten oder durch natürliche langzeitliche Klimavariationen verursacht werden.
(NZZ 25.09.03)**

**26.09. Bericht „Herausforderungen 2003-2007“ – Der Perspektivstab der Bundesverwaltung hat den Bericht „Herausforderungen 2003-2007 – Trendentwicklungen und mögliche Zukunftsthemen für die Bundespolitik“ samt Broschüre publiziert. Dieser Bericht soll dem Bundesrat und dem Parlament als Grundlage für die politische Planung dienen. Im Bereich der Verkehrspolitik ist er jedoch durch die im Parlament jüngst getroffenen Beschlüsse betreffend die avanti-Initiative bereits überholt.
(Brief der Bundeskanzlei 26.09.03)**

26.09. Gotthard-Neat erst ab 2015: Endkosten erstmals über Gesamtkredit – Die fahrplanmässige Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels wird gemäss dem so genannten Standbericht Nummer 15 des Bundesamts für Verkehr (BAV) neuerdings auf das Jahr 2015 statt wie bisher auf 2014 vorausgesagt. Ursprünglich war eine Inbetriebnahme der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) im Jahr 2011 geplant gewesen. Mit einer planmässigen Eröffnung der Neat (Mai 2007) rechnen die Behörden hingegen auf der Lötschbergachse. Laut Standbericht überschreitet die Endkostenprognose erstmals den Neat-Gesamtkredit. Die mutmasslichen Endkosten der Neat betragen per Mitte 2003 rund 15 Milliarden Franken und liegen damit um rund zwei Prozent ü-

ber dem Total des Gesamtkredits vom Dezember 1999 von 14,7 Milliarden Franken.
(NZZ 27./28.09.03; BAV-Medienmitteilung 26.09.03; BAV-Standbericht 19.09.03)

26.09. Bahn 2000: Führerstandssignalisierung definitiv zu spät – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verzichten definitiv auf den Versuch, das neue Signal- und Zugsicherungssystem (ETCS) sowie die Führerstandssignalisierung (FSS) gleichzeitig mit der ersten Etappe von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 in Betrieb zu nehmen. Aufgrund der tieferen Höchstgeschwindigkeit – 160 statt 200 Kilometer pro Stunde – sinkt die Fahrzeit Bern–Zürich von derzeit 69 auf 58 statt 56 Minuten.
(NZZ 27./28.09.03)

26.09. Massgeschneiderte Führerausweiskategorien für Feuerwehren – Per 1. November treten die neuen, massgeschneiderten Führerausweiskategorien C1 und D1 für Feuerwehren in Kraft. Dies, nachdem Letztere gegen die höheren Ausbildungsanforderungen, die seit 1. April gelten, protestiert hatten.
(UVEK-Medienmitteilung 26.09.03; AS 2003 S. 3719-3732)

26.09. Motorsport unter neuem gemeinsamen Dach – Per 1. Januar 2004 übernimmt eine neue Trägerschaft die bislang vom Automobil Club der Schweiz (ACS) betreuten Aufgaben im Bereich der Motorsporthoheit. Hauptträger der neuen Gesellschaft sind der ACS und der Touring Club Schweiz (TCS). Durch eine Minderheitsbeteiligung von auto-schweiz, dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) und dem Genfer Automobilsalon erhält die neu gegründete GmbH nicht nur ein solides finanzielles Fundament, sondern auch eine zusätzlich Abstützung in Sport interessierten Kreisen.
(ots-emailservice 26.09.03)

01.10. Eröffnung der Autostrasse H8 am oberen Zürichsee – Nach genau sechsjähriger Bauzeit kann heute die acht Kilometer lange Umfahrungsstrasse H8 zwischen Wagen-Eschenbach–Schmerikon dem Verkehr übergeben werden. Damit wird ein prekäre Lücke zwischen der Nordumfahrung Rapperswil–Jona als Fortsetzung der Zürcher Oberlandautobahn und der A3 (Zürich–Chur) geschlossen. Die neue H8 entlastet fünf Ortschaften vom Durchgangsverkehr. Die letzte Lücke ist nun das fehlende Stück der Oberlandautobahn zwischen dem Autobahnende in Uster und dem Kreisel Betzholz in Hinwil.
(AR 25.09.03; NZZ 02.10.03)

02.10. Nationalrat beendet Beratung des Entlastungsprogramms – Im Nationalrat ist die Vorgabe von 3,3 Milliarden Franken, um die der Bundeshaushalt bis ins Jahr 2006 entlastet werden soll, um über 500 Millionen Franken unterschritten worden. Bei den Entlastungen im Strassenbau entscheidet sich die Grosse Kammer mit 104 zu 57 Stimmen für die Vorschläge des Bundesrats: Der Nationalstrassenbau wird um 80 bis 120 Millionen, der Unterhalt der Nationalstrassen um 20 bis 25 Millionen Franken gekürzt. Bei den Hauptstrassen werden fünf bis 18 Millionen gespart und bei den übrigen zweckgebundenen Beiträgen im Bereich Strasse 7,5 Millionen Franken. Die allgemeinen Strassenbeiträge werden um 40 Millionen Franken reduziert. Das Programm „EnergieSchweiz“ muss weniger Federn lassen weniger Federn lassen. Die von der CVP verlangte Einführung einer Lenkungsabgabe von 0,1 Rappen pro Kilowattstunde auf nicht erneuerbaren Energien, die jährliche Mehreinnahmen von 150 Millionen Franken ein-

bringen würde, schickte der Nationalrat wie bereits der Ständerat, wenn auch nur knapp, bachab. Sehr spendabel zeigte sich der Nationalrat beim öffentlichen Verkehr. Er lehnte den Vorschlag des Bundesrats ab, den in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) fliessenden Bundesanteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) um einen Fünftel zu kürzen. Somit wird auf Minderausgaben von 150 Millionen Franken verzichtet. Die Verfechter dieser Lösung argumentierten damit, dass Investitionen in den öffentlichen Verkehr zukunftsweisend und nachhaltig seien. Dabei sind bei weitem nicht alle Investitionen sinnvoll, sondern nur solche, die den Wohlstand stärken und nicht zu immensen Folgekosten führen. Gerade das aber ist im Bereich des öffentlichen Verkehrs ungewiss. So kommen etwa für den Betrieb der neuen Schieneninfrastruktur Kosten in noch ungeahnter Höhe auf die Bundeskasse zu. (NZZ 02./03.10.03; Weltwoche 40/03)

02.10. 4'500 Tonnen Feinstaub durch Strassenverkehr – Gemäss dem Schlussbericht „Verifikation von PM10-Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs“ der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) und des Paul Scherrer Instituts (PSI) setzt in der Schweiz pro Jahr rund 4'500 Tonnen Feinstaub frei. Davon sind 1'800 Tonnen krebserregender Dieselmotoren. Laut dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal), das zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (Astra) das Projekt der EMPA und des PSI unterstützte, liegt die ermittelte jährliche Gesamtmenge an Feinstaub-Emissionen aus dem Strassenverkehr rund einen Viertel unter einer ersten Schätzung aus dem Jahre 2001. Dies, weil die Emissionsfaktoren (PM10-Emission pro Kilometer) für Abrieb und Aufwirbelung kleiner sind als bisher angenommen. Der Anteil des Verkehrs (Schiene, Strasse und übriger Verkehr) macht etwas weniger als einen Drittel der gesamten Feinstaubemissionen aus. Dabei sind die Emissionen des Strassenverkehrs etwa viermal höher als diejenigen des Schienenverkehrs. Letzteren Punkt differenziert der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) in einer Medienverlautbarung. Bei einem Verkehrsanteil in Tonnen von 86 Prozent der Strasse gegenüber 14 Prozent der Schiene schneide der Strassentransport unter dem Strich sehr gut ab. Auch beim Personentransport präsentiere sich das gleiche Bild. Die Strasse verursache zwar vier Mal mehr Feinstaub, befördere aber auch einiges mehr als das Vierfache der Schiene. (NZZ 03.10.03; BUWAL-Medienmitteilung 02.10.03; ASTAG-Medienmitteilung 02.10.03)

03.10. Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten – Der Nationalrat hat mit 101 zu 85 Stimmen und der Ständerat mit 34 zu acht Stimmen den Bundesbeschluss genehmigt, der Volk und Ständen die Verwerfung der Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ und die Annahme eines direkten Gegenvorschlags empfiehlt. Mit 126 zu 54 Stimmen hat der Nationalrat und mit 38 zu zwei Stimmen der Ständerat die Verfassungsbestimmungen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) verabschiedet. (NZZ 04./05.10.03; BBl 2003 S. 6591-6598 und S. 6603-6606; AS 2005 S. 1481-1490)

- 08.10. Nachtbuslinie zwischen Zürich und Bern wird eingestellt – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Postauto Schweiz reduzieren ab Dezember ihr Nachtbusangebot „Nightbird“ massiv. Die Verbindung Zürich–Bern fällt weg, und auch der Jurasüdfuss verliert den Nachtbus.
(„Bund“ 08.10.03)**
- 10.10. Rückerstattung aus der Lenkungsabgabe auf VOC und Heizöl – Zum zweiten Mal erhält die Bevölkerung nächstes Jahr Geld aus den Umweltabgaben zurückerstattet. Insgesamt werden 90 Millionen Franken ausbezahlt; dies entspricht 12 Franken pro Person. Das Geld stammt hauptsächlich aus der Abgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen (VOC). Die VOC-Lenkungsabgabe wurde zur Bekämpfung der hohen Ozonwerte eingeführt. Ein weitaus geringerer Teil stammt aus der Abgabe auf schwefelhaltigem Heizöl extraleicht.
(NZZ 11./12.10.03)**
- 13.10. Neat wird unter den heutigen Voraussetzungen nie rentabel sein – Im Mithbericht der ständerätlichen Finanzkommission an die Verkehrskommission des Ständerats wird bezüglich der vom Bundesrat beantragten Aufstockung der Neat-Reserven um 900 Millionen Franken und der Kreditfreigabe auf die finanziellen Folgen verkehrspolitischer und bautechnischer Entscheide hingewiesen sowie eine stärkere Gewichtung betriebswirtschaftlicher Überlegungen verlangt. Die Kostenentwicklung sei besorgniserregend. Darin seien sich die Parlamentarier zusammen mit dem Bundesrat und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) einig. Anlass zur Besorgnis gibt vor allem, dass der Bundesvorschuss von maximal 25 Prozent der Baukosten, der gemäss gültigem FinöV-Beschluss ein Darlehen darstellt, von den Neat-Betreibern kaum je zurückbezahlt werden kann und dass beim Betrieb mit ungedeckten Kosten zu rechnen ist. Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) werden – anders als vor der FinöV-Abstimmung zum Teil suggeriert – voraussichtlich nie rentabel werden. Eine nahe liegende Variante wäre daher die Ausfinanzierung der gesamten Baukosten, also auch des Bundesvorschusses, aus den zweckgebundenen Quellen des FinöV-Fonds (LSVA, Mineralölsteuer-Anteil, Mehrwertsteuer-Promille). Die Finanzquellen wären dazu einige Jahre länger als bisher geplant für die Neat einzusetzen.
(NZZ 14.10.03; AP-Meldung 13.10.03)**
- 15.10. Bundesrat will schwefelfreie Treibstoffe fördern – Auf Benzin und Diesel mit einem Schwefelgehalt von mehr als 0,001 Prozent wird ab kommendem Jahr eine Lenkungsabgabe von drei Rappen pro Liter erhoben. Der Bundesrat hat einer Verordnung zur Förderung schwefelfreier Treibstoffe zugestimmt. Er will damit einen Beitrag zu Luftreinhaltung sowie zur Erfüllung des CO₂-Reduktion-Ziels leisten. Die Einnahmen aus den Lenkungsabgaben werden via Krankenversicherer an die Bevölkerung rückerstattet. Sie dürften allerdings nur gering ausfallen, da die Mineralölbranche bereits heute in der Lage ist, den Schweizer Markt mit schwefelfreier Treibstoffqualität zu beliefern. Schwefelhaltiger Treibstoff dürfte deswegen schnell vom Markt verschwinden.
(NZZ 16.10.03; UVEK-Medienmitteilung 15.10.03; AS 2003 S. 4061, S. 4065, S. 4215)**
- 15.10. Bundesrat bewilligt Projekt für erweiterte Zollanlage in Basel – Der Bundesrat hat das generelle Projekt für die provisorisch erweiterte Zollanlage (Peza) auf dem Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs in Basel genehmigt und zur Ausarbeitung**

des Ausführungsprojekts frei gegeben. Diese Anlage dient als Zwischennutzung situativ für die Dosierung des Schwerverkehrs vor der Gemeinschaftszollanlage Basel-Weil am Rhein. Konkret soll bei Stausituationen der Schwerverkehr umgeleitet und dann dosiert der Zollanlage zugeführt werden. Für die Zufahrt ist eine direkte Ausfahrt von der A2 via eine Rampe vorgesehen. Ab 2007/2008 soll die Anlage als Terminal für den kombinierten Verkehr der SBB Cargo AG sowie als Autobahnanschluss des Rheinhafens Kleinhüningen fungieren. Die Inbetriebnahme der Peza ist für das zweite Quartal 2004 geplant.

(UVEK-Medienmitteilung 15.10.03)

- 16.10. Mobiler Lastwagen-Scanner für den Schweizer Zoll –** Der Schweizer Zoll hat einen 2,8 Millionen Franken teuren Lastwagen-Scanner in Testbetrieb genommen. Derartige mobile Scanner sind in Frankreich, Deutschland, Italien und England bereits mit Erfolg eingesetzt worden. Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) will nach erfolgreicher Testphase die mobilen Röntgenanlagen für Lastwagen ausser in Basel auch an andern stark belasteten Grenzübergängen in den übrigen Landesteilen zum Einsatz bringen. Bisher dauerte bei einer Frachtkontrolle allein das Ent- und Beladen eines Lastzugs bisweilen mehrere Stunden. Mit dem neuen Scanner ist die Kontrolle bereits nach rund zehn Minuten abgeschlossen.
(NZZ 17.10.03; EZV-Medienmitteilung 16.10.03)
- 16.10. WWF-Petition für rasche CO₂-Abgabe –** Mit einer Petition mit rund 39'100 Unterschriften möchte der WWF Schweiz Druck auf die Schweizer Klimapolitik ausüben. Der Bundesrat soll damit aufgefordert werden, per 1. Juli 2004 eine griffige CO₂-Lenkungsabgabe einzuführen.
(NZZ 17.10.03)
- 16.10. 35 Bundesmillionen für den Schweizer Tourismus –** Mit rund 35 Millionen Franken wird der Bund bis 2007 in die Zukunft gerichtete Projekte und die Zusammenarbeit im Tourismus fördern. Der Bundesrat hat die Rechtsgrundlage für dieses zweite Innovationsprogramm auf den 1. November 2003 in Kraft gesetzt.
(NZZ 17.10.03; BBl 2003 S. 7053)
- 17.10. avanti-Initiative zurückgezogen –** Die Volksinitiative „avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ ist vom Initiativkomitee zurückgezogen worden. Gleichzeitig unterstützt das Komitee den in der Herbstsession verabschiedeten Gegenvorschlag. Der Rückzug der Initiative sei möglich geworden, weil der direkte Gegenvorschlag das Hauptanliegen der Initiative, nämlich eine angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicher zu stellen, aufnimmt.
(NZZ 18./19.10.03; Medienmitteilung avanti-Initiativkomitee 17.10.03; BBl 2003 S. 7268)
- 17.10. Kein Reservationssystem für Lastwagen am Gotthard-Strassentunnel –** Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) verzichtet auf die Einführung eines Reservationssystems am Gotthard-Strassentunnel. Die Anhörung hat gemäss Uvek ergeben, dass sich ein solches derzeit nicht aufdränge. Hingegen soll der Bau von Warteräumen rasch an die Hand genommen. In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Einrichtung von Warteräumen zwar begrüsst; gleichzeitig hat er aber die Beibehaltung

des permanenten „Tropfenzählersystems“ und seine faktische Legitimierung durch die Resultate der Konsultation zum Reservationssystem als inakzeptabel kritisiert.
(NZZ 18./19.10.03; UVEK-Medienmitteilung 17.10.03; FRS-Communiqué 17.10.03)

**17.10. Stautunden auf dem Nationalstrassennetz um 26 Prozent zugenommen – Im Jahr 2002 haben die Stautunden auf dem Nationalstrassennetz gegenüber 2001 gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) um 26 Prozent zugenommen. Total wurden 11'563 Stautunden gezählt (2001: 9'200 Stautunden). Die Anzahl der Stautunden auf der A2 zwischen Basel und Chiasso ist um 65 Prozent gestiegen. Am häufigsten staute sich der Verkehr am Belchen-Strassentunnel. Dies steht im Zusammenhang mit der sanierungsbedingten Schliessung einer Belchen-Röhre. Im fast gleichen Ausmass stauten sich die Fahrzeuge vor dem Gotthard-Strassentunnel. Dies ist das Resultat des sicherheitsbedingten Verkehrsregimes. Am Gotthard-Strassentunnel wurden im vergangenen Jahr an 222 Tagen Stau gemeldet.
(UVEK-Medienmitteilung 17.10.03; ASTRA-Jahresstaubericht 07.10.03; BaZ 18./19.10.03)**

**20.10. Schutzgalerien: Expertenbericht bestätigt geringes Risiko – Seit über 40 Jahren wurden auf den Nationalstrassen nur 39 Unfälle an Galerien oder Tunnelleingängen registriert, die Sachschäden zur Folge hatten. Dabei gab es weder Verletzte noch Tote. Ein neuer Expertenbericht empfiehlt nun basierend auf dieser Situationsanalyse eine Reihe von vorbeugenden und organisatorischen Massnahmen zur Optimierung der Überwachung und des Unterhalts der Schutzbauwerke. Erstens sei ein Ereignisregister für das gesamte Nationalstrassennetz zu führen und aufrecht zu erhalten. Zweitens seien eine einheitliche Risikobewertungsmethode zu entwickeln und Schutzziele für verschiedene Gefahren zu definieren. Drittens seien alle Galerien und Tunnelportale mit Schutzfunktionen systematisch zu überprüfen.
(UVEK-Medienmitteilung 20.10.03)**

**24.10. Autobahnanschluss des Simmentals fertig gestellt – Am 11. November wird der Autobahnanschluss des Simmentals an die A6 nach einer Eröffnungsfeier dem Verkehr übergeben. Die Fertigstellung dauerte zweieinhalb Jahre. Die Strasse, der Tunnel und die Ergänzungen kosteten rund 34 Millionen Franken. Sie werden zu 84 Prozent vom Bund bezahlt.
(BZ 24.10.03; NZZ 12.11.03)**

**24.10. Bund verabschiedet sich vom Begriff „Vision Zero“ – Der Bund lässt in der Strassenverkehrssicherheit den Begriff „Vision Zero“ in der Schublade verschwinden. Für den Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), Rudolf Dieterle, sind null Verkehrstote ein unrealisierbarer Traum. Auf Zahlen bezogen wird sich der Bund gemäss Dieterle von der „Vision Zero“ verabschieden, die Grundideen der Vision bleiben jedoch bestehen. Der Bund wolle eine Schweiz mit Strassen, die Fehler verzeihen würden, so genannte „forgiving roads“.
(sda-Meldung 24.10.03)**

**03.11. „EnergieSchweiz“ auf gutem Weg – Der zweite Jahresbericht des Energiesparprogramms „EnergieSchweiz“ zeigt, dass es zwar zunehmend Wirkung entfaltet, aber noch nicht genügt, um die schweizerischen Energie- und Klimaziele zu erreichen.
(BFE-Medienmitteilung 03.11.03; NZZ 06.11.03)**

- 10.11. Neues Indikatorensystem „Monet“ zum Messen der Nachhaltigkeit – Zum Messen der Nachhaltigkeit steht in der Schweiz ein neues Messinstrument mit über hundert Indikatoren zur Verfügung: das Indikatorensystem „Monet“ (Monitoring der nachhaltigen Entwicklung). Realisiert worden ist Monet von den Bundesämtern für Statistik (BFS), für Raumentwicklung (ARE), und für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal). Monet kommt unter anderem zum Schluss, dass die Freude über eine verbesserte Energieeffizienz in verschiedenen Bereichen durch die Zunahme des Gesamtenergieverbrauchs getrübt werde. Als dramatisch beurteilen die drei Bundesämter diese Entwicklung im Verkehr. Hier sei der Energieverbrauch wegen der ungebremsen Mobilitätszunahme zwischen 1980 und 2001 um über 40 Prozent – trotz kontinuierlich verbesserter Energieeffizienz – gestiegen. Das System ist primär als Informationsplattform für die Bevölkerung, politische Akteure und die Verwaltung konzipiert. Ziel der Monet-Indikatoren ist es, ein Gesamtbild der nachhaltigen Entwicklung in der Schweiz zu liefern und die Position der Schweiz im internationalen Vergleich aufzuzeigen. (NZZ 11.11.03; BFS/ARE/BUWAL-Medienmitteilung 10.11.03)**
- 12.11. Sanierung von Bahnübergängen – Der Bundesrat hat die gesetzlichen Grundlagen für die Sicherung und Signalisierung von Bahnübergängen neu geregelt. Für die Sicherheit auf den Bahnübergängen sind primär die Bahnen verantwortlich. Entsprechen Bahnübergänge nicht mehr dem verlangten Sicherheitsstandard, erarbeiten die Bahnen Sanierungsmassnahmen. Um dem technischen Fortschritt besser Rechnung tragen zu können, verzichten die neuen Bestimmungen auf lösungsorientierte Vorschriften, sondern definieren nur die Minderheitsanforderungen. Die Finanzierung der für die Sicherheit an Bahnübergängen notwendigen Massnahmen wird wieder flexibler gestaltet. Bislang trugen in den meisten Fällen die damit verbundenen Kosten automatisch zu 75 Prozent die Strasseneigentümer, das heisst die Kantone, Gemeinden oder Private, und zu 25 Prozent die Bahnen. Der Finanzierungsmodus des Eisenbahngesetzes sieht nämlich vor, dass jener Verkehrsweg die Anpassung der Bahnübergangsanlagen finanzieren muss, der durch das erhöhte Verkehrsaufkommen den Sanierungsbedarf ausgelöst hat. (NZZ 13.11.03; UVEK-Medienmitteilung 12.11.03)**
- 20.11. Motorfahrzeugbestand 2003: Expansionskurs flaut ab – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind per 30. September 2003 in der Schweiz rund 4,9 Millionen Motorfahrzeuge gezählt worden. Der Grossteil dieses Bestands setzt sich aus 3,745 Millionen Personenwagen (PW) zusammen. Dies entspricht 510 PW pro tausend Einwohner. Hinzu kommen 292'000 Sachtransportfahrzeuge, 567'000 Motorräder und 311'000 Anhänger. Der Fahrzeugbestand wächst zwar noch immer, der Anstieg verlangsamt sich seit einigen Jahren aber zunehmend. So nahmen die PW 2001 um 2,4, 2002 um zwei und 2003 nur noch um 1,4 Prozent zu. (BFS-Pressemitteilung 20.11.03)**
- 25.11. Teilrevision der Lärmschutzverordnung: FRS-Stellungnahme – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet Fristverlängerungen für die Lärmsanierung von Nationalstrassen höchstens bis 31. März 2007 sowie für die Hauptstrassen und das übrige Strassennetz maximal bis 31. März 2012. Die heutige Problematik rund um die Verschleppung der Strassenlärmsanierung bestehe darin, dass zum einen der Bund einen Teil der zweckgebundenen Strassengelder seit Jahren systematisch zu-**

rückbehält und zum andern die Kantone erhaltene Finanzmittel trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf nicht prioritär für Lärmschutzmassnahmen einsetzen.
(FRS-Communiqué 25.11.03)

**29.11. Kanton Solothurn: Keine höheren Motorfahrzeug-Gebühren – Die Stimmberechtigten des Kantons Solothurn haben der Vorlage über Kosten deckende Motorfahrzeug-Gebühren mit 16'990 Ja- zu 27'601 Nein-Stimmen eine Abfuhr erteilt. Damit bleibt die gemäss Regierung und Kantonsrat mehrere Hunderttausend Franken betragende Unterdeckung bei den Gebühren bestehen.
(BaZ 01.12.03)**

**02.12. Verkehrstelematik: Schweizer Plattform geschaffen – Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat seine Strategie in den Bereichen Verkehrstelematik und -management sowie die schweizerische Plattform für Verkehrstelematik (its-ch) vorgestellt. Diese its-ch-Plattform soll Strassen- und Verkehrstelematik im Landverkehr behandeln. Das Kürzel its steht für „intelligent transport system“ und hat sich in der Fachwelt als Oberbegriff für Anwendungen der Verkehrstelematik eingebürgert. Die its-ch soll nicht nur Informationszwecken dienen, sondern auch die Abstimmung und Führung in der Verkehrstelematik erleichtern. Ziel für its-ch ist es, den Einsatz der Verkehrstelematik zu beschleunigen, aktiv zu beeinflussen und zu fördern.
(ASTRA-Medienmitteilung 02.12.03; ots-emailservice 02.12.03)**

**03.12. SBB reagieren auf Pannenserie – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) reagieren mit einem Bündel von Massnahmen auf die Häufung von Störungen im Zürcher S-Bahn-Netz, die sich auf weite Teile der Schweiz ausgewirkt haben. Landesweit werden im Bereich Rollmaterial 120 Stellen zusätzlich geschaffen, ein Drittel davon allein im Raum Zürich. Die SBB rechnen dabei mit Mehrkosten von rund hundert Millionen Franken. Mehr Prävention lautet die Devise bei den Infrastrukturen. In der stark ausgelasteten Region Zürich wird etwa einer der Hauptcomputer ersetzt. Die Erneuerung der Fahrleitungen soll zudem künftig in kürzeren Intervallen erfolgen. In den Stosszeiten wird die Perronaufsicht verstärkt und die Fahrgastinformation verbessert.
(„Bund“ 04.12.03)**

**03.12. Ständerat heisst den Voranschlag 2004 gut – Mit 34 zu 0 Stimmen hat das „Stöckli“ den Voranschlag 2004 des Bundes genehmigt. Das Budget sieht Einnahmen von knapp 48 Milliarden und Ausgaben von rund 51,5 Milliarden Franken vor. Eigentlich beziffert der Voranschlag den Ausgabenüberschuss mit rund 4,8 Milliarden Franken. Darin sind allerdings ausserordentliche Aufgaben von gut 1,1 Milliarden Franken enthalten, die nicht der Schuldenbremse unterstehen. Wird noch die mit dem Entlastungsprogramm 2003 für den Bundeshaushalt beschlossene Kreditsperre berücksichtigt, ergibt sich fürs nächste Jahr ein Schuldenbremsen-konformes Defizit von 3,5 Milliarden Franken. Ebenfalls oppositionslos mit 38 zu 0 Stimmen hat der Ständerat den Bundesbeschluss über die Entnahmen aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte für das Jahr 2004 genehmigt.
(NZZ 04.12.03)**

- 04.12. Entlastungsprogramm 2003 des Bundes: Kürzungen bei FinöV –** Nach dem Ständerat hat nun auch der Nationalrat mit 97 zu 83 Stimmen beschlossen, 20 Prozent des Bundesanteils an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Jahren 2004 bis 2006 aus dem Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) in die Bundeskasse umzulenken. Dies sind insgesamt 325 Millionen Franken. Sogar Finanzminister Kaspar Villiger hegt Zweifel, ob die vom Ständerat beschlossene Rückführung möglich sein wird.
(NZZ 05.12.03)
- 05.12. Programm des avanti-Gegenvorschlags –** Ein Jahr nach Annahme des Gegenentwurfs zur avanti-Initiative muss der Bundesrat dem Parlament ein Programm zur Behebung der prioritären Engpässe auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen vorlegen. Die Verwaltung hat die Arbeiten zu diesem Programm, dessen wesentliche Eckpunkte für die Volksabstimmung vom 8. Februar 2004 bekannt sind, aufgenommen. Das Programm umfasst drei Teile: die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von neuralgischen Engpässen auf diesem Netz und Infrastrukturbeiträge an den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr auf Strasse und Schiene. Offen ist gegenwärtig vor allem noch, welche Vorhaben in den Agglomerationen auf der Strasse und Schiene gebaut werden müssen. Die Finanzierung des Programms ist ausreichend, aber – wie bei allen anderen Infrastrukturbereichen – ist eine strenge Prioritätenordnung notwendig. Auch die Finanzierung der anderen Strassenaufgaben des Bundes bleibt gewährleistet.
(UVEK-Medienmitteilung 05.12.03; NZZ 06./07.12.03)
- 07.12. Unfallschwerpunkte auf dem Nationalstrassennetz –** Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat auf dem Nationalstrassennetz 961 Unfallschwerpunkte ausgemacht. Viele Abschnitte – vor allem im Bereich von Autobahnverzweigungen und Autobahnan-schlüssen – weisen gemäss Astra ein signifikant erhöhtes und damit auffälliges Un-fallgeschehen auf, das in einem Fall sogar um das Zwanzigfache über dem Mittelwert liegt. Es ist das erste Mal, dass das Astra mit dem Bericht „Zustandserfassung und -bewertung Nationalstrassen“ einen Überblick über die Sicherheit auf den National-strassen verschafft hat.
(NZZ am Sonntag 07.12.03; NZZ 10.12.03)
- 09.12. Nationalrat stimmt dem Voranschlag 2004 zu –** Nach dem Ständerat hat auch die Grosse Kammer das Budget 2004 des Bundes mit 73 zu 61 Stimmen bei 38 Enthaltungen gutgeheissen.
(NZZ 10.12.03)
- 11.12. Entlastungsprogramm 2003 bereinigt –** Das 3-Milliarden-Entlastungsprogramm für den Bundeshaushalt ist bereinigt. Beide Räte haben dem Antrag der Einigungskonfe-renz zugestimmt – der Ständerat stillschweigend, der Nationalrat gegen den Wider-stand der Linken. Somit ist das grösste Sparpaket in der Geschichte des Bundesstaats unter Dach. Der Bundeshaushalt wird mit dem Paket in den nächsten drei Jahren um bis zu drei Milliarden entlastet.
(NZZ 12.12.03; BBl 2003 S. 8099-8112; AS 2004 S. 1633-1648)

- 11.12. **Keine Aufhebung des Verbandsbeschwerderechts** – Mit 96 zu 80 Stimmen hat der Nationalrat eine parlamentarische Initiative abgelehnt, die verlangte, das Beschwerde-recht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen aufzuheben.
(NZZ 12.12.03)
- 12.12. **Klimakonferenz in Mailand zu Ende gegangen** – Die neunte Vertragsparteienkonfe-renz der Klimakonvention (COP-9) in Mailand ist mit der Verabschiedung einer Reihe von Beschlüssen zu Ende gegangen, die grünes Licht für die Unterstützung von kli-marelevanten Projekten in Drittweltländern geben. Immer wieder betont worden ist zudem die Dringlichkeit, das Protokoll in Kraft zu setzen sowie dass es zurzeit keine Alternative zu „Kyoto“ gebe. Man wäre zwar jetzt in der Lage, das Kyoto-Protokoll in Kraft zu setzen – doch noch immer fehlt das für die definitive Ratifikation notwendige „Quorum“ der Industriestaaten, insbesondere die Zustimmung Russlands. Damit ist ungewiss, ob das Vertragswerk je Rechtskraft erlangt. Der „Clean Development Me-chanism (CDM)“ jedenfalls ist nun soweit geregelt, dass mit konkreten Projekten ge-startet werden kann. Dies ermöglicht es Industrieländern, ihre Treibhausgasemissio-nen mit Senkungsmassnahmen oder durch Aufforstung (so genannte Senken) in Drittweltländern zu reduzieren. Die nächste Vertragsparteienkonferenz (COP-10) fin-det in einem Jahr in Buenos Aires statt.
(NZZ 02./10./13./14.12.03; „Bund“ 12.12.03; UVEK-Medienmitteilung 24.11.03)
- 12.12. **Die Preise im Güterverkehr sind seit 2001 gesunken** – Die Preise im Güterverkehr sind im Halbjahr zwischen April und Oktober 2003 insgesamt praktische stabil geblieben. Die Entwicklung verlief aber nach Verkehrsträger unterschiedlich. Die Preise für Schienen-transporte nahmen um 1,4 Prozent zu. Die Preise im Strassentransport gingen dagegen um 0,5 Prozent zurück. Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) ist der im April 2001 einge-führte Produzentenpreisindex für den Güterverkehr insgesamt um 2,3 Prozent gefallen.
(BFS-Pressemitteilung 12.12.03)
- 15.12. **765 Millionen Franken über vier Jahre für die Hauptstrassen** – Der Bund stellt für den Ausbau des Hauptstrassennetzes im Zeitraum 2004 bis 2007 einen Betrag von 765 Millionen Franken zur Verfügung. Das sind 89 Millionen weniger als im letzten Mehrjahresprogramm. Diese Kürzung ergibt sich aus dem Entlastungsprogramm 2003. Die Finanzierung von sechs noch nicht begonnenen Grossprojekten und aller laufenden Arbeiten ist jedoch durch ihre Fortschreibung im Programm 2004-2007 gesichert. Die laufenden Arbeiten mit gesicherter Finanzierung beanspruchen rund 523 Millionen. 10 der 14 Grossprojekte im Mehrjahresprogramm 1996-1999 laufen noch. Auf sie entfallen noch 226 Millionen Franken, vor allem für Sissach (BL), Klosters (GR) und Flims (GR). Nur fünf Grossprojekte im Mehrjahresprogramm 2000-2003 sind angelaufen, während sechs noch anstehen. Laut Angaben der Kantone wer-den für die laufenden Projekte 203 Millionen Franken benötigt; 243 Millionen werden die Vorhaben auf der Warteliste kosten. Damit bleiben noch 94 Millionen für andere Projekte mittleren Umfangs in der Abschlussphase. Zur Finanzierung neuer Projekte stehen deshalb keine Mittel mehr zur Verfügung. Die Kantone haben zahlreiche neue Projekte angekündigt. Der entsprechende Kreditbedarf im Zeitraum 2004-2007 wird auf 760 Millionen Franken geschätzt. Damit wäre der Kreditrahmen des Mehrjahres-programms 2004-2007 praktisch bereits ausgeschöpft. Diese Projekte können daher nicht berücksichtigt werden. Je nach Abwicklung der noch nicht begonnenen Gross-

projekte kann jedoch die Finanzierung einer begrenzten Anzahl neuer Projekte geprüft werden, sofern diese im Zeitraum 2004-2007 vollständig ausgeführt werden können. (NZZ 16.12.03; UVEK-Medienmitteilung 15.12.03)

- 15.12. Schweiz will Beteiligung an Galileo ausbauen – Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) beauftragt, mit der Europäischen Union (EU) Sondiergespräche über den Ausbau einer möglichen direkten Schweizer Beteiligung am Projekt Galileo aufzunehmen. Galileo ist ein Satellitennavigationssystem neuer Generation, das gemeinsam von der EU und der Europäischen Raumfahrtagentur (ESA) getragen wird. Die EU hat die Schweiz eingeladen, sich direkt an der Trägerschaft und an der Finanzierung des „Gemeinsamen Unternehmens Galileo“ (Galileo Joint Undertaking, GJU) zu beteiligen. (UVEK-Medienmitteilung 15.12.03)
- 16.12. Schwefelfrei auf allen Schweizer Strassen – Per 1. Januar 2004 führen alle Schweizer Mineralölgesellschaften schwefelfreie Treibstoffe ein. Wegen der gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtlager, die zum Teil noch mit schwefelhaltigen Treibstoffen gefüllt sind und erst aufgebraucht werden müssen, verschiebt sich die vollständige flächendeckende Einführung allerdings um einige Monate. Dies haben die Erdöl-Vereinigung, der Touring Club Schweiz (TCS) und auto-schweiz bekannt gegeben. Der Bundesrat unterstützt die schwefelfreien Treibstoffe mit einer Lenkungsabgabe von drei Rappen pro Liter schwefelhaltigen Benzins und Dieselöls. Allfällige Einnahmen der Lenkungsabgabe werden via Krankenkassenabrechnungen der Bevölkerung rückvergütet. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) rechnet jedoch nicht mit Einnahmen, da die Lieferanten genügend Treibstoffe neuer Qualität einführen können. (NZZ 17./29.12.03; AP-Meldung 16.12.03)
- 16.12. 2003: Drittwärmstes Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen – Das Jahr 2003 dürfte gemäss der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) das drittwärmste seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1863 sein. Die Oberflächentemperatur liege 0,45 Grad über dem Durchschnitt der Jahre 1961 bis 1990. Seit 1970 nimmt die Temperatur laut WMO dreimal rascher zu als während der hundert Jahre zuvor. Ein Hauptgrund für die globale Klimaerwärmung seien die Treibhausgasemissionen. Das Ozonloch über der Antarktis ist gemäss WMO in diesem Jahr im September am grössten gewesen und habe sich früher als üblich geschlossen. (NZZ 17.12.03; BaZ 17.12.03)
- 17.12. Ständerat gibt Gelder für Neat frei – Mit 34 zu 1 Stimme hat die Kleine Kammer die Freigabe der gesperrten 2,24 Milliarden Franken für die zweite Phase der ersten Etappe der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) sowie einen Zusatzkredit von 900 Millionen Franken zur Aufstockung der bereits verplanten Neat-Reserven genehmigt. Diese zweite Phase umfasst namentlich den Ceneri- und den Zimmerberg-Basistunnel, die Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel), die verbleibenden Ausbauten zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie die Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken der Basistunnels. Allein 650 Millionen Franken des Zusatzkredits sind für zwei Einspurtunnels statt wie ursprünglich geplant einer Doppelspurröhre beim Monte Ceneri vorgesehen. Verkehrsminister Moritz Leuenberger sagte im Ständerat, dass es die Neat brauche, um die Attraktivität des

Personenverkehrs zu erhalten und um die einen Kollaps beim Güterverkehr zu vermeiden. Der volkswirtschaftliche Nutzen stehe ausser Diskussion. Das Verlagerungsziel könne nur mit der Neat erreicht werden. Hinsichtlich der zwei einspurigen Tunneln am Ceneri hält Bundesrat Leuenberger fest, dass der neueste Stand der Sicherheitstechnik zu berücksichtigen sei. Das Risiko im Tunnel sei zwar klein, aber wenn ein Unfall passiere, seien die Folgen im Tunnel ungleich grösser als auf offenem Feld. (NZZ 18.12.03)

19.12. Bahnreform 2: Gleiche Regeln für SBB und Privatbahnen – Der Bundesrat hat die Bahnreform 2 in die Vernehmlassung geschickt. Damit soll die Sicherheit im öffentlichen Verkehr verbessert und die Finanzierung von Privatbahnen und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vereinheitlicht werden. Eine Übernahme der Privatbahnen durch die SBB steht nicht mehr zur Diskussion. Mit der Bahnreform 2 sollen nun auch für die Privatbahnen Leistungsvereinbarungen eingeführt werden. Neu soll der Bund ein Grundnetz von nationaler Bedeutung finanzieren, die Kantone ein Ergänzungnetz. Zur Grösse der beiden Netze werden zwei Varianten vorgeschlagen. Mit der Bahnreform 2 erklärt sich der Bund bereit, sich an einer Entschuldung von Privatbahnen zu beteiligen, sofern die Kantone das Ihrige dazu beitragen und die Unternehmen bei der Konsolidierung der Bahnlandschaft mitziehen. Gestrichen hat der Bundesrat hingegen die von den Gewerkschaften geforderte Beteiligung an der Sanierung von Pensionskassen. (NZZ 20./21.12.03)

19.12. Studie über Versorgung mit fossilen Treib- und Brennstoffen veröffentlicht – Obwohl die Meinungen von „pessimistischen“ und „optimistische“ Experten teilweise beachtlich auseinander gehen, kann man gemäss einer neuen Studie „Versorgung mit fossilen Treib- und Brennstoffen“ des Bundesamts für Energie (BFE) davon ausgehen, dass das Ende des Erdölzeitalters noch lange nicht bevorsteht. Der Höhepunkt der weltweiten Förderung konventionellen Erdöls wird frühestens ab 2010 vorausgesagt. Verbesserte Technologien, insbesondere bei der Förderung nicht konventionellen Erdöls, verstärkte Substituierung durch Erdgas, Biotreibstoffe und umweltfreundlicherer Kohle, sowie höhere Energieeffizienz werden die Verknappung des konventionellen Erdöls abfedern. Der Übergang ins „post-fossile“ Zeitalter könnte sich somit über Jahrzehnte hinausziehen. (BFE-Medienmitteilung 19.12.03)

26.12. Über 500 Verkehrstote auf Schweizer Strassen – Auf Schweizer Strassen sind im Jahr 2003 über 500 Menschen ums Leben gekommen. Das sind gemäss ersten Schätzungen von Fachleuten mehr als 2002. Bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) rechnet man nach Vorliegen von definitiven Zahlen mit rund 550 Strassenverkehrstoten. Somit dürfte die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten gegenüber dem Vorjahr um sieben bis acht Prozent gestiegen sein. (NZZ 27./28.12.03)

30.12. FRS unterstützt den Gegenentwurf zur avanti-Initiative – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS sagt ja zur Mobilität nach Mass und unterstützt den avanti-Gegenentwurf, der am 8. Februar 2004 zur Volksabstimmung gelangt. Durch die entsprechende Verfassungsrevision werde der Bund erstmals dazu verpflichtet, sich für

**die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen von Eisenbahn und
Strasse einzusetzen.
(FRS-Communiqué 30.12.03)**

FRS/pk; 14.12.2006

Stichwortverzeichnis 2003

14.12.2006

Verkehr	(Datum)
Agglomerationsverkehr; Pendlermobilität und Verstädterung haben weiter zugenommen; Die Hälfte der Pendler benützt das Auto	15.05.
Allgemeines; Bericht „Herausforderungen 2003-2007“ veröffentlicht; Kapitel „Verkehrspolitik“ durch Beschlüsse des Parlaments überholt	26.09.
Automobilsalon; Der 73. Genfer Automobilsalon hat seine Tore geöffnet; Dank der neuen Halle 6 ist die Ausstellungsfläche um 20 Prozent gewachsen	06.03
Automobilsalon; Die 73. Ausgabe des Automobilsalons verzeichnet 703'900 Eintritte; Claude F. Sage wird zum neuen Präsidenten bis 2005 gewählt	16.03.
Automobilwirtschaft; Autoverkäufe auf dem tiefsten Stand seit fünf Jahren	16.01.
Automobilwirtschaft; Strassenfahrzeugmarkt rezessionsbedingt stark rückläufig; Erhebung des Bundesamts für Statistik	21.02.
Automobilwirtschaft; Umsatz von fast 74 Milliarden Franken im Jahr 2002; Fiskalabgaben von rund zehn Milliarden Franken	15.07.
Automobilwirtschaft; Neues automatisiertes Motorfahrzeug-Informationssystem (Mofis); Fahrzeugdaten bereits vom Hersteller oder Importeur erfassbar	03.09.
Automobilwirtschaft; Fahrzeugbestand wächst nur noch langsam; 3,754 Millionen Personenwagen; 510 Personenwagen pro tausend Einwohner	21.11.
Bahn 2000; Oenzbergtunnel durchstochen; Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist durchgehend verbunden	14.02.
Bahn 2000; Neue Doppelspur Zürich–Thalwil wird am 6./7. Juni 2003 eingeweiht; Zweitgrösstes Projekt nach der Strecke Mattstetten–Rothrist	27.02.
Bahn 2000; Start der Testfahrten auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist	09.07.
Bahn 2000; SBB verzichten in der ersten Etappe definitiv auf ETCS und FSS	26.09.
Bahnreform 2; Bundesrat schickt Bahnreform 2 in die Vernehmlassung; Gleiche Regeln für SBB und Privatbahnen	19.12.
EU; Teilliberalisierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs wird rechtswirksam; Volle Liberalisierung im Jahr 2008	15.03.
EU; Verkehrskommissarin Loyola de Palacio schlägt statt pauschale leistungsabhängige „Eurovignette“ für Schwerverkehr vor; Querfinanzierung möglich	23.07.
EU; Europäischer Gerichtshof gegen Tiroler Verkehrslenkung; Teilfahrverbot auf der Inntal-Autobahn ausgesetzt	30.07.
FRS; Kurswechsel in der Verkehrspolitik gefordert; 58. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS	12.06.
FRS; Bundesrat beschliesst Auflösung des Carburant-Fonds; FRS erhält von rund 5,2 Millionen knapp 2,4 Millionen Franken	16.06.

Güterverkehr; 12 Prozent weniger Lastwagen als 2001 am Zoll von Chiasso-Brodega	14.01.
Güterverkehr; Rola auf der Lötschberg-Achse zu 75 Prozent ausgelastet	24.01.
Güterverkehr; Der unter Wasser stehende Eisenbahntunnel Monte-Olimpino-II bei Como behindert den transalpinen Süd-Nord-Schienengüterverkehr stark	31.01.
Güterverkehr; Erstes Schwerverkehrs-Kontrollzentrum nimmt in Stans den Betrieb auf; Weitere zehn solche Zentren sollen in den kommenden Jahren folgen	25.02.
Güterverkehr; Neun Prozent weniger alpenquerender Schwerverkehr im Jahr 2002	10.03.
Güterverkehr; Die Halbjahresbilanz des Tropfenzählersystem für den Schwerverkehr am Gotthard-Strassentunnel fällt gemäss Verkehrsdepartement positiv aus	31.03.
Güterverkehr; SBB Cargo mit 96 Millionen Franken Verlust im Jahr 2002; Redimensionierungs- und Optimierungsmassnahmen vorgesehen	01.04.
Güterverkehr; Monte-Olimpino-II-Eisenbahntunnel wieder einspurig in Betrieb	05.05.
Güterverkehr; Tropfenzähler- Regime am Gotthard-Strassentunnel soll mit einem Reservationssystem ergänzt werden	22.05.
Güterverkehr; SBB Cargo führt Ende Jahr ein neues Produktionskonzept beim Wagenladungsverkehr ein; Streichung von rund 350 Stellen	27.06.
Güterverkehr; „S“-Verkehr stellt für die EU-Kommission keine Diskriminierung ausländischer Camions dar; Landverkehrsabkommen wird nicht verletzt	07.07.
Güterverkehr; Das geplante Reservationssystem für den Schwerverkehr auf der Gotthardroute fällt in der Vernehmlassung durch	15.07.
Güterverkehr; Geistesgegenwärtig fährt ein italienischer Lastwagen-Chauffeur sein brennendes Gefährt aus dem Gotthard-Strassentunnel	05.08.
Güterverkehr; Monte-Olimpino-II-Eisenbahntunnel wieder zweispurig befahrbar	08.08.
Güterverkehr; Neues Computerisiertes Transitsystem (NCTS) ab 31. März 2004	09.09.
Güterverkehr; Bundesrat genehmigt generelles Projekt für provisorisch erweiterte Zollanlage in Basel; Inbetriebnahme im zweiten Quartal 2004	15.10.
Güterverkehr; Erster mobiler Lastwagen-Scanner für den Schweizer Zoll	16.10.
Güterverkehr; Reservationssystem für Lastwagen am Gotthard-Strassentunnel wird in der Vernehmlassung abgelehnt; Einrichtung von Warteräumen	17.10.
Güterverkehr; Der Produzentenpreisindex für den Güterverkehr ist seit April 2001 um gut zwei Prozent gefallen	12.12.
HGV-Anschluss; Bundesrätliche Vernehmlassungsvorlage für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV)	11.09.
Hauptstrassen; Bund stellt für den Ausbau des Hauptstrassennetzes von 2004 bis 2007 einen Betrag von rund 765 Millionen Franken bereit	15.12.
Kantonsstrassen; Autobahnanschluss des Simmentals an A6 wird am 11. November eröffnet	24.10.
KTU; Südostbahn (SOB) weiht erste Doppelspurstrecke ein	20.09.
Motorrennsport; Neue Trägerschaft übernimmt per 1. Januar 2004 die Aufgaben im Bereich der Motorsportthoheit	26.09.
Nationalstrassen; Gotthard-Strassentunnel: Noch nie so wenig Unfälle und Pannen; Gesamtverkehrsaufkommen auf den Stand von 1993 gesunken	07.02.

Nationalstrassen; Im Eurotest 2003 wurden vier Schweizer Strassentunnels geprüft; Zwei erhielten die Note gut, zwei die Note ungenügend	30.04.
Nationalstrassen; Expertengruppe des Bundes nimmt die Schutzgalerien des Nationalstrassennetzes unter die Lupe	15.05.
Nationalstrassen; 10'600 Staustunden im Jahr 2002; 26 Prozent mehr als im Vorjahr; 64 Prozent infolge Verkehrsüberlastung	17.07.
Nationalstrassen; Staustunden um 26 Prozent gegenüber 2001 zugenommen	17.10.
Nationalstrassen; Neuer Expertenbericht zum Risikomanagement bei Schutzgalerien und Tunnelportalen mit Schutzfunktion	20.10.
Nationalstrassen; Bundesamt für Strassen legt erstmals einen Bericht zu 961 Unfallschwerpunkten vor	07.12.
Nationalstrassenbau; Neue Studie zum Ausbau des Gotthard-Strassentunnels ; Kaum Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse südlich von Lugano	31.01.
Nationalstrassenbau; Bundesrat legt die politische Stossrichtung für das 7. langfristige Bauprogramm fest; A4 wird prioritär behandelt	14.03.
Nationalstrassenbau; Bundesrat beschliesst, zweispurige A4 im Zürcher Weinland zu einer Miniautobahn auszubauen; Verkehrssicherheit wird erhöht	09.04.
Nationalstrassenbau; Ständerätliche Verkehrskommission modifiziert den avanti-Gegenvorschlag geringfügig	02.05.
Nationalstrassenbau; Einweihung der dritten Röhre des Baregg隧NELLS auf der A1	16.05.
Nationalstrassenbau; Der Kanton Basel-Landschaft stimmt einer dritten Röhre am Belchentunnel zu; Angenommen wird auch eine Antistau-Initiative	18.05.
Nationalstrassenbau; Nationalrat überweist Postulat betreffend die Planung einer Umfahrung des Raums Luzern	02.06.
Nationalstrassenbau; Abschluss der Sanierung der Oströhre des Belchentunnels auf der A2; Beide Röhre wieder uneingeschränkt befahrbar	11.06.
Nationalstrassenbau; Ständerat genehmigt mit 31 zu sieben Stimmen einen Gegen-vorschlag zur avanti-Initiative, der weitgehend jenem des Nationalrats folgt	16.06.
Nationalstrassenbau; Parlament genehmigt Abkommen mit Deutschland über den Bau einer Autobahnbrücke über den Rhein	20.06.
Nationalstrassenbau; 7. langfristiges Bauprogramm wird geprägt von Budgetkür-zungen und dem Entlastungsprogramm; Verzögerungen bei Neubaustrecken	02.07.
Nationalstrassenbau; Ausführungsprojekt für dritten Strassentunnel am Belchen von der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion beim Bund eingereicht	16.07.
Nationalstrassenbau; Nordröhre des Tunnels vom Bahnhof St. Johann in Basel bis zur französischen Landesgrenze eröffnet; LED-Leuchtdioden als Schweizer Novum	08.08.
Nationalstrassenbau; Nationalrat bereinigt letzte Differenz beim direkten Gegen-vorschlag zur avanti-Initiative; Die Vorlage ist definitiv bereinigt	16.09.
Nationalstrassenbau; Neue Autostrasse im Kanton St. Gallen verbindet Jona mit Schmerikon; Lücke zwischen Oberlandautobahn und A3 geschlossen	01.10.
Nationalstrassenbau; Mit 101 zu 85 (Nationalrat) und 34 zu acht Stimmen (Ständerat) wird der direkte Gegenvorschlag zur avanti-Initiative genehmigt	03.10.
Nationalstrassenbau; Volkinitiative „avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ zurückgezogen; Unterstützung des direkten Gegenvorschlags	17.10.
Nationalstrassenbau; Programm des avanti-Gegenvorschlags; Wichtige Eckpunkte für die Volksabstimmung vom 8. Februar 2004 sind bekannt	05.12.

Nationalstrassenbau; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet den Gegenentwurf zur avanti-Initiative	30.12.
Neat; Der Bundesrat wird dem Parlament einen Zusatzkredit beantragen müssen; Höhe des Kredits noch unbekannt	21.01.
Neat; Zusatzkredit in der Höhe von gegen eine Milliarde Franken; heikle geologische Gebiete stehen erst noch bevor	09.02.
Neat; Die Regierung des Kantons Uri legt Einsprache ein gegen das Auflageprojekt zur Linienführung im Reusstal; Etappierung beantragt	25.02.
Neat; Neat II für sechs bis acht Milliarden Franken in Sicht	25.03.
Neat; Tunnelabschnitt Mitholz-Frutigen durchschlagen; Hauptdurchschlag für den Lötschbergbasistunnel für nächstes Jahr vorgesehen	15.05.
Neat; Bundesamt für Verkehr (BAV) schlägt Etappierung im Kanton Uri vor; Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Jahr 2013 nicht gefährdet	29.07.
Neat; Zweiter Griff nach den Reservemitteln; 213 Millionen für die Gotthard- und 165 Millionen Franken für die Lötschbergachse	27.08.
Neat; Bundesrat beantragt Zusatzkredit von 900 Millionen Franken	10.09.
Neat; Inbetriebnahme Gotthardachse: 2015; Endkosten erstmals über Gesamtkredit	26.09.
Neat; Bundesrat, BAV und Parlamentarier sind sich einig; Neat wird nie rentieren	13.10.
Neat; Mit 34 zu 1 Stimme heisst der Ständerat einen Zusatzkredit von 900 Millionen Franken gut; Freigabe der gesperrten Mittel von 2,24 Milliarden Franken	17.12.
Öffentlicher Verkehr; Der Bundesrat hat zwei Bahnstrecken definitiv stillgelegt	07.03.
Sachplan Strasse; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS erachtet den Entwurf eines Sachplans Strasse als untaugliches Instrument	11.03.
SBB AG; Rechnung 2002 schliesst mit einem Verlust von 12 Millionen Franken; Schwierigkeiten mit der Pensionskasse; Defizitärer Güterverkehr	31.03.
SBB AG; Jahresverlust von 12 Millionen Franken; Pensionskasse wird zur Dauerbelastung; Defizit im Güterverkehr fast verdoppelt	29.04.
SBB AG; Nachtbusangebot „Nightbird“ wird massiv reduziert; Verbindung zwischen Zürich und Bern wird ab Dezember eingestellt	08.10.
SBB AG; Reaktion auf eine Häufung von Pannen im Zürcher S-Bahn-Netz	04.12.
Strassenunterhalt; Kosten für den Strassenunterhalt stark steigend; Vestra-Tagung	16.01.
Strassenbau; Der Bundesrat hat die Sicherung und Signalisierung von Bahnübergängen auf neue gesetzliche Grundlagen gestellt	12.11.
SVG; Führerausweis im Kreditkartenformat ab 1. April; Schaffung eines neuen Zentralregisters von Fahrberechtigungen („Faber“)	24.01.
SVG; Voraussichtlich ab 2004 macht sich strafbar, wer einen Alkoholwert von mehr als 0,5 statt 0,8 Promille im Blut; Der Nationalrat folgt damit dem Ständerat	06.03.
SVG; Eidgenössische Räte senken den Alkoholwert im Blut von 0,8 auf 0,5 Promille	21.03.
SVG; Formel-1-Rennen sollen in der Schweiz nicht länger verboten sein; Parl. Initiative mit 84 Unterschriften im Nationalrat eingereicht	21.03.
SVG; Weniger Verkehrsregelverstösse geahndet	19.06.

SVG; Ausführungsbestimmungen zum revidierten Strassenverkehrsgesetz in die Vernehmlassung geschickt	29.07.
SVG; Neue, massgeschneiderte Führerausweiskategorien für Feuerwehren treten per 1. November in Kraft	26.09.
Verkehrsinformation; Der TCS strahlt neu Verkehrsinformationen in der ganzen Schweiz über 24 Lokalradiostationen aus	01.07.
Verkehrssicherheit; Partizipativer Prozess zur Entwicklung einer neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik (Vesipo) des Bundes gestartet	28.01.
Verkehrssicherheit; Repräsentative bfu-Umfrage; 53 Prozent der Befragten erachten "Vision Zero" als umsetzbar	06.02.
Verkehrssicherheit; Zahl der Toten mit 513 auf dem tiefsten Stand seit 1946; Zahl der immatrikulierten Autos rund 25mal höher als 1946	13.02.
Verkehrssicherheit; VSR lanciert neueste Kampagne „Drink or drive“	01.04.
Verkehrssicherheit; Aktionskomitee Pro Moto überreicht dem Bundesrat eine Petition mit rund 210'000 Unterschriften; Gegen diskriminierende Vesipo-Massnahmen	13.05.
Verkehrssicherheit; Gefährliche Bahnübergänge sollen rasch saniert werden	16.05.
Verkehrssicherheit; 35'000 Motorradfahrer demonstrieren auf dem Berner Bundesplatz gegen „Vision Zero“	17.05.
Verkehrssicherheit; Erneut weniger Tote und Schwerverletzte im Strassenverkehr	20.05.
Verkehrssicherheit; Bundesrat beschliesst Geschwindigkeitsbegrenzer für Lastwagen ab 3,5 Tonnen und Busse mit mehr als neun Plätzen; VTS-Änderung	16.06.
Verkehrssicherheit; Neuer Synthesebericht des Bundes fordert strengere Kontrollen, verstärkte Prävention, bessere Strassen und sicherere Fahrzeuge	22.08.
Verkehrssicherheit; Bund verabschiedet sich vom Begriff „Vision Zero“; Grundideen bleiben jedoch bestehen; Bund will „forgiving roads“	24.10.
Verkehrssicherheit; Erstmals hat das Bundesamt für Strassen die Unfallschwerpunkte auf den Nationalstrassen in einem Bericht erhoben	07.12.
Verkehrssicherheit; Vermutlich rund 550 Tote auf Schweizer Strassen im Jahr 2003	26.12.
Verkehrstelematik; Bundesamt für Strassen schafft neue Plattform its-ch	02.12.
Verkehrstelematik; Direkte Beteiligung am Aufbau des neuen europäischen Satellitennavigationssystems Galileo; Schweiz will Sondiergespräche aufnehmen	15.12.

Energie	(Datum)
EnergieSchweiz; Das Entlastungsprogramm 2003 sieht eine Streichung des Energiesparprogramms vor; Lenkungsabgabe als Ersatz geplant	02.06.
EnergieSchweiz; Höhere Effizienz des Sparprogramms; Wirkung des Programms 30 Prozent besser als im Jahr 2001	21.06.
EnergieSchweiz; Bundesrat will keine Streichung; 20 statt 55 Millionen Franken jährlich; Lenkungsabgabe in Vernehmlassung nicht mehrheitsfähig	02.07.
EnergieSchweiz; Zweiter Jahresbericht; Das Programm entfaltet zwar zunehmend Wirkung, ist aber noch immer ungenügend zur Erreichung der Ziele	03.11.
Treibstoff; Erste Wasserstoff-Tankstelle der Welt in Island eröffnet	24.04.
Treibstoff; Vereinbarung zwischen Erdgas und Biogas; Nutzung von einheimischem Biogas im Treibstoffmarkt soll gemeinsam gefördert werden	10.06.
Verbrauch; Startschuss zur Energieetiketten-Kampagne; Bund setzt auf Dreisäulenstrategie; CO ₂ -Abgabe gemäss Energieminister Leuenberger unumgänglich	24.02.
Verbrauch; Durchschnittlicher Treibstoffnormverbrauch der Neuwagen um 2,2 Prozent gesunken; Vereinbarung von 6,4 Litern im Jahr 2008 erreichbar	10.06.
Verbrauch; Energieverbrauch sank um mehr als zwei Prozent; Der Absatz von Autobenzin veränderte sich um minus zwei, jener von Dieselöl um plus 3,5 Prozent	01.07.
Versorgung; An der Pflichtlagerhaltung für Heizöl extraleicht müssen sich ab Juli alle Erdgasimporteure beteiligen	09.05.
Versorgung; Die Erdölreserven sind weltweit weiterhin ausreichend	17.06.
Versorgung; Neue Studie „Versorgung mit fossilen Treib- und Brennstoffen“; Ende des Erdölzeitalters steht noch lange nicht bevor	19.12.

Umwelt	(Datum)
Alpenkonvention; Mit 20 zu 18 Stimmen ist der Ständerat auf die Durchführungsprotokolle eingetreten; Rückweisung an die entsprechende Kommission	11.03.
Emissionen; Zuviel krebserregendes Benzol in der Luft; Motorisierter Strassenverkehr als Hauptverantwortlicher; Neuer Buwal-Bericht „Benzol in der Schweiz“	14.02.
Emissionen; Feinstaubkonzentration liegt in den Städten Bern und Zürich um mehr als das Dreifache über dem Grenzwert; Schuld daran ist die Hochdruckperiode	25.02.
Emissionen; Neue Prognos-Studie kommt zum Schluss, dass die CO ₂ -Ziele deutlich verfehlt werden	25.02.
Emissionen; Eine neue österreichische Studie zeigt, dass die Dieselförderung bezüglich Entwicklung der Luftqualität und der Emissionen unbedenklich ist	03.03.
Emissionen; Nach dem Nationalrat überweist auch der Ständerat eine Motion, die Gastreibstoffe steuerlich begünstigen will	16.06.
Emissionen; Buwal und BFE machen Vorschläge zur CO ₂ -Reduktion im Treibstoffbereich; FRS favorisiert den „Klimarappen“	19.06.
Emissionen; Monitoring für schadstoffreiche Euro-0-Lastwagen auf den helvetischen Alpenübergängen	20.06.
Emissionen; Schweiz ist noch weit vom CO ₂ -Ziel entfernt; Neue ETH-Studie macht sich für eine massive CO ₂ -Abgabe stark	04.07.
Emissionen; Schweiz emittiert 2002 0,6 Mio. Tonnen weniger als im Jahr 2001	28.08.
Emissionen; Neuer Bericht zu den Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs; 4'500 Tonnen pro Jahr, davon 1'800 Tonnen krebserregend	02.10.
Emissionen; Der WWF Schweiz verlangt mit einer Petition die Einführung einer griffigen CO ₂ -Abgabe per 1. Juli 2004	16.10.
EU; Dritter europäischer Umweltbericht; Die Schweiz steht im europäischen Vergleich gut da	12.05.
Fahrverbote; 57 Schweizer Städte und Gemeinden beteiligen sich am vierten europäischen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“	22.09.
Immissionen; Luftbelastung durch flüchtige organische Verbindungen (VOC) hat sich zwischen 1991 und 2001 um 41 Prozent verringert	06.06.
Immissionen; Sommerliche Ozonspitzen sind zurückgegangen	06.07.
Immissionen; Bericht zur Ozonsituation veröffentlicht; Belastung in der ganzen Schweiz noch immer zu hoch; Werte von 1955 müssen erreicht werden	15.07.
Immissionen; Tempobeschränkungen im Tessin und im Misoix wegen Sommersmog	12.08.
Klimaveränderung; Mit 18 zu 0 Stimmen bei 6 Enthaltungen empfiehlt die Urek des Nationalrats dem Plenum, das Kyoto-Protokoll zu ratifizieren	25.02.
Klimaveränderung; Eine Minderheit der nationalrätlichen Urek will den Rahmenkredit für Aktivitäten im Bereich der internationalen Umweltpolitik kürzen	06.03.
Klimaveränderung; Bundesrat will die Anrechnung von CO ₂ -Senken ermöglichen	09.05.
Klimaveränderung; Mit 130 zu 7 Stimmen ratifiziert der Nationalrat das Kyoto-Protokoll zur Verringerung der Treibhausgase	02.06.

Klimaveränderung; Zwischen 2000 und 2010 steigen die CO₂-Emissionen der Industrieländer um durchschnittlich 17 Prozent; Neue Studie der UNO	03.06.
Klimaveränderung; UNO-Meteorologen werten die extremen Temperaturen und Unwetter der letzten Monate als Beleg für einen globalen Klimawandel	02.07.
Klimaveränderung; Schweiz ist als 111. Staat dem Kyoto-Protokoll beigetreten; Ratifikationsurkunde bei den Vereinten Nationen in New York hinterlegt	09.07.
Klimaveränderung; Wärmster meteorologischer Sommer seit 1864	02.09.
Klimaveränderung; Bericht des OcCC; Extreme Wetterereignisse lassen sich nicht wissenschaftlich gesichert auf die Klimaerwärmung zurückführen	24.09.
Klimaveränderung; 9. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention in Mailand zu Ende gegangen; „Clean Development Mechanism“ verabschiedet	12.12.
Klimaveränderung; 2003 drittwärmstes Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen 1861	16.12.
Lärmschutz; Die Lärmsanierung der Nationalstrassen soll gemäss Bundesrat erst 2015 und beim übrigen Strassennetz erst 2018 abgeschlossen sein	25.08.
Lärmschutz; Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS will die Nationalstrassen bis 2007 sowie die Haupt- und übrigen Strassen bis 2012 sanieren	25.11.
Nachhaltigkeit; Neues Indikatorensystem „Monet“ zur Messung der Nachhaltigkeit	10.11.
Parkplatzbewirtschaftung; Bundesrat will dauervermietete öffentliche Parkplätze nicht von der Mehrwertsteuer befreien; Nationalrat tritt nicht auf Vorlage ein	30.04.
Resh; Die Verwertungsanlage für Reststoffe aus Schredderanlagen (Resh) soll in Monthey gebaut werden; Stiftung Auto Recycling Schweiz hat entschieden	27.02.
Sonntags-Initiative; Der FRS lehnt das Volksbegehren und damit staatlich verordnete Sonntagsfahrverbote ab	27.03.
Sonntags-Initiative; Volk und alle Stände lehnen das Volksbegehren mit 62,3 Prozent Nein-Stimmen deutlich ab	18.05.
Umweltschutzgesetz; Parlament schafft Grundlage für die Unterstützung der internationalen Umweltpolitik	20.06.
Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat nimmt den Verein Alpen-Initiative als 30. Organisation in das entsprechende Verzeichnis auf	16.04.
Verbandsbeschwerderecht; Ständerat heisst oppositionslos eine Parl. Initiative gut, die das Rechtsinstrument beschränken will	18.06.
Verbandsbeschwerderecht; Nationalrat hat mit 96 zu 80 Stimmen eine parl. Initiative abgelehnt, die das Verbandsbeschwerderecht aufheben wollte	11.12.
Waldsterben; Zustand des Schweizer Waldes bleibt stabil; Nach wie vor nicht wirklich bekannt, wie Kronenverlichtungen zu interpretieren sind	30.01.

Finanzen	(Datum)
Bundesfinanzen; Eidgenössische Staatsrechnung 2002 schliesst mit einem Defizit von 3,3 Mia. Franken; Budgetiert war ein Überschuss von 294 Mio. Franken	12.02.
Bundesfinanzen; Bundesrat legt ein in der Geschichte der Eidgenossenschaft einmaliges Entlastungsprogramm von 3,4 Milliarden Franken vor	01.05.
Bundesfinanzen; Gemeinsame Plattform von öffentlichem und privatem Verkehr gegen das Entlastungsprogramm des Bundes	16.06.
Bundesfinanzen; Entlastungsprogramm von rund 3,3 Milliarden Franken geht ans Parlament; Weniger Kürzungen beim Lärmschutz an Strassen	02.07.
Bundesfinanzen; Budget 2004; Defizit von 3,5 Milliarden Franken trotz Einfrieren der Ausgaben	20.08.
Bundesfinanzen; Ständerätliche Spezialkommission folgt beim Entlastungsprogramm praktisch vollumfänglich dem Bundesrat; Mehr Abstriche beim Buwal	20.08.
Bundesfinanzen; Detailberatung des Entlastungsprogramms im Ständerat	18.09.
Bundesfinanzen; Detailberatung des Entlastungsprogramms im Nationalrat; Vorschläge von Stände- und Bundesrat um über 500 Millionen unterschritten	02.10.
Bundesfinanzen; Mit 126 zu 54 (Nationalrat) und 38 zu zwei Stimmen (Ständerat) werden die NFA-Verfassungsbestimmungen verabschiedet	03.10.
Bundesfinanzen; Ständerat heisst mit 34 zu 0 Stimmen das Budget 2004 gut	03.12.
Bundesfinanzen; Entlastungsprogramm 2003; Wie der Ständerat nimmt auch der Nationalrat Kürzungen beim FinöV-Fonds von 325 Millionen vor	04.12.
Bundesfinanzen; Nationalrat stimmt dem Budget 2004 mit 73 zu 61 Stimmen bei 38 Enthaltungen zu	09.12.
Lenkungsabgaben; Nationalrat heisst mit 115 zu fünf Stimmen eine Lenkungsabgabe von höchstens fünf Rappen zur Förderung schwefelfreier Treibstoffe gut	06.03.
Lenkungsabgaben; Der Bundesrat schlägt zur Rettung des Sparprogramms „EnergieSchweiz“ eine Abgabe von 0,4 Rappen pro Liter Benzin vor	02.06.
Lenkungsabgaben; Ständerat folgt dem Nationalrat und heisst mit 25 zu 0 Stimmen die Lenkungsabgabe zur Förderung schwefelfreier Treibstoffe gut	10.06.
Lenkungsabgaben; Parlament heisst in der Schlussabstimmung die Lenkungsabgabe zur Förderung schwefelfreier Treibstoffe oppositionslos gut	20.06.
Lenkungsabgaben; Zum 2. Mal Rückerstattung aus der Abgabe auf VOC und Heizöl	10.10.
Lenkungsabgaben; Bundesrat verabschiedet Verordnung zur Förderung schwefelfreier Treibstoffe; Abgabe von drei Rappen pro Liter ab 1. Januar 2004	15.10.
Lenkungsabgaben; TCS, auto-schweiz und Erdöl-Vereinigung begrüssen die schrittweise Einführung schwefelfreier Treibstoffe per 1. Januar 2004	16.12.
Mineralölsteuer; Der Nationalrat lehnt mit 96 zu 59 Stimmen eine haushaltneutrale Verbilligung des Dieseltreibstoffs ab	06.03.
Mineralölsteuer; Der Nationalrat gibt einer Parl. Initiative Folge, die verlangt, dass der Zuschlag für Treibstoff zum Abbau von Naturstein zurückerstattet wird	21.06.
Mineralölsteuer; Inlandflüge vor und nach internationalen Verbindungen sind neu ab 1. Juli 2003 von der Mineralölsteuer befreit	27.08.
Motorfahrzeugsteuer; Steuerbefreiung von abgasarmen Autos im Kanton Genf zeitigt nur mässigen Erfolg	20.01.

Motorfahrzeugsteuer; Der Kanton Schwyz lehnt höhere Motorfahrzeugabgaben ab	18.05.
Motorfahrzeugsteuer; Der Kanton Uri lehnt höhere Motorfahrzeugsteuern ab	18.05.
Motorfahrzeugsteuer; Der Kanton Schaffhausen lehnt höhere Strassensteuern ab	18.05.
Motorfahrzeugsteuer; Kanton Solothurn lehnt höhere Motorfahrzeug-Gebühren ab	29.11.
NFA; Ständerat bereinigt Differenzen; Abstimmung mit avanti-Gegenvorschlag	16.09.
Ökosteuern; Die umweltbezogenen Steuern haben sich zwischen 1990 und 2001 fast verdoppelt; 92 Prozent sind Energie- und Verkehrssteuern	29.04.
Strassenfonds; In mehreren Kantonen werden Millionen von Strassengeldern zweckentfremdet; Kantone mit Strassenfonds haben Finanzierung besser im Griff	07.01.
Strassenfonds; Mit 23 zu neun Stimmen gibt der Ständerat vorläufig einer Parl. Initiative Folge, die die Schaffung eines Fonds für den Strassenverkehr fordert	10.03.
Strassenrechnung; Im Jahr 2001 hat der Motorfahrzeugverkehr die Wegekosten zu 113 Prozent gedeckt; Überdeckung beträgt 849 Millionen Franken	18.08.
Tourismus; Die Ausgabenbremse hat die Tourismusförderung im Nationalrat vorerst zum Teil ausgebremst	07.05.
Tourismus; Drei Vorlagen zur Tourismusförderung sind von den eidgenössischen Räten grossmehrheitlich genehmigt worden	20.06.
Tourismus; Direkte Auslösung von Ausgaben in der Höhe von rund 30 Milliarden Franken im Jahr 1998; Wertschöpfung von rund 13 Milliarden Franken	23.06.
Tourismus; Der Bundesrat setzt das zweite Innovationsprogramm per 1. November in Kraft; 35 Millionen Franken bis 2007	16.10.