

Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2004

(Stand: 07.11.2007)

- 08.01. Rückerstattung der Neat-Kosten durch die Bahnen – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die BLS Lötschbergbahn sollen nach der Eröffnung der Neat-Linien einen Viertel der Kosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zurückzahlen. Dies verlangt die Bundesverfassung. Dass die Bahnen jedoch tatsächlich ihren Teil der Neat-Kosten von rund 15 Milliarden Franken zurückzahlen können, ist für den Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Max Friedli, unwahrscheinlich und innert zehn Jahren schlicht unmöglich.
(SDA-Meldung 08.01.04)**
- 09.01. Hohe Luftbelastung als Folge von Hitzeperioden – Das aussergewöhnliche Wetter hat im letzten Jahr auch seine Spuren in der Luftqualität hinterlassen. Der Ozon-Grenzwert wurde praktisch in der ganzen Schweiz doppelt so häufig überschritten wie in den vergangenen Jahren. Die Belastung durch Feinstaub lag zum Teil dreimal höher als in „Normaljahren“, insbesondere als Folge einer langen Inversionslage im Februar 2003. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) erreichten die höchsten Ozonwerte während des Hitzesommers 2003 rund 260 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft auf der Alpensüdseite und rund 240 Mikrogramm in den nördlichen Regionen.
(NZZ 09.01.04)**
- 12.01. Hitzesommer wie 2003 könnte zur Regel werden – Der Sommer 2003 ist statistisch betrachtet völlig aus der Reihe getanzt. Gemäss Modellrechnungen von Schweizer Forschern ist es jedoch unwahrscheinlich, dass dieser „Rekord-Sommer“ nur auf die Klimaveränderung zurückzuführen ist. Für die Zukunft prognostizieren die Forscher öfters heisse Zeiten. Demnach dürfte ungefähr jeder zweite Sommer zwischen 2070 und 2100 gleich warm oder wärmer ausfallen als jener im Jahr 2003.
(BaZ 12.01.04)**

- 13.01. Grosser Massenverlust der Schweizer Gletscher – Die Schweizer Gletscher haben während der Messperiode 2002/03 ausnahmslos an Länge und Masse eingebüsst. Die registrierten Massenverluste übertreffen die bisherigen Maximalwerte aus den vergangenen Jahren deutlich. Alle gemessenen Gletscher zogen sich zurück. Die Rückzugswerte reichen von gut einem Meter bis zu beträchtlichen 152 Metern. Das allgemeine Bild präsentiert sich in einer seit Beginn der jährlichen Erhebungen 1880 nie erzielten Deutlichkeit: Kein einziger vorstossender oder stationärer Gletscher war zu verzeichnen. Die Mehrheit der Gletscher hat sich zwischen einem und 35 Metern zurückgezogen. Nach einem Winter mit generell durchschnittlichen Schneemengen hat die früh einsetzende Ausaperung der Gletscher das starke Abschmelzen sehr begünstigt. Dieses Phänomen war zusammen mit dem ausserordentlichen und anhaltend warmen und trockenen Sommer hauptverantwortlich für den Massenverlust der Alpengletscher in der Messperiode.
(NZZ 13.01.04)**
- 14.01. Motorfahrzeug- und Veloversicherungen – Der Bundesrat hat die Mindestdeckungssummen bei der Motorfahrzeug- und Fahrradhaftpflichtversicherung auf Anfang 2005 erhöht. Für die Fahrzeughalter sind laut dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) dennoch mehrheitlich keine Prämien erhöhungen zu erwarten.
(NZZ 15.01.04; BaZ 15.01.04; UVEK-Medienmitteilung 14.01.04; AS 2004 S. 649-654)**
- 14.01. Kein Eintrag im Autoindex – Automobilisten können die Publikation ihres Eintrags im Autoindex untersagen. Nach einem achtjährigen Verfahren hat die Eidgenössische Datenschutzkommission zwei Freiburgern Recht gegeben, die sich gegen die Veröffentlichung gewehrt hatten. Die Publikation im Verzeichnis der Fahrzeughalter könne nicht erzwungen werden, auch wenn das Strassenverkehrsgesetz dies den Kantonen erlaubt.
(BaZ 15.01.04)**
- 16.01. Autoverkäufe: Tiefster Stand seit sieben Jahren – In der Schweiz sind seit sieben Jahren nie mehr so wenig neue Autos verkauft worden wie 2003. Insgesamt wurden 271'541 Neuwagen abgesetzt. Das sind acht Prozent weniger als im Vorjahr. Nach wie vor im Auftrieb befinden sich die mit Diesel betriebenen Autos: Sie haben um gut elf Prozent auf 58'478 Verkäufe zugelegt. Der Anteil der Autos, die mit Diesel betrieben werden, belief sich damit auf 21,5 Prozent. Damit haben die Diesel-Neuwagenverkäufe auf dem Schweizer Markt erstmals die Allrad-Neuwagenverkäufe (54'449 Einheiten) überholt. Die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz beträgt fast 7,3 Millionen Menschen. Davon besitzen 4,5 Millionen einen Führerausweis. 3,75 Millionen verfügen über einen Personenwagen. Das entspricht 517 Personenwagen pro 1'000 Personen.
(„Bund“ 17.01.04; Medienmitteilung auto-schweiz 19.01.04)**
- 30.01. Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention – Die ständerätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) tut sich weiterhin schwer mit den neun Protokollen zur Alpenkonvention. Nach wie vor befürchtet die Urek des Ständerats, dass der Alpenraum in seiner Entwicklung gehemmt würde und die Schweiz nicht mehr eigenständig über ihr innerstaatliches Recht bestimmen könnte. Bundesrat**

Moritz Leuenberger schlug vor, zusammen mit dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) den möglichen Inhalt einer Regierungserklärung abzuklären, welche die Auslegung der Protokolle erleichtern könnte. Die ständerätliche Urek ist auf das zentrale Protokoll „Raumplanung und Nachhaltige Entwicklung“ im Detail eingetreten.

(SDA-Meldung 30.01.04; UREK-Medienmitteilung 30.01.04)

31.01. Bald Nachtparkgebühr auf Autobahnraststätten – Lastwagenchauffeure, die auf den A2-Raststätten Neuenkirch (LU) und Schattdorf (UR) übernachten, müssen ab dem 16. Februar 15 Franken bzw. 10 Euro bezahlen. Mit dieser Abgabe wollen die Raststätten den Aufwand für den privaten Ordnungsdienst bezahlen. Der zunehmende alpenquerende Schwerverkehr und das Nachtfahrverbot haben gemäss der Luzerner Raststätten AG (Lurag) dazu geführt, dass die Chauffeure oft nur unter Stress einen Abstellplatz fänden. Um den Einnahmeverlust der Raststätten in Grenzen zu halten, hat die Lurag einen privaten Sicherheitsdienst organisiert, der in zwei Jahren rund 250'000 Franken gekostet hat. Der Ruf nach Subventionen des Bundes, um diese Kosten zu decken, ist erfolglos geblieben. Der Bund will nämlich von Beiträgen nichts wissen, da die Rechtsgrundlagen fehlten. Zudem will er kein Präjudiz für Raststätten anderer Nationalstrassen schaffen. Die Mehrheit der Chauffeure erachtet die Gebühr als neue Schikane. Diese Ansicht teilt auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag): Wenn die Lastwagen schon eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen, dann könne doch erwartet werden, dass der Bund für angemessene Infrastrukturen aufkomme.

(BaZ 31.01./01.02.04)

05.02. Rund 1,5 Milliarden für Nationalstrassen im Jahr 2004 – Zwei Kilometer Nationalstrassen sollen im laufenden Jahr in Betrieb genommen werden. Es handelt sich dabei namentlich um die Umfahrung von Giswil (A8). Für einen neuen Streckenabschnitt – die Umfahrung von Visp (A9) – werden die Hauptarbeiten freigegeben. Dies entspricht dem Bauprogramm 2004, das vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) verabschiedet worden ist. Das eidgenössische Parlament hat dafür in der letzten Wintersession einen Kredit von 1,474 Milliarden Franken gesprochen.

(UVEK-Medienmitteilung 05.02.04)

06.02. Streit um Neat eskaliert – Der Streit um die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) eskaliert. Nicht die AlpTransit, sondern der Bund habe die Reserven aufgebraucht, sagt der Direktor der AlpTransit Gotthard AG, Peter Zbinden, und zwar für Projektänderungen und -verbesserungen. Ab sofort werden die eidgenössischen Räte bei jeder nicht prognostizierten Störung neue Kredite bewilligen müssen. Die Tunnelbauer ärgern sich ausserdem masslos über das zur Schau gestellte Erstaunen der Leute im Bundesamt für Verkehr (BAV). Neuerdings dürften sich die Neat-Gesamtkosten auf 15,5 statt der ursprünglich veranschlagten 13,6 Milliarden Franken belaufen.

(SonntagsZeitung 08.02.04; Werdenberger & Obertoggenburger 06.02.04)

08.02. Volk und Stände verwerfen den avanti-Gegenvorschlag deutlich – Mit 800'846 Ja (37,2 Prozent) zu 1'351'149 Nein-Stimmen (62,8 Prozent) haben Volk und alle Stände den avanti-Gegenvorschlag klar abgelehnt. Das deutliche Nein zum verkehrspoliti-

schen avanti-Kompromiss ist auch eine vertane Möglichkeit auf dem Weg zu einer verkehrspolitischen Gesamtsicht. Der konkrete Nutzen der Vorlage für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen und für die verkehrspolitisch vernachlässigten Randregionen konnte nicht kommuniziert werden. Der politische Stau wird sich nun auf das Nadelöhr der Finanzierung des Infrastrukturausbaus verlagern, denn gerade finanzschwache Kantone werden ihre Verkehrsprobleme nicht ohne Bundesgeld lösen können. Klar ist, dass eine wichtige Chance vertan worden ist, den motorisierten Verkehr in die Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs einzubinden. Jetzt drohen auch, die alten verkehrspolitischen Grabenkämpfe wieder zu entbrennen. Dies wäre jedoch fatal, denn die volkswirtschaftlich äusserst schädlichen Verkehrsengpässe in und um die Agglomerationen sowie auf den Ost-West-Autobahnen harren nach dem Nein zum avanti-Gegenentwurf umso dringender einer Lösung. Verkehrsminister Moritz Leuenberger kündigte an, dass er zusammen mit den interessierten Kreisen nach einer neuen mehrheitsfähigen Lösung suchen will, die auch eine Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen ermöglicht.

In einer Medienverlautbarung zeigte sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS sehr enttäuscht über das deutliche Verdikt von Volk und Ständen zum avanti-Gegenentwurf. Die Ablehnung des vernünftigen avanti-Gegenentwurfs bedeutet für den Strassenverkehrsverband FRS insbesondere, dass das 1960 (!) von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz nun so rasch als möglich fertig gestellt und punktuell ausgebessert werden muss, die zweckgebundenen Strassengelder gemäss heutiger Verfassung und geltendem Gesetz strikte für Aufgaben des Strassenwesens – auch in Agglomerationen – eingesetzt werden sollen und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen (z.B. Tram Bern West) in erster Linie von den betroffenen Gemeinden und Kantonen ohne die massgebliche Beteiligung des Bundes erfolgen muss.

(NZZ 09.02.04; Blick 09.02.04; FRS-Communiqué 08.02.04; BBl 2004 S. 2199-2204)

08.02. Ja zum Stadtzürcher Verkehrsplan – Mit rund 65,5 Prozent Ja-Stimmen ist in der Stadt Zürich der Verkehrsplan angenommen worden. Bei der SP, den Grünen und der CVP/EVP, die gegen die SVP und FDP, den Gewerbeverband, die Automobilverbände TCS und ACS sowie die City-Vereinigung angetreten waren, hielt sich trotz des deutlichen Resultats die Euphorie in Grenzen. In der Annahme des Verkehrsplans sehen sie vor allem die pragmatische Stadtzürcher Verkehrspolitik der vergangenen Jahre bestätigt. Die Gegner der Vorlage hingegen bedauern das Ja zum verkehrs- und wirtschaftsfeindlichen Verkehrsplan. Die im Zentrum des Abstimmungskampfes stehende Parkplatzfrage bleibt ungeachtet der Annahme des Verkehrsplans weiterhin umstritten.

(NZZ 09.02.04)

09.02. Anhaltende Verwirrung um Neat-Kosten – Der Nationalrat wird den Zusatzkredit für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) statt im März erst im Juni behandeln. Vorher erwarte die Grosse Kammer vom Bundesrat einen Zwischenbericht über die vergangene Woche bekannt gewordenen Mehrkosten von 700 Millionen Franken. Von einem Baustopp, der bei einer Verschiebung der Beschlüsse drohe, kann gemäss der nationalrätlichen Verkehrskommission keine Rede sein. Bei der Neat geht es um den vom Bundesrat beantragten Zusatzkredit von 900 Millionen Franken, den der Ständerat im Dezember des letzten Jahres gutgeheissen hatte. Nach den neuesten

Schätzungen über die Gesamtkosten der Lötschberg- und Gotthardachse wird dieser Zusatzkredit aber möglicherweise nicht genügen. In den vergangenen Tagen sind mehr Fragen aufgeworfen als Antworten geliefert worden. Fest steht, dass die Neat über einen rechtskräftigen Gesamtkredit von 14,704 Milliarden Franken verfügt, der mit dem Zusatzkredit auf 15,604 Milliarden Franken ansteigen würde. Die von der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) letzte Woche präsentierten Schätzungen wiederum besagen, dass die Gesamtkosten gegenüber der vorhergehenden Schätzung von Mitte 2003 um 0,7 auf 15,5 Milliarden Franken anwachsen dürften. Das würde bedeuten, dass die als „Überraschung“ dargestellten, von den Erstellerfirmen angeblich erst im Januar des laufenden Jahres gemeldeten Mehrkosten vom Zusatzkredit bereits abgedeckt wären und demzufolge nicht zu den 900 Millionen hinzukämen. Allerdings wird der Zusatzkredit durch die jetzt absehbaren Mehrkosten schon wieder verplant; es bleibt keine Reserve mehr für Unvorhergesehenes. Vom bisherigen Gesamtkredit von rund 14,7 sind bereits 11,32 Milliarden Franken freigegeben. Von einem Liquiditätengpass kann zur Zeit aber keine Rede sein. Vom Bundesrat wird vor allem in einem Punkt Klarheit zu schaffen sein: Die Schätzung der Gesamtkosten, die auf Angaben der Erstellerfirmen basiert – eben die 15,5 statt bisher 14,8 Milliarden Franken –, enthält offenbar noch nicht alle voraussehbaren Kosten.

Mögliche Sparmassnahmen sieht Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), bei der zweiten Neat-Bauphase, den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen und bei der zweiten Etappe von Bahn 2000. Für letztere reiche allenfalls die Hälfte der vorgesehenen 5,9 Milliarden Franken. Insgesamt sieht Friedli bei den Bahnprojekten eine „Manövriermasse“ von vier bis fünf Milliarden Franken. Er rechnet damit, dass es bei der Neat zu weiteren Mehrkosten kommen wird.

(NZZ 10.02.04, 09.02.04 und 06.02.04; SDA-Meldungen 05.02.04 und 09.02.04)

- 17.02. Ständerätliche Verkehrskommission verlangt Zusatzbericht zu Neat-Kosten – Die Verkehrskommission des Ständerats verlangt vom Bundesrat bis Mitte April einen Zusatzbericht über die Mehrkosten bei Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat). Darin soll auch eine erste Einschätzung einer Gesamtüberprüfung aller Eisenbahngrossprojekte (Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, FinöV) enthalten sein. Erst vor gut einer Woche hatte sich die Verkehrskommission des Nationalrats für die Verschiebung der Debatte über den 900-Millionen-Kredit ausgesprochen und das Geschäft von der Frühlings- auf die kommende Sommersession verschoben.**
(NZZ 18.02.04; KVF-S-Medienmitteilung 17.02.04)

- 17.02. Anstieg der Strassenverkehrstoten um sieben Prozent – Gemäss einer Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) bei den Kantonen ist die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Personen 2003 gegenüber 2002 von 513 auf 549 angestiegen. Dies entspricht einer rund siebenprozentigen Zunahme. Zum letzten Mal war im Jahr 1986 ein stärkerer Anstieg verzeichnet worden. Von 96 auf 87 gesunken ist die Zahl der auf Strassen getöteten Fussgänger. Auf Zebrastreifen verunfallten im vergangenen Jahr 27 Menschen tödlich. Als prüfenswerte Hypothesen für den neuerlichen Zuwachs des Totals der Strassenverkehrstoten nannte die bfu die wegen des Jahrhundertssommers gestiegene Fahrleistung, die längere Motorradsaison sowie eine aggressivere Fahrweise. Die Polizei hat gemäss bfu zudem festgestellt, dass Geschwindigkeitslimiten vor allem von jüngeren Fahrern und nachts massiv überschritten werden.**
(NZZ 18.02.04; AP-Meldung 17.02.04)

**17.02. Videoüberwachung in SBB-Wagen – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beginnen in den kommenden Wochen mit der Videoüberwachung in Regionalzügen. In der Romandie rüsten sie dazu 225 Wagen mit Videokameras aus. Dafür sind in diesem Jahr rund neun Millionen Franken budgetiert. Längerfristig wollen die SBB Kameras auf allen kritischen Regionalverkehrslinien installieren. Mit der Videoüberwachung knüpft die Bahn an den Erfolg eines Pilotversuchs in der Westschweiz an. Die Fälle von Vandalismus gingen in den mit Kameras ausgerüsteten Wagen um rund 80 Prozent zurück.
(NZZ 18.02.04)**

**18.02. SBB weisen für das Jahr 2003 einen Gewinn aus – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schreiben nach dem Vorjahresverlust von 12 Millionen Franken wieder schwarze Zahlen. Möglich wurde diese Rückkehr in die Gewinnzone jedoch nur dank dem Verkauf des letzten Anteils am Telekommunikationskonzern TDC, der rund 90 Millionen Franken einbrachte. Gemäss SBB-Chef Benedikt Weibel drohen den SBB in Zukunft aber erneut Verluste unter anderem wegen des Milliardenlochs in der betriebseigenen Pensionskasse.
(NZZ 19.02.04)**

**18.02. Bundesrechnung 2003 schliesst mit einem Defizit von rund 2,8 Milliarden – Laut Staatsrechnung 2003 standen im selben Jahr Ausgaben von 49,962 Milliarden Einnahmen von 47,161 Milliarden Franken gegenüber. Mit 2,801 Milliarden Franken liegt das Defizit der Staatsrechnung 2003 um 2,55 Milliarden über dem budgetierten Ausgabenüberschuss von 246 Millionen Franken und verletzt damit die Vorgaben der erstmals geltenden Schuldenbremse nur deshalb nicht, weil die eidgenössischen Räte den Sanierungspfad erstreckt haben. Zum ersten Mal standen Budget und Rechnung 2003 nämlich unter dem Regime der Schuldenbremse. Mit dem Entlastungsprogramm 2003 hat das Parlament aber inzwischen die Schuldenbremse insofern gelockert, als das strukturelle (nicht konjunkturell bedingte) Defizit erst Ende 2007 beseitigt werden muss. Geringer als in anderen Bereichen waren die Ausfälle bei den Mineralölsteuern, der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Diese Mindereinnahmen gehen teilweise auf das Konto zu optimistischer Wirtschaftsprognosen. Weniger Mittel als vorgesehen beanspruchte das Aufgabengebiet „Verkehr“.
(NZZ 19.02.04; BaZ 19.02.04; EFD-Medienmitteilung 18.02.04)**

**20.02. Alpenquerender Strassengüterverkehr wieder gestiegen – Der alpenquerende Schwerverkehr auf der Strasse hat im Jahr 2003 erstmals seit drei Jahren wieder zugenommen. Trotzdem erachtet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) die Verlagerungsvorgaben als eingehalten. Im vergangenen Jahr verkehrten rund 1,3 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpenpässe. Dies entspricht einer dreiprozentigen Steigerung gegenüber 2002.
(NZZ 19./21./22.02.04; BaZ 21./22.02.04; UVEK-Medienmitteilung 20.02.04)**

20.02. Auf Zielkurs bei den LSVA-Erträgen – Gemäss dem Uvek befindet man sich bei den Erträgen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf Kurs. Lagen diese Erträge bei der LSVA-Einführung höher als erwartet, so haben sie sich nun auf das Niveau der Prognosen zurückgebildet. Im Jahr 2003 haben sie sich nach Abzug

der Erhebungskosten und der Rückerstattungen auf 700 Millionen Franken belaufen. Zusammen mit den Einnahmen für Kontingentsfahrten resultierten rund 760 Millionen Franken.

(NZZ 21./22.02.04; BaZ 21./22.02.04; UVEK-Medienmitteilung 20.02.04)

22.02. Erfolgreiche Premiere der Swiss-Moto – Rund 54'000 Besucherinnen und Besucher haben an vier Tagen die Swiss-Moto 2004 in der Messe Zürich gesehen. Die rund hundert Aussteller zeigten sich mit der Premiere der Nachfolgeausstellung zur „2-Rad“, die im letzten Jahr 80'000 Besucher zählte, im allgemeinen zufrieden. Die erste Ausgabe der Schweizer Motorrad- und Roller-Messe ist laut den Veranstaltern somit ein Erfolg geworden. Ob 2005 wieder eine gemeinsame Messe mit der Fahrradbranche, die sich heuer aus finanziellen Gründen eine Pause gegönnt hat, zustande kommt, ist derzeit noch offen.

(NZZ 24.02.04; Swiss-Moto-Medienmitteilung 22.02.04)

25.02. Fahrzeugwechsel per Post erledigen – Was im Kanton Luzern seit Jahren gängige Praxis ist, wird ab dem 1. März 2004 in der ganzen Schweiz möglich: der Fahrzeugwechsel auf dem Postweg. Der Bundesrat hat dafür die bisher fehlenden Rechtsgrundlagen geschaffen.

(ots-Meldung 25.02.04)

25.02. HGV-Anschlüsse müssen warten – Die Botschaft für die Anschlüsse an Hochleistungsstrecken der deutschen und französischen Eisenbahnen (HGV-Anschlüsse) wird verschoben. Dies hat der Bundesrat angesichts der angespannten Lage der Bundesfinanzen beschlossen. Zuerst soll ein Bericht ans Parlament erstellt werden über die vor drei Wochen bekannt gewordenen Mehrkosten bei den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), über die Betriebs- und Unterhaltskosten der Eisenbahngrossprojekte sowie über das absehbare Unvermögen der Bahn, den Bundesvorschuss von 25 Prozent an Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) zurückzuzahlen. In Bezug auf die Bundesdarlehen soll zudem eine separate Vorlage für eine Änderung des FinöV-Fondsreglements an die eidgenössischen Räte gehen. Max Friedli, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), erwartet für die HGV-Anschlüsse eine Verzögerung von einem halben bis ganzen Jahr. Wirksam wird diese allerdings praktisch nur in der Westschweiz bei den TGV-Anschlüssen. Dass vor neuen Verpflichtungen eine Gesamtschau erstellt, Redimensionierungen gesucht und die Finanzierung wieder auf eine verlässliche Basis gestellt werden soll, ist sinnvoll und nötig.

(NZZ 26.02.04; UVEK-Medienmitteilung 25.02.04)

25.02. Natur- und Landschaftspärke aus Legislaturprogramm gekippt – Der Bundesrat hat eine Revision des Natur- und Heimatschutzgesetzes zur Schaffung neuer Natur- und Landschaftspärke aus finanzpolitischen Gründen ganz aus dem Legislaturprogramm 2003 bis 2007 gestrichen. Umweltorganisationen und die Grünen reagierten mit grosser Enttäuschung auf diesen Entscheid.

(NZZ 26.02.04; BaZ 26.02.04; UVEK-Medienmitteilungen 25.02.04)

26.02. Klimarappen statt CO₂-Abgabe – Als Variante zur CO₂-Abgabe will Umweltminister Moritz Leuenberger dem Bundesrat einen Klimarappen auf Treibstoffen vorschlagen. Die Verwaltung entwirft nun mit den Initianten eine Vereinbarung. Anstelle einer

CO₂-Lenkungsabgabe von maximal 210 Franken pro Tonne – das entspricht etwa 50 Rappen pro Liter Benzin – schlägt die Erdöl-Vereinigung (EV) eine privatwirtschaftliche erhobene Abgabe von 1,0 bis 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff vor. Damit soll die Lücke von rund 2,4 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) geschlossen werden, die bei der Reduktion der CO₂-Emissionen nach wie vor klafft. Mit den jährlichen Einnahmen von 70 bis 100 Millionen Franken aus diesem Klimarappen könnten einerseits Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Inland finanziert und andererseits CO₂-Zertifikate im Ausland gekauft werden.

(BZ 27.02.04; „Bund“ 27./28.02.04; UVEK-Medienmitteilung 26.02.04)

27.02. SBB kaufen neues Rollmaterial für Nord-Süd-Achse – Für gut 450 Millionen Franken kaufen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die italienische Trenitalia für ihre gemeinsame Tochter Cisalpino AG 14 modernste Neigezüge. Auf der Nord-Süd-Achse wird die Schweiz damit ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Dank dem neuen Rollmaterial werden die Fahrzeiten deutlich kürzer.
(„Bund“ 28.02.04)

02.03. Mehr Auslastung für rollende Landstrasse – 56'100 Lastwagen haben 2003 die Schweiz auf der rollenden Landstrasse (Rola) von Freiburg i.Br. (D) nach Novara (I) durchquert. Das sind 26 Prozent mehr als im Jahr 2002. Die Züge waren im Durchschnitt zu über 80 Prozent ausgelastet. Die Rola-Betreiberin plant nun die Einführung eines neunten täglichen Zugpaars.
(NZZ 03.03.04)

04.03. 74. Internationaler Automobilsalon in Genf öffnet seine Tore – Mit einem Plädoyer von Bundespräsident Joseph Deiss für mehr Wettbewerb und offenere Märkte ist der 74. Internationale Genfer Automobilsalon eröffnet worden. Die Automobilbranche hofft nach zwei schwierigen Jahren wieder auf mehr Morgenröte an der Verkaufsfrent und setzt zunehmend auf verbrauchsärmere Alternativen. Mit einer echten Erholung rechnet die Branche allerdings frühestens für das Jahr 2005. Bis zum 14. März – solange dauert der Automobilsalon – werden erneut über 700'000 Besucherinnen und Besucher erwartet.
(NZZ 05.03.04)

09.03. Ärger über verschärfte deutsche Grenzkontrollen – Die Schweiz hat über ihren Botschafter in Berlin beim deutschen Aussenministerium wegen der seit vergangener Woche ohne Vorankündigung praktizierten Verschärfung der deutschen Grenzkontrollen interveniert. Diese Kontrollen werden laut Information von deutscher Seite gemäss den rechtlichen Vorschriften für die Schengen-Aussengrenzen durchgeführt. Die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied werde als solche Aussengrenze taxiert. Es werde nun nur umgesetzt, was schon seit längerem hätte praktiziert werden müssen; bis anhin seien im Interesse eines flüssigen Verkehrs die Bestimmungen grosszügig ausgelegt und zu large kontrolliert worden. Seit Einführung der verschärften Grenzkontrollen kommt es zu Spitzenverkehrszeiten regelmässig zu grösseren, kilometerlangen Staus mit Wartezeiten bis zu einer halben Stunde. Betroffen davon ist auch der Ausreiseverkehr aus Deutschland in die Schweiz. Speziell für die rund 18'000 deutschen Grenzgänger, die täglich in die beiden Basler Halbkantone pendeln, ist die jetzige Situation für die Regierung beider Basel unhaltbar. Und für die deutsche Industrie- und

Handelskammer Hochrhein Bodensee ist der derzeitige Zustand skandalös. Laut den Wirtschafts- und Handwerkskammern der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs führen die Kontrollmassnahmen nicht nur zu erheblichen Verkehrsbehinderungen, sondern sie beeinträchtigen vor allem auch die seit Jahrzehnten sehr gut funktionierende grenzüberschreitenden Wirtschaftstätigkeit, speziell des Einzel- und Grosshandels sowie der Handwerksunternehmen. Die Umsetzung des Schengener Abkommens dürfe die regionale Wirtschaft nicht auf derart massive Weise behindern. Der Schweizerische Bundesrat zeigte sich von der Verschärfung der Grenzkontrollen überrascht. Ein solches Vorgehen sei zwischen befreundeten Staaten absolut unüblich. Ab sofort werde die Zollabfertigung für Lastwagen auf Schweizer Seite bis um Mitternacht verlängert, um die Staus zu verringern.

(NZZ 10.03.04 und 17.03.04)

15.03. Neuer Besucherrekord am Genfer Automobilsalon – Der 74. Internationale Genfer Automobilsalon hat einen neuen Rekord verzeichnet: Rund 730'000 Besucherinnen und Besucher sind während elf Tagen an den Salon geströmt. Herausgestellt hat sich, dass die grosse Mehrheit der Aussteller von der erstmals praktizierten Verlängerung der Öffnungszeit bis 21 Uhr wenig bis nichts hält. Fast alle Aussteller hingegen waren der Auffassung, dass die Zeichen des konjunkturellen Aufschwungs sichtbar seien. Auch nach Abschluss des Genfer Automobilsalons liegen die Gründe die zur überraschenden Entlassung von Palexpo- und Salon-Generaldirektor Bruno Lurati geführt haben, noch weitgehend im Dunkeln.

(NZZ 15.03.04; AR 17.03.04)

19.03. FinöV-Fonds: Verzicht auf Bahnanteil – Die limitierte Bevorschussung des FinöV-Fonds durch den Bund reicht nicht aus, weil die Bahnen ihren Anteil von 25 Prozent an den FinöV-Kosten weder verzinsen noch zurückzahlen können. Die Finanzierung der grossen Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) muss deshalb neu geregelt werden. Hinzu kommt, dass die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) 816 Millionen Franken mehr kosten werden als geplant. Damit werden sich die Neat-Endkosten neu statt auf 14,7 auf 15,8 Milliarden Franken belaufen. Laut BAV und Eidgenössischer Finanzverwaltung (EFV) sollen den FinöV-Projekten (Neat, Bahn 2000, HGV-Anschlüsse und Lärmsanierung) keine neuen und marktgemäss verzinslichen Darlehen mehr gewährt werden. Spätestens ab dem 1. Januar 2006 soll der von den Bahnen zu leistende Anteil von maximal 25 Prozent an den Projektkosten in eine Bevorschussung des FinöV-Fonds umgewandelt werden. Weil die Darlehen wegfallen, fehlen dem Fonds ab 2006 rund 5,5 Milliarden Franken bis ins Jahr 2022. Dies engt den finanziellen Spielraum für den gleichzeitigen Bau verschiedener Projekte ein. Die Bevorschussung des FinöV-Programms ist deswegen notwendig, weil die Kosten für die Projekte nicht stets gleich anfallen. BAV und EFV schlagen nun vor, dass die Bevorschussungslimite auf 7,7 Milliarden Franken erhöht wird. Das sei soviel Bevorschussung wie nötig und ermögliche eine ausgewogene Lösung, die nebst dem Bau der Gotthard- und Lötschberg-Basistunnels auf den zweiröhri-gen Ceneri-Basistunnel und die erste Phase der Hochgeschwindigkeitsanschlüsse (HGV) umfasse. Der FinöV-Fonds muss, da grössere Bevorschussungen zurückzuzahlen sind, länger als geplant am Leben erhalten werden. Als zweites Hauptproblem befassten sich BAV und EFV mit den Folgekosten der Infrastrukturausbauten im öffentlichen Verkehr. Diese Folgekosten für den Bund seien durch verschiedene Massnah-

men zu senken. Dazu gehöre, dass die Bahnen ihre Mehrerträge aufgrund der FinöV-Projekte zur Reduktion der Bundesbeiträge an die Infrastruktur verwenden sollen. Zudem sollen in Zukunft grundsätzlich keine grösseren Ergänzungsinvestitionen mehr über das ordentliche Bundesbudget finanziert werden. Die definitive Fassung der FinöV-Revision will der Bundesrat voraussichtlich im kommenden Herbst dem Parlament zuleiten. Eine geplante Gesamtüberprüfung soll zudem 2007/2008 in die Vernehmlassung gehen.

In einer Medienverlautbarung hat sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS über die Absicht von BAV und EFV, den Anteil der Bahnen an die Kosten der Eisenbahngrossprojekte auf den privaten Strassenverkehr abzuwälzen, empört gezeigt. Damit werde das Verursacherprinzip im Schienenverkehr vollends aufgegeben bzw. ins Gegenteil verkehrt. Nach der Ablehnung des avanti-Gegenentwurfs, der für den Strassenverkehr einen bedarfsgerechten Ausbau seiner Infrastruktur hätte bringen sollen, stelle dieses Vorgehen von BAV und EFV einen ungeheuren Affront dar.
(NZZ 20./21.03.04; BaZ 20./21.03.04)

- 22.03. Polizei des Kantons Zug führt Drogen-Schnelltest ein – Nach einer dreimonatigen Versuchsphase führt die Zuger Polizei definitiv einen Drogen-Schnelltest ein. Eingesetzt wird dieser Test vorab bei sicherheits- und verkehrspolizeilichen Kontrollen. Das Resultat reicht gemäss der Zuger Polizei jedoch nicht aus, um administrative oder juristische Sanktionen zu verfügen. Fällt ein Test, der mit geringen Mengen von Speichel oder Schweiss durchgeführt wird, positiv aus, erfolgt eine weitere Abklärung mittels Blut- und Urinprobe.
(NZZ 23.03.04)**

25.03. Bund will autofreie Erlebnistage in den Regionen fördern – Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) will mit einer neuen Strategie für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr auch autofreie Tage in den Regionen vermehrt fördern. Das ARE hat zu diesem Zweck einen Ratgeber publiziert und ist überzeugt davon, dass sich derartige freiwillige Auszeiten vom Auto für Wirtschaft, Tourismus und Volksgesundheit lohnen. Die Analyse der von Volk und Ständen verworfenen Volksinitiative „für einen autofreien Sonntage – ein Versuch für vier Jahre“ hat offenbar ergeben, dass in der Bevölkerung die Bereitschaft gross ist, regionale und lokale Erlebnistage ohne Motorfahrzeugverkehr, die auf freiwilliger Basis beruhen, aktiv zu unterstützen. Da gemäss ARE der Freizeitverkehr in den vergangenen Jahren massiv zugenommen hat, will der Bund noch im laufenden Jahr ein strategisches Massnahmenpaket für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr präsentieren, in dem freiwillige autofreie Anlässe nebst der Förderung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr eine zentrale Rolle spielen. (NZZ 26.03.04; ARE-Medienmitteilung 25.03.04)

29.03. SBB weisen Gewinn aus – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) weisen für das Jahr 2003 einen Gewinn von rund 25 Millionen Franken aus. Dem Betriebsaufwand von rund 6,313 Milliarden steht ein Betriebsertrag von rund 6,49 Milliarden Franken gegenüber. Im operativen Betriebsergebnis (177,3 Millionen) sind die gemäss Rechnungslegung FER 16 notwendigen Rückstellungen für die Pensionskasse (132 Millionen) nicht enthalten. Laut SBB-Chef Benedikt Weibel hat nur der Verkauf der TDC-Beteiligung („Sunrise“) die SBB im vergangenen Jahr vor roten Zahlen bewahrt. Ohne Lösung des Pensionskassenproblems hätten die SBB keine Chance, in absehbarer Zeit in die Gewinnzone zu fahren. Beim Güterverkehr ist gemäss den SBB eine Trendwende eingetreten, obschon SBB Cargo noch immer einen Verlust von 33,1 Millionen Franken ausweist. Die Verbesserung des Jahresergebnisses – immerhin eine Reduktion des Verlusts um zwei Drittel gegenüber 2002 (96,1 Millionen Franken) – sei möglich gewesen wegen Restrukturierungen im Personalbereich und eines verbesserten Kostenmanagements beim Betriebsaufwand. Sollten im Zug der Bundes-Sparprogramme die Trassenverbilligungen weiter gekürzt werden, hätte dies – bei gleichzeitiger Produktivitätserhöhung des Strassengüterverkehrs – drastische Auswirkungen. Beim Personenverkehr ist das Betriebsergebnis von 173,4 auf 165,5 Millionen Franken zurückgegangen; das Jahresergebnis liegt mit 93,4 um 20,3 Millionen Franken unter dem Vorjahr. Die Division Infrastruktur hat einen Überschuss von 0,3 Millionen Franken erwirtschaftet. Die Kosten der SBB-Infrastruktur werden zu einem grossen Teil im Rahmen der jeweils über vier Jahre laufenden Leistungsvereinbarung mit dem Bund bezahlt. Die Bruttoinvestitionen in die SBB-Infrastruktur haben sich 2003 auf 1,675 Milliarden Franken belaufen. Von den Leistungen des Bundes an die SBB-Infrastruktur von insgesamt 1332,6 Millionen sind 1311,2 Millionen direkt an die Division Infrastruktur gegangen. Die grössten Aufgaben sehen die SBB in den kommenden Jahren im Regionalverkehr. Zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung sei der Ausbau der Bahninfrastruktur die klar günstigste Variante. (NZZ 30.03.04; NZZ 16.04.04; BaZ 16.04.04)

30.03. Eisenbahnrechnung 2001: Höherer Kostendeckungsgrad – Der Kostendeckungsgrad der Schweizer Bahnen hat sich im Jahr 2001 von 62,4 auf 70,8 Prozent verbessert. Werden die staatlichen Abgeltungen eingerechnet, stieg er gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) von 94,9 auf 104 Prozent. Das bedeutet konkret, dass die Bahnen an die unge-

deckten Kosten ihres Angebots und für die Infrastruktur vom Staat gut 2,5 Milliarden Franken erhalten haben. Gemäss der volkswirtschaftlichen Rechnung wiesen die Bahnen 2001 eine Unterdeckung von gut sieben Milliarden Franken aus. Dies entsprach einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von rund 43 Prozent (2000: rund 42 Prozent). (NZZ 31.03.04; BFS aktuell 30.03.04)

30.03. Neat-Zusatzkredit soll nicht erhöht werden – Der neueste Zwischenbericht über den Stand des Baus der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) bestätigt, dass die voraussichtlichen Endkosten der Lötschberg- und Gotthardachse von Mitte bis Ende 2003 um 0,8 auf 15,8 Milliarden Franken gestiegen sind. Von diesen Mehrkosten entfallen 0,5 Milliarden auf den Gotthard und 0,3 Milliarden auf den Lötschberg. Bereits im Dezember 2003 hatte der Ständerat einen Zusatzkredit von 0,9 Milliarden Franken zum von Bundesrat und Parlament bewilligten Gesamtkredit von 14,7 Milliarden Franken genehmigt. Der Nationalrat hat den Entscheid nach Bekanntwerden weiterer Mehrkosten indes von der März- auf die Junisession 2004 verschoben. Gemäss der neuesten Kostenprognose bleibt nun noch eine Lücke von 0,2 Milliarden Franken. Der Bundesrat wird daher zu entscheiden haben, ob er dem Parlament eine Erhöhung des Zusatzkredits beantragen soll. Dem Vernehmen nach wird er darauf voraussichtlich aber verzichten. Auch bei der aktuellsten Prognose für die Gesamtkosten bleiben Unsicherheitsfaktoren. Nach den Standards für solche Prognosen ist noch mit Abweichungen von bis zu neun Prozent zu rechnen; die Kosten könnten also nochmals um bis zu 1,4 Milliarden Franken steigen. Laut dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erstellten Standbericht kann die Lötschbergachse voraussichtlich im Mai 2007 für den Güter- und im Dezember 2007 für den Personenverkehr eröffnet werden. Der Gotthard-Basistunnel sollte 2015 und der Ceneri-Basistunnel 2016 in Betrieb gehen. (NZZ 31.03.04; BAV-Medienmitteilung 30.03.04; Neat-Standbericht Nr. 16 22.03.04)

31.03. Zoll-Zusammenarbeit an Grenze zu Italien – Die Zollformalitäten im grenzüberschreitenden Handelswarenverkehr zwischen der Schweiz und Italien sollen weiter vereinfacht werden. Der Bundesrat hat eine entsprechende Vereinbarung genehmigt. Ziel ist es, die Zollabfertigung und den Verkehr beim Grenzübergang Stabio–Giuggolo zu beschleunigen. (EFD-Medienmitteilung 31.03.04)

01.04. Runder Tisch zum Agglomerationsverkehr: Neue Vorlage bis Ende Jahr? – Der Bund soll bei der Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und den Randregionen eine aktive Rolle übernehmen. Dies ist das Fazit einer Aussprache von Verkehrsminister Moritz Leuenberger mit Kantonen, Parteien und Verbänden. Diskutiert wurden auch ein Infrastrukturfonds, Road Pricing und die Erweiterung des Nationalstrassennetzes. Der Infrastrukturfonds soll aus Mineralölsteuermitteln alimentiert werden und jährlich rund 350 Millionen Franken für neue Ausbauprojekte in den Agglomerationen – insbesondere auch in Rand- und Bergregionen – zur Verfügung stellen. Vorab linke und Umweltkreise forderten mindestens 80 Prozent dieser Gelder für den öffentlichen Verkehr (öV). Die Städtevertreter hingegen erachteten dank ihrer konkreten Erfahrung einen öV-Anteil von 60 Prozent als realistisch. Unbestritten war am so genannten Runden Tisch, dass das Nationalstrassennetz zügig fertig gestellt werden soll. Von der zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel war keine Rede mehr. Fundamentalen Widerstand indessen meldete das linke Lager gegen die breit

vertretene Absicht an, rasch auch die wichtigsten Nadelöhre im Nationalstrassennetz zu beseitigen. Dabei dürfte schlicht vergessen gegangen sein, dass solche Ausbauvorhaben bereits mit den bestehenden Verfassungsbestimmungen unabhängig von einer neuen Agglo-Vorlage möglich sind. Verkehrsminister Leuenberger will nach einer breiten Vernehmlassung dem Parlament möglichst bis im Herbst eine beratungsreife Vorlage zuleiten, um rasch die Rechtsgrundlagen für einen neuen Kompromiss beim Agglomerationsverkehr zu schaffen.

(NZZ 02.04.04; BaZ 02.04.04; UVEK-Medienmitteilung 01.04.04)

02.04. Abstimmung zum avanti-Gegenentwurf: Vox-Analyse – Gemäss den Ergebnissen der Vox-Analyse ist der avanti-Gegenentwurf von den Stimmbürgern primär als eine Strassenbauvorlage wahrgenommen worden. Der Aspekt der zweiten Gotthardröhre polarisierte dabei vor allem in der Deutschschweiz und im Tessin, während es in der Romandie – wo der Gotthard wenig interessierte – in erster Linie die Kostenfrage war. Die Förderung des Agglomerationsverkehrs stiess offenbar sowohl bei den Ja- als auch bei den Nein-Stimmenden auf grosse Zustimmung. Der avanti-Gegenentwurf polarisierte zwischen links und rechts; die Ablehnung reicht indes bis weit ins bürgerliche Lager hinein. Autofahrer bejahten die Vorlage eher als Stimmbürger ohne eigenes Motorfahrzeug. Sprachregion und Stadt-Land-Wohnsitz spielten hingegen keine signifikante Rolle.

(NZZ 03./04.04.04; Vox-Analyse 02.04.04)

03.04. Verkehrssicherheitsrat setzt Kampagne gegen Alkohol im Verkehr fort – Der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) hat auch seine diesjährige Plakataktion dem Thema Alkohol im Strassenverkehr gewidmet. Bei jedem fünften tödlichen Unfall ist gemäss VSR nämlich Alkohol im Spiel. Im kommenden Juni soll laut VSR zudem eine Parallel-Kampagne lanciert werden, welche die Problematik des Kiffens anspricht. Die beiden Präventionskampagnen „drink or drive“ sowie „Die Wahrheit über Kiffen und Fahren“ werden durch den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) finanziert.

(AP-Meldung 03.04.04)

07.04. Bericht des Bundesrats über die Eisenbahngrossprojekte – Der Bundesrat hat jenen Zusatzbericht verabschiedet, den die entsprechenden parlamentarischen Kommissionen nach Bekanntwerden erheblicher Mehrkosten beim Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) verlangt hatten. Obschon beim Neat-Bau die Mittel durch Mehrkosten bereits völlig verplant sind, beantragt der Bundesrat dem Parlament, den Zusatzkredit von 900 Millionen Franken nicht zu erhöhen. Die Endkosten des Neat-Baus werden derzeit auf 15,8 Milliarden Franken geschätzt. Das sind 1,1 Milliarden mehr, als bisher bewilligt wurden. 2007 oder 2008 soll eine Gesamtschau in die Vernehmlassung gehen. Die Vorlage zur Anpassung des FinöV-Fonds-Reglements soll nach den Sommerferien folgen. Dann wird der Bundesrat beantragen, die Neat ganz aus den zweckgebundenen Mitteln der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralölsteuer und dem Mehrwertsteuer-Promille zu finanzieren. Die Vorschüsse aus der Bundeskasse sollen später aus diesen Quellen (statt von SBB und BLS) zurückbezahlt werden.

In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS diesen Vorschlag als inakzeptabel zurückgewiesen. Der Bundesrat verabschiedete sich damit vollends vom Verursacherprinzip bei der Schieneninfrastruktur. Stattdessen ist

gemäss Strassenverkehrsverband FRS der Anteil der Mehrwertsteuer von bislang einem auf drei Promille anzuheben, was einen Mehrertrag von rund 600 Millionen Franken pro Jahr ergäbe.

(NZZ 08.04.04; UVEK-Medienmitteilung 07.04.04; FRS-Communiqué 07.04.04; BBl 2004 S. 2675-2778)

14.04. Zollfreie Strasse soll gebaut werden – Die Mitglieder der Gemischten deutsch-schweizerischen Kommission empfiehlt auf Neuverhandlungen zu verzichten und die „Zollfreie Strasse“ von Lörrach nach Weil am Rhein gemäss dem geltenden Staatsvertrag aus dem Jahr 1977 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland zu bauen.

(BaZ 15.04.04; UVEK-Medienmitteilung 14.04.04)

14.04. Stellenabbau und Aufgabenverzicht beim Buwal – Aufgrund des Entlastungsprogramms 2003 stehen dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) ab 2006 104 Millionen Franken weniger zur Verfügung als im Finanzplan ursprünglich vorgesehen waren. Dies entspricht einer Kürzung des Gesamtbudgets um 17 Prozent. Als Folge der Einsparungen baut das Buwal bis 2006 20 Vollzeitstellen ab. Dies bedingt auch den Verzicht auf eine Vielzahl von Einzelaktivitäten.

(NZZ 15.04.04; UVEK-Medienmitteilung 14.04.04)

16.04. Um 3,5 Millionen Tonnen an der CO₂-Reduktion vorbei – Gemäss der jüngsten Kohlendioxid-Prognose hat sich die Schweiz in den vergangenen zwei Jahren weiter von ihren Klimazielen entfernt. Der Ausstoss an CO₂ (Kohlendioxid) dürfte Mit den bisherigen freiwilligen Massnahmen gegenüber 1990 bis 2010 nur um 3,8 Prozent sinken und nicht, wie gesetzlich vorgesehen, um zehn Prozent. Verschlechtert haben sich die Aussichten vor allem bei den Treibstoffen. Statt einer Abnahme um acht Prozent droht hier eine Zunahme um 8,8 Prozent. Die Ziellücke hat sich damit seit der letzten Prognose von 2,4 auf 2,6 Millionen Tonnen CO₂ vergrössert. Grund dafür sind laut Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) veränderte Rahmenbedingungen, unter anderem eine grössere Bevölkerung, mehr beheizte Wohnflächen, mehr Autos und verstärkter Trend zu Dieselfahrzeugen.

(NZZ 17./18.04.04; BUWAL-Medienmitteilung 16.04.04)

20.04. Verhandlungsempfehlungen zum Verbandsbeschwerderecht – Mit 14 Verhandlungsempfehlungen will das Eidgenössische Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) dazu beitragen, dass der Umgang mit dem Verbandsbeschwerderecht in der Praxis erleichtert wird. Das Uvek hat diese Empfehlungen heute veröffentlicht.

(BUWAL-Medienmitteilung 20.04.04)

20.04. Ständerätliche Kommission heisst Verkehrsprotokoll gut – Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Ständerats hat beschlossen, das bislang sehr umstrittene Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention – nebst den Durchführungsprotokollen zum Bodenschutz und zur Raumplanung – zur Genehmigung zu empfehlen. Kommissionspräsident Rolf Büttiker (fdp, SO) erklärte dies mit dem Bekenntnis zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das Verkehrsprotokoll unterstütze die Verlagerungspolitik, mit der die Schweiz in Europa vo-

rangehe. Die ständerätliche Urek hoffe, dass sich mit der Berufung auf das Verkehrsprotokoll dafür mehr internationale Unterstützung herausholen lasse.

(NZZ 21.04.04; Tages-Anzeiger 21.04.04)

21.04. Studie zur Unfallhäufigkeit in verschiedenen Altersklassen – Bei den über 75-jährigen Automobilisten besteht ebenso ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko wie bei den unter 25-jährigen. Zu diesem Ergebnis gelangt eine Studie des Statistischen Amtes des Kantons Zürich. Neu an der Studie ist, dass die absoluten Unfallzahlen mit der effektiven Fahrleistung jeder Alterskategorie verrechnet worden sind. Das Zahlenmaterial bezieht sich dabei auf die gesamte Schweiz. Die riskanteste Altersgruppe bleibt jene der 18- bis 19-jährigen Junglenker. Als die Altersgruppe mit dem nächst höheren Risiko erscheinen aber bereits die über 80-Jährigen.

(NZZ 22.04.04; NZZ am Sonntag 25.04.04)

21.04. Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation publiziert – Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) der eidgenössischen Räte hat dem Parlament den Bericht über ihre Tätigkeit im Jahr 2003 unterbreitet. Die NAD stellt darin fest, dass in der Berichtsperiode erstmals ein Finanzierungsproblem aufgetreten und damit ein Paradigmenwechsel vollzogen worden ist.

(BBl 2004 S. 2451-2556)

22.04. Anhaltende Flaute auf dem Neuwagenmarkt im Jahr 2003 – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) ist die Anzahl neuer Strassenfahrzeuge im Jahr 2003 gegenüber 2002 deutlich zurückgegangen. Das Minus beträgt sieben Prozent für alle Motorfahrzeuge zusammen, acht Prozent für die Personenwagen und 13 Prozent für die Sachtransportfahrzeuge. Zum zweiten aufeinander folgenden Mal ist bei der Inverkehrsetzung ein Rückgang registriert worden. Einzig die Motorräder haben um drei Prozent zugelegt. Aufgrund der rückläufigen Zahlen wird die Erneuerung des Fahrzeugbestands gebremst und das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge steigt. Während die Dieselfahrzeuge vor fünf Jahren noch sechs Prozent der neuen Personenwagen ausmachten, waren es 2002 18 und im Jahr 2003 bereits 22 Prozent. Dieselmotoren haben im übrigen bei gleicher Leistung im allgemeinen eine grösseren Hubraum als Benzinmotoren.

(BFS-Pressemitteilung 22.04.04)

28.04. 0,5 Promille und Nulltoleranz für bestimmte Drogen – Der Bundesrat setzt nach einer einjährigen Verzögerung per 1. Januar 2005 die Senkung der Alkohollimite auf 0,5 Promille, die Nulltoleranz für Drogen wie Cannabis, Heroin, Kokain, Morphin und einige Designerdrogen, einen verschärften Modus bei Ausweisentzügen im Wiederholungsfall sowie ein abgestuftes Sanktionssystem für Fahren in angetrunkenem Zustand in Kraft.

(NZZ 29.04.04; BaZ 29.04.04; UVEK-Medienmitteilung 28.04.04; AS 2004 S. 3517-3528)

04.05. CO₂-Ausstoss pro Kopf und Jahr: Schweiz schneidet gut ab – Gemäss den „Key World Energy Statistics 2003“ der Internationalen Energieagentur (IEA) belegt die Schweiz beim CO₂-Ausstoss pro Kopf und Jahr den 47. Platz. Verglichen mit den bisherigen EU-Mitgliedstaaten schneiden nur noch Schweden und Portugal besser ab. Auch im Vergleich mit den zehn neuen EU-Ländern bewegt sich die Schweiz im guten Mittelfeld. Zudem weisen sämtliche G8-Staaten deutlich höhere CO₂-Emissionen pro Kopf

und Jahr aus als die Schweiz. Die vor allem von den Umweltschutzverbänden hartnäckig vorgebrachte Behauptung, die Schweiz stosse pro Kopf der Bevölkerung jährlich global am meisten Kohlendioxid (CO₂) aus, ist also falsch und tatsachenwidrig.
(Presstext von Nationalrat Peter Weigelt 04.05.04)

**13.05. Durchbruch bei den Bilateralen II – Die 25 EU-Mitgliedstaaten haben das Ergebnis der bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) genehmigt. Damit ist nach mehrjährigem Ringen der Durchbruch in den zweiten bilateralen Verhandlungen gelungen. Die Bilateralen II umfassen insgesamt neun Abkommen. Nebst den Dossiers Schengen/Dublin und Betrugsbekämpfung ist vor allem das Abkommen über die Zinsbesteuerung von Bedeutung. Bei den übrigen sechs Abkommen geht es um verarbeitete Landwirtschaftsprodukte, Statistik, Umwelt, Medien, Bildungsprogramme und Ruhegehälter von in der Schweiz lebenden pensionierten EU-Beamten. Ein zehntes Dossier, die Liberalisierung des Dienstleistungsverkehrs, ist in einer frühen Verhandlungsphase abgekoppelt und de facto vorerst aufgegeben worden.
(NZZ 14.05.04)**

**14.05. Ältestes Autobahnstück der Schweiz saniert und wieder eröffnet – Der älteste, 4,5 Kilometer lange Autobahnabschnitt zwischen Kriens und Horw – 1954 eingeweiht – ist rundum erneuert und heute von Verkehrsminister Moritz Leuenberger wieder eröffnet worden. Die Ingenieure haben in zehn Jahren eine Pioniertat vollbracht: Der Autobahnausbau, der insgesamt 666 Millionen Franken kostete, ist von beispiellos hohem Standard. Die Tunnel Spier und Schlund bedecken 2,5 Kilometer. Der Freiluftteil der Strecke wurde mit Lärmschutzbauten versehen. Einerseits wurde die Kapazität erhöht und damit der Engpass auf der Nord-Süd-Achse beseitigt; andererseits versöhnte man Anrainergemeinden und Umweltschutzverbände mit einem komfortablen Zubringersystem, einer 150 Meter breiten Ökobrücke und Überdachungen. Der sanierte Autobahnabschnitt der A2 ist derzeit der teuerste der Schweiz. Das gilt jedoch nur vorläufig. Die im Bau befindliche, 3,2 Kilometer lange Nordtangente in Basel wird voraussichtlich 1,4 Milliarden Franken kosten.
(NZZ 11.05.04; NZZ am Sonntag 09.05.04; BaZ 14.05.04)**

**14.05. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) ist 25-jährig – Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) hat sein 25-jähriges Bestehen gefeiert. Die Astag wurde 1979 gegründet und entstand aus der Fusion der Verbände Aspa (Association suisses des propriétaires d'autocamions) und Tag (Treuhandverband des Autotransportgewerbes).
(ASTAG-Medienmitteilung 14.05.04)**

**14.05. Grünes Licht für Gotthard-Basistunnel im Kanton Uri – Der Abschnitt Erstfeld des Gotthard-Basistunnels kann gebaut werden. Die Beschwerdefrist gegen die Plangenehmigungsverfügung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) ist ungenutzt verstrichen. Die Bewilligung betrifft rund acht Kilometer des Basistunnels, den Portalbereich und einen Teil der Gleisanlagen.
(NZZ 15./16.05.04; UVEK-Medienmitteilung 14.05.04)**

- 16.05. Tram Bern West fährt nicht – Der Investitionsbeitrag von 47,5 Millionen Franken an das Tram Bern West ist in der kantonalen Referendumsabstimmung mit 50,4 Prozent Nein-Stimmen knapp abgelehnt worden. Damit können zwei neue Tramlinien vorläufig nicht realisiert werden.
(NZZ 17.05.04)**
- 19.05. Botschaft zur Ratifikation des Protokolls von Göteborg verabschiedet – Der Bundesrat hat dem Parlament seine Botschaft zur Ratifikation des Protokolls von Göteborg unterbreitet. Diese neue internationale Vereinbarung über die grenzüberschreitende Luftverschmutzung zielt darauf ab, die wichtigsten Schadstoffe zu verringern, die die Ursache für die Versauerung, Überdüngung und den Sommersmog in Europa und Nordamerika sind. Mit der Ratifikation verpflichtet sich die Schweiz bis zum Jahr 2010, die Emissionen von Schwefeldioxid um 40, von Stickoxiden um 52, von VOC um 51 und von Ammoniak um 13 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Durch die Umsetzung des Protokolls in allen Unterzeichnerstaaten sollen sich zudem die Emissionen der Vorläufersubstanzen von Ozon (Stickoxide und VOC) europaweit bis 2010 um rund 40 Prozent verringern. In der Schweiz werden diese Emissionsreduktionen durch den konsequenten Vollzug der geltenden Gesetzgebung (u.a. Luftreinhalteverordnung, Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge) vollumfänglich bzw. zu einem grossen Teil bereits erreicht.
(UVEK-Medienmitteilung 19.05.04; BBl 2004 S. 3013-3104)**
- 26.05. Aussagekräftigere Energieetikette für Personenwagen – Die Energieetikette für Personenwagen wird für Konsumentinnen und Konsumenten aussagekräftiger und transparenter. Nebst den spezifischen CO₂-Emissionen werden neu auch die durchschnittlichen Emissionen aller in der Schweiz angebotenen Neuwagen angegeben. Der Bundesrat hat heute beschlossen, die entsprechende Verordnungsänderung per 1. Juli 2004 in Kraft zu setzen.
(UVEK-Medienmitteilung 26.05.04; BBl 2004 S. 3011-3026)**
- 26.05. Bundesrat verabschiedet Botschaft über HGV-Anschlüsse – Der Bundesrat hat bereits zum dritten Mal in diesem Jahr über die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans Hochleistungsnetz (HGV) der europäischen Eisenbahnen diskutiert und nun die entsprechende Botschaft ans Parlament verabschiedet. Den eidgenössischen Räten wird demnach beantragt, in einer ersten Phase Projekt für 665 Millionen Franken zu bewilligen. Das ist rund die Hälfte der 1,2 Milliarden für HGV-Anschlüsse, von denen 1998 in der Volksabstimmung über die FinöV-Vorlage ausgegangen worden war. Gestrichen bzw. in eine spätere Etappe verschoben wird der Ausbau des Knotens Lausanne (30 Millionen). Zudem wird der Beitrag an den TGV Rhin-Rhône um 25 Millionen reduziert, und die Reserve wird um weitere 20 Millionen beschnitten. Darüber hinaus hat der Bundesrat erneut bekräftigt, dass er den Mechanismus des Finanzierungsfonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ändern will. Die FinöV-Projekte Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000, HGV-Anschlüsse und Lärmsanierung sollen spätestens ab 2006 keine Darlehen mehr erhalten, da mit einer Rückzahlung durch die Bahnen (SBB und BLS) in absehbarer Zeit ohnehin nicht zu rechnen ist. Bereits gewährte Darlehen sollen in eine Bevorschussung umgewandelt werden. Dazu soll die Limite im Fondsreglement von 4,2 auf 7,5 bis acht Milliarden Franken erhöht werden. Die Rückzahlung erfolgt später, nach Abschluss der Projekte, aus den**

zweckgebundenen Einnahmen des FinöV-Fonds (LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer). Der Bundesrat will die entsprechende Botschaft ans Parlament im Herbst verabschieden. Ebenfalls nach den Sommerferien ist eine Botschaft für einen ergänzenden Planungskredit für die Nord-Süd-Achse geplant. Im übrigen hat der Bundesrat auch bekräftigt, dass er bis 2007/2008 sämtliche noch nicht baureifen Eisenbahngrossprojekte überprüfen will. Sie sollen zeitlich erstreckt, redimensioniert oder allenfalls sogar gestrichen werden. Dies betrifft insbesondere den Hirzel- und den Zimmerberg-Basistunnel auf der Gotthardachse, die zweite Etappe von Bahn 2000, die zweite Phase der HGV-Anschlüsse und drei weitere Projekte.

(NZZ 27.05.04; UVEK-Medienmitteilungen 26.05.04; BBl 2004 S. 3743-3808)

02.06. Nationalrat genehmigt Staatsrechnung 2003 – Die Staatsrechnung 2003, die mit einem Defizit von 2,8 Milliarden Franken abschliesst, ist vom Nationalrat mit 153 zu sechs Stimmen gutgeheissen worden. Genehmigt hat die Grosse Kammer auch die Rechnung des FinöV-Fonds für Eisenbahngrossprojekte.

(NZZ 03.06.04)

03.04. Nationalrat übt harte Kritik an Legislaturplanung des Bundesrats – Sämtliche Minderheitsanträge, die ihr Augenmerk auf den Ausbau des Autobahn- und des Agglomerationsverkehrsnetzes und auf die Einführung einer CO₂-Abgabe richten, werden abgelehnt. In der Legislaturplanung des Bundesrats fehlen nach Meinung etlicher Mitglieder der Grossen Kammer Aussagen zur Verkehrsinfrastruktur. Diese müsse leistungsfähig erhalten, gezielt ausgebaut und europäisch vernetzt werden.

(NZZ 04.06.04)

04.06. Flottenverbrauch von Neuwagen sinkt unter 8-Liter-Marke – Der durchschnittliche spezifische Treibstoffnormverbrauch neuer Personenwagen hat auch im Jahr 2003 wieder abgenommen: Er lag noch bei 7,99 Liter auf hundert Kilometern und sank damit erstmals unter die 8-Liter-Marke. Die Dieselfahrzeuge erreichten einen Marktanteil von 21,4 Prozent und sind mit 6,74 Liter pro hundert Kilometer um 1,6 Liter sparsamer als die Benzinfahrzeuge. Dass der Hubraum von durchschnittlich 1'967 cm³ auf 1'989 cm³ gestiegen ist, dürfte nicht zuletzt an der Vergrösserung des Anteils von Dieselfahrzeugen liegen. Das mittlere Leergewicht der neuen Personenwagen nahm um 32 Kilogramm zu. Setzt sich der Trend bei der Abnahme des Treibstoffnormverbrauchs fort, wird der im Jahr 2008 zu erreichende und mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vereinbarte Zielwert von 6,4 Litern pro hundert Kilometer um ein Jahr verfehlt.

(„Bund“ 05.06.04; Medienmitteilung auto-schweiz 04.06.04; BFE-Medienmitteilung 04.06.04)

07.06. Neue Kampagne des Verkehrssicherheitsrats – Cannabisrauchen und Fahren verträgt sich nicht. Der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat (VSR) hat unter dem Slogan „Die Wahrheit über Kiffen und Fahren“ eine Kampagne lanciert, die vor dieser noch wenig bekannten Gefahr warnen will. Die Kampagne soll kursierende Gerüchte und Falschinformationen widerlegen sowie dafür sorgen, dass Kiffen und Fahren öffentlich bald ebenso verpönt ist wie Alkohol am Steuer.

(NZZ 08.06.04)

**10.06. 900 Millionen Franken mehr für die Neat – Der Nationalrat hat mit 134 zu 42 Stimmen den Zusatzkredit von 900 Millionen Franken zur Aufstockung der Neat-Reserven gutgeheissen. Damit erhalten die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) den für den Weiterbau an beiden Achsen erforderlichen Zusatzkredit. Zu einem späteren Zeitpunkt – nämlich im Rahmen der vom Bundesrat bis 2007/2008 angekündigten Gesamtschau für die Eisenbahngrossprojekte – soll eine vertiefte Diskussion über noch nicht baureife Projekte auf den Zufahrtslinien, namentlich Hirzel- und Zimmerberg-Basistunnel, stattfinden. Mit den Beschlüssen der Grossen Kammer besteht nun auch keine Differenz mehr zum Ständerat, der dem Zusatzkredit bereits im vergangenen Winter zugestimmt hatte. Der Neat-Gesamtkredit steigt damit von 14,7 auf 15,6 Milliarden Franken. Im Nationalrat mussten auch gut begründete Anträge zur Prüfung einzelner Fragen eine Abfuhr hinnehmen. Dazu gehörte der 600 Millionen Franken Mehrkosten verursachende Bau des Ceneri-Basistunnels in zwei getrennten Einspurröhren, über dessen Notwendigkeit sich streiten lässt, der nun aber definitiv bewilligt ist. Ferner schufen die eidgenössischen Räte ein Präjudiz für die Nordzufahrt zum Gotthard, indem sie hundert Millionen Franken als Vorinvestitionen für die Bergvariante lang im Kanton Uri genehmigten. Damit werden die Urner von Einsparungen abgehalten, die den Bau am Gotthard um Jahre verzögern könnten. Zugleich wurde aber auch die Prüfung potenzieller Alternativen, namentlich einer Linienführung über Stans-Luzern statt über Arth-Goldau, abgelehnt.
(NZZ 11.06.04; BBl 2004 S. 3667-3668)**

**11.06. Bundesrat schickt CO₂-Abgabe und Klimarappen in Vernehmlassung – Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) beauftragt eine Vorlage mit vier möglichen Varianten auszuarbeiten und im Herbst in die Vernehmlassung zu geben. Drei dieser Varianten enthalten eine CO₂-Abgabe, während eine Variante einen freiwilligen integralen Klimarappen auf Treibstoffen umfasst. Welche dieser vier Varianten der Bundesrat dem Parlament konkret vorschlagen wird, will er vom Ergebnis der Vernehmlassung, aber auch von der Vorgehensweise in anderen europäischen Ländern sowie von der Konkurrenzsituation der einheimischen Wirtschaft abhängig machen. Die Rahmenbedingungen für die Einführung eines solchen Klimarappens müssten dabei offensichtlich in einer Verordnung festgelegt werden.
(NZZ 12./13.06.04; „Bund“ 12.06.04; UVEK-Medienmitteilung 11.06.04)**

**11.06. Weiteres Vorgehen zur Bereinigung von Voranschlag und Finanzplan festgelegt – Der Bundesrat hat das weitere Vorgehen zur Bereinigung des Budgets 2005 und des Finanzplans (FP) 2006-2008 festgelegt. Beim Voranschlag verbleibt ein Bereinigungsbedarf von 1,1 Milliarden Franken (FP 2006: 1,5 Milliarden; FP 2007: 1,8 Milliarden). Zur Entlastung des Haushalts in den Finanzplanjahren soll nebst einem weiteren Entlastungsprogramm (EP 04) auch eine systematische Aufgabenverzichtsplanung (AVP) beitragen. Sie ist inhaltlich auf das EP 04 abgestimmt, folgt jedoch einem eigenen Fahrplan. Mit der AVP soll nach „kleinen“ Aufgabenverzicht im „Mikrobereich“ der Verwaltung gesucht werden.
(EFD-Medienmitteilung 11.06.04)**

12.06. Mangelhafte Buwal-Studie zum Verbandsbeschwerderecht – In der laufenden Auseinandersetzung um das Verbandsbeschwerderecht wird von den Umweltverbänden

stets auf eine Evaluation aus dem Jahr 2000 verwiesen, die vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) veranlasst worden ist. Besagter Bericht schien zu belegen, dass die Umweltverbände das Beschwerderecht nur mit grosser Zurückhaltung einsetzen. Eine kritische Analyse von Avenir Suisse weist nun nach, dass die verwendeten Daten weder die eine noch die andere Aussage zulassen. Die statistischen Ergebnisse sind lückenhaft, und es wurden daraus unzulässige Schlussfolgerungen gezogen. Zudem wird die These widerlegt, wonach die Umweltverbände das Verbandsbeschwerderecht nur punktuell nutzen. Nicht bloss 1,4 Prozent der Beschwerden, die vom Bundesgericht beurteilt wurden, stammten von den klageberechtigten Verbänden, sondern mit 18 Prozent fast ein Fünftel.
(Medienmitteilung Avenir Suisse 12.06.04)

- 14.06. Erfolgreiche Premiere der suissetransport'04 – An den fünf Ausstellungstagen der neuen Fachmesse suissetransport'04 für Nutzfahrzeuge, Auto- und Werkstatttechnik in Bern sind 12'000 Besucherinnen und Besucher verzeichnet worden. Die neue Ausstellung entspricht damit offensichtlich einem Bedürfnis von Ausstellern und Besuchern. Geneva Palexpo und BEA bern expo werden deshalb gemeinsam die Planung der suissetransport'06, die vom 14. bis 18. Juni 2006 wiederum in Bern stattfinden wird, in Angriff nehmen.**
(AR 07.07.04; suissetransport-Medienmitteilung 14.06.04; „Bund“ 10.06.04)
- 15.06. Alpenkonvention: Ständerat ratifiziert drei von neun Protokollen – Der Ständerat hat drei von neun Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention mit 27 zu 17 Stimmen genehmigt. Mit dem Entscheid, vorerst die Protokolle „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“, „Bodenschutz“ sowie „Verkehr“ gutzuheissen und damit erste Erfahrungen zu sammeln, folgte das „Stöckli“ seiner vorberatenden Kommission. Nicht ratifiziert hat die Kleine Kammer die Protokolle in den Bereichen Energie, Landwirtschaft, Naturschutz, Bergwald, Tourismus und Streitbeilegung. Zudem hat der Ständerat eine Zusatzklärung und einen Vorbehalt verankert, um sicherzustellen, dass bei der Umsetzung der Protokolle die gesetzgeberischen Prozesse gewahrt und die föderalistische Struktur der Schweiz respektiert werden.**
(NZZ 15./16.06.04; BaZ 16.06.04)
- 16.06. Unfallverhütung geht neue Wege – Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) organisiert sich neu. Um die Vielfalt der Aktivitäten besser zu koordinieren, wird der FVS seine Mittel ab 2005 vermehrt nach Schwerpunktthemen konzentriert und nach marktwirtschaftlichen Überlegungen einsetzen. Der FVS erteilt künftig Aufträge für das Aufbereiten entsprechender Grundlagen; entweder direkt oder aufgrund von Gesuchen. Strukturbeiträge werden keine mehr ausgerichtet. Neu setzt der FVS einen Expertenrat Verkehrssicherheit ein, der sich aus allen nationalen und interkantonal tätigen Akteuren der Verkehrssicherheit zusammensetzt und sich an der Entwicklung der Schwerpunktthemen mit Stellungnahmen und Vorschlägen beteiligen soll.**
(AR 16.06.04; FVS-Medienmitteilung 16.06.04)
- 16.06. Verwaltungsgericht erteilt VCS eine Abfuhr – Mitten im Kampf des Verkehrsclubs (VCS) Schweiz um den Weiterzug der Beschwerde gegen das neue Fussballstadion Zürich hat das Verwaltungsgericht einen Entscheid gefällt: Auf die VCS-Beschwerde, die neu auch noch von fünf Anwohnern unterschrieben worden ist, wird gar nicht erst**

eingetreten. Gemäss Nationalrat Filippo Leutengger (fdp, Zürich) will sich die FDP des Kantons Zürich für die Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts in der heutigen Form einsetzen.
(NZZ 17.06.04)

18.06. TCS mit neuem Zentralpräsidenten – Zum neuen Zentralpräsidenten des Touring Clubs Schweiz (TCS) ist der 53-jährige Freiburger Bauingenieur Edgar Schorderet gewählt worden. Unter anderem möchte der neue TCS-Präsident, dass der TCS pointierter als bisher die politische Themenführerschaft übernimmt. Im weiteren setzt er sich für eine multimodale Verkehrspolitik ein, in der alle Verkehrsträger wesensgerecht gefördert werden. Als wichtig erachtet Edgar Schorderet zudem, dass ein Infrastrukturfonds geschaffen wird und dass ein grosser Teil der Benzinsteuern auch tatsächlich wieder in Infrastrukturen für den motorisierten Verkehr investiert werden.

(NZZ 19./20.06.04)

22.06. Mehr Tote auf Schweizer Strassen – Die Strassenverkehrsunfälle haben im Jahr 2003 in Schweiz 546 Todesopfer gefordert. Dies sind deutlich mehr als 2002 (513 Getötete). Die Zahl der Schwerverletzten ist leicht zurückgegangen. 2002 waren es 5'913, 2003 betrug die Zahl 5'862. Die Zunahme der Schwerverunfallten ist (Getötete und Schwerverletzte) ist insbesondere auf die Unfälle mit Fahrrädern und Motorrädern über 125 cm³ zurückzuführen. Seit zehn Jahren wurden nie mehr so wenig Fussgänger getötet oder schwer verletzt: 2003 waren es 811 gegenüber 1'031 im Jahr 2000.

(NZZ 23.06.04; BaZ 23.06.04; BFS-Medienmitteilung 22.06.04)

22.06. Höhere LSVA-Sätze ab 2005 – Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird 2005 erhöht. Die EU-Vertreter des Gemischten Landverkehrsabkommens Schweiz-EU stimmten einem entsprechenden Vorschlag der Schweiz zu. Als Basis gilt ein gewichteter Durchschnitt von Fr. 292.50 für ein 40-Tonnen-Fahrzeug auf einer Strecke von 300 Kilometern. Parallel zur Erhöhung der LSVA-Sätze wird die Schweiz die 40-Tonnen-Limite für Lastwagen einführen.

Gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) werden die Transportkosten auf der Strasse damit massiv teurer. Die definitiven Ansätze bedeuteten eine Erhöhung der LSVA in der Grössenordnung von 50 Prozent.

(NZZ 23.06.04; BAV-Medienmitteilung 22.06.04; ASTAG-Medienmitteilung 22.06.04; AS 2004 S. 3677-3678)

23.06. 59. ordentliche Mitgliederversammlung des FRS – Der Schweizerische Strassenverkehrsverband hat an seiner 59. ordentlichen Mitgliederversammlung den Willen kundgetan, sich auch nach der verlorenen Abstimmung zum avanti-Gegenentwurf weiterhin für eine umfassende Verkehrspolitik einzusetzen. Gemäss FRS-Präsident Claude Gay-Crosier steht dabei der bedarfsgerechte Ausbau der Schienen- und Strasseninfrastruktur nach wie vor klar im Vordergrund. Er bekräftigte ferner die Bereitschaft, die CO₂-Ziele bei den Treibstoffen mit einem freiwilligen Klimarappen erreichen zu wollen. Damit lasse sich auf ökonomisch effiziente Weise mehr CO₂-Ausstoss vermeiden als mit einer Lenkungsabgabe, die sich letztlich gegen die inländische Wirtschaft richtet.

(NZZ 24.06.04; FRS-Info 23.06.04)

24.06. Migrol führt den ersten Raps-Diesel der Schweiz ein – An ausgewählten Tankstellen in den Regionen Zürich, Ostschweiz, Bern und Innerschweiz bietet die Migrol AG ab sofort zusätzlich einen neuen Dieseltreibstoff mit Biokomponenten an. Migrol Greenlife Plus, so der Name des neuen Treibstoffs, besteht aus 95 Prozent des bisherigen fossilen, praktisch schwefelfreien Greenlife-Dieselöls und einer fünfprozentigen Beimischung von aus Rapspflanzen gewonnenem Raps-Methyl-Ester (RME). Der Zusatz ist CO₂-neutral, weil der Raps beim Wachsen ebenso viel Kohlendioxid (CO₂) aufnimmt, wie er beim Verbrennen wieder abgibt. Der neue Treibstoff ist zwei Rappen teurer als der herkömmliche Greenlife-Diesel.

(Blick 24.06.04; AR 30.06.04; Migrol-Medienmitteilung 24.06.04)

24.06. Bilanz 2003 von „EnergieSchweiz“ – Trotz anhaltender Budgetkürzungen seit 2001 und erheblicher Unsicherheiten in Bezug auf die Zukunft von „EnergieSchweiz“ als Folge der Sparprogramme des Bundes konnte die kurzfristige Wirkung des Energiesparprogramms im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr offensichtlich aufrechterhalten werden. Die längerfristige Wirkung jedoch hat gemäss Bundesamt für Energie (BFE) abgenommen.

(NZZ 25.06.04; SDA-Meldung 24.06.04; BFE-Medienmitteilung 24.06.04)

25.06. Landesweiter Test mit bivalenten Autos – Der Touring Club Schweiz (TCS) startet in Zusammenarbeit mit der Gasmobil AG einen einjährigen schweizweiten Praxisversuch mit 26 bivalenten, das heisst mit durch Erdgas und Benzin angetriebenen, Fahrzeugen. Gemäss der Gasmobil AG wird das Tankstellennetz und das Fahrzeugangebot in der Schweiz schon bald die meisten Bedürfnisse abdecken können. Die von der Gaswirtschaft anvisierte Zahl von hundert Erdgas-Tankstellen soll in zwei bis drei Jahren erreicht sein. Mit Erd- und Biogas betriebene Fahrzeuge hätten gegenüber Benzin- und Dieselaautos erhebliche Umwelt-Vorteile: wenig Luftschadstoffe, keine Partikel, um bis zu 25 Prozent geringerer CO₂-Ausstoss als bei vergleichbaren Benzinfahrzeugen und nahezu kein Ozon-Bildungspotenzial.

(NZZ 05.07.04; TCS-Pressemitteilung 25.06.04)

27.06. Die Versicherung Generali erhöht Prämien für potenzielle Raser – Junge Autofahrer aus dem Balkan und aus Osteuropa müssen bei der Motorfahrzeugversicherung Generali tiefer ins Portemonnaie greifen. Per 1. August erhöht die Versicherung ihre Prämien für Neukunden dieser Kategorie um bis zu 30 Prozent. Diese Tarifierung aufgrund von Staatsbürgerschaften gemäss des Präsidenten der eidgenössischen Rassismuskommission zumindest problematisch.

(NZZ 28.06.04)

29.06. Rückläufiger Benzinabsatz im Jahr 2003 – Zwar hat der Energieverbrauch 2003 insgesamt um mehr als zwei Prozent zugenommen und hat damit ein Rekordniveau erreicht. Bei den Treibstoffen jedoch konnte eine rückläufige Entwicklung verzeichnet werden. Dabei ist auch der Benzinabsatz wie in den Vorjahren zurückgegangen, und zwar um 0,5 Prozent. Dies, obwohl eine beschleunigte Absatzzunahme beim Dieseltreibstoff um sechs Prozent erfolgt ist, was den steigenden Anteil an Dieselfahrzeugen in der Schweiz widerspiegelt.

(BFE-Medienmitteilung 29.06.04)

- 30.06. Fusion von Brünigbahn und LSE – Der Bundesrat hat die Konzession der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) auf die Brüniglinie der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ausgedehnt. Zugleich ermächtigte der Bundesrat die SBB, die Infrastruktur der Brünigbahn von Luzern bis Interlaken an die LSE zu verkaufen. Die SBB wird Mehrheitsaktionärin der neuen LSE. Damit sind die von Seiten des Bundes die Voraussetzungen für die Fusion von Brünigbahn und LSE geschaffen worden.
(NZZ 01.07.04 und 08.07.04; UVEK-Medienmitteilung 30.06.04; BBl 2004 S. 3964)**
- 30.06. Neue Sparmassnahmen des Bundes in allen Bereichen – Der Bundesrat hat das Budget 2005 bereinigt sowie ein neues Entlastungsprogramm (EP 04) für den Finanzhaushalt konkretisiert. Gespart wird zwar überall; den Departementen wird aber – insbesondere im Verkehrsbereich – ein grösserer Gestaltungsspielraum eingeräumt. Der Entwurf zum Voranschlag 2005 weist bei Einnahmen von 50,7 Milliarden und Ausgaben von 52,5 Milliarden Franken ein den Vorgaben der Schuldenbremse entsprechendes Defizit von 1,8 Milliarden Franken aus. Die Planungsbeschlüsse zum EP 04 setzen im Wesentlichen auf der Ausgabenseite an, wo der Bundesrat bis 2007 gezielt Kürzungen von rund 1,5 Milliarden Franken beschlossen hat. Zusammen mit der bereits beschlossenen Aufgabenverzichtplanung (AVP), die im Eigenbereich des Bundes ansetzt und die Personal-, Sach- und Investitionsausgaben bis 2008 um fünf Prozent senken soll, kann der Bundeshaushalt bis 2007 um insgesamt rund 1,9 Milliarden Franken entlastet werden. Damit sollten die strukturellen Defizite gänzlich beseitigt werden können. Kritik für seine Entscheide ertete der Bundesrat vor allem auch von Seiten der Kantone, Gemeinden und Verkehrsverbände: Die Kürzungen von fast 800 Millionen Franken beim privaten wie auch öffentlichen Verkehr seien absolut unverhältnismässig.
(NZZ 01.07.04, 03./04.07.04 und 12./13.06.04; EFD-Medienmitteilung 30.06.04; BPUK- und KöV-Medienmitteilung 30.06.04; BAV-Medienmitteilung 08.07.04)**
- 30.06. 40-Tonnen-Limite für Lastwagen – Ab 2005 entfällt die Kontingentsregelung für 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz. Der Bundesrat hat die Gewichtslimite im Strassenverkehr generell auf 40 Tonnen erhöht. Damit entfällt auch die in den Jahren 2001-2004 gewährte Kontingentsregelung für 40-Tonnen-Transporte. Die bisherige straffreie Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts von bis zu fünf Prozent wird aufgehoben. Gleichzeitig kann aber bei der Wägung der Lastwagen eine Messtoleranz von drei Prozent in Abzug gegeben werden. Die beschlossenen Verordnungsänderungen erfolgen entsprechend den Vorgaben des bilateralen Landverkehrsabkommens mit der Europäischen Union (EU).
(NZZ 01.07.04; UVEK-Medienmitteilung 30.06.04)**

09.07. Sparen bei den Nationalstrassen – Gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) sind von den Kürzungen im Strassenbereich im Rahmen des Entlastungsprogramms 2004 des Bundes primär der Nationalstrassenbau und die ausserordentlichen, nicht werkgebundenen Beiträge betroffen. Das Nationalstrassennetz werde erst deutlich nach 2020 fertig gestellt. Im Strassenbereich müssen laut Astra 118 Millionen Franken eingespart werden. In den Jahren 2006 und 2007 werden 153 bzw. 171 Millionen Franken sein. Im Nationalstrassenbau stehen Kürzungsmassnahmen im Umfang von 63 Millionen für das Jahr 2005, 96 Millionen für 2006 und 114 Millionen für 2007 zur Diskussion. Ein grosser Teil der Kürzungen müsse bei Projekten vorgenommen werden, die noch nicht in Realisierung seien.

(NZZ 10./11.07.04)

13.07. Umsätze der Schweizer Automobilbranche – Die in der Autobranche tätigen Unternehmen haben im Jahr 2003 74,6 Milliarden Franken (2002: 73,9 Milliarden) umgesetzt. Die Fiskalabgaben aus dem Strassenverkehr betragen rund zehn Milliarden Franken. Zu einem stets wichtigeren Posten in den Bilanzen von Kantonen und Gemeinden entwickeln sich die Busseneinnahmen aus dem Strassenverkehr. Diese beliefen sich nach vorsichtigen Schätzungen im Jahr 2003 auf rund 450 Millionen Franken. Gemäss auto-schweiz, der Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure, wurden 2003 271'541 neue Personenwagen verkauft. Dafür gab die Schweizer Bevölkerung rund 9,5 Milliarden Franken aus. Im Durchschnitt wurden fast 35'000 Franken für den Kauf eines neuen Autos aufgewendet. Stark zugenommen haben die Ausgaben für Parkplätze und Parkhäuser. Diese legten um 30 Prozent auf 1,3 Milliarden Franken zu. In der Automobilbranche waren 2003 in über 20'000 Betrieben rund 280'000 Mitarbeiter tätig.

(NZZ 14.07.04; BaZ 14.07.04; AR 14.07.04; Medienmitteilung auto-schweiz 13.07.04)

16.07. Effizienteres Bestellverfahren im kombinierten Verkehr – Das seit 2000 praktizierte Bestellverfahren und Abgeltungssystem für den kombinierten Verkehr wird gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) ab 2005 noch effizienter gestaltet. Diese Neuregelung drängte sich nicht zuletzt wegen der Marktdynamik auf, die den Güterverkehrssektor prägt. Künftig gelten für alle Operateure im kombinierten Verkehr die gleichen Rahmenbedingungen. Differenziert nach Ziel- und Abfahrtsgebiet werden pro verlagerte Sendung einheitliche Abgeltungssätze ausgerichtet. Das BAV hofft, mit dem neuen System die nach wie vor bestehenden Kostennachteile der Schiene im Vergleich mit der Strasse weiter auszugleichen.

(BAV-Medienmitteilung 16.07.04; BaZ 17./18.07.04)

16.07. Genfer Automobilsalon mit neuem Direktor – Der neue Direktor der Internationalen Automobilsalons Genf heisst Rolf Studer. Der 62-jährige Luzerner war bis anhin Direktionsmitglied der Peugeot AG Schweiz und nimmt seit zwei Jahren Einsitz im Komitee des Autosalons. Rolf Studer folgt auf den fristlos entlassenen Bruno Lurati.

(NZZ 17./18.07.04)

16.07. Reservationssystem noch nicht vom Tisch – Das in der Vernehmlassung gescheiterte Reservationssystem für Lastwagen, die durch den Gotthard-Strassentunnel fahren, ist nicht vom Tisch. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hatte zwar vorerst auf das Projekt verzichtet, das Bundesamt

für Raumentwicklung (ARE) treibt die Planungsarbeiten jedoch weiter voran. Gemäss ARE werde das Projekt soweit ausgearbeitet, dass es bei Bedarf rasch umgesetzt werden kann. Das Reservationssystem sei dabei grundsätzlich auf allen Alpenübergängen in der Schweiz machbar. Ein Wechsel vom Tropfenzähler- zum Reservationssystem am Gotthard-Strassentunnel ist laut ARE dann nötig, wenn die Konjunktur effektiv anziehe und der Güterverkehr auf der Strasse durch den Gotthard entsprechend zunehme. (BaZ 17./18.07.04)

19.07. Strassentransporte werden massiv teurer – Die verladende Wirtschaft und die Transportbranche haben eine Erhöhung der Preise um 12 bis 15 Prozent beschlossen. Der Grund für die massive Tarifierhöhung ist der Anstieg der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per 1. Januar 2005. Diese steigt um mindestens 50 Prozent, je nach Typ Lastwagen sogar bis um knapp 80 Prozent an. Das bedeutet, dass ein Lastwagen ab 2005 rund 100'000 Franken mehr kosten kann. Die Branche geht davon aus, dass es keine Verlagerung auf die Schiene geben wird, da die Flexibilität auf der Strasse nach wie vor besser sei. (SonntagsZeitung 18.07.04)

19.07. Ein Drittel des Gotthard-Basistunnels ist ausgebrochen – Bisher ist rund ein Drittel des 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ausgebrochen worden. Nun wurde mit dem Bau beim letzten Teilschnitt in Erstfeld begonnen. Offenbar war dies der letztmögliche Zeitpunkt für den Baubeginn am letzten Hauptabschnitt, damit es weiterhin möglich ist, den Gotthard-Basistunnel wie vorgesehen 2014/15 in Betrieb zu nehmen. Bislang sind für die Bauarbeiten am Gotthard 2,5 von 7,5 Milliarden Franken investiert worden. (NZZ 20.07.04)

19.07. Sperrung des Mitholz-Strassentunnels – Ausgerechnet zur Hauptreisezeit musste der Mitholz-Strassentunnel im Kandertal aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Zur Entlastung bietet die BLS Lötschbergbahn zusätzliche Züge von Goppenstein über Kandersteg bis direkt nach Frutigen – nicht aber umgekehrt – an, bis die Notpiste zu einer zweispurigen Umfahrungsstrasse ausgebaut ist. Das Zusatzangebot ist aus technischen Gründen nur in Süd-Nord-Richtung möglich. Der im Tagbau erstellte und 2002 in Betrieb genommene zweispurige Mitholz-Strassentunnel ist 640 Meter lang und kostete 18 Millionen Franken. Bereits nach zwei Jahren zeigen sich nun Risse im Gewölbe, die eine vollständige Sperrung erforderlich machten. Erste Untersuchungen ergaben, dass der Tunnel – die Röhre wurde mit Ausbruchmaterial der Lötschbergachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) überdeckt – hohen Drücken durch die Ablagerungen ausgesetzt ist. (NZZ 27.07.04; BZ 19.07.04)

22.07. Sinkende Preise im Güterverkehr – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind die Preise im Güterverkehr im Halbjahr zwischen Oktober 2003 und April 2004 um 0,8 Prozent gesunken. Die Preise für Schienentransporte sanken um 0,3, diejenigen für Strassentransporte um ein Prozent. Verglichen mit Vorjahr lag das Preisniveau des gesamten Güterverkehrs ebenfalls um 0,8 Prozent tiefer. Das BFS berechnet die Preisentwicklung im Güterverkehr seit April 2001. Seit seiner Einführung ist der Index total um 3,1 Prozent gefallen. Der Haupteinfluss rührte von den in den vergangenen drei

Jahren deutlich gesunkenen Preisen im Strassenverkehr (minus 3,7 Prozent) her. Der Preisrückgang im Schienenverkehr fiel mit minus einem Prozent geringer aus. (BFS-Medienmitteilung 22.07.04)

22.07. Speicheltest im Kampf gegen Drogen am Steuer – Mit den Strafverschärfungen im Strassenverkehr gelangt ab 2005 in vielen Kantonen bei Drogenverdacht von Fahrzeugführern ein Speichel-Schnelltest zum Einsatz. Dieser Schnelltest namens „Drug-wipe“ ist aus Deutschland importiert. Werden künftig Cannabis, Kokain, Heroin, Morphin oder Ecstasy nachgewiesen, gilt dies ab dem kommenden Jahr als schwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz; der Führerausweis wird für mindestens drei Monate entzogen. Einen Toleranzbereich wie beim Alkohol (0,5 Promille) gibt es bei illegalen Drogen nicht mehr. (BZ 23.07.04; „Bund“ 31.07.04)

26.07. Tiefere Preise für Autoverlad am Lötschberg-Scheiteltunnel – Der Autoverlad am Lötschberg-Scheiteltunnel wird mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 deutlich günstiger. Die BLS Lötschbergbahn AG und der Preisüberwacher haben sich auf Preise geeinigt, die um fünf bis 44 Prozent unter den heute gültigen Tarifen liegen und für vier Jahre gelten sollen. Die Ausfälle für die BLS betragen über zwei Millionen Franken jährlich. 2003 waren 1,34 Millionen Fahrzeuge transportiert worden. Lieferwagen bis zu 3,5 Tonnen und Kleinbusse mit 10 bis 15 Plätzen bezahlen für den Transport durch den Tunnel neu gleich viel wie Personenwagen (PW). Von Montag bis Donnerstag sind es 20, an den übrigen Tagen sowie an Feiertagen 25 Franken. Derzeit verlangen die BLS für Lieferwagen 36 und für PW 25 Franken. Gemäss dem Preisüberwacher hat die Analyse der Spartenrechnung „Autoverlad“ gezeigt, dass dieser Bereich sehr rentabel ist und dass sich effektiv eine Senkung der Verladepreise aufdrängt. Laut den BLS kommt der Autoverlad am Lötschberg als einziger ohne Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand aus. (NZZ 27.07.04; Medienmitteilung des Preisüberwachers 26.07.04)

26.07. Künstliche Staumassnahmen rund um Zürich – Die Baudirektion des Kantons Zürich plant mit der Eröffnung der dritten Baregg-Röhre am 3. August 2004 künstliche Staumassnahmen im Furttal einzuführen, um die Zufahrt zur A1 zu dosieren. Zudem sind im Limmattal und an der Nordumfahrung Rampenbewirtschaftungen im Entstehen begriffen. Auch diese stehen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des dritten Baregg-Strassentunnels, die gemäss Baudirektion zu einer Rückverlagerung von Verkehr auf die A1 führen werde. Damit werde der Gubristtunnel verstärkt zu einem Kapazitätsengpass. Die Bewirtschaftung, mit der voraussichtlich ab Mitte September begonnen werden soll, würde die Anschlüsse Weiningen, Urdorf und Dietikon in Fahrtrichtung St. Gallen und in der Gegenrichtung die Anschlüsse Affoltern und Seebach betreffen. (NZZ 27./29.07.04; E-Mail Baudirektion Kanton Zürich 22.07.04; SDA-Meldung 28.07.04)

27.07. Weko präzisiert, wie der Automarkt liberalisiert wird – Ab 1. Januar 2005 wird der schweizerische Automobilmarkt vollständig liberalisiert sein. Die alten Verträge, welche die Garagen eng an eine Marke binden, werden ab diesem Zeitpunkt keine Gültigkeit mehr haben. Das verlangt die Wettbewerbskommission (Weko) in ihrer Bekanntmachung vom November 2002. Mitte 2004 aber hatte die Hälfte der Schweizer

Garagen noch keinen neuen Vertrag. Nun hat die Weko ihre Bekanntmachung präzisiert. Der Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS) zeigt sich mit den achtseitigen Erläuterungen zufrieden. Das Autogewerbe stelle sich dem Wettbewerb. Die Importeure dürfen zwar weiterhin Qualitätsvorschriften für Service- und Reparaturarbeiten machen. Sie müssen jedoch jede Werkstatt, welche die entsprechenden Kriterien erfüllt, als Markenwerkstatt anerkennen. Das heisst, dass alle diese Betriebe auch Garantiarbeiten ausführen dürfen. Analog müssen die Importeure künftig Originalersatzteilhändler zulassen, sofern diese die entsprechenden Qualitätskriterien erfüllen. Die Werkstätten sind andererseits verpflichtet, sämtliche Autos einer Marke zu reparieren, die Garantien zu gewähren, die kostenlose Wartung und sämtliche Arbeiten im Rahmen von Rückrufaktionen durchzuführen – unabhängig davon, ob die Autos in der Schweiz oder in einem anderen Land des europäischen Wirtschaftsraums gekauft worden sind. Während bei den Werkstätten die volle Liberalisierung gilt, können die Importeure ihr Händlernetz auch in Zukunft beschränken. Es ist erlaubt, einem Händler die Exklusivvertretung für ein bestimmtes Gebiet oder einen bestimmten Kundenkreis zuzuordnen (so genanntes Exklusivvertriebssystem). („Bund“ 28.07.04; AGVS-Medienmitteilung 27.07.04; Weko-Erläuterungen 27.07.04)

02.08. Staustunden 2003 praktisch unverändert – Im Jahr 2003 haben die Staustunden auf den Nationalstrassen trotz anhaltender Verkehrszunahme um 1,3 Prozent abgenommen. Der Staubericht 2003 des Bundesamts für Strassen (Astra) weist insgesamt 11'413 Staustunden aus (2002: 11'563 Staustunden). Eine markante Staureduktion wurde gemäss Astra vor dem Nordportal des Gotthard-Strassentunnels registriert, was auf die Optimierung des Verkehrsregimes und auf das Tropfenzählersystem zurückgeführt wird. Insgesamt passierten rund eine Million Lastwagen die Gotthard-Röhre. Dies waren noch rund 17 Prozent weniger als im Spitzenjahr 2000 mit rund 1,2 Millionen Camions. Am meisten Stautage wurden auf der A1 zwischen dem Kantonen Aargau und Zürich erfasst. Dort traten an rund 300 Tagen, also fast täglich, in den Morgen- und Abendspitzenstunden Staus auf. Zugenommen haben die Staustunden infolge von Baustellen, und zwar um gut 33 Prozent gegenüber 2002. Dies ist laut Astra auf die spezielle Situation bei einzelnen Baustellen auf der A2 zurückzuführen. (NZZ 03.08.04; ASTRA-Medienmitteilung 02.08.04; ASTRA-Jahresstaubericht 29.06.04)

03.08. Der Kapazitätsengpass am Baregg-Strassentunnel ist beseitigt – Nach knapp vier Jahren Bauzeit sind heute alle drei Röhren des Baregg-Strassentunnels auf der A1 dem Verkehr übergeben worden. Mit der Eröffnung des 425 Millionen Franken teuren Bauwerks dürften die Zeiten der regelmässigen Staus auf der A1 auch in Fahrtrichtung Zürich vorüber sein. Bereits seit einem Jahr, seit der Inbetriebnahme der neuen dreispurigen Röhre, sind die abendlichen Staus vor dem Ostportal bei Neuenhof in Richtung Bern verschwunden. Für den Verkehr in Richtung Limmattal und Zürich stehen jetzt am Baregg die vier Spuren der beiden sanierten Röhren zur Verfügung. Motorfahrzeuglenker, die in Richtung Bern fahren, benützen die drei Spuren des neuen Tunnels, der schon im Mai 2003 in Betrieb genommen worden ist und allein 265 Millionen Franken gekostet hat. Weil nun aber befürchtet wird, dass sich die Staus zum Limmattaler Kreuz und vor den Gubristtunnel verlagern, wird ab Herbst auf dem A1-Abschnitt vom Birrfeld bis zum Gubrist ein kantonsübergreifendes dynamisches Tempomanagement eingeführt. So kann zu Spitzenzeiten am Morgen und am Abend die Maximalgeschwindigkeit beim Baregg auf 80 und im Reuss- sowie

Limmattal auf 100 Stundenkilometer begrenzt werden. Hingegen kann in Zeiten mit schwachem Verkehrsaufkommen selbst in den Baregg-Tunnelröhren 100 Stundenkilometer gefahren werden. Aufgrund von Erhebungen ist nach der Eröffnung aller drei Baregg-Tunnelröhren allerdings nur ein geringer Mehrverkehr von höchstens 1,5 Prozent zu erwarten. Die stetige Verkehrszunahme im Limmattal ist gemäss dem Zürcher Regierungsrat vor allem eine Folge der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Raum Zürich. Trotzdem will die Zürcher Baudirektion den befürchteten Verkehrskollaps im Limmattal abwenden. Im Zentrum der kurzfristigen Strategie „Tropfen statt stopfen“ steht ein Tropfenzählersystem bei den Autobahnanschlüssen Weiningen, Urdorf Nord, Dietikon in Richtung St. Gallen sowie Affoltern und Seebach in Richtung Bern. Demnach werden bei Staugefahr auf der A1 die bei den Einfahrten noch zu installierenden Ampeln den Fahrzeugen die Zufahrt auf die Autobahn nur tropfenweise gewähren. Um bei den Anschlüssen einen Rückstau auf die lokalen Strassennetze zu verhindern, werden die Beschleunigungsspuren verlängert. (NZZ 04.08.04; BaZ 04.08.04)

04.08. Eröffnung des Gotthard-Basistunnels definitiv nicht vor 2015 – Von den Röhren des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ist bereits mehr als ein Drittel ausgebrochen worden. Der Rückstand von einem Jahr bei den Vortriebsarbeiten in Bodio (TI) kann jedoch gemäss der Bauherrin Alptransit nicht aufgeholt werden. Alptransit rechnet aber nach wie vor mit der Eröffnung des Basistunnels im Jahr 2015.
(NZZ 05.08.04)

07.08. Bahnpostwagen fahren zum letzten Mal – In der Nacht vom kommenden Sonntag auf Montag fahren die meisten Bahnpostwagen zum letzten Mal. Damit nimmt eine 150-jährige Geschichte ihr Ende. Der Transport von Zeitungen und Magazinen wird von der Schiene auf die Strasse verlegt. Postwaggons sind spezielle Bahnwagen, die es erlauben, Zeitungssendungen unterwegs zu sortieren. Heute kann diese Arbeit stationär jedoch schneller und günstiger geleistet werden.
(„Bund“ 07.08.04; BaZ 14./15.08.04)

10.08. Über 100 Ideen für mehr Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen – Jetzt liegt der im Rahmen des so genannten partizipativen Prozesses vom Bundesamt für Strassen (Astra) zusammen mit rund 80 Mitwirkenden erarbeitete Ideenkatalog vor, mit dem die Zahl der Verkehrstoten auf Schweizer Strassen bis 2010 auf unter 300 und jene der Schwerverletzten auf weniger als 3'000 pro Jahr gesenkt werden sollen. Welche Vorschläge dieser neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (Vesipo) letztlich zur Vorschrift werden, entscheidet der Bundesrat voraussichtlich Mitte 2005.
(NZZ 11.08.04; ASTRA-Medienmitteilung 10.08.04)

17.08. Bericht des Bundesrats zur Grundversorgung in der Infrastruktur – Der Bundesrat hat den Bericht „Grundversorgung in der Infrastruktur (Service public)“ veröffentlicht. Der Nationalrat hatte im Mai 2000 den Bundesrat beauftragt, den flächendeckenden Service public zu definieren und die Massnahmen zu bestimmen, um diesen auch in Zukunft sicherzustellen. In seinem Bericht bezeichnet der Bundesrat einen leistungsfähigen Service public als eine zentrale Voraussetzung für die Lebensqualität der Bevölkerung und für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. In Bezug auf die

Strasseninfrastruktur soll durch Kapazitätsbewirtschaftung, kurzfristig realisierbare lokale Ausgleichsmassnahmen und durch gezielte Beseitigung von Engpässen sowie Ergänzungen im Netz ein landesweit ausgeglichenes Mass an Verkehrsqualität, Erschliessung und Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden. Mit der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik (Vesipo) soll zudem die Zahl der schweren Unfälle ohne Einschränkung der Mobilität verringert werden.
(BBl 2004 S. 4569-4644)

19.08. Stau auf Nationalstrassen: Sofortmassnahmen sind möglich – Das Bundesamt für Strassen (Astra) schlägt den Kantonen Bern, Solothurn, Genf, Waadt und Graubünden insgesamt sieben Sofortmassnahmen vor, die zu einer raschen Verbesserung des Verkehrsflusses bei lokalen Engpässen auf gewissen Nationalstrassenabschnitten beitragen können. Dabei geht es vor allem um eine lokal begrenzte Umnutzung von Standstreifen. Die Astra-Vorschläge sind das Ergebnis einer Studie zur Kapazitätsbewirtschaftung von Strassen gesamtschweizerischer Bedeutung. Als Mass für den Handlungsbedarf an den verschiedenen Staustellen wurde der „Problemdruck“ verwendet. Dieser wird definiert als Produkt zwischen mittlerer Staulänge in Kilometern sowie Anzahl der Stunden Stauzustand pro Jahr.
(ASTRA-Medienmitteilung 19.08.04)

19.08. Bundesrat genehmigt letzte Planungsbeschlüsse zum EP 04 – Der Bundesrat hat die Planungsbeschlüsse zum so genannten Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) bereinigt. Er beschloss dabei, die Entlastungsmassnahmen grundsätzlich in gleicher Höhe ins Jahr 2008 weiter zu ziehen. Insgesamt bringt das EP 04 Einsparungen von 1,1 Milliarden im Jahr 2006, 1,9 Milliarden im Jahr 2007 und knapp zwei Milliarden Franken im Jahr 2008. Beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat der Bundesrat den Beschluss früherer Aussprachen, die im Rahmen des EP 03 gekürzten Beiträge an die Eisenbahn-Grossprojekte nicht an den FinöV-Fonds zurückzuerstatten, bestätigt. Dieses Rückkommen auf einen Entscheid des Parlaments entlastet den Bundeshaushalt 2008 um 150 Millionen Franken und ermöglicht es, einen Grossteil der im Uvek zu ergreifenden Massnahmen zu befristen. Das gilt zunächst für den Regionalen Personenverkehr. Hier sind 2006 und 2007 Kürzungen von 30 bzw. 40 Millionen Franken nötig. Ebenfalls befristet werden die Kürzungen im Nationalstrassenbau und -unterhalt. Von Bedeutung ist hierbei das weitere Vorgehen nach dem Nein des Souveräns zum avanti-Gegenentwurf. Der Bundesrat hat bereits früher eine neue Vorlage in Aussicht gestellt, die unter anderem vorsieht, Verkehrsinfrastrukturen über einen Fonds zu finanzieren. Dabei steht auch eine Variante zur Diskussion, Nationalstrassen(aus)bauten auf diese Weise zu finanzieren. Es ist offenbar nicht unrealistisch, dass besagter Fonds schon per 1. Januar 2007 operationell werden könnte.
(EFD-Medienmitteilung 19.08.04; AP-Meldung 19.08.04)

20.08. BPUK: Tempo 80 bei Sommersmog – Der Vorstand der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) hat sich für Tempobeschränkungen bei Sommersmog ausgesprochen. Falls die Ozonkonzentration den doppelten Grenzwert (240 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft) erreicht, soll auf Autobahnen die Höchstgeschwindigkeit 80 Stundenkilometer gelten. Bereits bei einer Konzentration von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft soll gemäss BPUK-Vorstand auf Autobahnen

Tempo 100 empfohlen und die Bevölkerung zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel oder von Fahrrädern aufgerufen werden.

(SDA-Meldung 20.08.04)

24.08. Strassenrechnung 2002: Strassenverkehr deckt seine Infrastrukturkosten – Gemäss der vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichten Strassenrechnung für das Jahr 2002 deckt der private Strassenverkehr die von ihm verursachten direkten Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes vollumfänglich. In der Ausgabenrechnung betragen die anrechenbaren Ausgaben 6,8 Milliarden Franken inklusive die kalkulatorischen Zinsen auf den kumulierten Fehlbeträgen im Umfang von rund 1,34 Milliarden Franken. Aus der Gegenüberstellung der laufenden Ausgaben mit den anrechenbaren Einnahmen resultiert ein Deckungsgrad von 112 Prozent bzw. ein Deckungsüberschuss von rund 800 Millionen Franken. In der Kapitalrechnung betragen die Kosten gut 6,8 Milliarden Franken. Damit wurde ein Deckungsüberschuss von rund 780 Millionen Franken erzielt, was einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 111 Prozent entspricht. Pikant ist, dass die Kostenanteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – 2002 waren es knapp 380 Millionen Franken – in der Strassenrechnung erscheinen, während die aus der LSVA zur Deckung externer Kosten des Strassenverkehrs abgerechneten Beträge in der Höhe von über 380 Millionen Franken ausgeklammert bleiben.
(NZZ 25.08.04; BFS-Medienmitteilung 24.08.04)

26.08. Uvek präsentiert Vorschläge zu dopo avanti – Im Auftrag der Verkehrskommissionen beider eidgenössischer Räte hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) Vorschläge zum weiteren Vorgehen nach dem Scheitern des Gegenentwurfs zur avanti-Initiative ausgearbeitet. Das Uvek legt dabei drei Varianten für einen neuen Fonds vor. Diese Varianten unterscheiden sich primär darin, ob auch die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und einzelne Ausbauten über den geplanten Fonds finanziert werden sollen. Entsprechend variiert die Höhe der benötigten Gelder. Gemäss Christian Albrecht, Chef der Sektion Verkehrspolitik im Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), geht es bei den Nationalstrassen aber nur um die Beseitigung von Engpässen und nicht wie seinerzeit mit der avanti-Initiative gefordert um einen systematischen Ausbau der meistbefahrenen Strecken. In der ersten Variante soll ein umfangreicher Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr auf Schiene und Strasse sowie für die Nationalstrassen geschaffen werden. In der zweiten Variante ist ein Fonds lediglich für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Beide Varianten würden auf 15 bis 20 Jahre befristet. Variante eins würde in dieser Zeit etwa 20 Milliarden, Variante zwei nur drei bis fünf Milliarden Franken. Diese Mittel kämen aus den Reserven, die sich aus den zweckgebundenen Mineralölsteuern und der Autobahnvignette angesammelt haben (per Ende 2003: 3,6 Milliarden Franken) sowie allenfalls aus jährlichen Zuschüssen aus diesen Quellen. Die dritte Variante beschränkt sich auf die Finanzierung dringender Härtefälle, die ohne den Fonds aufgrund der laufenden Sparprogramme allzu lange verzögert würden. Dieser Fonds würde auf fünf bis sieben Jahre befristet und mit etwa zwei Milliarden Franken gespeist. Im Sinne der Schuldenbremse wird in allen Varianten eine Verschuldung ausgeschlossen und das Fondsvermögen nicht verzinst. Sozusagen als regionalpolitischer Ausgleich schlägt das Uvek in den beiden ersten, längerfristigen Varianten ferner vor,

die globalen Beiträge, die im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs für den Hauptstrassenbau in den Kantonen geplant sind, anders zu verteilen. Insgesamt sind dafür pro Jahr 180 Millionen Franken vorgesehen; sie ersetzen die heutigen Beiträge an einzelne Bauprojekte.

(NZZ 27.08.04; BaZ 27.08.04; UVEK-Medienmitteilung und -Bericht 26.08.04)

- 28.08. Neat im Kanton Uri: Verzweigungsbauwerk redimensioniert –** Das Verzweigungsbauwerk für die Linienführung „Berg lang geschlossen“ im Gotthard-Basistunnel ist mit dem Neat-Zusatzkredit vom Parlament gutgeheissen worden. Gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) soll zwar an diesem Bauwerk festgehalten werden, die Länge der abzweigenden Röhren wird jedoch reduziert. Dies bringt eine Einsparung bei den Baukosten von rund 40 Millionen Franken. Die Bergvariante wird dadurch nicht in Frage gestellt. Damit soll sowohl den Anliegen der Behörden und der Bevölkerung des Kantons Uri als auch dem anhaltenden Spardruck auf die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) Rechnung getragen werden.
(BAV-Medienmitteilung 28.08.04; NZZ 30.08.04)
- 30.08. Güter- und Personenverkehr wachsen weiter –** Gemäss dem „European Transport Report 2004“ der ProgTrans AG in Basel nimmt der Güterverkehr bis 2015 um einen Drittel und der Personenverkehr um 15 Prozent zu. Der öffentliche Verkehr verliert dabei nicht weiter Marktanteile. Der Bericht betrachtet die zukünftigen Verkehrsentwicklungen in der Schweiz, den 25 EU-Staaten und Norwegen. Auch in Zukunft wird der Güterverkehr stärker wachsen als die Wirtschaft insgesamt. In den neuen EU-Ländern prognostiziert der Bericht einen klaren Rückgang des Marktanteils der Schiene. In Westeuropa wird die Motorisierung 2015 knapp 570 Personenwagen (PW) pro tausend Einwohner betragen (2003: rund 500 PW).
(BaZ 30.08.04)
- 31.08. Strassenverkehrsunfälle 2003: Keine Trendwende in Sicht –** Gemäss einer Studie der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) dürfte die Zunahme auf 546 Getötete auf Schweizer Strassen keine Trendwende bedeuten. Vermutlich haben die aussergewöhnlich guten Wetterbedingungen im vergangenen Jahr eine wesentliche Rolle gespielt, insbesondere bei den überdurchschnittlich vielen Fahrrad- und Motorradunfällen. Die Zahl der tödlichen Fahrradunfälle ist 26 im Jahr 2002 auf 48 im Jahr 2003 gestiegen. Überraschend ist dabei, dass sich die Anzahl der verunfallten über 44-jährigen Velofahrer fast verdoppelt hat. Die lange Wärmeperiode hat wahrscheinlich vermehrt auch Ungeübte und Gelegenheitssportler zum Radfahren animiert. Bei den Motorradfahrern hat sich die negative Tendenz fortgesetzt. Besonders gravierend ist hier die Zunahme der schweren Unfälle von über 25-jährigen Neulenkern um fast 50 Prozent verglichen mit 2002. Offenbar hat die Lockerung bei den Führerscheinkategorien für motorisierte Zweiräder ebenfalls zu diesem Anstieg beigetragen. 2003 haben sich zudem einige schon bekannte Tendenzen bestätigt: So hat die Anzahl schwerer Unfälle innerorts ab- und ausserorts zugenommen.
(NZZ 02.09.04; bfu-Medienmitteilung 31.08.04)
- 01.09. Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall –** Der Bund will mit der Koordination der Schlüsselstellen für den Verkehr die Voraussetzungen für eine bessere Prävention und Bewältigung des Verkehrs bei Katastrophen und Notlagen schaffen. Zu

diesem Zweck hat der Bundesrat die Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (VKOVE) gutgeheissen und per 1. Oktober 2004 in Kraft gesetzt.

(UVEK-Medienmitteilung 01.09.04; AS 2004 S. 4163-4166)

01.09. Bundesrat verlängert Fristen für Lärmsanierung der Strassen – Der Bundesrat hat eine Revision der Lärmschutz-Verordnung (LSV) dahingehend verabschiedet, dass die Sanierungsfristen lärmiger Strassen verlängert werden. Entsprechende Nationalstrassenstrecken müssen bis 2015 (statt 2007) sowie Haupt- und übrige Strassenabschnitte bis 2018 (statt 2012) saniert sein. Gründe für diese Verlängerung sind gemäss Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) Probleme beim Vollzug der Lärmsanierungen durch die Kantone sowie knappe finanzielle Mittel. Mit Ablauf der Fristverlängerung sollen die Bundesbeiträge für die Lärmsanierungen bei den Haupt- und übrigen Strassen eingestellt werden.

(NZZ 02.09.04; BaZ 02.09.04; BUWAL-Medienmitteilung 01.09.04; AS 2004 S. 4167-4174)

02.09. Drittes SBB-Gleis zwischen Coppet und Genf eröffnet – Nach vierjähriger Bauzeit haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Behördenvertreter der Kantone Genf und Waadt das dritte Bahngleis zwischen Genf und Coppet offiziell eingeweiht. Die Westschweiz ist damit bereit für die Bahn 2000. Das dritte Gleis ermöglicht gemäss den SBB die Entflechtung von langsamerem Regional- und schnellerem Fernverkehr. Eines der drei Gleise kann nun fast ausschliesslich für den Regionalverkehr und die beiden übrigen können für den überregionalen Verkehr benutzt werden. Der Bau des neuen Gleisabschnitts zählt zu den grössten Bahn-2000-Projekten, die im Hinblick auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 realisiert worden sind. Insgesamt 270 Millionen Franken wurden in die 13,5 Kilometer lange Gleisanlage investiert.

(NZZ 03.09.04)

03.09. Der Güterverkehr wächst weiter – Der Güterverkehr auf Strasse und Schiene wird in nächsten 25 Jahren weiter zunehmen. Der Marktanteil der Bahn am Gesamtgüterverkehr wird sich dabei gemäss einem Perspektivenbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) von heute 39 auf maximal 47 Prozent im Jahr 2030 steigern. Diese Trendwende sei eine Folge der schweizerischen Verkehrspolitik mit Neuen Eisenbahn-Alpenstransversalen (Neat), Bahn 2000, leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie weiteren Massnahmen.

(NZZ 04./05.09.04; UVEK-Medienmitteilung 03.09.04)

03.09. Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs nehmen deutlich ab – Gemäss dem neuen Bericht „Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1980-2030“ des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) werden die Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs trotz signifikanter Zunahme der Fahrleistungen in Zukunft weiter deutlich abnehmen.

In einer Medienverlautbarung zeigte sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS über dieses Ergebnis erfreut. Der Strassenverkehr befinde sich damit weiterhin auf Zielkurs. Für zusätzliche Massnahmen bestünde keine Veranlassung.

(UVEK-Medienmitteilung 03.09.04; FRS-Communiqué 03.09.04)

06.09. Die Basler Dreirosenbrücke vollumfänglich in Betrieb – Seit heute ist Basels neuester und nördlichster Rheinübergang, die zweigeschossige Dreirosenbrücke, vollumfänglich in Betrieb. Im Untergeschoss wird der Transitverkehr geführt. Das Obergeschoss, das dem Tram- und dem lokalen Individualverkehr vorbehalten ist sowie als Besonderheit eine breite Fussgängerpassage aufweist, ist bereits Anfang Juni eingeweiht worden. Der doppelstöckige Bau erlaubt es somit, den Lokal- und Transitverkehr zu entflechten. Da die Dreirosenbrücke integraler Bestandteil der so genannten Nordtangente ist und diese wiederum Gegenstand eines Staatsvertrags, mit dem Frankreich und die Schweiz die Modalitäten ihrer Autobahnanschlüsse geregelt haben, kam dem Bund eine zentrale Rolle zu. Dieser übernahm zwei Drittel der Kosten. Bis die Nordtangente vollendet und die Schweizer A2 mit der französischen A35 durchgehend verbunden ist, wird es allerdings noch bis 2007 dauern.

(NZZ 08.09.04)

07.09. Energieetikette für Neuwagen ist eine Erfolgsgeschichte – Mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung kennt offenbar die Energieetikette für Personenwagen, die jeden Neuwagen in Energieeffizienz-Kategorien von A bis G einteilt. Dem Autofahrer stehen heute mehr als 1'200 Modelle der energieeffizientesten Kategorien A und B zur Verfügung. 734 Modelle, das heisst mehr als ein Siebtel der Fahrzeuge im Verbrauchskatalog gehören der Kategorie A an. Offensichtlich ist sparsamer Verbrauch ein wichtiges Kaufkriterium. Gemäss dem Energiesparprogramm „EnergieSchweiz“ ist man auf dem Weg, den Trend der Treibstoffverbrauchszunahme umzukehren. Leider sei man aber noch nicht auf Zielkurs. Der Hauptgrund dafür sei der Umstieg auf schwerere Personenwagen, die im Durchschnitt mehr Treibstoff verbrauchten. Das Durchschnittsgewicht von Neuwagen habe im letzten Jahr um zwei Prozent zugenommen. Laut auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, hat sich von Januar bis Juni 2004 ein Drittel der Kunden für ein Auto der Effizienzkatgorien A oder B entschieden.

(Gemeinsames Pressecommuniqué von „EnergieSchweiz“, TCS, AGVS und auto-schweiz 07.09.04; BBl 2004 S. 4269)

08.09. Neuer Finanzierungsmodus für Eisenbahngrossprojekte – Der Bundesrat hat die Botschaft für eine Neuregelung zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ans Parlament verabschiedet. Er konkretisiert mit diesen Änderungen in der FinöV-Gesetzgebung Grundsatzbeschlüsse vom vergangenen Frühjahr. Die Modifikationen tragen der Erkenntnis Rechnung, dass die Bahnen (SBB und BLS) die Darlehen des Bundes in absehbarer Zeit weder verzinsen noch zurückzahlen können. Dies, weil der europaweite Strassentransport seit der FinöV-Abstimmung von 1998 noch billiger wurde, während sich Massnahmen zugunsten der Schiene in Nachbarländern der Schweiz verzögern. Im FinöV-Konzept war vorgesehen, dass der Bund für maximal 25 Prozent der Kosten den Bahnen rückzahlbare Darlehen gewährt. Darauf wird nun aber verzichtet. Die bereits gewährten Darlehen von rund 2,5 Milliarden Franken sollen per Anfang nächsten Jahres in eine Bevorschussung umgewandelt werden. Weil keine Darlehen mehr gewährt werden, muss die Bevorschussungslimite des FinöV-Fonds, die bis jetzt bei 4,2 Milliarden Franken liegt, fast verdoppelt werden. Der Bundesrat schlägt 8,1 Milliarden Franken als neuen Grenzwert vor. Die Vorschüsse müssen später nicht von den Bahnen, sondern aus den zweckgebundenen Einnahmen des FinöV-Fonds (LSVA und Mineralölsteuer) zurückbezahlt werden. Ab 2015 wird die Hälfte der

Fondseinnahmen zur Rückzahlung der Bevorschussung verwendet. Die Zweckbindung dieser Mittel ist nicht befristet; der Bundesrat rechnet aber damit, dass sie bis 2030 – acht Jahre länger als bei früheren Schätzungen – für die Eisenbahngrossprojekte beansprucht werden. Für all jene Projekte, die der Bundesrat gemäss früheren Beschlüssen bis etwa 2008 überprüfen will (Hirzel- und Zimmberg-Basistunnel, 2. Etappe von Bahn 2000 und HGV-Anschlüsse, etc.) stehen bis 2011 hingegen keinerlei FinöV-Mittel zur Verfügung. Die Beschlüsse, die das Parlament voraussichtlich im Frühjahr 2005 fassen wird, sollen rückwirkend auf den 1. Januar 2005 in Kraft gesetzt werden. (NZZ 09.09.04; UVEK-Medienmitteilung 08.09.04; BBl 2004 S. 5313-5396)

08.09. Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Schienenachsen – Der Bundesrat hat zuhanden des Parlaments die Botschaft zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten Strecken der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) verabschiedet. Für 24 Millionen Franken sollen Planungsstudien erstellt werden. Diese sind notwendige Grundlagen für die Gesamtüberprüfung im Rahmen der angekündigten Vernehmlassungsvorlage zur künftigen Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte in den Jahren 2007/2008. (UVEK-Medienmitteilung 08.09.04; BBl 2004 S. 5123-5152)

08.09. Bundesrat gibt Neat-Mittel frei – Der Bundesrat hat 134 Millionen Franken aus der zweiten Phase der Neat 1 freigegeben, die vom Parlament schon bewilligt worden sind. Bei diesen 134 Millionen Franken handelt es sich um eine erste Tranche von hundert Millionen für den Ceneri-Basistunnel sowie um 34 Millionen Franken für die Ausbauten St. Gallen–Arth-Goldau. Ebenso hat der Bundesrat 476,5 Millionen Franken aus den Reserven freigegeben. Es verbleiben Reserven von rund 1,6 Milliarden Franken. (UVEK-Medienmitteilung 08.09.04)

09.09. Kantone beschliessen Massnahmen gegen Sommersmog – Die Schweizerische Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) hat sich auf ein Grundlagendokument geeinigt, das zur Verringerung der Ozon-Belastung einen dreistufigen Massnahmenplan vorsieht: Information, Mitwirkung durch die Bevölkerung und behördliche Massnahmen. Ab einer Ozon-Belastung von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft sind unter anderem die Information der Bevölkerung, ein Aufruf zu freiwilligen Massnahmen wie etwa der Verzicht aufs Auto sowie die Empfehlung von Tempo 100 auf Autobahnen vorgesehen. Ab 240 Mikrogramm pro Kubikmeter sind Tempolimiten 80 oder 100 auf Autobahnen, das Verbot von Zweitaktmotoren und allenfalls weitere Massnahmen wie beispielsweise die Anordnung zur Benützung des öffentlichen Verkehrs geplant. Die festgelegten Höchstwerte richten sich nach internationalen Normen.

In einer Medienverlautbarung taxiert der Touring Club Schweiz (TCS) das Grundlagendokument der BPUK als gut gemeint, jedoch nutzlos. Insbesondere die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen würden keinen Sinn machen, da sich damit die Ozon-Belastung nicht reduzieren lasse. Erwiesenermassen würden Temporeduktionen beim heutigen Stand der fortschrittlichen Motorentechnologie, die extrem geringe Abgasemissionen aufweist, nichts bewirken. (NZZ 10.09.04; BPUK-Pressemitteilung 09.09.04; TCS-Medienmitteilung 09.09.04)

15.09. Alpenquerender Güterverkehr auf Schiene und Strasse – Gemäss dem neuesten Alpinfo des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) sind im Jahr 2003 auf Schiene und Strasse rund 104 Millionen Tonnen Güter über den inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus und Brenner transportiert worden. Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr auf dem inneren Alpenbogen betrug gut 37 Prozent, in der Schweiz gut 63 Prozent. Damit ist der Anteil der Schiene trotz Zunahme der Tonnagen gegenüber 2002 um fast 1,5 Prozent gesunken. Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten alpenquerenden Verkehr auf dem inneren Alpenbogen beläuft sich auf 67 Prozent, in der Schweiz auf rund 78 Prozent. Der Schienenanteil im Transitverkehr lag 2003 bei den schweizerischen Alpenübergängen bei 69 Prozent. 1,3 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge haben 2003 die Schweizer Alpen überquert. Das sind etwa acht Prozent weniger als 2000, dem letzten Jahr vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der 34-Tonnen-Limite. Die von diesen Fahrzeugen transportierte Gütermenge hat allerdings im selben Zeitraum um fast 30 Prozent zugenommen. Die Zahl der Lastwagen ist gegenüber 2002 um 3,4 Prozent angestiegen. Zudem war das Wachstum der Tonnagen auf der Strasse mehr als doppelt so gross als jenes auf der Schiene.
(Alpinfo 2003; ARE-Medienmitteilung 15.09.04; Medienmitteilung Alpen-Initiative 15.09.04)

15.09. Erhöhung der LSVA ab 2005 – Der Bundesrat erhöht die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per 1. Januar 2005 um rund 50 Prozent. Für einen 40-Tonnen-Lastwagen kostet dann eine Fahrt durch die Schweiz von Basel nach Chiasso oder umgekehrt im Durchschnitt gegen 300 Franken. Ab 2005 sollen so jährlich dank der LSVA rund 1,2 Milliarden Franken eingenommen werden. Die neuen LSVA-Sätze gelten bis zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Eisenbahnbasistunnels, jedoch längstens bis Ende 2007. Sie betragen pro gefahrenen Kilometer und Tonne massgebendes Gewicht für Fahrzeuge mit Euro 0 und 1 2,88 Rappen, mit Euro 2 2,52 Rappen sowie mit Euro 3,4 und 5 2,15 Rappen.
(NZZ 16.09.04; EFD-Medienmitteilung 15.09.04; AS 2004 S. 4525-4530)

16.09. Grünes Licht für Resh-Verwertungsanlage in Monthey – Die Baubewilligung für eine moderne Resh-Verwertungsanlage für nichtmetallische Rückstände von Altagautos und anderen Spezialabfällen ist in Rechtskraft erwachsen. Damit wird der Weg frei für die Realisierung der 120 Millionen Franken teuren Anlage in Monthey (VS). Das geplante Werk wird nicht nur sämtliche Reststoffe aus Shredderanlagen (Resh) der ganzen Schweiz, sondern auch die gesamte in unserem Land anfallende Resh-Menge aus entsorgten Konsumgütern und Filterasche aus den Rauchgasreinigungen der Kehrichtverbrennungsanlagen sowie andere ähnliche Abfälle in eine inerte Schlacke umwandeln. Die Resh-Verwertung wird über einen von den Automobil-Importeuren finanzierten Entsorgungsbeitrag von heute 30 Franken pro Fahrzeug bezahlt.
(Medieninformation Stiftung Auto Recycling Schweiz 16.09.04)

20.09. Neues Verkehrsmanagement rund um den Gubristtunnel – An fünf Autobahneinfahrten rund um den Gubrist-Strassentunnel ist heute ein neues Verkehrslenkungssystem in Betrieb genommen worden. Um die Autobahn zu entlasten, wurden an den Einfahrten Stauräume geschaffen, die mit einer Zweikammer-Ampel gesteuert werden. Mit diesem Lenkungssystem soll der erwartete Mehrverkehr am neuen Nadelöhr, dem Gubristtunnel gesteuert werden. Mittels einer Lichtsignalanlage (rot und grün)

werden die Fahrzeuge nötigenfalls nur noch einzeln auf die Nationalstrasse gelassen. Eine Grünphase dauert zwei Sekunden, was die Auffahrt von bloss einem Fahrzeug erlaubt. Die Rotphase variiert von je nach Verkehrsaufkommen zwischen vier und 18 Sekunden. Die Autos werden nur solange zurückgehalten, bis der Stauraum aufgefüllt ist, danach schaltet die Ampel automatisch wieder auf Grün; ein Stau auf der Autobahn wird dann in Kauf genommen. Für die geplante dritte Röhre am Gubristtunnel sind die Planungsarbeiten so weit fortgeschritten, dass das generelle Projekt Ende Jahr beim Bund eingereicht werden kann. Die Eröffnung ist für 2012 vorgesehen.
(NZZ 21.09.04)

**21.09. Erfolg für Regionalpärke – Der Bundesrat muss die Teilrevision des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) gegen seinen Willen definitiv an die Hand nehmen. Als Zweitrat hat der Nationalrat eine entsprechende Motion von Ständerat Dick Marty (fdp, Tessin) mit 110 zu 62 Stimmen überwiesen. Mit der NHG-Teilrevision wird die Möglichkeit geschaffen, dass in der Schweiz neue Natur- und Landschaftspärke eingerichtet werden können.
(NZZ 22.09.04; BaZ 22.09.04)**

**21.09. Alpenkonvention ausgebremst – Der Nationalrat will im Gegensatz zum Ständerat die Beratung punkto Ratifizierung der Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention vorläufig gänzlich aussetzen – und zwar bis ein Bericht zu den Folgen der Ratifizierung vorliegt. Die Grosse Kammer befürchtet eine Aushöhlung der Kompetenzen des Parlaments, wenn die Protokolle vorher ratifiziert werden. Sie überwies eine Motion des Ständerats, die eine genaue Auslotung der gesetzlichen Bestimmungen im Umfeld der Durchführungsprotokolle verlangt und dabei primär die Entwicklung der Berggebiete im Auge hat. Bundesrat Moritz Leuenberger stellt klar, dass die Motion weit über die Alpenkonvention hinausgeht; es soll ein Bericht über die ganze Raumentwicklung geben. Das sei ein heikles Unterfangen. Es gehe dann nämlich auch um das Verhältnis von Stadt und Land.
(NZZ 22.09.04; BaZ 22.09.04)**

**22.09. Europaweiter Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ – An der diesjährigen Ausgabe des europaweiten Aktionstags „In die Stadt ohne mein Auto“ haben 116 Schweizer Städte und Gemeinden teilgenommen. Dieser Aktionstag ist offenbar Teil eines neuen Booms autofreier Erlebnistage, der auf einem Paradigmenwechsel beruht: Statt auf behördlich verordnete flächendeckende Fahrverbote setzen die Organisatoren auf zeitlich und örtlich beschränkte Sperrungen einzelner Strassen, die von Bevölkerung und Gewerbe mitgetragen werden – oder wie im Fall der so genannten SlowUps sogar von den lokalen Tourismusverbänden initiiert sind. Neben dem Umweltschutz sind die Gesundheit und vor allem der Spassfaktor in den Vordergrund gerückt. Die Wirkung der Anlässe auf das Mobilitätsverhalten ihrer Teilnehmer im Alltag ist ungewiss. Bei der Befragung von Personen während der diesjährigen SlowUps von Murten und am Greyerzersee erklärten bis 60 Prozent der aus der Region stammenden Befragten, mit dem Auto angereist zu sein.
(ots-emailservice 20.09.04; NZZ am Sonntag 26.09.04)**

22.09. Formel-1-Rennen sollen wieder zugelassen werden können – Eine Parlamentarische Initiative von Ulrich Giezendanner (svp, Aargau), die die Wiedezulassung von Rund-

streckenrennen mit Motorfahrzeugen in der Schweiz verlangt, hat der Nationalrat mit 88 zu 75 Stimmen genehmigt. Sie geht nun zurück an die nationalrätliche Verkehrskommission zur Ausarbeitung der erforderlichen Gesetzesänderung. In der Grossen Kammer wurde argumentiert, dass das seit 1954 bestehende Verbot nicht mehr zeitgemäss sei; die Sicherheit habe sich in der vergangenen 50 Jahren entscheiden verbessert. Es gehe auch noch lange nicht um den Bau einer Rennpiste in der Schweiz, sondern erst um die Aufhebung des Verbots und damit um eine Gelegenheit zur Deregulierung. Eine allfällige Rennstrecke würde jedoch viele Arbeitsplätze schaffen. Ein Grand Prix der Schweiz wäre überdies ein sportliches Ereignis erster Güte, das mit einer grossen volkswirtschaftlichen Wertschöpfung verbunden wäre. Nationalrat Ulrich Giezendanner sieht den Rennsport als Motor für die technologische Innovation sowie eine innovative Wirtschaft.

(NZZ 23.09.04; BBl 2006 S. 1861-1876)

27.09. Verbände des privaten Strassenverkehrs bei Bundespräsident Deiss – Der Beitrag der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs an die schweizerische Volkswirtschaft stand im Zentrum des Besuchs einer Delegation des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS beim Bundespräsidenten und Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD), Bundespräsident Joseph Deiss. Die Verbände des privaten Strassenverkehrs haben an den Bundespräsidenten den Wunsch gerichtet, bei der Formulierung einer nachhaltigen Verkehrspolitik die ökonomische Optik explizit einzubringen und den Wachstumsbericht aus dem Jahr 2002 mit einem ausführlichen Kapitel über den Verkehr, insbesondere den privaten Strassenverkehr, und das Wirtschaftswachstum zu ergänzen.

(ots-emailservice 28.09.04; FRS-Communiqué 28.09.04)

28.09. Die Neat wird nochmals teurer – Der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) verteuert sich um weitere 95 Millionen Franken Die mutmasslichen Endkosten der Neat am Lötschberg und am Gotthard belaufen sich gemäss dem jüngsten Standbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) auf gut 15,9 Milliarden Franken (Preisstand 1998). Damit liegen die voraussichtlichen Endkosten nun um 302 Millionen Franken über dem Neat-Gesamtkredit. Laut BAV-Vizedirektor Peter Testoni eignet sich das Neat-Projekt nicht für kurzfristiges Denken und auch eine rein betriebswirtschaftliche Sichtweise wird der Neat nie gerecht. Für den Lötschberg-Basistunnel wird gemäss neuestem Standbericht die kommerzielle Inbetriebnahme weiterhin für das Jahr 2007 prognostiziert. Mit dem Durchschlag zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis kann im Frühling 2005 gerechnet werden. Für die Gotthardachse muss die Terminprognose für die Inbetriebnahme gegenüber dem letzten Standbericht um rund ein Jahr hinausgeschoben werden. Gründe dafür sind im Wesentlichen die Geologie in der Leventina sowie die politischen Auseinandersetzungen über die Linienführung im Kanton Uri.

(NZZ 29.09.04; BAV-Medienmitteilung 28.09.04)

28.09. Sanierung der gefährlichsten Bahnübergänge im Verzug – Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (Astra) eine Liste mit den 190 gefährlichsten Bahnübergängen erstellt. Kriterium für die Gefährlichkeit sind Sichtzeiten bis zum Eintreffen des Zugs von weniger als sechs Sekunden. Solche kurze Zeiten reichen für das Überqueren eines Bahnübergangs nicht aus. Bis Ende

2006 kann sich der Bund an der Sanierung dieser 190 sehr gefährlichen Niveauübergänge mit bis zu zwei Dritteln der Kosten, höchstens aber 100'000 Franken pro Projekt, beteiligen. Die Kosten für die Sanierung eines Niveauübergangs belaufen sich im Durchschnitt auf rund 400'000 Franken. Zu Verzögerungen bei den Sanierungsprojekten kommt es primär, weil die Kantone und Gemeinden ebenso wie der Bund Sparprogramme beschlossen haben. Die Finanzierung durch den Bund soll deshalb bis 2007 erstreckt werden.

(NZZ 29.09.04; BAV-Medienmitteilung 28.09.04; BZ 25.09.04)

29.09. Ständerat heisst Göteborger-Protokoll einstimmig gut – Als Erstrat hat der Ständerat das Protokoll von Göteborg gegen die grenzüberschreitende Luftvereinigung mit 34 zu 0 Stimmen genehmigt. Ziel ist die Verringerung der wichtigsten Schadstoffe, die für Versauerung, Überdüngung und Sommersmog verantwortlich sind, um 40 Prozent bis ins Jahr 2010. Die Schweiz hat die Ziele praktisch erreicht, Gesetzesänderungen sind daher nicht nötig.

(NZZ 30.09.04)

29.09. Kyoto-Protokoll und CO₂-Senken – Bei der Erfüllung der Klimaschutzziele gemäss Kyoto-Protokoll soll die Schweiz die so genannten CO₂-Senken – die Tatsache, dass Wald und Holzbestände der Umwelt Kohlendioxid (CO₂) entziehen und es binden – anrechnen können. Gegen den Widerstand der Ratslinken und von Bundesrat Moritz Leuenberger überwies der Ständerat eine entsprechende Motion mit 23 zu 14 Stimmen.

(NZZ 30.09.04)

29.09. Modernisierte Verkehrsinfrastruktur: Gesamtschau gefordert – Eine Motion von Thomas Pfisterer (fdp, Aargau), die der Ständerat mit 22 zu neun Stimmen überwiesen hat, verlangt vom Bundesrat im Nachgang zum abgelehnten avanti-Gegenentwurf ein Bündel von Massnahmen. Im Kern geht es um ein optimal abgestimmtes Gesamtsystem auf Strasse und Schiene sowie um die Eliminierung von Engpässen im Agglomerationsverkehr. Dem Motionär liegt insbesondere an einer Gesamtschau.

(NZZ 30.09.04)

01.10. Auto als „Tatwaffe“ eingezogen – Das Zürcher Bezirksgericht hat in einem Musterprozess einen 23-jährigen Schweizer serbischer Herkunft, der in der Schweiz geboren und aufgewachsen ist, wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu 18 Monaten Gefängnis unbedingte verurteilt. Dieser hatte Ende 2002 auf der A1 kurz vor dem Autobahnkreuz Zürich-Nord bei einem Rennen einen zivilen Polizeiwagen mit 194 Stundenkilometern überholt; erlaubt sind an dieser Stelle lediglich 80 Stundenkilometer. Das Gericht verfügte im Weiteren, dass der von der Kantonspolizei beschlagnahmte Wagen des Rasers, eingezogen wird. Dies, obwohl nicht der Verurteilte, sondern dessen Stiefvater der Fahrzeughalter ist. Erstmals hat damit ein Gericht in der Schweiz ein Leasing-Auto eingezogen, das zudem an einen Dritten ausgeliehen wurde. Der Verteidiger des Rasers kündigte bereits an, das Urteil – das eine Praxisänderung darstelle – ans Obergericht weiterziehen zu wollen. Dem zuständigen Bezirksanwalt ist dies recht; er will nämlich einen Bundesgerichtsentscheid zu dieser Frage erwirken.

(„Bund“ 02.10.04; NZZ 02./03.10.04)

- 01.10. Verbandsbeschwerderecht: Bundesrat will schnellere Verfahren –** Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass der Vollzug des Verbandsbeschwerderechts gezielt verbessert wird. Für ihn sind Korrekturen möglich bei der Verfahrensdauer, der Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie bei der Transparenz bezüglich verbandsinterner Verfahren und Vereinbarungen zwischen Bauherrschaft und Beschwerdeführern. Ein Verzicht auf das Verbandsbeschwerderecht kommt für den Bundesrat allerdings nicht in Frage. Würde dieses aufgehoben, müssten andere Instrumente eingeführt werden, die den korrekten Vollzug des Umweltrechts sicherstellen. Dies hielt der Bundesrat bei der Beantwortung von entsprechenden parlamentarischen Vorstössen fest. (UVEK-Medienmitteilung 01.10.04)
- 04.10. Eisenbahnrechnung 2002: Eigenwirtschaftlichkeitsgrad gesunken –** Die schweizerischen Eisenbahnen haben im Jahr 2002 ihren Leistungsauftrag erfüllt. Die betriebswirtschaftliche Gesamtrechnung schloss gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) mit einem Überschuss von rund 167 Millionen Franken. Vom gesamten Verkehrsertrag von rund 3,4 Milliarden Franken entfielen fast 66 Prozent auf den Personen- und gut 34 Prozent auf den Güterverkehr. Die Beiträge der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) an die ungedeckten Kosten des Angebots sowie die Abgeltungen für Infrastrukturleistungen beliefen sich 2002 auf total 2,62 Milliarden Franken, knapp 70 Millionen mehr als 2001. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahnen sank – unter Berücksichtigung des Zinsaufwands für Spezialfinanzierungen – innert Jahresfrist von 43,1 auf 41,7 Prozent und der Kostendeckungsgrad von 70,8 auf 68,9 Prozent. (NZZ 05.10.04; BZ 05.10.04; BFS-Medienmitteilung 04.10.04; BFS Aktuell Oktober 2004)
- 11.10. Volkswirtschaftlicher Nutzen des öffentlichen Verkehrs –** Eine vom Bundesamt für Verkehr (BAV), vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) sowie von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der BLS Lötschbergbahn in Auftrag gegebene Studie des Zürcher Unternehmens Infras stellt erstmals umfassend die volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Schweiz dar. Bei der Präsentation der rosigen Zahlen sagten die Auftraggeber offen, dass sie sich davon bessere Karten in der laufenden Spardebatte versprechen. Das Fazit der Studie lautet: Den 5,9 Milliarden Franken Steuergeldern, die heute pro Jahr von Bund und Kantonen in den öV gesteckt werden, steht ein Mehrfaches an volkswirtschaftlichem Nutzen gegenüber. Je nach Berechnung sind es 10,9 Milliarden Franken oder 2,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) bzw. 33 Milliarden Franken oder 7,8 Prozent des BIP. Im ersten Fall handelt es sich um die reine Wertschöpfung und Beschäftigung der Transportunternehmen. Im zweiten Fall wurden noch die entsprechenden Werte von involvierten Drittunternehmen dazugezählt sowie der Nutzen, der entsteht, wenn die Beschäftigten ihr Einkommen wieder ausgeben. Insgesamt seien rund 303'000 Vollzeitstellen mit den öffentlichen Verkehrsleistungen in der Schweiz verbunden. Fast jeder zehnte Arbeitsplatz der Schweiz soll laut Studie mit dem öV zusammenhängen. Mit jedem Arbeitsplatz bei der Eisenbahn seien 4,5 Arbeitsplätze in der Schweizer Wirtschaft verknüpft. Von jeder Hunderternote, die in der Schweiz verdient wird, stammten acht Franken im weiteren Sinn vom öV. Fast die Hälfte der volkswirtschaftlichen Bedeutung des öV entfallen gemäss Studie auf die Privatbahnen, den strassengebundenen öV und den Ortsverkehr. Vergleiche man die Wertschöpfung des öV mit der gesamten Wertschöpfung der einzelnen Kantone, so profitierten Uri, Bern und Graubünden überdurchschnittlich. Ebenfalls bestätigt die Studie den erwarteten volkswirtschaftli-

chen Nutzen der ersten Etappe von Bahn 2000: Die Bahnkunden würden dank rascherer Verbindungen Reisezeit im Umfang von 250 Millionen Franken pro Jahr sparen. In 24 Jahren werde also die Investition von sechs Milliarden Franken in diese erste Etappe allein durch Zeitersparnisse amortisiert sein. Eine andere Rechnung fehlt in der Studie hingegen weitgehend: jene der externen Kosten des öV. Zudem sei darauf hingewiesen, dass der öV in der Schweiz insgesamt lediglich 15 Prozent aller Personen- und rund 35 Prozent aller Tonnenkilometer am Gesamtverkehrsaufkommen erbringt. (NZZ 12.10.04; BaZ 12.10.04; Blick 12.10.04; BAV-Medienmitteilung 11.10.04)

- 12.10. „Sündhafte“ Automobilisten – Viele Schweizer Automobilisten kümmern sich gemäss einer Umfrage der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und des Bundesamts für Statistik (BFS) bei 6'000 Haushalten wenig um Alkoholgrenzwerte und Tempolimiten. Jeder Fünfte setzt sich gelegentlich angetrunken ans Steuer. 81 Prozent fahren auf Autobahnen hin und wieder zu schnell. (NZZ 14.10.04; bfu-Medienmitteilung 12.10.04)**
- 13.10. Neues Treibstoffgemisch ab 2005 – Ab kommendem Jahr können Schweizer Fahrzeuge mit einem Gemisch aus Bioethanol und Benzin fahren. Eine Umrüstung der Motoren ist dazu nicht nötig. Um das neue Treibstoffgemisch mit dem Namen „bEnzin5“ wettbewerbsfähig zu machen, verzichtet der Bund während einer Pilotphase, deren Dauer noch nicht feststeht, auf eine Besteuerung. „bEnzin5“ ist eine Mischung aus fünf Prozent Ethanol und 95 Prozent Benzin. Das Ethanol soll aus Agrarüberschüssen gewonnen werden. Zunächst ist eine Produktion von jährlich 68'000 Tonnen vorgesehen. Ab etwa 2010 soll „bEnzin5“ landesweit angeboten werden. Der CO₂-Ausstoss könnte damit um rund 600'000 Tonnen pro Jahr reduziert werden, was einer Halbierung gleichkäme. Die vom Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) bewilligte Steuerbefreiung von 73,1 Rappen pro Liter macht „bEnzin5“ gegenüber dem Benzin konkurrenzfähig. Ein Liter „bEnzin5“ kostet somit Fr. 1.30 bis Fr. 1.35. Die Steuerbefreiung für einheimisches und importiertes Bioethanol soll bei der geplanten Revision des Mineralölsteuergesetzes Eingang finden. (NZZ 14.10.04; SDA-Meldung 13.10.04)**
- 14.10. Immer höhere Kosten durch Verkehrsunfälle – Verkehrsunfälle haben in der Schweiz im Jahr 2002 erstmals Kosten von über einer Milliarde Franken verursacht. Dies entspricht 41 Prozent der gesamten Leistungen der Nichtberufsunfallversicherung. Dies geht aus dem Fünfjahresbericht der Unfallstatistik 1998-2002 hervor. Die Kostensteigerung wird von der Kommission für Statistik der Unfallversicherung (KSUV) als besorgniserregend bezeichnet. Verkehrsunfälle seien im Durchschnitt gut dreimal teurer als die übrigen Freizeitunfälle. Verkehrs- und Sportunfälle zeichnen zusammen für zwei Drittel der Kosten der Freizeitunfälle verantwortlich. (NZZ 15.10.04; KSUV-Medienmitteilung 14.10.04)**
- 16.10. Auswirkungen der Verkehrslenkung vor dem Gubrist-Strassentunnel – Die Erweiterung des Baregg-Strassentunnels mit einer dritten Röhre hat den Flaschenhals auf der meist befahrenen Autobahn der Schweiz vom Kanton Aargau ins zürcherische Limmattal verlagert. Um den Verkehr flüssig zu halten, werden die Zufahrten in Dietikon, Urdorf und Weiningen seit drei Wochen mit einem Dosiersystem bewirtschaftet. Zu den Verkehrsspitzen kann tropfenweise jeweils nur ein Fahrzeug in die Autobahn einfädeln. In Dietikon hat die Massnahme zu Rückstaus bis ins Industriegebiet geführt. Rückstaus bis ins Dorf gab es bei der Einfahrt Weiningen bisher zwar nicht. Allerdings müssen sich die Automobilisten auf der Zufahrtsrampe gedulden. Den Wartenden wird klar, dass sie wegen der Pfortneranlage das Nachsehen gegenüber jenen haben, die sich bereits auf der Autobahn befinden. Statt vor dem Gubrist-Strassentunnel anzustehen, ziehen es manche Automobilisten vor, den Weg über die Weininger Höhe in Richtung Regensdorf einzuschlagen. Anwohner haben den Eindruck, dass der Verkehr auf der Achse Dietikon-Regensdorf seit Einführung des Tropfenzählersystems zugenommen hat. Der Gemeinderat strebt an, flächendeckend auf allen Stras-**

sen des Gemeindegebiets Tempo 30 einzuführen – auch auf den Hauptzufahrten. Die Behörde ist allerdings nicht der Meinung, dass damit der Ausweichverkehr von der verstopften Autobahn durch das Dorf verhindert wird; es geht ihr einzig um die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Anwohner befürchten jedoch, dass die Gemeinde sich mit der Geschwindigkeitsbeschränkung und den dadurch drohenden Bussen primär selber straft.

(NZZ 16./17.10.04)

18.10. CO₂-Emissionen um sechs Prozent reduziert – Die Kohlendioxid-Emissionen sind gemäss dem Jahresbericht des Energiesparprogramms „EnergieSchweiz“ im Jahr 2003 in der Schweiz um sechs Prozent gesunken. Die Hälfte davon wurde durch freiwillige Massnahmen und Vereinbarungen zwischen Bund, Wirtschaft und Energieagenturen erzielt. Laut Bundesamt für Energie (BFE) können die Klimaziele dennoch ohne CO₂-Abgabe und/oder Klimarappen nicht erreicht werden.

(NZZ 19.10.04; BFE-Medienmitteilung 18.10.04)

19.10. Erstmals Sicherheitsstollen in Tunnel mit Gegenverkehr – Am 27. Oktober 2004 wird im Kanton Obwalden die Umfahrung Giswil der A8 für den Verkehr freigegeben. Deren Herzstück besteht aus einem gut zwei Kilometer langen Tunnel. Erstmals in der Schweiz ist bei diesem Strassentunnel mit Gegenverkehr ein paralleler Sicherheitsstollen gebaut worden. Im Ereignisfall – insbesondere bei einem Brand – können Betroffene die Gefahrenzone im Tunnel durch die Querstollen verlassen und über den separat belüfteten Sicherheitsstollen ins Freie gelangen. Der Tunnel ist gemäss dem Obwaldner Kantonsingenieur der modernste und sicherste seiner Art im ganzen Land. Die Zahl der Strassentunnel mit Gegenverkehr, die nachträglich mit Sicherheitsstollen versehen werden, wird in den kommenden Jahren zunehmen. Nachgerüstet werden sollen unter anderem die Umfahrung Flims, der Gotschna-Tunnel bei Klosters sowie die Umfahrung Flüelen. Noch offen ist derzeit, inwieweit sich das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) des Bundes auf den Baubeginn der Umfahrung Lungern und des Zwischenstücks Giswil–Sachsels auswirken wird.

(NZZ 20.10.04; SDA-Meldung 27.10.04; AR 03.11.04)

19.10. Beschwerderecht beschneiden – Das Aargauer Kantonsparlament will den Umweltorganisationen das Verbandsbeschwerderecht beschneiden: Ein entsprechender Antrag der FDP-Fraktion für die Einreichung einer Standesinitiative hat das Parlament mit 132 zu 38 Stimmen gutgeheissen. So wie die Verbandsbeschwerde von einem Umweltverband (gemeint ist der VCS) mit blindem Eifer eingesetzt werde, sei aus einem ursprünglich sinnvollen Instrument ein Gift geworden – ein Gift für das Investitionsklima in der Schweiz und ein Gift für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Initiative der freisinnigen Fraktion verlangt festgelegte Legitimationsvoraussetzungen und Rechenschaftspflichten bezüglich der Finanzierung der beschwerdeberechtigten Organisationen.

(„Bund“ 20.10.04)

20.10. Verringerung des CO₂-Ausstosses: Vernehmlassung eröffnet – Der Bundesrat hat vier Varianten zur weiteren Verringerung der CO₂-Emissionen in die Vernehmlassung geschickt. Drei davon enthalten eine CO₂-Abgabe, eine setzt ausschliesslich auf einen freiwilligen Klimarappen auf Treibstoffen.

(UVEK-Medienmitteilung 20.10.04)

- 20.10. Änderung des Mineralölsteuergesetzes: Vernehmlassung eröffnet – Ab 2007 sollen umweltschonende Treibstoffe über steuerliche Erleichterungen gefördert werden. Der Bundesrat hat deshalb das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) beauftragt, die Vernehmlassung zur notwendigen Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) durchzuführen. Vorgesehen ist, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen von der Mineralölsteuer zu befreien. Gleichzeitig sinkt bei Erd- und Flüssiggas, das als Treibstoff verwendet wird, die Besteuerung um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent. Die Mindereinnahmen sollen durch eine höhere Besteuerung des Benzins vollständig kompensiert werden. Die Steuerbelastung beim Benzin wird dadurch voraussichtlich um ein bis zwei Rappen im Jahr 2007 und rund sechs Rappen je Liter im Jahr 2010 zunehmen. Die Steuerermässigung auf umweltschonenden Treibstoffen soll dazu beitragen, die im CO₂-Gesetz festgeschriebene Reduktion bei den CO₂-Emissionen zu erreichen. (EFD-Medienmitteilung 20.10.04)**
- 21.10. Einweihung der Bahn-2000-Neubaustrecke – Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist der 1. Etappe von Bahn 2000 ist formell eröffnet worden. In seinem Blick auf die Vorgeschichte erinnerte sich Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), auch an das Referendum gegen den Bundesbeschluss zur Bahn 2000. 85 Prozent der Unterschriften stammten seinerzeit aus den von der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist am stärksten betroffenen Kantonen Bern und Solothurn. Zusammen mit Freiburg lehnten sie zudem die Vorlage in der folgenden Abstimmung ab. Später gab es ausserdem rund 7'000 Einsprachen. Bundesrat und Verkehrsminister Moritz Leuenberger stellte fest, dass eine historische Eröffnung gefeiert werde. Verkehrspolitik müsse langfristig geplant werden, damit die Gesellschaft auch übermorgen jene Infrastrukturen habe, die sie brauche. Es sei an den heutigen Generationen, die Bahn 2040 aufzugleisen und sie zum dicht vernetzten S-Bahn-System Schweiz zu machen. Die Bahn werde jedoch bereits heute zuverlässiger als die Strasse, und die Frage nach dem Verkehrsmittel Auto oder Zug sei nicht mehr eine solche des Glaubens, sondern der Vernunft. (NZZ 22.10.04)**
- 22.10. Die russische Staatsduma hat das Kyoto-Protokoll ratifiziert – Das russische Unterhaus, die Staatsduma, hat der Ratifikation des Kyoto-Protokolls zur Verminderung der Treibhausgasemissionen aus Industriestaaten mit 334 zu 73 Stimmen bei zwei Enthaltungen zugestimmt. Damit wird der Weg frei für das definitive Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls. Widerstand hatten in Russland gewisse Wirtschaftskreise und vor allem jene Wissenschaftler geleistet, die das Vertragswerk für ineffizient halten und bis heute darauf beharren, dass es keine solide Grundlage für die Annahme gäbe, wonach die Klimaerwärmung auf die Treibhausgase zurückzuführen sei. Der Durchbruch für das hartnäckige Lobbying der Europäischen Union (EU) kam am Russland-EU-Gipfel im Mai, als Brüssel grünes Licht für den Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation (WTO) gab. Für Moskau war schliesslich wohl entscheidend, dass ein Mitmachen etwas einbringen kann, aber nichts kosten wird. Seit dem Zusammenbruch der sowjetischen Planwirtschaft stösst Russland etwa 30 Prozent weniger Treibhausgase aus als 1990 und wird deshalb auch bis zum Ende der ersten Bemessungsperiode nicht auf das Niveau von damals kommen. (NZZ 23./24.10.04)**

26.10. Die Post lagert den Postauto-Bereich aus – Um im verschärften Konkurrenzkampf im Bereich öffentlicher Personenverkehr punkto Löhnen und Anstellungsbedingungen zu gleich langen Spiessen wie die privaten Anbieter zu kommen, lagert die Schweizer Post den Bereich Postauto in eine Tochtergesellschaft unter dem Post-Dach aus. Die neue Aktiengesellschaft übernimmt sämtliche Konzessionen für den regionalen Linienverkehr sowie die Verträge mit den im Auftrag der Post fahrenden Transportunternehmen. Gemäss der Schweizerischen Post sind branchen- und marktübliche Anstellungsbedingungen unabdingbar, wenn man als grösste Arbeitgeberin in diesem Bereich mit Blick auf die Ausschreibung der bis 2008 zahlreich auslaufenden Bus-Konzessionen wettbewerbsfähig bleiben will.
(NZZ 27.10.04)

26.10. Pendlerströme: 58 Prozent pendeln mit dem Auto oder Motorrad – Gemäss zwei neuen Studien des Bundes sind neun von zehn Berufstätigen als Pendler unterwegs, die meisten davon individuell motorisiert. Der Pendlerverkehr macht nur knapp einen Drittel des gesamten Verkehrs aus; rein quantitativ ist damit der Freizeitverkehr, der etwa die Hälfte ausmacht, bedeutungsvoller. Trotzdem ist der Pendlerverkehr in verschiedener Hinsicht problematisch, weil er sich auf bedeutend kleinere Zeitspannen verteilt. Das Privatauto oder das Motorrad sind heute mit 58 Prozent der Nutzquote die bevorzugten Verkehrsmittel, wenn die Beschäftigten von ihrem Wohnort zum Arbeitsplatz und zurück pendeln. Nur 19 Prozent der Pendler benützen dafür den öffentlichen Verkehr (öV). Insbesondere Busse, Trams und Postautos werden im Unterschied zu den 1980-er Jahren weniger genutzt; einzig die Bahn konnte leicht zulegen. Diesbezüglich bildet Zürich laut einer der beiden Studien eine Ausnahme: Dort funktionieren das S-Bahn-System, in das ja auch kräftig investiert wurde, offenbar gut. Seinen Arbeitsplatz erreicht der typische Pendler in 20 Minuten über eine Distanz von rund 15 Kilometern. Die Distanzen gegenüber 1980 sind damit deutlich gewachsen; die dafür aufgewendete Zeit blieb hingegen fast gleich. In der Schweiz leben heute drei von vier Personen in städtischen Agglomerationen. In den Städten bewohnen wirtschaftlich und sozial schwächere Schichten und Immigranten die zwischen 1950 und 1970 gebauten Wohnblöcke. Die Zahlungskräftigeren hingegen leben in zentrumsnahen älteren Quartieren, die durch Renovationen, Neubauten und Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufgewertet wurden.
(NZZ 27.10.04; ARE- und BFS-Medienmitteilung 26.10.04)

27.10. Führerausweis auf Probe ab Dezember 2005 – Wer ab dem 1. Dezember 2005 erstmals ein Gesuch um einen Lernfahrausweis der Kategorie A (Motorräder) oder der Kategorie B (Personenwagen) stellt, erhält den Führerausweis nach bestandener Prüfung für drei nur auf Probe. Erst nach dem Besuch einer obligatorischen Weiterausbildung wird der Ausweis danach unbefristet abgegeben. Der Bundesrat hat die für die Umsetzung in den Kantonen notwendigen Ausführungsbestimmungen zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) verabschiedet.
(NZZ 28.10.04; UVEK-Medienmitteilung 27.10.04; AS 2004 S. 5057-5068)

27.10. Mineralölsteuerverordnung wird angepasst – Der Bundesrat hat beschlossen, die Mineralölsteuerverordnung per 1. Januar 2005 anzupassen. So wird unter anderem die steuerliche Begünstigung von Treibstoffen, die für Privatflüge ins Ausland getankt

werden, aufgehoben. Ebenso darf künftig Treibstoff, der steuerfrei im Tank eines Fahrzeugs eingeführt wurde, nicht umgepumpt, sondern muss mit demselben Fahrzeug verwendet werden. Damit will der Bundesrat Wettbewerbsverzerrungen im Transportmarkt verhindern.

(EFD-Medienmitteilung 27.10.04; AS 2004 S. 4565-4566)

28.10. Klimarappen ist vorteilhafter als CO₂-Abgabe – Gemäss einer Studie der Universität St. Gallen ist der Klimarappen aus volkswirtschaftlicher Sicht einer CO₂-Abgabe vorzuziehen. Mit dem Konzept des Klimarappens könne die Schweiz den CO₂-Ausstoss viel kostengünstiger und effizienter reduzieren.

(NZZ 29.10.04)

28.10. Gelder für Bahnprojekte nötig – Für die Realisierung der in den nächsten 20 Jahren notwendigen Bahnprojekte sind gemäss einer Studie des Planungsbüros Metron zusätzliche 25 Milliarden Franken notwendig. Berücksichtigt wurden dabei Projekte von nationaler Bedeutung sowie Agglomerationsprojekte, die als unverzichtbar erachtet wurden.

(NZZ 29.10.04)

01.11. Bundesrat will mit EP 04 zwei Milliarden sparen – Der Bundesrat hat das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04), mit einem gesamten Sparumfang von knapp zwei Milliarden Franken, in die Vernehmlassung geschickt. Die Botschaft ans Parlament soll im Dezember folgen. Das EP 04 kommt voraussichtlich nicht vor Frühjahr 2005 in die eidgenössischen Räte. Für die Kürzungen im bei den Nationalstrassen präsentiert die Regierung zwei Varianten: Entweder werden sie erzielt, indem einzelne Bauprojekte um ein bis zwei Jahre hinausgeschoben werden, oder die Verschiebung einzelner Projekte wird mit einer Erstreckung bereits laufender Bauarbeiten kombiniert. Beim Bau von Nationalstrassen hängen die konkreten Auswirkungen auch noch davon ab, ob die Fertigstellung des Netzes nach dem Scheitern des avanti-Gegenentwurfs in die neuen Projekte für einen Infrastrukturfonds einbezogen wird. Beim Unterhalt müssen insbesondere folgende Projekte verschoben werden: Aubrücke Brütisellen der A1, Anschluss Sempach und Werkhof Göschenen der A2, Ganterbrücke bei Brig der A9. Gekürzt werden ferner die allgemeinen, nicht projektbezogenen Strassenbeiträge aus der Mineralölsteuer an die Kantone. Wie beim Strassenbau sind auch Kürzungen im öffentlichen Verkehr bei Kantonen, Gewerbe und Verkehrsverbänden besonders umstritten.

(NZZ 02.11.04; EFD-Medienmitteilung 01.11.04)

02.11. Energetische Transparenz beim Autokauf – Gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) hält sich der Autohandel vorbildlich an die gesetzlichen Vorgaben betreffend die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Energieetikette. 93 Prozent der zum Verkauf stehenden und ausgestellten Neuwagen sind heute entsprechend gekennzeichnet.

(NZZ 03.11.04; BFE-Medienmitteilung 02.11.04)

02.11. SBB-Doppelspurstrecke Salgesch–Leuk – Die Simplonlinie der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird ab 7. November 2004 durchgehend doppelspurig befahrbar sein. Die SBB nehmen nach sechsjähriger Bauzeit das neue Trasse zwischen Salgesch und Leuk in Betrieb. Durch den Wegfall des letzten einspurigen Abschnitts wird die Simplonlinie nach Italien sowohl aus Richtung Genf als auch von Vallorbe her durch-

gehend auf zwei Gleisen befahrbar. Um den neuen Abschnitt mit der bestehenden Linie zu verbinden, wird der Bahnverkehr zwischen Siders und Gampel-Steg unterbrochen und durch Busse ersetzt.
(NZZ 03.11.04 und 07.11.04)

- 03.11. Sanierung gefährlicher Bahnübergänge: Bundesrat verlängert Frist – Damit Bahnen bei der dringend notwendigen Sanierung der gefährlichsten Bahnübergänge mit der finanziellen Unterstützung des Bundes rechnen können, hat der Bundesrat beschlossen, die Frist für die Einreichung der Plangenehmigungsgesuche um zwei Jahre bis Ende 2006 zu verlängern.**
(UVEK-Medienmitteilung 03.11.04)
- 06.11. Demonstration gegen Kürzungen im Autobahnbau – Die Kantone Bern, Jura, Neuenburg und Wallis wehren sich mit ungewöhnlichen Mitteln gegen die Kürzungen von 233 Millionen Franken im Autobahnbau, wie sie vom Bundesrat im Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) vorgesehen sind. Besagte Kantone haben zu einer so genannten Volksveranstaltung auf dem Berner Bundesplatz aufgerufen. Dem Aufruf sind heute rund 2'500 Personen gefolgt. Wenn das Parlament dem Bundesrat folgen würde, wären die Transjurane (A16), die A9 im Oberwallis, die A5 mit der Umfahrung Biel und ebenfalls die A5 bei Serrières (NE) betroffen.**
(NZZ am Sonntag 07.11.04; NZZ 08.11.04)
- 16.11. Volksinitiative gegen Verbandsbeschwerderecht gestartet – Die Sammelfrist der eidgenössischen Volksinitiative „Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!“ hat heute begonnen und läuft bis 16. Mai 2006. Das Volksbegehren will mit einem Verfassungszusatz das Beschwerderecht bei Erlassen, Beschlüssen und Entscheiden ausschliessen. Dies aber nur, wenn sie auf Volksabstimmungen beruhen oder von einem kommunalen, kantonalen oder nationalen Parlament gefällt wurden.**
(SDA- und AP-Meldung 16.11.04; SDA-Meldung 19.11.04; NZZ 20./21.11.04; BBl 2004 S. 6647-6650)
- 16.11. Angriff auf das Verbandsbeschwerderecht aus dem Kanton Aargau – Der Aargauer Grosse Rat hat heute mit 142 zu 42 Stimmen eine von der FDP vorgeschlagene Standesinitiative zur Beschränkung des Verbandsbeschwerderechts (VBR) gutgeheissen. Das Begehren will in bestimmten Fällen den Ausschluss von Organisationen vom VBR ermöglichen.**
(NZZ 17.11.04)
- 17.11. Autobahnzubringer „Rheinfelden-West“ wird eröffnet – Am 25. November 2004 wird der neue knapp einen Kilometer lange Autobahnzubringer „Rheinfelden-West“ eröffnet. Es handelt sich dabei um einen Teil der neuen Querspange, die die deutsche Hochrheinautobahn mit dem schweizerischen Autobahnnetz verbindet. Bei diesem Projekt wurden ökologisch ganz neue Massstäbe gesetzt und zum Teil auch neue Wege beschritten. Dafür wurden gegen fünf Millionen Franken ausgegeben. Von der neuen Strassenführung wird eine regionale Entlastung erwartet. Mit einem Anschluss an die Kantonsstrasse sollen die Verkehrsströme aus dem Industriegebiet Kaiseraugst und dem westlichen Teil von Rheinfelden direkt auf die A3 geleitet werden. Das soll zu Entlastungen für die Ortsdurchfahrt Augst, Kaiseraugst und Rheinfelden führen.**

Skepsis herrscht in der Bevölkerung dahin gehend, dass eine starke Zunahme des Schwerverkehrs befürchtet wird. Dies, obschon der Kanton Aargau immer wieder betont hat, dass die Querspange nicht zur Umfahrung von Basel werden soll.
(AR 17.11.04; BaZ 26.11.04; NZZ 26.11.04)

17.11. Weniger Staus vor dem Gubrist-Strassentunnel – Das so genannte Tropfenzähler-System im Zürcher Limmattal scheint zu greifen. Die Staus vor dem Gubrist-Strassentunnel und auf der A1 sind kürzer geworden. Seit 21. September 2004 wird in Spitzenzeiten bei Staugefahr nach dem Motto „Tropfen statt Stopfen“ den Fahrzeugen mittels Lichtsignalanlagen nur einzeln die Zufahrt zu den Autobahnanschlüssen Weiningen, Urdorf-Nord, Dietikon in Richtung St. Gallen sowie Affoltern a.A. und Seebach in Richtung Bern gewährt. Seither konnte der Rückstau von durchschnittlich 15 auf sechs bis sieben Minuten reduziert werden. Der Wirkungsgrad des zehn Millionen teuren, in der Schweiz erstmals in dieser Form angewandten Tropfenzähler-Systems beträgt bereits 70 Prozent. Das bedeutet, die Staus vor dem und im Gubrist-Strassentunnel haben sich verringert, und diejenigen im Limmattal auf der A1 sind kürzer geworden.
(AR 17.11.04)

17.11. Dosierungsmassnahmen am Gotthard-Strassentunnel bewähren sich – Der Regierungsrat des Kantons Uri hat heute im Landrat eine positive Bilanz der Dosierungsmassnahmen beidseits des Gotthard-Strassentunnels gezogen. Seit deren Einführung Ende 2001 habe sich die Zahl der Fahrzeuge, der Unfälle und der Unfallopfer massiv reduziert.
(NZZ 18.11.04; SDA-Meldung 17.11.04)

18.11. Mitholztunnel-Strassentunnel: Gerichtsgutachten angefordert – Die Regierung und das Parlament des Kantons Bern wollen den einsturzgefährdeten Mitholz-Lawinenschutz-Strassentunnel nicht einfach aufgeben und sprengen. Zugleich fordert die Regierung ein Gerichtsgutachten betreffend die Verantwortlichkeiten an.
(SDA-Meldung 17.11.04)

25.11. Bundesrat präsentiert zweiten Verlagerungsbericht – Das im Verlagerungsgesetz verankerte Ziel von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten ist gemäss Bundesrat bis im Jahr 2009 ohne zusätzliche Massnahmen nicht erreichbar. Solche weiteren Massnahmen würden indes Verhandlungen mit der Europäischen Union (EU) erfordern. Darüber hat sich der Bundesrat bei seiner Präsentation jedoch nicht weiter geäussert. Der zweite Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung zeigt, dass nach dem Rekordjahr 2000 mit insgesamt über 1,4 Millionen Camionfahrten über die Schweizer Alpenübergänge und einem Rückgang in den Jahren 2001 sowie 2002 die Fahrten im Jahr 2003 gegenüber 2002 wieder um drei Prozent auf fast 1,3 Millionen zugenommen haben. gemäss Bundesrat ist damit per Ende 2003 das Zwischenziel des Verkehrsverlagerungsgesetzes, den alpenquerenden Strassengüterverkehr auf dem Stand des Jahres 2000 zu stabilisieren, erreicht worden. Es seien jedoch zusätzliche Massnahmen nötig, um das Verlagerungsziel im Jahr 2009 zu erfüllen. Der Bundesrat rechnet nämlich aufgrund des erwarteten Wirtschaftswachstums bereits 2009 wieder mit über 1,4 Millionen alpenquerenden Lastwagenfahrten. Deshalb müsse aus heutiger Sicht auch eine Verteuerung des Strassenverkehrs, allenfalls mit einem substanziellen Ausbau des Angebots im begleitenden kombinierten Verkehr, geprüft werden.

Neue Massnahmen, die – im Sinne des Landverkehrsabkommens mit der EU – weder das Ausland diskriminieren noch die freie Wahl des Verkehrsmittels aufheben, seien am ehesten in Form zusätzlicher Gebühren für den Strassentransport denkbar. Zwei Instrumente stehen dabei gemäss Verlagerungsbericht im Vordergrund: die Einführung einer Alpentransitbörse sowie die Prüfung von Tunnelgebühren an Alpenübergängen, allenfalls verbunden mit der Privatisierung der Tunnelinfrastruktur. Von besonderem Interesse sei die Kombination von Alpentransitbörse und erweitertem Angebot der Rollenden Landstrasse (Rola).

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat in einer Medienverlautbarung die Verlagerungspolitik als gescheitert beurteilt. Gleichzeitig hat er sich bereit erklärt, zusammen mit den zuständigen Behörden und den direkt betroffenen Akteuren nach konstruktiven, vernünftigen, realistischen und zukunftsweisenden Lösungen zu suchen. Einer weiteren Verteuerung des Strassentransports steht er äusserst reserviert bis ablehnend gegenüber.

(NZZ 26.11.04, BaZ 26.11.04; UVEK-Medienmitteilung 25.11.04; FRS-Communiqué 25.11.04)

25.11. Neue Studie analysiert die Wirkung der LSVA – Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Bundesamt für Strassen (Astra) hat die Studie „Entwicklung des Strassengüterverkehrs nach Einführung von LSVA und 34-Tonnen-Limite“ veröffentlicht. Diese Studie hat den Einfluss der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die mögliche Verlagerung auf nicht LSVA-pflichtige Fahrzeuge (Lieferwagen), die Auswirkungen der schwachen Konjunktur und der höheren Gewichtslimite untersucht. Sie ist zum Schluss gekommen, dass die LSVA und die von 28 auf 34 Tonnen erhöhte Gewichtslimite massgeblich zum Rückgang der Fahrleistung beim Schwerverkehr beigetragen haben. Eine Wirkungsanalyse punkto Einflussfaktoren habe gezeigt, dass die flauere Konjunktur zu etwa 25, die LSVA-Einführung zu 40 und die Erhöhung der Gewichtslimite zu 35 Prozent für die gesamtschweizerische Reduktion um neun Prozent der Fahrleistung verantwortlich zeichneten.

(NZZ 26.11.04; ARE-Medienmitteilung 24.11.04)

25.11. Mobiliar verweigert Autoversicherungen – Die Mobiliar Versicherung will mit jungen Neulenkern aus dem Balkan oder Osteuropa in der Regel keine Autoversicherungen mehr abschliessen. Interne Statistiken hätten gezeigt, dass 18- bis 25-jährige Neulenkern aus entsprechenden Ländern eine zwei- bis dreifach höhere Schadensbelastung aufweisen als Schweizer Neulenkern im gleichen Alter.

(BZ 25.11.04; NZZ 25.11.04)

26.11. Erstes grosses Schwerverkehrskontrollzentrum eröffnet – In Unterrealta (GR) hat Verkehrsminister Moritz Leuenberger das erste grosse Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz eröffnet. Es ermögliche intensivere Kontrollen der Lastwagen und trage somit zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr bei.

(NZZ 27./28.11.04; UVEK-Medienmitteilung 26.11.04)

02.12. Mineralölsteuer für den Agglomerationsverkehr – In einer Standesinitiative verlangt der Kanton Bern, dass ein Teil des Mineralölsteuerzuschlags und ein Teil der Einnahmen aus der Nationalstrassenabgabe für den Agglomerationsverkehr eingesetzt werden soll. („Bund“ 03.12.04)

- 03.12. Grünes Licht für DB-Güterzüge am Gotthard – Mit der deutschen Railion AG, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn (DB), darf ab Mitte Dezember zum ersten Mal eine Firma mit Sitz im Ausland ihre Güterzüge auf der Gotthardstrecke durch die Schweiz führen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat eine entsprechende Sicherheitsbescheinigung, die nebst der Netzzugangsbewilligung dafür notwendig ist, erteilt. Die Gewerkschaft SEV (Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband) zeigte sich empört über dieses Vorgehen.
(NZZ 04./05.12.04; BZ 04.12.04; BAV-Medienmitteilung 03.12.04)**
- 03.12. Bundesgericht fällt Entscheid im so genannten Stadionstreit – Das neue Zürcher Hardturm-Fussballstadion kann unter den Bedingungen gebaut werden, die der Zürcher Regierungsrat in seinem Entscheid vom vergangenen April festgelegt hat. Damit steht fest: Wäre der damalige Beschluss nicht angefochten, hätte die Zeit knapp gereicht, das Stadion rechtzeitig für die Fussball-Europameisterschaften 2008 zu bauen. Einen Rückschlag bedeutet das Urteil aus Lausanne insbesondere für den Verkehrs-Club (VCS) des Kantons Zürich.
(„Bund“ 04.12.04)**
- 06.12. 10. Klimakonferenz in Buenos Aires eröffnet – In der Hauptstadt Argentiniens hat im Rahmen der Klimakonvention von 1994 heute die 10. Vertragsparteienkonferenz begonnen. Delegierte aus den 189 Vertragsländern, Wissenschaftler, Funktionäre und Aktivisten – über 5'000 Personen – werden bis Ende nächster Woche über Klimawandel, Ursachen, Folgen und Massnahmen diskutieren. Nach Angaben der Vereinten Nationen haben bisher 129 Staaten das Kyoto-Protokoll ratifiziert. Die Industrieländer unter ihnen sind die Quelle von rund 62 Prozent der vom Protokoll erfassten Emissionen. Eine der zentralen Fragen für die Zukunft verbindlicher Emissionsbeschränkungen ist, wie man die USA einbeziehen kann, das Land also mit dem höchsten Ausstoss von Treibhausgasen.
(NZZ 07.12.04)**
- 08.12. Das Aus für 13 Kilometer Regionalbahn – Am 12. Dezember 2004 nehmen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nicht nur 55 Kilometer Neubaustrecke in Betrieb, sie legen auch 13 Kilometer Regionalbahn still: Die Verbindung Wettingen–Baden–Oberstadt–Dättwil–Mellingen im östlichen Teil des Kantons Aargau verschwindet. Am 6. September 1877 wurde die Linie Lenzburg–Wettingen eröffnet. Seither schlängelte sie sich zwischen den Hauptachsen vom Westen in den Osten des Kantons Aargau. Jetzt wird sie überflüssig, weil die Zürcher S-Bahn auf der Hauptachse bis nach Aarau fährt. Die Passagiere der Nebenlinie müssen auf den Bus umsteigen.
(Blick 08.12.04; NZZ 11./12.12.04)**
- 09.12. Fahren ohne Führerausweis: Strafe soll erhöht werden – Nach dem Nationalrat verlangt auch der Ständerat eine Verschärfung der Sanktionen für das Lenken eines Motorfahrzeugs ohne Führerausweis. Im geltenden Recht wird das Fahren ohne bestandene Führerprüfung milder geahndet als das Fahren nach einem Ausweisentzug. Diese Ungleichheit soll beseitigt und damit das Strafmass für Lenker ohne die erforderliche Ausbildung erhöht werden. Der Bundesrat war mit dem Begehren, das Nationalrat Rudolf Joder (svp, Bern) eingereicht hatte, einverstanden.
(NZZ 10.12.04; AP-Meldung 09.12.04)**

- 09.12. Ständerat lehnt neue Aufsichtsabgaben im Uvek ab – Mit 20 zu 18 Stimmen hat die Kleine Kammer Eintreten auf eine Gesetzesgrundlage für Abgaben im Bereich des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) verweigert. Der Ständerat verlangte zudem die Durchführung einer Vernehmlassung bei Kantonen und Verbänden. Die Vorlage geht nun an den Nationalrat. (NZZ 10.12.04)**
- 09.12. Tessiner und Romands fahren mehr Auto – Gemäss einer Studie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) benützen Tessiner und Romands viel häufiger das eigene Auto als Deutschschweizer. Während in Lugano 70 Prozent der Pendler mit dem Auto zur Arbeit fahren, liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Bern bei unter 40 Prozent. In Lausanne und Genf fahren knapp 60 Prozent der Pendler mit dem Auto an ihren Arbeitsplatz. In Luzern, Zürich, Winterthur und St. Gallen wird die 50-Prozent-Marke nicht überschritten. Bei den durchschnittlichen Anzahl Staustunden pro Autofahrer schwingt Genf obenaus. Die Agglomeration Genf, Lausanne und Lugano sind für ihre Grösse verhältnismässig stark staubelastet. (SDA-Meldung 09.12.04)**
- 12.12. Die öffentliche Hand als grösste Preistreiberin – Die Preise schiessen überall dort in die Höhe, wo die öffentliche Hand Wettbewerb behindert oder gänzlich ausschaltet. Ab heute muss für Zugfahrten mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) durchschnittlich rund vier Prozent mehr bezahlt werden. Bei Strecken- und Generalabonnenten erhöht sich der Preis drei bzw. fast vier Prozent. Tageskarten werden um sieben Prozent teurer. Zeitgleich mit den SBB erhöhen Verkehrsbetriebe in zahlreichen Regionen wie Zürich, Basel, Luzern, Bern und Zug ihre Preise für Bahn, Bus und Tram. (SonntagsZeitung 12.12.04)**
- 12.12. Auftakt zu Bahn 2000 – Heute hat Bahn 2000 den Umstieg vom Reissbrett auf das Bahnnetz geschafft – offenbar ohne grössere Pannen. Geglückt ist der grösste Fahrplanwechsel in der Schweiz seit Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982, und dies nicht nur im nationalen Verkehr, sondern auch in den Regionen, wo S-Bahnen neu eingerichtet oder ausgebaut worden sind. Zum ersten Mal überschneiden sich dabei zwei S-Bahn-Netze in der Schweiz (Kantone Zürich und Zug); das Land wird tatsächlich zur Stadt. Die BLS Lötschbergbahn ist neu für die Berner S-Bahn verantwortlich. (NZZ 13.12.04)**
- 13.12. Rund 3,8 Millionen Personenwagen in der Schweiz – Die Zahl der Personenwagen (PW) ist gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) in der Schweiz im Jahr 2004 auf 3,81 Millionen gestiegen. Das entspricht 1,5 Prozent mehr als 2003. Laut BFS geht der Trend aber nicht in Richtung Treibstoffsparen und Luftreinhaltung. Vielmehr werden die Wagen stets schwerer und die Motoren immer stärker. Die Zahl der Lieferwagen stieg gegenüber 2003 um 2,2 Prozent auf gut 247'000 an; die Menge der Lastwagen blieb mit 41'200 konstant. Am meisten legten in den vergangenen zwei Jahrzehnten die Motorräder zu, wobei der Rollerboom von 1995 eine massgebliche Rolle spielte. Insgesamt waren per 30. September 2004 in der Schweiz knapp fünf Millionen Motorfahrzeuge immatrikuliert. Das heisst: Auf tausend Einwohnerinnen und Einwohner entfallen 518 PW und 79 Motorräder. (NZZ 14.12.04; BFS-Medienmitteilung 13.12.04)**

- 14.12 Uneinig über Road Pricing – Die Meinungen über Gebühren und Abgaben für die Strassenbenützung gehen weit auseinander. Welche Positionen dabei Bürgerinnen und Bürger einnehmen und warum, hat das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung (TA-Swiss) in sechs Diskussionsrunden zu ermitteln versucht. Eine eher positive Haltung zu Road Pricing nehmen Diskussionsteilnehmer aus den Städten ein. Eher ablehnende Positionen vertreten Personen, die in Agglomerationen wohnen. (NZZ 15.12.04; BaZ 15.12.04; ARE-Medienmitteilung 14.12.04)**
- 15.12. 2004 war das viertwärmste Jahr seit Messbeginn 1861 – Gemäss der Weltwetter-Organisation (WMO) war das Jahr 2004 das viertwärmste seit Beginn der Aufzeichnungen 1861 und liegt direkt hinter dem Hitzejahr 2003. Das wärmste Jahr bleibt 1998 mit einem Plus von 0,54 Grad. Damit waren neun der zehn Jahre von 1995 bis 2004 unter den zehn wärmsten in der Aufzeichnungsgeschichte. Seit 1976 ist der Erwärmungseffekt der Landoberfläche rund dreimal schneller vonstatten gegangen als in den vergangenen hundert Jahren insgesamt. Es sei nun auch weitgehend akzeptiert, dass diese Erwärmung auf den so genannten Treibhauseffekt zurückgehe. Hingegen war das Ozonloch über der Antarktis in diesem September um 13 Prozent kleiner als im Durchschnitt der letzten 30 Jahre und somit das kleinste innerhalb eines Jahrzehnts. (NZZ 16.12.04)**
- 15.12. Feinstaubbelastung im Mittel vielenorts überschritten – Seit Ende letzter Woche wurde der PM10-Tagesgrenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft in vielen Schweizer Städten gleich an mehreren Tagen überschritten: In Zürich, Lausanne, Basel-Binningen, Sitten und Magadino etwa wurden Werte von über 60 Mikrogramm gemessen. Diese Grenzwertüberschreitungen sind vor allem auf die so genannte Inversion zurückzuführen – eine Wetterlage, bei der die Temperatur mit der Höhe zu- statt abnimmt. (NZZ 16.12.04)**
- 16.12. HGV-Anschlüsse: Nationalrat für Maximalvariante – Der Nationalrat hat heute in der Gesamtabstimmung das Bundesgesetz über die HGV-Anschlüsse mit 118 zu 59 Stimmen und den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit mit 115 zu 60 Stimmen gutgeheissen. Damit lehnte die Grosse Kammer die Etappierung und Überprüfung einzelner Strecken ab und wählte das von ihrer Verkehrskommission präsentierte Programm, das mit 1,3 Milliarden Franken doppelt so teuer zu stehen kommt wie der Vorschlag des Bundesrats. Ob die Regionalpolitiker im Ständerat korrigieren werden, ist fraglich, wenn sich schon der Nationalrat über alle Mahnungen des Bundesrats und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), welche die Linien schliesslich betreiben sollten, hinwegsetzt. Fakt bleibt, dass ein solches Bauprogramm nur dem Schein nach grosszügig ist. Die Zahl potenzieller Nutzniesser ist bei mehreren Linien allzu klein. Die Verschuldung des FinöV-Fonds für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) und die Anschlüsse ans Hochleistungsnetz der europäischen Eisenbahnen (HGV-Strecken) belasten hingegen alle Steuerzahler. Gemäss Berechnungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) frisst der Zinsendienst künftig rund ein Drittel aller für die Eisenbahngrossprojekte zweckgebundenen Einnahmen (FinöV) weg – Geld, das sich sinnvoller verwenden liesse. (NZZ 17.12.04)**

16.12. Gotthard-Basistunnel zu über 40 Prozent ausgebrochen – Im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) haben die Bohrmaschinen die Hälfte der Strecke von Amsteg nach Sedrun bewältigt. Insgesamt sind über 40 Prozent der rund 153 Kilometer Schächte, Stollen und Tunnelröhren ausgebrochen.
(NZZ 17.12.04)

17.12. Astra präsentiert Aktionspaket zur Strassen-Verkehrssicherheit – Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat heute ein Programm für mehr Sicherheit auf der Strasse mit dem Namen „Via sicura“ präsentiert. Die darin vorgeschlagenen 56 Massnahmen gehen zuerst ans Departement Leuenberger und von dort – möglicherweise erneut modifiziert – Mitte 2005 als Grundlage für Gesetzesanpassungen an den Gesamtbundesrat. Auf unpopuläre und im Verkehrsalltag schlecht durchsetzbare Massnahmen wird verzichtet. Damit dürften die verbleibenden Vorschläge eher auf breitere Akzeptanz stossen. Allerdings wird das Ziel einer Halbierung der Toten und Schwerverletzten wegen der zahlreichen nötigen Gesetzesänderungen kaum bereits wie geplant im Jahr 2010 erreicht sein. Generell setzt das Programm auf verstärkte Kontrollen, intensivierete Weiterbildung und eine gezielte Verschärfung der Vorschriften für bestimmte Risikogruppen. Die konsequente Umsetzung des Massnahmenpakets hat ihren finanziellen Preis, über dessen Verhältnismässigkeit man durchaus geteilter Meinung sein kann. Astra Direktor Rudolf Dieterle rechnete vor, dass den für die ersten 15 Jahre geschätzten Kosten von jährlich 670 Millionen Franken entsprechende Einsparungen bei den direkten und indirekten Unfallkosten von 2,5 Milliarden Franken gegenüberstünden. Die pro Jahr anfallenden ungedeckten Steuerkosten von 300 Millionen Franken sollen durch einen verursachergerechten Zuschlag von durchschnittlich rund 15 Prozent auf Prämien der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufgefangen werden.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS kann sich laut einer Medienverlautbarung mit den im Astra-Programm geäusserten Absichten zur Umsetzung der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik (Vesipo) des Bundes grundsätzlich einverstanden erklären und wird in Zukunft auch die weiteren, vorab gesetzgeberischen Vesipo-Arbeiten konstruktiv-kritisch begleiten. Zudem will der Strassenverkehrsverband FRS die verbleibenden 56 Massnahmen einzeln unter die Lupe nehmen.
(NZZ 18./19.12.04; Astra-Medienmitteilung 17.12.04; FRS-Communiqué 17.12.04)

17.12. Neue Rheinbrücke in Laufenburg in Betrieb genommen – Die neue Rheinbrücke an der deutsch-schweizerischen Grenze in Laufenburg (AG) ist heute eingeweiht und dem Verkehr übergeben worden. Die rund 225 Meter lange Brücke soll die Ortschaften auf beiden Seiten des Rheins massgeblich vom Verkehr entlasten.
(NZZ 18./19.12.04)

17.12. Lötschberg-Basistunnel: Erste Gleise werden eingebaut – Auf allen Abschnitten des Lötschberg-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) läuft die Betonierung der Innenschale. Nun wird auch die bahntechnische Ausrüstung in Angriff genommen und die ersten Meter von insgesamt 57 Kilometern Gleise eingebaut. Der eigentliche Durchstich soll am 28. April 2005 erfolgen.
(NZZ 18./19.12.04)

17.12. SBB-Cargo und BLS steigern Transportleistung – Die Schweiz profitiert vom europäischen Bahnmarkt: SBB-Cargo und BLS erhöhen ihre Transportleistung um je 30 Prozent. Zudem wird der alpenquerende Gütertransit produktiver. Dieser Produktivitätsgewinn wird allerdings kompensiert durch den Abbau von staatliche Subventionen im Güterverkehr; die Kunden profitieren somit nur bedingt von Preisabschlägen. Die Hupac in Chiasso, die wichtigste Anbieterin (Operator) im kombinierten Verkehr durch die Alpen hat ihre Züge im letzten Sommer neu ausgeschrieben – mit der Bedingung, dass jeweils ein Bahnunternehmen (Traktionär) die Züge durchgehend vom Abfahrts- bis zum Zielbahnhof führen muss. Grosse Gewinnerin dieser Ausschreibung ist die SBB-Cargo: 156 aller 300 Güterzüge, die Hupac pro Woche anbietet, verkehren seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 unter ihrer Regie zwischen Nordeuropa und Italien. Zusätzlich erhielt SBB-Cargo den Zuschlag für 50 Züge der Intercontainer-Interfrigo, die zwischen Belgien und Italien verkehren, und konnte sich den Auftrag von RAlpin zur Führung der Rollenden Landstrasse (Rola) Freiburg–Novara auf der Teilstrecke Freiburg–Basel sichern. Handkehrum verlor SBB-Cargo rund 60 Hupac-Züge wöchentlich, die bislang unter ihrer Regie durch die Schweiz fuhren, an die Allianz aus Deutsche Bahn (DB) und BLS, die neu total hundert Hupac-Züge führen.

(BaZ 17.12.04)

19.12. Klima-Gespräche knapp am Kollaps vorbei – Das 10. Treffen der Vertragsparteien der Klimakonvention (COP-10) ist beinahe gescheitert. Trotzdem wurde das Treffen von der Generalsekretärin der Klimakonvention, Joke Waller Hunter, unverwüstlich als Erfolg taxiert, da es möglichst verbindliche Reduktionen des Ausstosses von Treibhausgasen ins Zentrum des Verhandlungsprozesses zwischen den Regierungen gebracht habe. Man einigte sich schliesslich darauf, an einem so genannten informellen Seminar im Mai 2005 Experten aufeinander treffen zu lassen. Während die Klimakonvention von 189 Staaten ratifiziert worden ist, haben sich erst 132 dem Kyoto-Protokoll angeschlossen.

(NZZ 20.12.04)

22.12. Bundesrat verabschiedet Botschaft zum EP 04 – Der Bundesrat hat das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) verabschiedet, das den Bundeshaushalt gegenüber den entsprechenden Finanzplanjahren bis 2008 um knapp zwei Milliarden Franken entlasten und damit das strukturelle Defizit bis 2007 zum Verschwinden bringen soll. Einwände der Kantone gegen die Streichung der allgemeinen Strassenbeiträge und der Treibstoffsteuer-Rückerstattung für Busse und Schiffe erhöhte die Landesregierung im Interesse des Sanierungsziels nicht. Das EP 04 wurde nötig, weil dessen Vorgänger – das vor gut einem Jahr von den eidgenössischen Räten gutgeheissene EP 03 im Umfang von rund drei Milliarden Franken – die vom Finanzhaushaltgesetz geforderte Beseitigung des besagten Bundesdefizits nicht erreicht. Im Jahr 2006 ist nun zwar noch ein Defizit von 800 Millionen Franken zu erwarten, 2007 und 2008 sollten jedoch Überschüsse von gut 600 bzw. 700 Millionen Franken resultieren. Als Erstrat wird im Frühling voraussichtlich der Ständerat das EP 04 beraten.

(NZZ 23.12.04; EFD-Medienmitteilung 22.12.04; BBl 2005 S. 759-894)

23.12. Stellungnahme der Weko zum Klimarappen – In einem Gutachten zuhanden des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) kommt die Wettbewerbs-

**kommission (Weko) zum Schluss, dass der Klimarappen eine erhebliche Wettbewerbsbeschränkung darstellt. Der Bundesrat könne solche Wettbewerbsabreden allerdings in Ausnahmefällen zulassen.
(BUWAL-Medienmitteilung 23.12.04)**

FRS/pk; 07.11.2007

Stichwortverzeichnis 2004

07.11.2007

Verkehr	(Datum)
Agglomerationsverkehr; Runder Tisch; Verkehrsminister Leuenberger will beratungsreife Vorlage bis im Herbst dem Parlament zuleiten	01.04.
Agglomerationsverkehr; Investitionsbeitrag an Tram Bern West knapp abgelehnt	16.05.
Agglomerationsverkehr; Zunahme der Pendlerströme und weitere Verstädterung; 58 Prozent pendeln mit dem Auto oder Motorrad; Neue Studien publiziert	26.10.
Agglomerationsverkehr; Standesinitiative des Kantons Bern; Teile des Mineralölsteuerzuschlags und der Nationalstrassenabgabe für den Agglo-Verkehr	02.12.
Automobilsalon; 74. Internationaler Automobilsalon in Genf öffnet seine Tore	04.03.
Automobilsalon; Neuer Besucherrekord: Rund 730'000 Eintritte	15.03.
Automobilsalon; Neuer Direktor heisst Rolf Studer	16.07.
Automobilwirtschaft; Autoverkäufe 2003 auf dem tiefsten Stand seit sieben Jahren; 271'541 verkaufte Neuwagen, Dieselanteil bei 21,5 Prozent	16.01.
Automobilwirtschaft; Neuwagenmarkt: sieben Prozent weniger Verkäufe als im Jahr 2002; Motorräderverkäufe legen um drei Prozent zu	22.04.
Automobilwirtschaft; Umsatz von 74,6 Milliarden Franken im Jahr 2003	13.07.
Automobilwirtschaft; Wettbewerbskommission präzisiert, wie der Automarkt in der Schweiz ab 1. Januar 2005 liberalisiert wird	27.07.
Automobilwirtschaft; Rund fünf Millionen Motorfahrzeuge im Jahr 2004; 518 Personenwagen und 79 Motorräder pro tausend Einwohner	13.12.
Autoverlad; Tiefere Preise am Lötschberg per 12. Dezember 2004	26.07.
Autoversicherung; Bundesrat erhöht per Anfang 2005 die Mindestdeckungssummen der Motorfahrzeug- und Fahrradhaftpflichtversicherungen	14.01.
Autoversicherung; Generali erhöht die Prämien für junge Neulenker aus dem Balkan und Osteuropa ab August um bis zu 30 Prozent	27.06.
Autoversicherung; Mobiliar verweigert jungen Neulenker aus dem Balkan oder aus Osteuropa in der Regel den Abschluss einer Autoversicherung	25.11.
Bahn 2000; Drittes SBB-Gleis zwischen Coppet und Genf eröffnet; Entflechtung von regionalem und überregionalem Verkehr	02.09.
Bahn 2000; Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist formell eröffnet	21.10.
Bahn 2000; 13 Kilometer Regionalbahn zwischen Lenzburg und Wettingen werden stillgelegt	08.12.
Bahn 2000; Auftakt offenbar ohne schlimmere Pannen gelungen; Grösster Fahrplanwechsel seit Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982	12.12.
EU; Verschärfte deutsche Grenzkontrollen verärgern Wirtschaft und Politik	09.03.
EU; Bundesrat will Zollabfertigung und Verkehr beim Grenzübergang Stabio-Giuggolo beschleunigen; Vereinbarung genehmigt	31.03.
EU; Durchbruch für neun Abkommen der Bilateralen II	13.05.

Freizeitverkehr; Der Bund will im Sinne der Nachhaltigkeit autofreie Erlebnistage sowie den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fördern	25.03.
FRS; Einsatz für eine umfassende Verkehrspolitik; 59. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS	23.06.
FRS; Eine Delegation trifft sich mit Bundespräsident Joseph Deiss; Beitrag an die Volkswirtschaft im Zentrum der Unterredung	27.09.
Güterverkehr; Alpenquerender Schwerverkehr ist nach drei Jahren wieder angestiegen; Rund 1,3 Millionen schwere Lastwagen	20.02.
Güterverkehr; Im Jahr 2003 verzeichnet die Rola einen Zuwachs von 26 Prozent	02.03.
Güterverkehr; Der Bundesrat hat die Gewichtslimite im Strassentransport auf generell 40 Tonnen erhöht; Messtoleranz von drei Prozent bei Wägung	30.06.
Güterverkehr; Bestellverfahren und Abgeltungssystem für den kombinierten Verkehr soll ab 2005 effizienter gestaltet werden	16.07.
Güterverkehr; Reservationssystem für den Gotthard-Strassentunnel nicht vom Tisch	16.07.
Güterverkehr; Sinkende Preise im Semester zwischen Oktober 2003 und April 2004	22.07.
Güterverkehr; Bahnpostwagen fahren zum letzten Mal; Ende einer 150-jährigen Geschichte	07.08.
Güterverkehr; European Transport Report 2004; Zunahme des Güterverkehrs um einen Drittel bis 2015	30.08.
Güterverkehr; Weiteres Wachstum prognostiziert; Marktanteil der Bahn steigt bis ins Jahr 2030 auf 47 Prozent; ARE-Bericht spricht von Trendwende	03.09.
Güterverkehr; Alpinfo 2003 publiziert; 1,3 Millionen schwere Strassengüterfahrzeuge haben die Schweizer Alpen überquert; Bahnen haben Terrain eingebüsst	15.09.
Güterverkehr; Gemäss Urner Regierungsrat bewähren sich die Dosierungsmassnahmen am Gotthard-Strassentunnel	17.11.
Güterverkehr; Bundesrat stellt zweiten Verlagerungsbericht vor; Ohne zusätzliche Massnahmen wiederum über 1,4 Mio. alpenquerende Fahrten im Jahr 2009	25.11.
Güterverkehr; In Unterrealta (GR) ist das erste grosse Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz eröffnet worden	26.11.
Güterverkehr; Grünes Licht für Güterzüge der Deutschen Bahn (DB) am Gotthard; Erstmals erteilt BAV einer Firma im Ausland entsprechende Bewilligung	03.12.
Hauptstrassen; Mitholz-Strassentunnel im Kandertal zwei Jahre nach seiner Inbetriebnahme aus Sicherheitsgründen gesperrt	19.07.
Hauptstrassen; Mitholz-Strassentunnel wird nicht aufgegeben; Gerichtsgutachten angefordert	17.11.
Hauptstrassen; Neue Rheinbrücke bei Laufenburg dem Verkehr übergeben	17.12.
HGV-Anschluss; Der Bundesrat stellt Botschaft zurück; Gesamtbericht über Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte wird vorgezogen	25.02.
HGV-Anschluss; Der Bundesrat verabschiedet Botschaft zuhanden der eidg. Räte; 665 Millionen sollen in einer ersten Phase investiert werden	26.05.
HGV-Anschluss; Der Nationalrat bewilligt gegen den Willen des Bundesrats das volle Programm in der Höhe von 1,3 Mia. Franken	17.12.

Kombinierter Verkehr; SBB-Cargo und BLS steigern ihre Transportleistung	17.12.
KTU; Bundesrat schafft Voraussetzungen für Fusion von Brünigbahn und LSE	30.06.
Nationalstrassen; Rampenbewirtschaftungen rund um Zürich im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der dritten Baregg-Röhre	26.07.
Nationalstrassen; Jahresstaubericht 2003; Staustunden haben leicht abgenommen	02.08.
Nationalstrassen; Vorschläge des ASTRA zur raschen und lokalen Verbesserung des Verkehrsflusses auf Hochleistungsstrassen	19.08.
Nationalstrassenbau; Rund 1,5 Milliarden stehen für das Jahr 2004 zur Verfügung, Zwei Kilometer lange Umfahrung von Giswil (A8) geht in Betrieb	05.02.
Nationalstrassenbau; Volk und Stände verwerfen mit rund 63 Prozent Nein-Stimmen den Gegenentwurf zur avanti-Initiative deutlich	08.02.
Nationalstrassenbau; Vox-Analyse zur Abstimmung über den avanti-Gegenentwurf; Zweite Gotthardröhre und Kostenfrage polarisierten Stimmberechtigte	02.04.
Nationalstrassenbau; Ältester Autobahnabschnitt zwischen Kriens und Horw für 666 Millionen Franken saniert und wieder eröffnet	14.05.
Nationalstrassenbau; Entlastungsprogramm 2004; Wegen Sparmassnahmen des Bundes wird Nationalstrassennetz erst deutlich nach 2020 fertig gestellt	09.07.
Nationalstrassenbau; Der Kapazitätsengpass am Baregg-Strassentunnel auf der A1 ist beseitigt; Verlagerung des Staus in Richtung Zürich befürchtet	03.08.
Nationalstrassenbau; Basler Dreirosenbrücke vollumfänglich in Betrieb; Doppelstöckiger Bau erlaubt Entflechtung von Lokal- und Transitverkehr	06.09.
Nationalstrassenbau; Erstmals Sicherheitsstollen bei Tunnel mit Gegenverkehr	19.10.
Nationalstrassenbau; Rund 2'500 Personen demonstrieren auf dem Bundesplatz gegen Kürzungen; Kantone BE, JU, NE und VS als Organisatoren	07.11.
Nationalstrassenbau; Autobahnzubringer „Rheinfelden-West“ wird am 25. November 2004 eröffnet	17.11.
Neat; SBB und BLS können den vorgeschriebenen Viertel der Neat-Kosten von rund 15 Milliarden Franken wahrscheinlich nicht zurückzahlen	08.01.
Neat, Streit um Mehrkosten eskaliert, Neuerdings belaufen sich die Gesamtkosten auf 15,5 statt der ursprünglich vorgesehenen 13,6 Milliarden Franken	06.02.
Neat; Anhaltende Verwirrung um die Kosten; Verkehrskommission des Nationalrats verlangt Zwischenbericht von Bundesrat	09.02.
Neat; Ständerätliche Verkehrskommission verlangt vom Bundesrat Zusatzbericht über die Mehrkosten und Gesamtüberprüfung aller FinöV-Projekte	17.02.
Neat; Keine Erhöhung des Zusatzkredits von 900 Millionen Franken; Endkosten belaufen sich auf 15,8 Milliarden Franken; Neat-Standbericht publiziert	30.03.
Neat; Bundesrat legt Zusatzbericht vor; FinöV-Fonds-Reglement soll geändert werden; Kosten der Bahnen sollen zulasten des Strassenverkehrs gehen	07.04.
Neat; Bericht der Aufsichtsdelegation publiziert; Im Jahr 2003 ist erstmals ein Finanzierungsproblem aufgetreten	21.04.
Neat; Grünes Licht für Gotthard-Basistunnel im Kanton Uri	14.05.
Neat; Nationalrat bewilligt Zusatzkredit von 900 Mio. Franken; Keine Differenz zum Ständerat mehr; Mehrkosten beim Ceneri-Basistunnel von 600 Mio.	10.06.

Neat; Ein Drittel des Gotthard-Basistunnels ist ausgebrochen; Bau des letzten Teilabschnitts bei Erstfeld in Angriff genommen	19.07.
Neat; Eröffnung des Gotthard-Basistunnels definitiv nicht vor dem Jahr 2015	04.08.
Neat; Im Kanton Uri wird das Verzweigungsbauwerk für die Bergvariante redimensioniert; Kosteneinsparungen von rund 40 Mio. Franken	28.08.
Neat; Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Schienenachsen und zur Trassensicherung zurückgestellter Strecken	08.09.
Neat; Bundesrat gibt finanzielle Mittel frei; Reserven von 1,6 Mia. Franken	08.09.
Neat; Jüngster Standbericht veröffentlicht; Verteuerung um rund 100 Mio. Franken; Mutmassliche Endkosten von gut 15,9 Mia. Franken	28.09.
Neat; 40 Prozent der insgesamt 153 Kilometer Schächte, Stollen und Tunnelröhren am Gotthard ausgebrochen	16.12.
Neat; Durchstich im Lötschberg-Basistunnel am 28. April 2005; Betonierung der Innenschale läuft; Erste Gleise werden eingebaut	17.12.
SBB AG; Beginn der Videoüberwachung in Regionalzügen	17.02.
SBB AG; Schwarze Zahlen im Jahr 2003; In Zukunft drohen jedoch Verluste	18.02.
SBB AG; 450 Millionen für neues Cisalpino-Rollmaterial	27.02.
SBB AG; Gewinn von rund 25 Millionen Franken für das Jahr 2003	30.03.
SBB AG; Neues Trasse zwischen Salgesch und Leuk (VS); Simplonlinie neu durchgehend zweispurig	02.11.
SBB AG; Deutliche Tarifierhöhungen im Zug der Inbetriebnahme von Bahn 2000	12.12.
Service public; Bericht des Bundesrats zur Grundversorgung in der Infrastruktur	17.08.
Strassenbau; „Zollfreie“ von Lörrach nach Weil am Rhein soll gebaut werden	14.04.
suisstransport; Erfolgreiche Premiere mit 12'000 Besuchern; Zweitaufgabe der Ausstellung vom 14. bis 18. Juni 2006 wiederum in Bern	14.06.
SVG; Publikation im kantonalen Verzeichnis der Fahrzeughalter kann nicht erzwungen werden; Zwei Fahrzeughalter haben sich mit Erfolg gewehrt	14.01.
SVG; Der Bundesrat hat die Rechtsgrundlagen für einen Fahrzeugwechsel per Post geschaffen; Im Kanton Luzern seit Jahren gängige Praxis	25.02.
SVG; Die Polizei des Kantons Zug führt definitiv einen Drogen-Schnelltest ein	22.03.
SVG; Der Bundesrat setzt per 1. Januar 2005 Verordnungsänderungen in Kraft; 0,5 Promille; Nulltoleranz für Drogen; verschärfte Administrativmassnahmen	28.04.
SVG; Mehrere Kantone führen ab 2005 den Speichel-Schnelltest „Drugwipe“ gegen illegale Drogen am Steuer ein	22.07.
SVG; Nationalrat gibt Parlamentarischer Initiative Giezendanner Folge; Verbot für Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen in der Schweiz soll fallen	22.09.
SVG; Zürcher Bezirksgericht verurteilt einen Raser zu 18 Monaten Gefängnis unbeding; Das ausgeliehene Fahrzeug wird eingezogen	01.10.
SVG; Führerausweis auf Probe für Neulenker ab 1. Dezember 2005; Bundesrat hat entsprechende Ausführungsbestimmungen verabschiedet	27.10.
SVG; Fahren ohne Führerausweis soll härter betrafft werden; Nationalrat und Ständerat genehmigen eine entsprechende Motion	09.12.

Swiss-Moto; Rund 54'000 Besucher bei der Premiere der Schweizer Motorrad- und Roller-Messe in Zürich	22.02.
TCS; Neuer Zentralpräsident heisst Edgar Schorderet	18.06.
Transportwirtschaft; Astag feiert ihr 25-jähriges Bestehen	14.05.
Verkehrsinfrastruktur; Nationalrat übt Kritik an Legislaturplanung des Bundesrats; Konkrete Aussagen zur Infrastruktur werden ohne Erfolg verlangt	03.06.
Verkehrsinfrastruktur; Ständerat überweist eine Motion von Thomas Pfisterer die eine Gesamtschau zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur verlangt	29.09.
Verkehrslenkung; Rampenbewirtschaftung auf fünf Autobahneinfahrten rund um den Gubrist-Strassentunnel; Massnahme gegen den Stau	20.09.
Verkehrslenkung; Auswirkungen der Rampenbewirtschaftung vor dem Gubrist-Strassentunnel	16.10.
Verkehrslenkung; Das so erstmals in dieser Form angewandte Tropfenzähler-System im Limmattal auf der A1 scheint zu greifen	17.11.
Verkehrssicherheit; 549 im Strassenverkehr getötete Personen im Jahr 2003; Anstieg von rund sieben Prozent gegenüber 2002	17.02.
Verkehrssicherheit; VSR führt Kampagne „drink or drive“ weiter und lanciert im Juni eine neue Kampagne „Die Wahrheit über Kiffen und Fahren“	03.04.
Verkehrssicherheit; Studie zur Unfallhäufigkeit in verschiedenen Altersklassen; Deutlich erhöhtes Risiko bei den über 75-jährigen Automobilisten	23.04.
Verkehrssicherheit; VSR lanciert neue Kampagne unter dem Slogan „Die Wahrheit über Kiffen und Fahren“	07.06.
Verkehrssicherheit; FVS organisiert sich neu; Neue Prioritäten in der Unfallverhütung	16.06.
Verkehrssicherheit; 546 Todesopfer auf Schweizer Strassen im Jahr 2003	22.06.
Verkehrssicherheit; Astra publiziert Ideen katalog des Vesipo-Prozesses	10.08.
Verkehrssicherheit; bfu-Studie nimmt Strassenverkehrsunfälle unter die Lupe; Trotz Anstieg der Getöteten im Jahr 2003 zeichnet sich keine Trendwende ab	31.08.
Verkehrssicherheit; Bundesrat setzt Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (VKOVE) per 1. Oktober 2004 in Kraft	01.09.
Verkehrssicherheit; Liste der 190 gefährlichsten Bahnübergänge erstellt	28.09.
Verkehrssicherheit; Gemeinsame Befragung von bfu und BFS; Viele Schweizer Automobilisten kümmern sich wenig um Tempolimiten und Alkoholgrenzwerte	12.10.
Verkehrssicherheit; Fünfjahresbericht der Unfallstatistik 1998-2002; Erstmals verursachen Verkehrsunfälle Kosten von über einer Mia. Franken	14.10.
Verkehrssicherheit; Bundesrat verlängert Frist für Gesuche um Bundesbeiträge an die Sanierung der gefährlichsten Bahnübergänge um zwei Jahre	03.11.
Verkehrssicherheit; Astra präsentiert Programm für mehr Sicherheit auf den Strassen unter dem Namen „Via sicura“; FRS grundsätzlich einverstanden	17.12.
Verkehrsstatistik; Tessiner und Romands fahren mehr Auto als Deutschschweizer; Neue Studie des Bundes	09.12.

Energie	(Datum)
EnergieSchweiz; Kurzfristige Wirkung aufrechterhalten; Längerfristige Wirkung abgenommen	24.06.
Treibstoff; Ab 2005 kommt neues Gemisch „bEnzin5“ auf den Markt; Vorerst nur Pilotphase; Steuerbefreiung durch den Bund; Preis Fr. 1.30 bis Fr. 1.35	13.10.
Verbrauch; Energieetikette soll aussagekräftiger und transparenter werden; Bundesrat beschliesst Verordnungsänderung per 1. Juli 2004	26.05.
Verbrauch; Flottenverbrauch von Neuwagen sinkt erstmals unter 8-Liter-Marke	04.06.
Verbrauch; Rekordniveau im Jahr 2003; Benzinabsatz um 0,5 Prozent verringert	29.06.
Verbrauch; Energieetikette für Neuwagen ist eine Erfolgsgeschichte	07.09.
Verbrauch; Energieetikette für Neuwagen; 93 Prozent der Autos sind entsprechend gekennzeichnet	02.11.

Umwelt	(Datum)
Alpenkonvention; Ständerätliche Urek tut sich weiterhin schwer mit den Durchführungsprotokollen	30.01.
Alpenkonvention; Ständerätliche Urek heisst drei Durchführungsprotokolle gut: Verkehrsprotokoll sowie Protokolle zum Bodenschutz und zur Raumplanung	20.04.
Alpenkonvention; Ständerat ratifiziert drei von neun Durchführungsprotokollen, darunter auch das Verkehrsprotokoll	15.06.
Alpenkonvention; Nationalrat will Ratifizierung aussetzen, bis ein Bericht zu den Folgen vorliegt	21.09.
Buwal; Stellenabbau und Aufgabenverzicht wegen Entlastungsprogramm 2003; Ab 2006 104 Millionen Franken weniger zur Verfügung	14.04.
Emissionen; Der Bundesrat unterbreitet Parlament Botschaft zur Ratifikation des Protokolls von Göteborg	19.05.
Emissionen; Migrol AG führt ersten Raps-Diesel der Schweiz ein; Verringerung des CO ₂ -Ausstosses	24.06.
Emissionen; TCS und Gasmobil AG starten landesweiten Test mit bivalenten Fahrzeugen	25.06.
Emissionen; Neuer Buwal-Bericht „Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1980-2030“ veröffentlicht; Deutliche Reduktion in Zukunft	03.09.
Emissionen; Ständerat überweist Motion zur Anrechnung von CO ₂ -Senken	29.09.
Emissionen; CO ₂ -Emissionen 2003 um sechs Prozent reduziert; Klimaziele ohne CO ₂ -Abgabe und/oder Klimarappen nicht erreichbar	18.10.
Emissionen; Verringerung des CO ₂ -Ausstosses; Bundesrat schickt vier Varianten in die Vernehmlassung; Drei davon enthalten eine CO ₂ -Abgabe	20.10.
Emissionen; Steuerermässigung von 40 Rappen für umweltschonende Treibstoffe; Beitrag zur CO ₂ -Reduktion; Änderung MinöStG in Vernehmlassung	20.10.
Emissionen; Feinstaubbelastung vielenorts über dem Grenzwert; Schuld daran ist die so genannte Inversion	15.12.
Fahrverbote; Europaweiter Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“; 116 Städte und Gemeinden nehmen teil; Autofreie Erlebnistage mit Paradigmenwechsel	22.09.
Immissionen; Hohe Luftbelastung infolge von Hitzeperioden; Ozon-Grenzwert 2003 doppelt so häufig überschritten wie in vergangenen Jahren	09.01.
Immissionen; BPUK-Vorstand spricht sich für Tempobeschränkungen bei Überschreitung des Ozon-Grenzwerts aus	20.08.
Immissionen; BPUK hat eine Grundlagenkonzept zur Verringerung der Ozon-Belastung verabschiedet; Temporeduktionen auf Autobahnen vorgesehen	09.09.
Immissionen; Ständerat heisst Protokoll von Göteborg einstimmig gut	29.09.
Klimarappen; Bundesrat Moritz Leuenberger will dem Bundesrat nebst einer CO ₂ -Abgabe auch den so genannten Klimarappen beantragen	26.02.
Klimarappen; Ziellücke im Treibstoffbereich hat sich von 2,4 auf 2,6 Millionen Tonnen CO ₂ erhöht	16.04.

Klimarappen; Gemäss einer IEA-Statistik schneidet die Schweiz beim CO₂-Ausstoss pro Kopf und Jahr im internationalen Vergleich sehr gut ab	04.05.
Klimarappen; Bundesrat gibt vier mögliche Varianten in die Vernehmlassung; Drei davon enthalten die CO₂-Abgabe und eine den integralen Klimarappen	11.06.
Klimarappen; Neue Studie der Universität St. Gallen zu den volkswirtschaftlichen Vorteilen des Klimarappens vorgestellt	28.10.
Klimarappen; Gutachten der Wettbewerbskommission; Erhebliche Wettbewerbsbeschränkung; Zulassung durch Bundesrat in Ausnahmefällen	23.12.
Klimaveränderung; Hitzesommer wie 2003 könnte zur Regel werden	12.01.
Klimaveränderung; Schweizer Gletscher haben in der Messperiode 2002/03 ausnahmslos an Länge und Masse eingebüsst	13.01.
Klimaveränderung; Die russische Staatsduma ratifiziert das Kyoto-Protokoll; Dieses kann nun endlich in Kraft treten; EU sagt dafür ja zum WTO-Beitritt Russlands	22.10.
Klimaveränderung; 10. Klimakonferenz in Buenos Aires eröffnet	06.12.
Klimaveränderung; 2004 war das viertwärmste Jahr seit Messbeginn im Jahr 1861	15.12.
Klimaveränderung; 10. Klimakonferenz entgeht nur knapp einem Scheitern	19.12.
Lärmschutz; Sanierungsfristen für Nationalstrassen bis 2015 sowie für Haupt- und übrige Strassen bis 2018 hinausgeschoben; Bundesrat revidiert LSV	01.09.
Naturschutz; Bundesrat streicht Natur- und Landschaftspärke aus Legislaturprogramm 2003 bis 2007	25.02.
Naturschutz; Bundesrat muss gegen seinen Willen Vorlage zu Natur- und Landschaftspärken ausarbeiten; Entsprechende Motion überwiesen	28.09.
Parkplatzbewirtschaftung; Ab dem 16. Februar zahlen Lastwagen auf den A2-Raststätten Neuenkirch und Schattdorf eine Nachtparkgebühr von Fr. 15.–	31.01.
Parkplatzbewirtschaftung; Trotz der deutlichen Annahme des Stadtzürcher Verkehrsplans bleibt die Parkplatzfrage weiterhin umstritten	08.02.
Resh; Grünes Licht für die geplante Anlage in Monthey (VS); Baubewilligung ist rechtskräftig geworden	16.09.
Verbandsbeschwerderecht; Uvek veröffentlicht 14 Verhandlungsempfehlungen	20.04.
Verbandsbeschwerderecht; Untersuchung von Avenir Suisse weist gravierende Mängel in Buwal-Studie nach	12.06.
Verbandsbeschwerderecht; Verwaltungsgericht tritt nicht auf VCS-Beschwerde punkto Bau des neuen Fussballstadions in Zürich ein	16.06.
Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat will schnellere Verfahren und mehr Transparenz; Beantwortung von Vorstössen aus dem Parlament	01.10.
Verbandsbeschwerderecht; Der Kanton Aargau reicht eine Standesinitiative ein, um das Verbandsbeschwerderecht zu beschneiden	19.10.
Verbandsbeschwerderecht; Sammelfrist für eidgenössische Volksinitiative zur Einschränkung des VBR gestartet	16.11.
Verbandsbeschwerderecht; Der Grosse Rat des Kantons Aargau heisst mit grossem Mehr eine Standesinitiative zur Beschränkung des VBR gut	16.11.

**Verbandsbeschwerderecht; Bundesgericht fällt Urteil im Streit um den Neubau des
Zürcher Hardturm-Fussballstadions; VCS Zürich erleidet Rückschlag**

03.12.

Finanzen	(Datum)
Bundesfinanzen; Staatsrechnung 2003: Defizit von 2,8 Milliarden statt den budgetierten 246 Millionen Franken; Schuldenbremse gelockert	18.02.
Bundesfinanzen; Nationalrat genehmigt grossmehrheitlich die Staatsrechnung 2003	02.06.
Bundesfinanzen; Bundesrat legt weiteres Vorgehen zur Bereinigung von Budget 2005 und Finanzplan 2006-2008 fest	11.06.
Bundesfinanzen; Bundesrat bereinigt Budget 2005 und konkretisiert Entlastungsprogramm 2004; Kürzungen im Verkehrsbereich von fast 800 Mio. Franken	30.06.
Bundesfinanzen; Bundesrat bereinigt das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04)	19.08.
Bundesfinanzen; Bundesrat schickt das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) in die Vernehmlassung; Einsparungen von zwei Mia. Franken	01.11.
Eisenbahnrechnung; Im Jahr 2001 hat der Kostendeckungsgrad der Bahnen 70,8 und der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 43,1 Prozent betragen	30.03.
Eisenbahnrechnung; Im Jahr 2002 hat der Kostendeckungsgrad der Bahnen 68,9 und der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 41,7 Prozent betragen	04.10.
Finanzierung öV; BAV, VöV, SBB und BLS stellen Studie über den volkswirtschaftlichen Nutzen des öffentlichen Verkehrs vor; Wertschöpfung von 33 Mia.	11.10.
Finanzierung öV; Schweizerische Post lagert Postauto-Bereich aus Wettbewerbsgründen aus	26.10.
Finanzierung öV; Neue Studie beziffert die für künftige Bahnprojekte notwendigen finanziellen Mittel auf zusätzliche 25 Milliarden Franken	28.10.
FinöV; Bund will auf den 25-prozentigen Bahnanteil verzichten; Bevorschussung wird damit erhöht und Verursacherprinzip vollends aufgegeben	19.03.
FinöV; Bundesrat verabschiedet Botschaft für Neuregelung ans Parlament; Bevorschussungslimite soll von 4,2 auf 8,1 Mia. Franken erhöht werden	08.09.
Infrastrukturfonds; Uvek präsentiert Vorschläge zu dopo avanti; Drei Varianten stehen zur Diskussion	26.08.
Lenkungsabgaben; Bei den Erträgen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist der Bund auf Zielkurs; 700 Millionen im Jahr 2003	20.02.
Lenkungsabgaben; Höhere LSVA-Sätze ab 2005; Gewichteter Durchschnitt von Fr. 292.50 für ein 40-Tonnen-Fahrzeug auf einer Strecke von 300 Kilometern	22.06.
Lenkungsabgaben; Wegen LSVA-Anstieg werden Strassentransporte massiv teurer; Tarifierhöhung um 12 bis 15 Prozent	19.07.
Lenkungsabgaben; Bundesrat erhöht die LSVA per 1. Januar 2005 um rund 50 Prozent; Im Durchschnitt 300 Franken von Basel nach Chiasso	15.09.
Lenkungsabgaben; Neue ARE-Studie zur Wirkung der LSVA	25.11.
Mineralölsteuer; Der Bundesrat hat die Mineralölsteuerverordnung angepasst	27.10.
Road Pricing; Publikumsbefragung durch TA-swiss; Schweizer Bürgerinnen und Bürger sind gegen neue Gebühren für die Strassenbenützung	14.12.

Strassenrechnung; Im Jahr 2002 hat ein Deckungsgrad von 112 Prozent resultiert; Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad hat 111 Prozent betragen	24.08.
Uvek; Ständerat lehnt neue Aufsichtsabgaben im Uvek mit 20 zu 18 Stimmen ab	09.12.