

Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2005

(Stand: 14.12.2006)

- 01.01. „Tausendfüssler“ kommen in die Schweiz – Seit Beginn dieses Jahres dürfen mehr als vierachsige Lastwagen mit 40 Tonnen Gesamtgewicht in der Schweiz verkehren. Das Novum fusst auf einer Initiative des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands Astag. Dieser bescheinigt dem wegen seiner 14 Räder „Tausendfüssler“ genannten Newcomer sowohl im Grossbaustelleneinsatz als auch im generellen Transport schwerer Massengüter gute Chancen. Der Fünffachser könne konventionelle Vierachser insbesondere dort ersetzen, wo hohe Nutzlast gefragt sei. In der Praxis bedeutet das die Beanspruchung geringerer Strassenfläche bei höherer Manövriertfähigkeit.
(BaZ 04.01.05)
- 14.01. Halbe Milliarde mehr für die Neat – Die geschätzten Endkosten für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) steigen laut Bundesamt für Verkehr (BAV) per 31. Dezember 2004 erneut um 400 bis 500 Millionen auf gegen 16,4 Milliarden Franken. Der Löwenanteil der jüngsten Kostensteigerung – rund 300 Millionen Franken – fällt auf die Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel. Der Kostenzuwachs ist gemäss BAV Teil des im letzten Neat-Standbericht ausgewiesenen Risikopotenzials von 1,3 Milliarden Franken.
(„Bund“ 15.01.05; NZZ 15./16.01.05; BAV-Medienmitteilung 14.01.05)
- 18.01. Jährlich fünf Milliarden externe Verkehrskosten – Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sind die externen Kosten von Bahn- und Strassenverkehr über die letzten Jahre praktisch konstant geblieben. Sie belaufen sich bezogen auf die Stichjahre 1998 und 2000 auf gut fünf Milliarden Franken pro Jahr. Dies entspricht 1,25 Prozent des schweizerischen Bruttoinlandprodukts (BIP). Den Löwenanteil an den externen Kosten trägt mit 4,7 Milliarden Franken oder 93 Prozent der motorisierte Individualverkehr. Dabei verursacht der Strassenverkehr gegenüber der Bahn in Bezug auf den einzelnen Fahrgast wegen der geringen Auslastung auch mehr Emissionen, birgt ein höheres Unfallrisiko und benötigt für seine Infrastruktur mehr Fläche als die Bahn. Neu wurden vom ARE bislang unberücksichtigte Bereiche wie die externen Kosten für Natur und Landschaft einbezogen. Zudem will das ARE bis zum Herbst

die externen Klimakosten des Verkehrs, die Waldschäden und die Kosten für Ernteauffälle zahlenmässig erfassen. Auf eine Berechnung des externen Nutzens des Verkehrs hingegen wartet man vergeblich: Dieser werde laut ARE in einer Marktwirtschaft in der Regel fast vollumfänglich über Marktmechanismen abgegolten. Damit existiere er faktisch nicht mehr mache höchstens einige Millionen Franken aus. (NZZ 19.01.05; BaZ 19.01.05; ARE-Medienmitteilung 18.01.05)

18.01. Motorfahrzeug-Markt Schweiz im Jahr 2004 – Von der schweizerischen Automobilbranche sind im vergangenen Jahr 269'211 neue Personenwagen (PW) verkauft und in Verkehr gesetzt worden. Im Jahr 2003 waren es noch 271'541 Fahrzeuge. Mehr als ein Viertel der in der Schweiz 2004 neu zugelassenen PW waren Dieselfahrzeuge. Um gut 26 Prozent auf 3'700 stiegen die Bestellungen bei den schweren Nutzfahrzeugen. Eine Zunahme um drei Prozent war auch bei den leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht zu verzeichnen: Gut 20'000 Fahrzeuge wurden ausgeliefert. Von den rund 7,4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz besitzen etwa 4,7 Millionen einen PW-Führerausweis. In der Schweiz verkehren gut 3,8 Millionen PW. Das entspricht 518 PW pro tausend Personen. (Pressemitteilung auto-schweiz 18.01.05)

21.01. Schwieriger Start für SBB Cargo – Die SBB Cargo hat im grenzüberschreitenden Verkehr nach wie vor mit Verspätungen zu kämpfen. Inzwischen verkehren jedoch drei von vier Güterzügen mit weniger als 30 Minuten Verspätung. In Italien sind pro Woche 210 Güterzüge für die SBB Cargo unterwegs, fünfmal mehr als bisher. In Deutschland sind es viermal mehr, nämlich 320 Züge pro Woche. (NZZ 21.01.05)

25.01. Ergebnisse einer TCS-Studie: Hohes Sicherheitsniveau auf Autobahnen – Gemäss einer Studie des Touring Club Schweiz (TCS) ist das Schweizer Nationalstrassennetz eines der sichersten Europas. Von 105 Strecken bergen nur zwei ein mittleres bis hohes und fünf ein mittleres Sicherheitsrisiko. Bei den zwei besonders gefährlichen Abschnitten handelt es sich um die A4 bei Laufen/Schaffhausen und um die A9 bei Brig/Simplon. Auf den Hauptstrassen hingegen beeinträchtigen laut TCS-Studie zahlreiche Faktoren die Qualitätsstandards und erhöhen die Risiken. Von den 239 analysierten Hauptstrassenabschnitten werden sechs mit hohem und 19 mit mittlerem bis hohem Gefährdungspotenzial eingestuft. (NZZ 26.01.05; TCS-Medienmitteilung 25.01.05)

26.01. Langzeitstudie: Den Wäldern geht es schlecht – Aufgrund der Ergebnisse einer Langzeitbeobachtung des Instituts für Angewandte Pflanzenbiologie (IAP) wachsen die Bäume langsamer, erhalten die Wälder zu viel Stickstoff und versauert der Boden. Das IAP hat während 20 Jahren in 13 Kantonen auf 124 Dauerbeobachtungsflächen insgesamt über 10'000 Waldbäume untersucht. Die Diagnose, dass der Wald sterbe, sei vor 25 Jahren zwar zu pessimistisch gewesen, die jetzt vorliegenden Resultate der Langzeitstudie würden jedoch keine Entwarnung zulassen. Der Wald sei weder sterbenskrank noch kerngesund, aber er habe einen Schnupfen, der sich zu einer Lungenentzündung auswachsen könne. Die wirkungsvollste Lösung sehen die Verfasser der IAP-Studie letztlich nur in der Reduktion der Umweltbelastung. (NZZ 27.01.05; „Bund“ 27.01.05; BaZ 27.01.05, AP-Meldung 26.01.05)

- 25.01. Sanierung gefährlicher Bahnübergänge – Die Taskforce zur Sanierung gefährlicher Bahnübergänge hat zum zweiten Mal getagt. Im Vordergrund stand dabei die Aktualisierung der Liste der gefährlichsten Niveauübergänge (Sichtzeit von unter sechs Sekunden), deren Sanierung vom Bund noch befristet mitfinanziert wird. (BAV-Medienmitteilung 25.01.05)**
- 07.02. Herz des SBB-Netzes lahmgelegt – Heute sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von der grössten Eisenbahnbetriebsstörung der Schweiz in den vergangenen Jahren ereilt worden. Zehntausende von Bahnreisenden im ganzen Land waren von der Kumulation von drei Pannen im Herzen des SBB-Netzes in Zürich betroffen. 500 bis 600 Züge dürften verspätet und gut hundert ausgefallen bzw. vorzeitig gewendet worden sein. Mangelnde Kommunikation und ein falsch eingestelltes Netzwerkteil haben zur folgenschweren und hausgemachten Panne im Bahnhof Zürich geführt. Künftig sollen solche Störungen durch vereinfachte Leitsysteme vermieden werden. Zudem soll die Information für die Bahnkunden verbessert werden. (NZZ 08.02.05, 09.02.05 und 24.03.05; Cash 03.03.05)**
- 08.02. Geringerer Absatz von Mineralölprodukten – Der Absatz der wichtigsten Mineralölprodukte ist 2004 in der Schweiz zum dritten Mal in Folge leicht rückläufig gewesen. Er erreichte gut elf Millionen Tonnen. Der grösste Anteil am Gesamtabsatz von Mineralölprodukten entfällt gemäss der Erdöl-Vereinigung (EV) mit rund 58 Prozent nach wie vor auf den Treibstoffsektor. Die Nachfrage nach Autobenzin reduzierte sich um fast zwei Prozent. Der Absatz von Dieselöl stieg demgegenüber um 7,5 Prozent. Die markante Erhöhung der Zapfsäulenpreise um zeitweise 20 Rappen pro Liter hat offenbar die Nachfrage bzw. das Mobilitätsverhalten kaum beeinflusst. Ende 2004 betrug der Anteil Dieselpersonenwagen an den neu immatrikulierten Personautos 30 Prozent; 2003 waren es noch knapp 25 Prozent gewesen. (NZZ 09.02.05)**
- 11.02. Weniger Tote auf Schweizer Strassen – Auf Schweizer Strassen sind im Jahr 2004 weniger Menschen als 2003 umgekommen oder schwer verletzt worden. Die Zahl der Getöteten sank von 546 auf 509, jene der Schwerverletzten von 5'900 auf 5'500. Stark zugenommen hat hingegen die Zahl der Motorradunfälle. Von den 509 Todesopfern kamen 114 auf dem Motorrad ums Leben. Rund 40 Prozent aller tödlichen Unfälle waren gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) eine Folge überhöhter Geschwindigkeit und weitere 20 bis 30 Prozent von Angetrunkenheit. (NZZ 12./13.02.05; bfu-Medienmitteilung 11.02.05)**
- 13.02. Das Klimaprotokoll von Kyoto tritt in Kraft – Genau 90 Tage nachdem die Urkunde aus Moskau bei den Vereinten Nationen (Uno) in New York eingetroffen ist und knapp zehn Jahre nachdem die erste Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention (COP) im Frühjahr 1995 in Berlin ein Verhandlungsmandat zur Erarbeitung eines Klimaprotokolls verabschiedet hat, tritt heute das mühsam erkämpfte Kyoto-Protokoll offiziell in Kraft. Der zentrale Punkt des Protokolls ist folgender: Die im so genannten Annex I aufgeführten Industrieländer (38 Staaten – ausser den USA, Australien, Monaco und Kroatien) müssen dafür sorgen, dass ihre Emissionen von sechs Treibhausgasen in der Bemessungsperiode von 2008 bis 2012 eine für jedes Land individuell festgelegte Grenze nicht überschreiten. Die noch nicht offizielle genehmigte Sanktionsmassnahme sieht**

so aus: Wer in dieser Bemessungsperiode das gesetzte Reduktionsziel nicht erreicht, soll im folgenden Bemessungszeitraum mehr leisten: Er muss zusätzlich zum neuen Reduktionsziel die Menge an Treibhausgasen, die er in der vorhergehenden Periode zuviel emittiert hat, plus eine Zuschlag von 30 Prozent einsparen. Da das Kyoto-Protokoll gewissermassen als erste Stufe eines langfristig ausgerichteten Vertragsregimes angelegt ist, wird nämlich vorausgesetzt, dass der ersten Bemessungsperiode (2008-2012) weitere folgen werden. Entsprechende Ergänzungen des Protokolls müssen allerdings erneut von den Vertragsparteien im Konsens oder zumindest mit einer Dreiviertelmehrheit angenommen sowie von jeder Partei wiederum ratifiziert werden. Die Klimapolitik in der Schweiz ist zur Hauptsache ohne das Kyoto-Protokoll entwickelt worden. Es kann heute davon ausgegangen werden, dass der niedrigere Kyoto-Wert, der sich nicht nur auf Kohlendioxid (CO₂), sondern auch noch auf fünf weitere klimawirksame Treibhausgase bezieht, durch das höhere schweizerische Reduktionsziel beim CO₂ kompensiert wird.
(NZZ 16.02.05; BaZ 16.02.05)

16.02. Rechnung 2004 des Bundes: Defizit von 1,7 Milliarden Franken – Der Bundesrat hat die Rechnung 2004, die mit einem Defizit von 1,7 Milliarden statt der budgetierten 3,5 Milliarden Franken abschliesst, publiziert. Unter den Erwartungen des Voranschlags 2004 blieben einnahmenseitig unter anderem die Mineralölsteuer, die Automobilsteuer und die Autobahnabgaben sowie ausgabenseitig etwa der Verkehr (Strassen, öffentlicher Verkehr).
(NZZ 17.02.05; EFD-Medienmitteilung 16.02.05)

17.02. Genfer Automobilsalon: 100-jähriges Jubiläum – Der Automobilsalon in Genf findet dieses Jahr zum hundertsten Mal statt. Die Organisatoren planen aus diesem Anlass nebst der traditionellen Autoschau vom 3. bis 13. März eine Reihe von Spezialveranstaltungen und eine Jubiläumsausstellung. Ferner erscheint ein 300 Seiten starker Jubiläumsband. Die Schweizer Münzstätte gibt zwei Sondermünzen heraus, und die Post lanciert zwei Sondermarken.
(NZZ 17.02.05)

17.02. Zweite Motorradmesse Swiss-Moto in Zürich – Ab heute findet in Zürich zum zweiten Mal die Swiss-Moto, die Schweizer Messe für Motorräder und Roller, statt. Auf 12'500 Quadratmetern präsentieren 173 Aussteller Bewährtes und Neues aus dem Bereich der motorisierten Zweiräder.
(NZZ 17.02.05)

22.02. Neue Studie bestätigt: Verkehrsinfrastruktur bringt Wohlstand – Die Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF) gelangt in einer neuen Studie zum Ergebnis, dass die öffentliche Verkehrsinfrastruktur wachstumssteigernde Wirkungen hat. Die Rentabilität des schweizerischen Verkehrsinfrastrukturkapitals liegt – konservativ geschätzt – bei rund 12 Prozent. Das Strassennetz sollte deshalb selektiv ausgebaut und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs müsste gesteigert werden. Eine verstärkte Zweckbindung der für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Mittel wäre zu befürworten. Die Studie wurde im Auftrag der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) erstellt.
(BPUK-/KöV-Medienmitteilung 22.02.05)

- 23.02. Neue Naturpärke für die Schweiz –** Nach dem Willen des Bundesrats soll es in der Schweiz künftig drei Park-Kategorien geben: Nationalpärke, regionale Naturpärke und Naturerlebnispärke. Letztere sollen mit dem öffentlichen gut erreichbar sein. Das Park-Konzept folgt internationalen Erfahrungen, insbesondere in den umliegenden Ländern. Diese kennen allerdings nur zwei Park-Kategorien (National- und Naturpärke). Finanzielle Beiträge des Bundes an die Errichtung solcher Pärke sind indes nicht vorgesehen. Ein Park, der die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, wird vom Bund anerkannt und erhält im Gegenzug das Label „Park von nationaler Bedeutung“. Dieses soll primär der Aufwertung auf dem touristischen Markt dienen.
(NZZ 24.02.05; BBl 2005 S. 2151-2174)
- 23.02. Bahnreform 2: Fairer Wettbewerb auf dem Schienennetz –** Der Bundesrat verzichtet bei seiner bescheidenen Vorlage zur Bahnreform 2 auf eine weitergehende Liberalisierung oder Privatisierung ebenso wie auf die Aufspaltung der Bahnen in Verkehrsbetriebe einerseits und Infrastrukturgesellschaften andererseits. Kernpunkt ist eine Entflechtung der Zuständigkeiten für das Schienennetz. Künftig soll – unabhängig von der Eigentümerschaft – der Bund ein Grundnetz finanzieren, während den Kantonen ein Ergänzungsnetz übertragen wird. Das Grundnetz enthält alle Linien des Transit- und Fernverkehrs, die Anbindung der Kantonshauptorte, der Randregionen sowie der wichtigsten Industrie- und Handelsorte. Weiter zentrale Punkte bilden die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs für Gütertransporte und der Abbau von Hindernissen für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Die Trassenvergabestelle von SBB (Schweizerische Bundesbahnen), BLS (Lötschbergbahn) und RM (Regionalverkehr Mittelland) soll durch eine neue, unabhängige Vergabestelle ersetzt werden. Diese soll die Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt im Besitz des Bundes erhalten.
(NZZ 24.02.05; BBl 2005 S. 2415-2626)
- 24.02 Aktion für die Fertigstellung der A5/A16 auf dem Bundesplatz –** Mit einer gemeinsamen Aktion auf dem Bundesplatz haben die betroffenen Gemeinden der Region Biel und des Kantons Jura für eine rasche Fertigstellung der von Biel (A5) und der Transjurane (A16) geworben. Es wurden 200 Säulen mit 40'000 Unterschriften aufgestellt.
(„Bund“ 25.02.05; NZZ 25.02.05)
- 28.02. Untersuchung zum Nord-Süd-Schienverkehr –** Der Nationalrat hat den Bundesbeschluss betreffend die Finanzierung der Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achse des schweizerischen Schienennetzes mit 117 zu 43 Stimmen genehmigt. Ein entsprechender Rückweisungsantrag der Schweizerischen Volkspartei (SVP) wurde mit 118 zu 42 Stimmen verworfen. Ebenfalls hiess die Grosse Kammer den Bundesbeschluss zur Trassensicherung mit 119 zu 41 Stimmen gut. Dabei räumte Verkehrsminister Moritz Leuenberger ein, dass durch die Trassensicherung gewisse Präjudizien geschaffen würden. Die SVP verlangte, dass der Bundesrat die geplante Gesamtschau inklusive Kapazitätsanalyse und Trassensicherung möglichst subito (2005 oder 2006 statt 2007/2008) dem Parlament vorlege. Das etappenweise Planen führe zu Unsicherheiten und letztlich zu Mehrkosten. So könne es nicht weitergehen.
(NZZ 01.03.05)

- 28.02. Göteborger Protokoll passiert den Nationalrat – Trotz Opposition seitens der Schweizerischen Volkspartei (SVP) hat die Grosse Kammer mit 114 zu 46 Stimmen die Ratifizierung des Göteborger Protokolls, das die grenzüberschreitende Luftverschmutzung international bekämpfen will, empfohlen. Angestrebt wird mit dem Protokoll namentlich die Verringerung der Bodenversauerung und des bodennahen Ozons. Die entsprechenden Verpflichtungen werden von der Schweiz bereits umgesetzt. Änderungen von Gesetzen und Verordnungen sind daher nicht erforderlich. (NZZ 01.03.05)**
- 01.03. Zunahme der Führerausweisentzüge – Die Zahl der geahndeten Verstösse im Strassenverkehr hat gegenüber 2003 zugenommen. Das Bundesamt für Strassen (Astra) musste im Jahr 2004 50'918 Verwarnungen (plus rund vier Prozent) und 63'401 Führerausweisentzüge (plus rund fünf Prozent) in das zentrale Administrativstrafmassnahmenregister (Admas) aufnehmen. Auch 2004 wurden diese Massnahmen vorwiegend wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen verfügt (rund 70 Prozent der Verwarnungen und 48 Prozent der Entzüge). Die Zahl der Führerausweisentzüge wegen Fahrens in ange-trunkenem Zustand (Fiaz) stieg ebenfalls um rund 14 Prozent. (NZZ 02.03.05; UVEK-Medienmitteilung 01.03.05)**
- 01.03. Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte – Der Ständerat hat sich mit Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (Neat, Bahn 2000, HGV-Anschlüsse, Lärmsanierungen) befasst. Zur Diskussion stand eine neue Finanzierungslösung. Mit Stichentscheid des Prä-sidenten, Bruno Frick (cvp, Schwyz), folgt das „Stöckli“ der Minderheit. Diese verlangt, die Verwendung der Mittel im Gesetz zu präzisieren. Das Parlament müsse Prioritäten setzen und deutlich sagen, dass primär die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zu realisieren sind. Nur falls das Geld reicht, könnten weitere Projekte wie die HGV-Anschlüsse umgesetzt werden. Thomas Pfisterer (fdp, Aargau), der die Minderheit an-führt, erachtet das neue Finanzierungsmodell als fragwürdig und fordert eine Gesamt-beurteilung. Gemäss Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) muss das Begonnene nun durchgezogen und auch finanziert werden. Die ganze Diskussion über die Finan-zierung sollte aber endlich mit mehr Ehrlichkeit geführt werden. Verkehrsminister Mo-ritz Leuenberger betont, dass auch die vom Bundesrat geforderte Gesamtschau nicht letzte Klarheit darüber geben könne, was bis zum Ende des Projekts noch alles passiert. Mit 22 zu sieben Stimmen hat der Ständerat ausserdem den neuen Finanzierungsme-chanismus für den Fonds der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) genehmigt. Die Bevor-schussungslimite von heute 4,2 erhöhte er dabei auf 8,6 Milliarden Franken. Der Bun-desrat hatte „nur“ 8,1 Milliarden Franken beantragt. (NZZ 02.03.05; BaZ 04.03.05)**
- 03.03. 75. Internationaler Autosalon in Genf eröffnet – Vor hundert Jahren hat in Genf der erste Automobilsalon stattgefunden. Dieses Jahr öffnete zugleich der 75. Internationale Automobilsalon seit 1924 seine Tore. Die viel beachtete und äusserst positiv aufge-nommene Eröffnungsrede hielt Bundespräsident Samuel Schmid. Am diesjährigen Autosalon, der bis 13. März dauert, zeigen auf einer Fläche von über 77'000 Quadrat-metern 261 Aussteller ihre Produkte. 900 Marken aus 30 Ländern sind vertreten. 53 Welt- und 18 Europapremieren sind zu sehen. Von den Organisatoren werden über 800'000 Autofans aus dem In- und Ausland erwartet. (NZZ 04.03.05; BaZ 04.03.05; „Blick“ 04.03.05; SDA-Meldung 03.03.05)**

- 08.03. Gut eine Milliarde Franken für die HGV-Anschlüsse** – Der Nationalrat hat sich dem Ständerat angeschlossen und einen Verpflichtungskredit von 1,09 Milliarden Franken betreffend die Anschlüsse an das Hochleistungsnetz der deutschen und französischen Eisenbahnen (HGV) gutgeheissen.
(NZZ 02.03.05 und 09.03.05; BBl 2005 S. 5177-5180)
- 09.03. Alpenquerender Güterverkehr im Jahr 2004** – Im alpenquerenden Güterverkehr sind 2004 weniger Lastwagen gezählt und mehr Güter auf die Schiene verlegt worden. Das gesetzlich vorgeschriebene Stabilisierungsziel ist gemäss Verkehrsdepartement übertroffen worden. Insgesamt durchquerten im vergangenen Jahr 1,255 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpen. Dies waren drei Prozent weniger als im Jahr 2000, dem letzten Jahr vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der 34-Tonnen-Limite. Der Bahnanteil legte im gleichen Zeitraum – gemessen in Tonnen – um mehr als zehn Prozent zu. Dabei wies der kombinierte Verkehr ein Plus von 18 Prozent auf.
(NZZ 10.03.05; UVEK-Medienmitteilung 09.03.05)
- 10.03. Ständerat verabschiedet EP 04** – Der Ständerat hat mit 19 zu 14 Stimmen bei fünf Enthaltungen das Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04). Im Bereich Nationalstrassenbau stimmt das „Stöckli“ mit 24 zu zehn Stimmen für die von der vorberatenden Spezialkommission (KEP) beantragten Einsparungen. Beim öffentlichen Regionalverkehr will die Kleine Kammer nur 20 statt 40 Millionen Franken kürzen. Die Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuern beim öffentlichen Verkehr lehnt der Ständerat mit 24 zu 16 sowie bei der Landwirtschaft mit 19 zu 17 Stimmen ab.
(NZZ 11.03.05)
- 11.03. SBB erwirtschaften 2004 einen Gewinn** – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben das Geschäftsjahr 2004 mit einem Konzerngewinn von 42,6 Millionen Franken abgeschlossen. Das Jahresergebnis des Personenverkehrs lag mit gut 152 Millionen um rund 60 Millionen Franken über jenem von 2003. Im Güterverkehr konnte der Jahresverlust trotz beträchtlichen Aufwendungen für den Auf- und Ausbau des Auslandsgeschäfts in Deutschland und Italien deutlich reduziert werden. Der Fehlbetrag von SBB Cargo betrug noch 2,8 Millionen Franken. Mit einem Überschuss von 43,7 Millionen Franken schloss der Bereich Infrastruktur ab. Die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Dritten nahmen um 18,5 Millionen auf rund zwei Milliarden zu – dies trotz rückläufigem Preis pro Trassen- und pro Zugskilometer im regionalen Personenverkehr.
(NZZ 12./13.03.05; BaZ 12.03.05)
- 13.03. Autosalon schliesst Tore mit Besucherrekord** – Der 75. Internationale Genfer Autosalon hat seine Tore mit einem neuen Besucherrekord geschlossen: 747'000 Autofans aus fast 70 Ländern haben den Genfer Autosalon besucht.
(„Blick“ 14.03.05)
- 16.03. Keine Grenzen mehr für Bussengelder** – Die Justiz- und Innenminister der 25 EU-Länder haben sich auf eine grenzüberschreitende Eintreibung von Bussengeldern über Beträge von mehr als 70 Euro verständigt, die bei allen Formen von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union (EU) verhängt worden sind. Diese Entscheidung trifft primär die motorisierten Verkehrsteilnehmer,

die bislang vielfach die spezifischen nationalen Regeln im Ausland zwar missachtet hatten, danach aber wegen der komplizierten Eintreibungsverfahren nicht zur Kasse gebeten worden sind.

(AR 16.03.05)

- 17.03. Nationalrat lehnt Einführung von Road Pricing ab** – Der Nationalrat hat mit 84 zu 58 Stimmen einer Parlamentarischen Initiative von Evi Allemann (sp, Bern) keine Folge gegeben. Der Einzelvorstoss verlangte, die Verfassung sei so zu ändern, dass das so genannte Road Pricing – die Erhebung einer verursacherorientierten Abgabe für die Benützung öffentlicher Strassen – einfach und schnell eingeführt werden kann. Die vorgeschlagene Verfassungsänderung stiess aber auf teilweise grosse Vorbehalte, da zu viele Fragen offen seien. Diese müssten zuerst in einem Bericht geprüft werden. Überwiesen wurde mit 74 zu 64 Stimmen sodann ein Postulat, das den Bundesrat auffordert, einen Bericht zu den Bedingungen und Formen eines möglichen und sinnvollen Road Pricing vorzulegen. Ausser bei SVP und FDP fand die Road-Pricing-Idee in der Debatte durchaus Anklang.
(NZZ 18.03.05)
- 18.03. Parlament genehmigt HGV-Anschlüsse** – Mit 112 zu 64 (Nationalrat) und 26 zu 12 Stimmen (Ständerat) hat die Bundesversammlung den Bundesbeschluss über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschlüsse) gutgeheissen.
(NZZ 19./20.03.05; BBl 2005 S. 2341-2344; AS 2005 S. 4239-4242)
- 18.03. Parlament heisst Europäisches Übereinkommen zum Tiertransport gut** – Sowohl der National- als auch der Ständerat haben den Bundesbeschluss über die Genehmigung des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport einstimmig gutgeheissen.
(BBl 2005 S. 2347)
- 18.03. Parlament stimmt dem Göteborger-Protokoll zu** – Mit 132 zu 44 (Nationalrat) und 42 zu null Stimmen (Ständerat) haben die eidgenössischen Räte das Protokoll von Göteborg zum Übereinkommen gegen weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung genehmigt.
(NZZ 19./20.03.05; BBl 2005 S. 2351; AS 2006 S. 257-338)
- 23.03. Bundesrat will befristeten Klimarappen auf Treibstoffen** – Ab 2006 soll gemäss Bundesrat auf fossilen Brennstoffen eine CO₂-Abgabe von rund neun Rappen pro Liter Heizöl erhoben werden. Bei den Treibstoffen erhält die Wirtschaft mit einem freiwilligen Klimarappen die Chance, einen substanziellen Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses zu leisten. Sollte der Klimarappen bis Ende 2007 nicht genügend wirken, wird die CO₂-Abgabe auch auf Benzin eingeführt. Beim Diesel fasst der Bundesrat die Möglichkeit ins Auge, diesen von der Abgabe zu befreien.
Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat in zwei Medienverlautbarungen zum einen wiederholt die Einführung des Klimarappens gefordert und zum anderen den bundesrätlichen Entscheid begrüsst.
(NZZ 24.03.05; UVEK-Medienmitteilung 23.03.05; FRS-Communiqués 22./23.03.05)

01.04. Weiterer Kostenanstieg bei der Neat – Gemäss neuestem Standbericht punkto Neue Eisenbahn-Alpenstransversalen (Neat) sind die Kosten von Mitte bis Ende 2004 um weitere 440 Millionen Franken angestiegen. Zur Hauptsache schuld an diesem Kostenzuwachs sind schwierige Felsverhältnisse sowohl auf der Gotthard- als auch auf der Lötschbergachse sowie die Entwicklung der Bahntechnik für den Gotthard-Basistunnel. Die prognostizierten Gesamt- bzw. Endkosten liegen nun bei 16,3 Milliarden Franken. Diese Prognose ist jedoch mit Vorsicht zu geniessen, da zahlreiche weitere Unwägbarkeiten und Risiken etwa hinsichtlich Geologie oder Bahntechnik bestehen. Der Bau der beiden Basistunnels befindet sich offenbar auf Kurs. Mit Verzögerungen wird aus heutiger Sicht nicht gerechnet. Beim Lötschberg-Basistunnel fehlen noch wenige Meter bis zum Durchstich zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis, der am 28. April 2005 erfolgen soll. Der Lötschberg-Basistunnel kann voraussichtlich im Dezember 2007 in Betrieb genommen werden.
(NZZ 02./03.04.05; BaZ 02.04.05; BZ 02.04.05; BAV-Medienmitteilung 01.04.05)

12.04. SBB-Konzernergebnis 2004 – Der SBB-Konzern weist für das Jahr 2004 einen Gewinn von 42,6 Millionen Franken aus. Das Betriebsergebnis aus der operativen Geschäftstätigkeit ergab rund 251 Millionen Franken. Die gemäss den Rechnungslegungsgrundsätzen FER 16 notwendigen Rückstellungen für die an Unterdeckung leidende SBB-Pensionskasse betragen 150 Millionen, was das Betriebsergebnis auf rund 101 Millionen Franken reduzierte. Gewinn- und Verlustrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind stets unter dem Aspekt zu betrachten, dass der Bund faktisch die Infrastruktur bezahlt und dass zudem auch Abgeltungen verschiedener Arten durch Bund und Kantone erfolgen. Die Zuschüsse der öffentlichen Hand beliefen sich 2004 auf über zwei Milliarden Franken. Pro SBB-Betriebsertragsfranken haben Bund und Kantone 28 Rappen zur Substanzerhaltung und zur Abgeltung nicht gedeckter Kosten beigesteuert. Der Deckungsgrad der SBB-Pensionskasse fiel nach einem Verlust von 200 Millionen Franken im Geschäftsjahr 2004 von rund 85 auf 83,4 Prozent. Die Finanzierungslücke beträgt derzeit 2,3 Milliarden Franken. Aus eigener Kraft kommen die SBB aus der notorischen Unterdeckung ihrer Pensionskasse voraussichtlich nicht mehr heraus.
(NZZ 13.04.05)

13.04. Bundesrat eröffnet Vernehmlassung zu Infrastrukturfonds – Der Bundesrat will zur Finanzierung von wichtigen Verkehrsprojekten einen auf 20 Jahre befristeten Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen errichten. Bis zur Einführung dieses Infrastrukturfonds soll ein auf fünf Jahre befristeter so genannter Dringlichkeitsfonds bzw. Härtefallfonds zum Zuge kommen. Der Bundesrat hat heute die entsprechende Vorlage in die Vernehmlassung geschickt. Diese dauert bis 15. Juli 2005. Während der Infrastrukturfonds über rund 20 Milliarden Franken – davon sechs Milliarden für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr – aus einem Teil der jährlichen Erträge der zweckgebundenen Strassengeldern verfügen soll, soll der Dringlichkeitsfonds durch einen Abbau von 2,2 Milliarden Franken aus den bestehenden Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr von aktuell rund 3,8 Milliarden Franken alimentiert werden. Via diesen Dringlichkeitsfonds sollen mit gut 1,4 Milliarden Franken Projekte bezahlt werden, die klar dem öffentlichen Verkehr (öV) zuzuordnen sind. Für Projekte, die im weitesten Sinn den motorisierten Strassenverkehr betreffen, sollen „nur“ gut 750 Millionen Franken bereitgestellt wer-

den. Während die Strassenverkehrsverbände, aber auch FDP, SVP und CVP vehement gegen die verfassungswidrige Verwendung von Strassengeldern für reine, vornehmlich schienengebundene öV-Projekte wehren und nicht zuletzt aus diesem Grund den Dringlichkeitsfonds prinzipiell ablehnen, fordern Grüne und Linke mehr Bundesbeiträge für den öV sowie den Langsamverkehr und plädieren für die Errichtung eines separaten Agglomerationsfonds.

In zwei Medienverlautbarungen hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS den Dringlichkeits- bzw. Härtefallfonds als unnötigen Umweg bezeichnet und die sofortige Einführung des Infrastrukturfonds gefordert. Zudem hat der Strassenverkehrsverband FRS den vorgeschlagenen Dringlichkeitsfonds als ein Konstrukt, das weder verfassungskonform noch ausgewogen ist, kategorisch abgelehnt.

(NZZ 14.04.05; „Bund“ 14.04.05; BZ 14.04.05; UVEK-Medienmitteilung und -Presserohstoff 13.04.05; FRS-Communiqués 06.04.05 und 13.04.05)

15.04. Treibhausgasemissionen im Jahr 2003 angestiegen – Gemäss dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) haben die Treibhausgasemissionen im Jahr 2003 mit insgesamt 52,3 Millionen Tonnen gegenüber 2002 um gut eine Million Tonnen zugenommen und somit praktisch gleich hoch wie 1990. Die Zunahme ist auf den relativ kalten Winter zurückzuführen. Der Bundesrat hat am 23. März 2005 beschlossen, die CO₂-Emissionen, die rund 80 Prozent der Treibhausgasemissionen in der Schweiz ausmachen, mit der Einführung einer CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und eines Klimarappens auf Treibstoffen zu reduzieren. Laut Buwal können damit die Ziele des Kyoto-Protokolls und des CO₂-Gesetzes erreicht werden, sofern diese Massnahmen zeitgerecht umgesetzt werden. Noch im entsprechenden Vernehmlassungsverfahren hatte das Buwal die Einführung eines Klimarappens als ungeeignetes Instrument bekämpft und die Erhebung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen verlangt.
(NZZ 16./17.04.05; BUWAL-Medienmitteilung 15.04.05)

15.04. Über sechs Millionen Fahrzeuge auf Schweizer Strassen – Mehr als sechs Millionen Fahrzeuge sind gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) im Jahr 2004 pro Tag auf dem Schweizer Strassennetz registriert worden. Gegenüber dem Jahr 2003 entspricht dies einer Zunahme von 2,4 Prozent. Werden ausschliesslich die Nationalstrassen betrachtet, beträgt der Zuwachs sogar 2,9 Prozent.
(NZZ 16./17.04.05; ASTRA-Medienmitteilung 15.04.05)

15.04. Zweckbindung der LSVA-Gelder für öffentlichen Verkehr (öV) – Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat beschlossen, sieben Millionen Franken, die aus den Einnahmen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) des Bundes in die Kantonskasse fliessen, für den Ausbau der öV-Infrastruktur und den Langsamverkehr zu nutzen. Eine entsprechende Motion wurde gegen den Willen der Regierung mit 60 zu 46 Stimmen überwiesen. Vergeblich wies die Minderheit darauf hin, dass dies einer Unterwanderung des Kompromisses bedeute, der bei der Verteilung der LSVA-Ausgaben auf Bundesebene ausgehandelt worden sei. Maximal zwei Drittel der LSVA-Einnahmen gebe der Bund schon für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte aus. Wenn nun auch die Kantone das Geld nicht für die direkten Folgen des Schwerverkehrs verwenden würden, verliere diese Gebühr bei denen, die sie bezahlen, jegliche Legitimation. Dies sei zudem ein fragwürdiges Abrücken vom Verursacherprinzip und verstosse gegen das Bundesgesetz über eine LSVA. Dem widersprach

die Finanzdirektorin Eva Herzog: Im Einklang mit den Juristen des Bundes sei sie zum Schluss gelangt, dass die Kantone trotz dieser Gesetzesformulierung politisch frei über ihre Anteile befinden können. Den Tatbeweis dafür erbringe etwa der Kanton Schaffhausen, der beschlossen habe, mindestens 75 Prozent seines LSVA-Anteils für öV-Projekte zu brauchen.

(BaZ 16.04.05)

18.04. Erster Kombiverkehrsterminal in der Westschweiz – Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat den ersten Terminal für den kombinierten Verkehr in der Westschweiz eröffnet. Der Kombiverkehrsterminal mit dem Namen Terco liegt in Charvonay (VD).
(NZZ 19.04.05)

19.04. Schulden des Bundes per Ende 2004: 127,6 Milliarden Franken – Die Finanzrechnung des Bundes für das Jahr 2004 schliesst mit einem effektiven Defizit von rund 1,65 Milliarden statt einem veranschlagten Defizit von rund 3,5 Milliarden Franken ab. Diese Verbesserung ist sowohl auf höhere Einnahmen als auch auf tiefere Ausgaben zurückzuführen. Die Schulden des Bundes erreichten per Ende 2004 einen Stand von 127,6 Milliarden Franken. Der Zuwachs von rund drei Milliarden Franken resultiert unter anderem auch aus den Darlehen und Vorschüssen an den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV). Erstmals erfolgte bei Erstellung der Staatsrechnung auch eine Nachkontrolle des Ausgabenplafonds gemäss Schuldenbremse. Mehreinnahmen waren bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu verzeichnen, während die Einnahmen aus der Mineralölsteuer einen bescheidenen Ausfall erlitten. Die Ausgaben für den öffentlichen und privaten Verkehr stiegen um 1,3 Prozent. Die Rückstellung in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belief sich auf über 3,7 Milliarden Franken.
(NZZ 20.04.05; EFD-Presserohstoff 15.04.05; Botschaft zur Staatsrechnung 2004 23.03.05)

21.04. Kantone wollen Sommersmog bekämpfen – Um etwas gegen den Sommersmog zu unternehmen haben die Kantone unter der Federführung der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) ein Informationskonzept beschlossen. Ein Alarmkonzept, das auch einen Notmassnahmekatalog enthält, muss noch weiter konkretisiert werden. Darin befinden sich unter anderem auch Tempobeschränkungen auf Autobahnen.
(„Bund“ 22.04.05; BPUK-E-Mail 25.04.05)

28.04. Durchschlag des Lötschberg-Basistunnels – Heute ist der 34,6 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) mit zwei Sprengungen termingerecht und programmgemäss durchgeschlagen worden. Im Mai 2007 sind erste Testfahrten geplant; mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 soll der längste Alpentunnel in Betrieb gehen.
(NZZ 29.04.05)

28.04. „Aktion Klima Bonus“ lanciert – „EnergieSchweiz“ hat zusammen mit auto-schweiz, dem Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS), dem Touring Club Schweiz (TCS), der Migrol und e'mobile die „Aktion Klima Bonus“ lanciert. Wer zwischen dem 1. Mai und dem 31. Dezember 2005 einen Neuwagen der Energieeffizienz-Kategorie A oder B kauft, kann mit ein wenig Glück einen Bonus von 2'000 Franken gewinnen.
(BFE-Medienmitteilung 28.04.05)

- 29.04. Neat-Aufsichtsdelegation verabschiedet Tätigkeitsbericht 2004** – Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) hat ihren Tätigkeitsbericht 2004 verabschiedet und hat zugleich vom Neat-Standbericht Nr. 18 des Bundesamts für Verkehr (BAV) Kenntnis genommen. Die NAD stellte fest, dass die Gesamtkosten der Neat (Neue Eisenbahn-Alpen-transversalen) auf 16,3 Milliarden Franken gestiegen sind. Mehr als die Hälfte des Kostenanstiegs ist auf Bestellungsänderungen zurückzuführen. Ein Schwerpunktthema bildete die Inbetriebnahme der Lötschbergbasislinie inklusive Zugsicherungssystem (ETCS). Diesbezüglich ortete die NAD dringenden Handlungsbedarf, der allenfalls auch zu weiteren Kosten führen kann.
(NAD-Medienmitteilung 29.04.05; BBl 2005 S. 3095-3266)
- 05.05. BPUK will Bevölkerung bei hohen Ozonwerten informieren** – Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) hat beschlossen, die Bevölkerung bei hohen Ozonwerten aktiv zu informieren. Entscheidend ist dabei der europäische Schwellenwert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Dies entspricht dem anderthalbfachen Wert des Ozon-Immissionsgrenzwerts der schweizerischen Luftreinhalteverordnung (LRV). Gemäss LRV darf dieser Wert nur in einer Stunde pro Jahr überschritten werden. Wird dieser kritische Wert erreicht, wird die Bevölkerung informiert und zur aktiven Mitarbeit aufgefordert (Verzicht auf unnötige Autofahrten, Verzicht auch Zweitaktmotoren, usw.). Erreichen die Ozonwerte während drei aufeinander folgenden Stunden die Alarmschwelle von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter, werden die Kantone Tessin, Graubünden und Genf Sofortmassnahmen ergreifen, etwa zeitweilige Temporeduktionen. Für Temporeduktionen, die über acht Tage dauern, fehlen allerdings noch die gesetzlichen Grundlagen.
(NZZ 06.05.05)
- 12.05. Eröffnung des Autobahnteilstücks Areuse–Grandson** – Die Autobahn A5 zwischen Areuse (NE) und Grandson (VD) ist heute vor tausend geladenen Gästen offiziell eingeweiht worden. Mit dem neuen Autobahnteilstück wird der Kanton Neuenburg endgültig ins Nationalstrassennetz integriert. 13 Kilometer des neuen Abschnitts liegen auf Neuenburger Boden und zehn Kilometer auf dem Gebiet des Kantons Waadt. Die Gesamtkosten für die insgesamt 23 Kilometer lange Strecke belaufen sich auf zwei Milliarden Franken, was 87 Millionen Franken pro Kilometer entspricht. Vor dem Vollausbau steht noch das Teilstück Treytel–Areuse. Die vollständige Eröffnung ist erst für November 2005 vorgesehen. Mit den neuen Autobahnabschnitten werden rund 1'740 Kilometer des Nationalstrassennetzes gebaut und in Betrieb sein. Im Vollausbau wird das Schweizer Hochleistungsstrassennetz über 1'900 Kilometer zählen.
(NZZ 13.05.05; BaZ 13.05.05; SDA-Meldung 12.05.05; AR 04.05.05)
- 19.05. Studie über Alpentransitbörse veröffentlicht** – Gemäss einer heute publizierten Studie könnte die Schweiz mit einer so genannten Alpentransitbörse für den Schwerverkehr ihr Verlagerungsziel erreichen. Es wurden dabei zwei Ausführungsvarianten evaluiert: Die erste mit dem Namen „Cape-and-Trade“ würde die Versteigerung eines beschränkten Kontingents von Transitrechten vorsehen. Diese könnten die Transporteure dann untereinander frei handeln. Die zweite Variante „Slotmanagement mit dynamischer Preisgestaltung“ würde ein besseres Staumanagement ermöglichen. Die Transporteure könnten Durchfahrtsrechte für ein bestimmtes Zeitfenster erwerben. Camions ohne Reservation müssten dann länger anstehen. Bei dieser Art von Reservationssystem würden

kapazitätsbedingte Marktpreise verrechnet, womit zu Spitzenzeiten eine rasche Durchfahrt teurer würde. Beide Varianten sind gemäss Expertenbericht technisch machbar, wirtschaftsverträglich und weitgehend diskriminierungsfrei. Beide Varianten würden aber auch den Kurzstreckenverkehr auf den Transitachsen überproportional verteuern. Dies dürfte bei der nun anstehenden politischen Ausmarchung wohl die grössten Widerstände gegenüber der Alpentransitbörse auslösen. Die Erkenntnisse des Berichts werden vom Bundesrat im Rahmen der Botschaft zum neuen Güterverkehrsgesetz, das die nationale Rechtsgrundlage für solche Instrumente schaffen soll, politisch bewertet. Die Idee der Alpentransitbörse soll sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene weiter verfolgt werden. Das neue Güterverkehrsgesetz, welches das Verlagerungsgesetz ablöst, befindet sich zurzeit in der Erarbeitung und wird vom Bundesrat voraussichtlich im Herbst in die Vernehmlassung gegeben.

(NZZ 20.05.05; UVEK-Medienmitteilung 19.05.05)

25.05. NFA-Ausführungsgesetzgebung: Botschaft nach den Sommerferien – Noch bevor Volk und Stände die NFA-Verfassungsvorlage am 28. November 2004 mit einem Ja-Stimmenanteil von rund 64 Prozent gutgeheissen haben, war der dazugehörige Entwurf für eine Ausführungsgesetzgebung in die Vernehmlassung geschickt worden. Der Bundesrat hat heute nun vom umfangreichen Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung Kenntnis genommen. Die Botschaft an das Parlament will der Bundesrat bereits im dritten Quartal des laufenden Jahres verabschieden. Im Nationalstrassenbereich soll dabei angesichts des massiven Widerstands das Projekt einer „Anstalt für Nationalstrassen SNS“ nicht weiterverfolgt werden. Dafür soll das Bundesamt für Strassen (Astra) alle der SNS zugeordneten Aufgaben wahrnehmen. Für den Betrieb sollen die geplanten elf Gebietseinheiten beibehalten werden. Bei der Aufgabenerfüllung soll also mit anderen Worten an der konsequenten Lösung gemäss Vernehmlassungsbericht festgehalten werden.

(EFD-Medienmitteilung 25.05.05; BBl 2005 S. 6029-6366)

30.05. Eckwerte für Klimarappen bestimmt – Bundesrat Moritz Leuenberger hat heute mit den Initianten der Stiftung Klimarappen – der Erdöl-Vereinigung (EV), economiesuisse und dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS, vertreten durch den Touring Club Schweiz (TCS), – die Eckwerte für die Einführung der Treibstoffabgabe festgelegt. Frühestes Startdatum ist der 1. Oktober 2005, spätestes der 1. Januar 2006. Ausgelegt ist der Klimarappen bis Ende 2012, doch muss er bereits 2007 seine Wirksamkeit beweisen. Das Reduktionsziel liegt bei 1,8 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂), wobei der Grossteil dieser Zielvorgabe durch den Zukauf von CO₂-Zertifikaten im Ausland erfüllt wird. Der Rest, also rund 1,1 Millionen Tonnen CO₂, soll durch die vom Bundesrat vorgesehene Lenkungsabgabe auf Brennstoffen sowie weitere Massnahmen abgedeckt werden. Die Abgaben aus dem Klimarappen – der Abgabesatz liegt zwischen 1,3 bis 1,9 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl – fliessen in die Stiftung Klimarappen. Diese ist grundsätzlich frei in der Einsetzung der rund hundert Millionen Franken geschätzten jährlichen Mittel.

(NZZ 31.05.05; UVEK-Medienmitteilung 30.05.05)

30.05. Verkehrssicherheitskampagne auf Tournee an Schweizer Schulen – Seit heute ist die Präventionskampagne „Die Wahrheit über Kiffen und Fahren“ des Verkehrssicherheitsrates (VSR) mit drei Ausstellungscontainern auf Tournee. Insgesamt 35 Schulen in

der deutschen und französischen Schweiz werden dabei besucht. Ziel der Wanderausstellung ist es, das Umfeld der Cannabis-Konsumentinnen und -Konsumenten anzusprechen und diesem Kreis echte Argumente in der Diskussion über das Kiffen und Fahren zu erschliessen.

(VSR-Medieninformation 31.05.05)

31.05. Finanzierung FinöV-Projekte: Nationalrat stimmt Änderungen zu – Der Nationalrat hat sich als Zweitrat mit der künftigen Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte befasst. Nationalrat Max Binder (svp, Zürich) beantragt im Namen einer Minderheit, die Behandlung der Vorlage zu sistieren, bis die auf 2007 angekündigte Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Grossprojekte vorliegt. Das Plenum verwirft diesen Sistierungsantrag allerdings mit 120 zu 61 Stimmen. Ein Rückweisungsantrag wird sogar mit 139 zu 43 Stimmen abgelehnt. In der Folge stimmt die Grosse Kammer der Vorlage über Änderungen bei der Finanzierung der Grossprojekte grossmehrheitlich zu. Das Geschäft geht zurück an den Ständerat.
(NZZ 01.06.05)

01.06. Nationalrat beschliesst Kürzungen bei den Nationalstrassen – Mit 112 zu 56 Stimmen hat der Nationalrat beschlossen, im Rahmen des Entlastungsprogramm 2004 des Bundes (EP 04) beim Nationalstrassenbau im Jahr 2006 88 Millionen und im Jahr 2007 hundert Millionen Franken einzusparen. Mit 134 zu 38 Stimmen hat die Grosse Kammer auch Kürzungen beim Nationalstrassenunterhalt (2006: 25 Millionen; 2007: 35 Millionen) genehmigt. Zudem hat der Nationalrat mit 107 zu 67 Stimmen auch die Einsparungen bei den allgemeinen Strassenbeiträgen (2006: 57 Millionen; 2007: 58 Millionen; 2008: 59 Millionen) gutgeheissen. Während der Ständerat beim Nationalstrassenunterhalt total 140 Millionen einsparen wollte, wollte er bei den allgemeinen Strassenbeiträgen nichts kürzen. Bundesrat und Finanzminister Hans-Rudolf Merz hat im Nationalrat betont, dass die Fertigstellung des Nationalstrassenetzes nicht in Gefahr sei und dass die Kürzungen angesichts der Gesamtausgaben in diesem Bereich zu keinen grossen Problemen führen würden. Beim Strassenunterhalt wären sogar noch weitergehende Kürzungen möglich. Bei den allgemeinen Strassenbeiträgen habe sich gezeigt, dass gewisse Kantone die Mittel gar nicht für den vorgesehenen Zweck einsetzen. Die genannten Kürzungen beziehen sich alle auf die entsprechenden Zahlen im Finanzplan 2006 bis 2008.
(NZZ 02.06.05)

01.06. Ständerat beschäftigt sich mit Oberaufsicht über den Neat-Bau – Als Berichterstatter der Geschäftsprüfungskommission (GPK) verweist Ständerat Hans Hofmann (svp, Zürich) auf die Mehrkosten, die sich seit der Abstimmung über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) auf 3,6 Milliarden Franken oder plus 28 Prozent belaufen. Verantwortlich dafür seien vor allem politisch und rechtlich bedingte Bestelungsänderungen. Anders als oft angenommen, spiele die Geologie eine untergeordnete Rolle. Die Endkosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) würden heute auf 16,3 Milliarden Franken veranschlagt. Im Gegensatz zu dem, was gewisse Zeitungen berichten, liefen die Kosten keineswegs aus dem Ruder. Diesbezüglich doppelt Ständerat Hansruedi Stadler (cvp, Uri) nach: Schlagzeilen wie „Die Kosten der Neat laufen aus dem Ruder“ hätten nichts mit der Wirklichkeit zu tun.
(NZZ 02.06.05)

01.06. Verlagerungsbericht im Ständerat diskutiert – Die Kleine Kammer hat den Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene debattiert und diesen somit zur Kenntnis genommen. Ständerat Thomas Pfisterer (fdp, Aargau) stellt fest: Zur Halbzeit sei absehbar, dass das gesteckte Verlagerungsziel nicht erreicht werden kann und zusätzliche Massnahmen erforderlich sind. Die Verkehrsverlagerung habe sich als schwieriger erwiesen, als angenommen worden ist. Das Ziel, bis 2009 die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 pro Jahr zu reduzieren und begrenzen, lasse sich nicht erreichen. Für Ständerat Rolf Bütiker (fdp, Aargau) ist der Verlagerungsbericht toter Buchstabe angesichts des kommenden Güterverkehrsgesetzes. Offenbar sollen noch einmal zwei Milliarden Franken für die Verlagerung eingesetzt werden. Die Rechnung werde allerdings nicht aufgehen, auch wenn die Zielerreichung auf 2017 hinausgeschoben wird. Ständerat Hansheiri Inderkum (cvp, Uri) kritisiert das schlecht ausgehandelte Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (EU). Die Schweiz habe sich zu sündhaft teuren Investitionen verleiten lassen, ohne dass irgendwelche Zusicherungen bestehen würden, dass diese von den EU-Transporteuren auch benützt werden. Ständerat Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) betont, dass man die Bahn verbessern und nicht die Strasse in die Verelendung treiben sollte. Bundesrat Moritz Leuenberger konstatiert: Wenn man von der illusorischen Plafonierung absieht, sei die Verlagerungspolitik durchaus erfolgreich, denn nirgendwo sonst verkehrten die Güter zu 67 Prozent auf der Schiene.

(NZZ 02.06.05)

01.06. Neat-Kapazitätsanalyse unter Dach – Die künftigen Zufahrtsstrecken der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) können einer Analyse unterzogen und durch erste Landkäufe baulich gesichert werden. Als Zweitrat hat der Ständerat mit 34 zu null Stimmen zwei entsprechende Bundesbeschlüsse genehmigt. Damit stehen 24 Millionen Franken zur Verfügung, um mit einer Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des Schweizer Schienennetzes aktuelle Planungsgrundlagen für die vorgesehene Überprüfung aller Eisenbahngrossprojekte im Jahr 2007 zu schaffen. Weitere 15 Millionen Franken dienen vorsorglichen Landkäufen im Hinblick auf die vorerst zurückgestellten Zufahrtsstrecken.

(NZZ 02.06.05; BBl 2005 S. 4259-4261)

07.06. Entlastungsprogramm 2004: Differenzbereinigung – Der Ständerat hat sich in der Differenzbereinigung zum Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) dem Nationalrat, der insgesamt stärker sparen will, bis auf 70 Millionen Franken angenähert. Nicht kürzen will das „Stöckli“ bei den nicht werkgebundenen Strassenbeiträgen an die Kantone (die Grosse Kammer will hier 174 Millionen Franken kürzen). Beim Nationalstrassenunterhalt hält die Kleine Kammer an der Einsparung von 140 Millionen Franken fest (der Nationalrat hatte sich mit 60 Millionen begnügt).

(NZZ 08.06.05)

07.06. Änderungen bei der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte – Stillschweigend hat sich der Ständerat bei der Differenzbereinigung zum neuen Modell der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) der grossen Kammer angeschlossen. Anstelle der verzinlichen und zurückzahlbaren Darlehen des Bundes an die Bahnen treten Vorschüsse; die Bevorschussungslimite wird von 4,2 auf 8,6 Milliarden

Franken erhöht. Ursprünglich hatte der Ständerat gesetzlich fixieren wollen, welche Strecken gebaut werden. Davon ist er nun abgerückt.
(NZZ 08.06.05)

09.06. Landesweiter GAV für Strassentransporte – Das Schweizer Strassentransportgewerbe erhält erstmals einen landesweit gültigen Gesamtarbeitsvertrag (GAV). Diese Landesvereinbarung tritt Anfang 2006 in Kraft und regelt die Mindestanforderungen für die ganze Schweiz. Gemäss dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) und der Les Routiers Suisses (LRS) ist der GAV damit ein ausbaufähiger Basisvertrag. In Regionalverträgen können Mindestlöhne vereinbart sowie Feiertags-, Ferien- und Spesenregelungen getroffen werden.

(NZZ 10.06.05; Gemeinsame Medienmitteilung von ASTAG und LRS 09.06.05)

09.06. Treibstoffverbrauch noch immer zu hoch – Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der neuen Personenwagen ist gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) immer noch zu hoch. Zwar sank der Verbrauch im vergangenen Jahr um gut zwei Prozent, liegt aber mit 7,82 Litern pro hundert Kilometer weiterhin über dem mit auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, vereinbarte Absenkungspfad. Konkret wurde das Zwischenziel von 7,4 Litern für das Jahr 2004 verfehlt. Zurückzuführen sei dies auf den anhaltenden Trend hin zu schwereren Fahrzeugen. Allein in den letzten vier Jahren betrug die mittlere Gewichtszunahme rund hundert Kilogramm, was einem Treibstoffmehrerverbrauch von etwa einem halben Liter pro hundert Kilometer entspricht. Trotz allem würden die Verkaufszahlen einen verstärkten Trend in Richtung verbrauchsärmere Autos zeigen: Mehr als die Hälfte der 2004 verkauften Neuwagen würden unter die Energieeffizienzkategorie A bis C fallen und durchschnittlich 6,52 Liter auf hundert Kilometern verbrauchen. Dank technischer Verbesserungen hat laut BFE der Verbrauch in den letzten 14 Jahren stark abgenommen: 1990 benötigte ein tausend Kilogramm schweres noch über 7,5 Liter pro hundert Kilometer, heute begnügt sich ein gleich schweres Auto mit 5,35 Litern. Gemäss auto-schweiz wird der Zielwert für das Jahr 2008 (6,4 Liter auf hundert Kilometer) beim jetzigen Absenkungstrend mit etwas mehr als einem Jahr Verspätung erreicht.

(NZZ 10.06.05; BFE-Medienmitteilung 09.06.05; Berichterstattung von auto-schweiz 07.06.05)

10.06. Mehr Schutz und Sicherheit im Strassenverkehr – Der Bundesrat hat ein Verordnungspaket verabschiedet, das mehr Schutz und Sicherheit für Mensch und Umwelt im Strassenverkehr bringen soll. Es hat sich dabei konkret um sechs Verordnungen (VTS, TAFV 1, TAFV 2, TGV, VZV, VRV) im Bereich Strassenfahrzeuge und -verkehr. Zum besseren Schutz der Fussgänger müssen die Frontpartien von Autos und Lieferwagen unter 2,5 Tonnen künftig speziellen Bauvorschriften genügen, die das Verletzungsrisiko bei Kollisionen vermindern. Auch die Pneus von Motorwagen und -rädern sowie Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen müssen in Zukunft nach internationalen Normen geprüft und gekennzeichnet sein. Damit will der Bundesrat einen Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten. Bei den Fahrrädern wird im Weiteren festgehalten, dass sie vorne mit einem weissen und hinten mit einem roten Licht ausgerüstet sein müssen.

(NZZ 11./12.06.05; UVEK-Medienmitteilung 10.06.05; AS 2005 S. 4109-4196)

- 10.06. Umfahrung von Flüelen eröffnet** – Heute ist die Umfahrung Flüelen (UR) dem Verkehr übergeben worden. Mit dem 2,6 Kilometer langen Tunnel, der die Seegemeinde weiträumig umfährt und vor Sisikon wieder ans Tageslicht gelangt, wurde eine der beiden grossen Lärmquellen in Flüelen eliminiert. Der Durchgangsverkehr mit heute durchschnittlich 12'000, an Spitzentagen sogar über 20'000 Motorfahrzeugen wird drastisch reduziert. Flüelen würde aber zudem weiterhin alles dafür hergeben, damit auch der Bahnlärm von der Gotthardstrecke verschwindet. Fast sechs Jahre dauerten die Bauarbeiten für die Umfahrung Flüelen. Die Kosten belaufen sich auf 235 Millionen Franken. So viel Geld hat kein Strassenprojekt seit dem Bau der Autobahn im Kanton Uri gekostet. Der Tunnel wird in den kommenden zwei Jahren mit einem parallelen Sicherheitsstollen nachgerüstet. Dies als Tribut an die gestiegenen Sicherheitsstandards.
(NZZ 11./12.06.05)
- 14.06. Für dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen** – An seiner diesjährigen Mitgliederversammlung hat sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS für die dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen mittels eines langfristigen und umfassenden Infrastrukturfonds ausgesprochen. Dieser Infrastrukturfonds müsse hinsichtlich des Agglomerationsverkehrs zentrale Voraussetzung wie die betragsmässige Bezifferung, die klare Zweckbindung der Strassengelder sowie die Ausgewogenheit zwischen Projekten der Strasse und des öffentlichen Verkehrs erfüllen. Der derzeit vorgeschlagene Übergangs- bzw. Dringlichkeitsfonds trage diesen Voraussetzungen nur in ungenügendem Mass Rechnung. Die Finanzierung reiner Eisenbahnprojekte, vorab S-Bahnen, aus zweckgebundenen Strassengeldern will der FRS als nicht verfassungskonform bekämpfen. Die FRS-Mitgliederversammlung hat zu diesen Punkten eine entsprechende Resolution verabschiedet.
(NZZ 15.06.05; FRS-Communiqué 14.06.05; FRS-Info 14.06.05)
- 14.06. Kyoto-Vorgaben mit CO₂-Abgabe und Klimarappen erreichbar** – Die Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls zum globalen Klimaschutz können gemäss dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) mit Hilfe einer CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und mit einem Klimarappen auf Brennstoffen erreicht werden. Diesen Schluss zieht das Buwal aufgrund des vierten Länderberichts der Schweiz zuhanden der Uno-Konvention über Klimaveränderungen.
(NZZ Online 14.06.05)
- 15.06. Entlastungsprogramm 2004 bereinigt** – Der Nationalrat hat sich beim Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) in den letzten Differenzen dem Ständerat angeschlossen und damit das EP 04 bereinigt. Der Gesamtumfang des Programms erreicht nun im Jahr 2008 noch gut 1,9 Milliarden Franken. Das sind lediglich 47 Millionen Franken weniger als vom Bundesrat beantragt. Ganz verzichtet hat die Bundesversammlung auf eine Kürzung der allgemeinen, nicht projektbezogenen Strassenbeiträge, und gemildert hat sie die Beitragskürzungen für den regionalen Personenverkehr. Chancenlos bleibt zudem die Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückerstattung an Bauern, Bus- und Schifffahrtsbetriebe. Nicht zuletzt wegen den Kürzungen beim öffentlichen Verkehr haben SP und Grüne das EP 04 in den Schlussabstimmungen abgelehnt. Konkret werden gegenüber den entsprechenden Finanzplanzahlen im Nationalstrassenbau 188 Millionen und beim Nationalstrassenunterhalt 180 Millionen Franken gekürzt.

Durch den Verzicht auf die Rückerstattung eines Teils der Einnahmen wird beim FinöV-Fonds 150 Millionen Franken eingespart, während bei den Eisenbahn-Grossprojekten sogar 245 Millionen Franken gestrichen werden.
(NZZ 16.06.05)

15.06. Der Nationalrat beaufsichtigt die Neat-Aufsicht – Heute hat sich der Nationalrat mit der Oberaufsicht über den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) im Jahr 2004 befasst. Dabei handelt es sich um die erstmalige Beratung des Berichts der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) im Plenum als eigenständiges Geschäft. Das Parlament hat allerdings keine Weisungsbefugnis. 1998 wurde die Neat auf 12,8 Milliarden veranschlagt, Ende 2004 war mit mutmasslichen Endkosten von 16,3 Milliarden Franken zu rechnen. Zusammengefasst sind im Nationalrat folgende Voten gefallen: Bis heute sei noch kein einziges Bauwerk derart nah begleitet und überprüft worden. Bei den Neat-Projekten gehe es um weltweit einmalige Bauten. Die in den Medien betriebene Skandalisierungsstrategie ziele an der Realität vorbei; ein Problem bereite allerdings Sorgen: die leidige ETCS-Geschichte. Die Schweiz baue den Europäern mit Steuergeldern zwar zwei Gold-Linien, lasse jedoch das übrige Bahnnetz verrotten. Ist es wirklich die Aufgabe der Schweiz, gegenüber der Europäischen Union (EU) massive Vorausleistungen zu erbringen? Mit Schönfärberei sei den Projekten auch nicht gedient. Die Tunnels seien nutzlos, wenn nicht auch die Zufahrten ausgebaut würden. Mit dem Bau der Basistunnels sei der Erfolg der Verkehrsverlagerung noch keineswegs gewährleistet. Die Neat-Kosten seien unter Kontrolle. Es werde keinen Finanzskandal geben.
(NZZ 16.06.05)

15.06. Schweizer Energieverbrauch auf neuem Rekordstand – Die Schweiz hat im Jahr 2004 gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) mehr Energie verbraucht als je zuvor. Der Konsum ist verglichen mit 2003 um einen halben Prozentpunkt auf 877'290 Terajoule gestiegen. Gesamthaft gesunken ist hingegen der Treibstoffverbrauch, und zwar insgesamt um ebenfalls einen halben Prozentpunkt. Verantwortlich dafür war vorab der Rückgang bei den Flugtreibstoffen um rund sechs Prozent. Der Verbrauch von Benzin und Diesel nahm im Gegenzug wie schon 2003 unter dem Strich zu, nachdem 2002 und 2001 noch eine Abnahme hatte registriert werden können. Beim Benzinverbrauch resultierte zwar ein Minus von rund zwei Prozent, hingegen stieg der Dieselaussatz um 7,4 Prozent. Dies ist darauf zurückzuführen, dass jeder vierte Neuwagen inzwischen mit Dieselöl betrieben wird.
(NZZ 16.06.05; AP-Meldung 15.06.05; BFE-Medienmitteilung 15.06.05)

16.06. Finanzhilfen für Naturpärke – Der Ständerat hat die Änderungen des Natur- und Heimatschutzgesetzes zur Schaffung neuer Natur- und Landschaftspärke mit 35 zu null Stimmen gutgeheissen. Nach dem Willen der Kleinen Kammer soll es in der Schweiz künftig verschiedene Naturpärke von nationaler Bedeutung geben. Umstritten war die Finanzierung dieser Pärke. Unter der Annahme, dass zwei neue Nationalpärke, zehn regionale Naturpärke sowie drei Naturerlebnispärke entstehen, hat das „Stöckli“ die Kosten für den Bund auf 10 Millionen Franken pro Jahr veranschlagt. Diese finanziellen Mittel sind allerdings jährlich departementsintern zu kompensieren.
(NZZ 17.06.05.; BaZ 17.06.05)

16.06. Peza-Eröffnung: Ende des Lastwagenstaus in Basel erhofft – Heute ist die provisorisch erweiterte Zollanlage (Peza), die auf rund 12'000 Quadratmetern bis zu 120 Camions aufnehmen kann, auf dem Gelände der SBB-Cargo in Basel dem Verkehr übergeben worden. Es wird gehofft, dass damit die kilometerlangen Lastwagenstaus auf der A2 in Basel vor der deutschen Grenze künftig der Vergangenheit angehören. Das vollumfänglich vom Bund via leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) finanzierte 20-Millionen-Projekt vor dem Autobahnzollamt Basel-Weil kann einen Stau von drei Kilometern Länge absorbieren. Vermeiden kann die Peza das Stauprobblem auch in Zukunft nicht, aber sie kann für einen besseren Verkehrsfluss und eine ausgeglichene Auslastung der Gemeinschaftszollanlage sorgen. Ab Januar 2006 kann die Peza direkt von der A2 über eine neue, 330 Meter lange Beton-Rampenbrücke angefahren werden. Provisorisch am neuen Lastwagen-Warteraum ist sein Nutzung. Auf dem Gelände plant die SBB-Cargo als Eigentümerin im Rahmen des Konzepts „Eurohub“ hinsichtlich der Neat-Eröffnung eine multifunktionale Betriebsanlage für die Formation langer Güterzüge und den kombinierten Verkehr. Ab 2008 wird die SBB-Cargo die Peza-Parkplätze übernehmen und als Stellplätze für Lastwagen und Container in die Abfertigung des internationalen Transit- und nationalen Güterverkehrs integrieren. Zudem wird mit der Anordnung der Ausfahrtsrampe ab der A2 einem geplanten Nationalstrassenanschluss Rheinhafen Rechnung getragen.
(NZZ 20.06.05; BaZ 17.06.05)

17.06. Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten – Mit 114 zu 67 Stimmen bei sechs Enthaltungen (Nationalrat) und mit 36 zu sechs Stimmen bei drei Enthaltungen (Ständerat) ist das Bundesgesetz über das Entlastungsprogramm (EP 04) von der Bundesversammlung gutgeheissen worden. Das neue Finanzierungsregime für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ist ebenfalls genehmigt worden, und zwar wie folgt: Mit 134 zu 46 Stimmen bei fünf Enthaltungen (Nationalrat) bzw. 42 zu drei Stimmen (Ständerat) die Änderungen des Bundesbeschlusses zum Konzept Bahn 2000; mit 138 zu 45 Stimmen bei sechs Enthaltungen bzw. 45 zu null Stimmen die Änderung des Bundesbeschlusses über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte; mit 143 zu 40 Stimmen bei fünf Enthaltungen bzw. 45 zu null Stimmen die Änderung des Eisenbahngesetzes; mit 143 zu 42 Stimmen bei vier Enthaltungen bzw. 45 zu null Stimmen die Änderung des SBB-Gesetzes.
(NZZ 18./19.06.05; BBl 2005 S. 4187-4192 und S. 4207-4212; AS 2005 S. 2517-2520, S. 4773-4778 und S. 5427-5432)

17.06. Resolution des ACS: Tempolimit auf Autobahnen erhöhen – In einer Resolution haben sich die Delegierten des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) für die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von derzeit 120 auf 130 Stundenkilometer (km/h) ausgesprochen. Die Tempolimit von 120 km/h sei aus rein ökologischen Gründen eingeführt worden. Der technologische Fortschritt sowohl bezüglich Umweltverhalten als auch punkto Verkehrssicherheit würde eine möglichst weitgehende Harmonisierung der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen mit den umliegenden Ländern rechtfertigen. Der ACS verlangt ausserdem bei abweichenden Tempolimiten auf Autobahnen den Ersatz der stationären Signalisation durch Wechselsignale, so dass Temporeduktionen der Situation angepasst angezeigt werden können.
(ACS-Medienmitteilung 17.06.05)

20.06. Strassenrechnung 2002: Steigende Kosten, stagnierende Einnahmen – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) haben in der Schweiz die Ausgaben für die Strassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Demgegenüber stagnierten die Einnahmen. Das Verhältnis zwischen Einnahmen und Bruttoausgaben ist allerdings seit 1996 ausgeglichen, wie aus den definitiven Resultaten der Schweizerischen Strassenrechnung 2002 ersichtlich wird. Die Strassenkosten des privaten Motorfahrzeugverkehrs sind im Jahr 2002 von den Benützern zu 111 Prozent gedeckt. In der Kapitalrechnung der Fahrzeugkategorien beträgt die Eigenwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs 106 Prozent. Der Güterverkehr erreicht sogar einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 139 Prozent. Der Schwerverkehr, d.h. die Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen erzielten einen Deckungsüberschuss von 139 Prozent.

(NZZ 21.06.05.; BFS-Aktuell 20.06.05)

22.06. Schweizerisches Schienennetz wegen Strompanne lahm gelegt – Das schweizerische Bahnnetz ist heute Abend wegen eines Spannungsabfalls im Stromnetz während gut drei Stunden fast vollständig lahm gelegt worden. Konkret sind über 200'000 Bahnreisende gestrandet und rund 1'500 Züge still gestanden. Der Ausfall des Hoch- und Niederspannungsnetzes der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in der ganzen Schweiz bedeutet für die SBB wohl einer der schwärzesten Tage ihrer Geschichte und übertrifft bei weitem den Computerabsturz vom 7. Februar 2005. Die bislang grösste Panne auf dem schweizerischen Schienennetz könnte die SBB teuer zu stehen kommen, da sie seit Anfang Juni nämlich eine Entschädigung bei grossen Verspätungen anbieten. Insgesamt wird mit Kulanzzahlungen in der Höhe von sechs Milliarden Franken gerechnet. Die SBB verfügen über fünf eigene Kraftwerke im Wallis, in der Zentralschweiz und im Tessin. Diese decken ihren Strombedarf zu gut 50 Prozent. Die restlichen 50 Prozent beziehen die SBB über fünf Frequenz-Umformer-Werke aus dem allgemeinen Netz. Insgesamt entspricht der jährliche Stromverbrauch der SBB mit rund 2'000 Gigawattstunden jenem einer mittelgrossen Stadt wie etwa Winterthur oder etwa fünf Prozent des gesamten Stromkonsums in der Schweiz. Zur Verhinderung weiterer Ausfälle wollen die SBB ihr Stromnetz verbessern und so genannte redundante Ringstrukturen schaffen.

(NZZ 23.06.05 und 24.06.05; BaZ 23.06.05 und 24.06.05; „Blick“ 24.06.05)

22.06. Bundesrat beschliesst: Zwei Neat-Röhren durch den Ceneri – Der Ceneri-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) wird mit zwei Einspurröhren voll ausgebaut. Der Bundesrat hat heute einen Kredit von 1,3 Milliarden Franken freigegeben und damit eine Etappierung des Bauwerks definitiv abgelehnt. Der 15,4 Kilometer lange Basistunnel am Ceneri ist ein fester Bestandteil der Neat. Die gesamten Kosten sind auf zwei Milliarden Franken veranschlagt. Dieser Betrag ist in der aktuellen Neat-Endkostenprognose von 16,3 Milliarden Franken enthalten.

(NZZ 23.06.05)

22.06. Galileo: Bundesrat genehmigt Schweizer Beitrag – Im Hinblick auf eine Vollmitgliedschaft beim europäischen Satellitennavigationssystem Galileo will sich die Schweiz schon in der aktuellen Entwicklungsphase finanziell beteiligen und damit den Technologie- und Industriestandort Schweiz stärken. Der Bundesrat hat heute deshalb einen Beitrag von zehn Millionen Franken genehmigt. Diese finanziellen

Mittel sollen in der Rubrik Nationalstrassenbau im Jahr 2006 im gleichen Umfang kompensiert werden.

(UVEK-Medienmitteilung 22.06.05)

22.06. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen: Bundesrat konkretisiert Einführung – Der Bundesrat hat heute zwei Verordnungen verabschiedet, die die Einführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen sowie die Anrechnung von Emissionsverminderungen im Ausland konkretisieren. Zusammen mit diesen Rechtserlassen hat der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft zugeleitet. Bezüglich des Klimarappens auf Treibstoffen wird das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) voraussichtlich Ende August 2005 eine Vereinbarung abschliessen.

(UVEK-Medienmitteilung 22.06.05)

- 23.06. Klage gegen 0,5-Promille-Kampagne abgewiesen – Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und das Bundesamt für Gesundheit (BAG) dürfen gemäss dem Urteil des Zivilgerichts Bern-Laupen weiterhin mit der Ein-Glas-Regel auf den Alkoholpromille-Grenzwert von 0,5 Promille aufmerksam machen.**
(NZZ 24.06.05)
- 29.06. Bundesrat unterstützt im Grundsatz die „Porta Alpina“ – Die Idee eines Neat-Anschlusses, der von Sedrun durch einen Lift in den Gotthard-Basistunnel führt, wird vom Bundesrat grundsätzlich unterstützt. Der Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) wird nicht nur von den beiden Portalen aus gebohrt, sondern zusätzlich auch mit einem Zwischenangriff in der Tunnelmitte bei Sedrun (GR). Dort wurde ein 800 Meter tiefer Schacht in den Berg gebaut, um von hier aus sowohl nach Norden als auch nach Süden bohren zu können und so den längsten Eisenbahntunnel der Welt rascher vollenden zu können. In diesem Schacht wird der einst eine Nothaltestelle für die Züge im Basistunnel gebaut werden. Die Idee, aus dieser Nothaltestelle eine ordentliche Station zu machen, lag nahe. Die so genannte Porta Alpina würde via einen 800 Meter tiefen Lift erreichbar sein. Für den bundesrätlichen Entscheid werden raumordnungs- und regionalpolitische Gründe angeführt. In Machbarkeitsstudien wurden die Kosten auf 50 Millionen Franken geschätzt. Die Vorinvestitionen würden sich auf zehn bis 15 Millionen Franken belaufen. Offen steht heute allerdings, ob es bei den prognostizierten Mehraufwendungen von 50 Millionen Franken bleiben wird oder ob nicht auch andere, mühsam zurückgedrängte regionale Begehrlichkeiten wieder allenthalben in die politische Diskussion drängen. Im Prinzip ist die Neat ja keine Regional- bzw. Touristenbahn.**
(NZZ 30.06.05; NZZ am Sonntag 26.06.05; UVEK-Medienmitteilung 29.06.05)
- 29.06. Bundeshaushalt: Schwarze Zahlen ab dem Jahr 2007 – Der Bundesrat hat das Budget 2006 und den Finanzplan 2007-2009 verabschiedet. Für nächstes Jahr ist mit einem Defizit von 680 Millionen Franken zu rechnen; für die Jahre 2007 bis 2009 werden Überschüsse von einigen hundert Millionen Franken veranschlagt. Im Voranschlag 2006 stehen sich Einnahmen von 52,2 Milliarden und Ausgaben von 52,9 Milliarden Franken gegenüber. Mit dem daraus resultierenden Defizit werden die Vorgaben der Schuldenbremse eingehalten. Diese verlangt ab 2007 schwarze Zahlen. Dank den beiden Entlastungsprogrammen (EP 03 und EP 04), der Aufgabenverzichtsplanung und einer Kreditsperre von zwei bzw. einem Prozent in den Jahren 2007 und 2008 wird der Schuldenbremse genüge getan. 2007 ist ein Überschuss von 400, 2008 von 500 und 2009 von 900 Millionen Franken geplant. Eingeschlossen in den Anstieg der Einnahmen für die Finanzplanjahre hat der Bundesrat auch die Erhöhung der Sätze der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).**
(NZZ 30.06.05; EFD-Medienmitteilung 29.06.05; EFD-Presserohstoff 19.09.05)
- 29.06. Rauchen in Schweizer Zügen, Schiffen und Bussen wird verboten – Auf den Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2005 wird in allen öffentlichen Verkehrsmitteln der Schweiz das Rauchen verboten sein. Sämtliche Transportmittel dürften einer Initiative ihres Dachverbands öffentlicher Verkehr (VöV) folgen und das Rauchen in geschlossenen Räumen untersagen – in Eisenbahnwagen ebenso wie in Schiffskajüten oder in Wartesälen. Ob sich tatsächlich alle Bahn-, Bus- und Schiffsbetriebe dem generellen Rauchverbot anschliessen, ist noch nicht ganz klar, zumal jedes Unternehmen diesen**

Entscheid für sich fällen muss. Heute machen die Raucher noch gut einen Fünftel der Reisenden aus.

(NZZ 30.06.05; BaZ 30.06.05)

- 30.06. Ortszentrum von Köniz ohne Fussgängerstreifen – Die Berner Gemeinde Köniz schafft im Ortskern nach einem Verkehrsversuch definitiv eine „Koexistenzzone“, die ohne Fussgängerstreifen auskommt und in der Tempo 30 gilt. Entgegen den Erwartungen der Behörden hat sich der Verkehr allerdings nur leicht verstetigt. Zudem ist die Akzeptanz in der Bevölkerung noch immer gering.**
(NZZ 01.07.05; AR 06.07.05; BaZ 15.09.05)

- 01.07. Totaler Stromausfall auf SBB-Netz hätte verhindert werden können – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hätten den landesweiten Stromausfall auf ihrem Netz verhindern können. Unter dem Strich präsentiert sich die Abfolge der Ereignisse vom 22. Juni 2005, als ein totaler Stromausfall das gesamte SBB-Netz lahm legte, als eine Kaskade von Fehlern, die auf unkorrekten Unterlagen und einer untauglichen Doktrin basierten. Eine ganze Serie von Fehlern, Fehlplanungen und falschen Verhaltensmustern führte letztlich zum Stillstand. Hansjörg Hess, Leiter Infrastruktur SBB, räumte ein, dass nicht ein Kurzschluss Ursache des Blackouts und nicht die Struktur des SBB-Stromnetzes das Problem gewesen sind.**
(NZZ 02./03.07.05; BaZ 02.07.05; BZ 02.07.05; „Blick“ 02.07.05)

- 01.07. Programm „EnergieSchweiz“ im Aufwind – Das seit 2001 laufende Energiesparprogramm „EnergieSchweiz“ hat seine Wirkung im Jahr 2004 verbessert; das Erreichen der Ziele ist allerdings noch nicht gewährleistet. Die Resultate der Wirkungsanalyse von „EnergieSchweiz“ sind für 2004 soeben an einer Strategiekonferenz des Programms vorgestellt worden. Die zusätzlichen energetischen Wirkungen gegenüber 2003 betragen 41 Prozent. Auch die ausgelösten Investitionen sind gegenüber 2003 um 31 Prozent oder rund 185 Millionen Franken gestiegen. Unter dem Titel „effiziente Mobilität“ wird die Reduktion des CO₂-Ausstosses von Neuwagen auf 140 Gramm pro Kilometer angestrebt. Die Zahl der Gasfahrzeuge soll bis 2010 auf 30'000 und jene der Hybridfahrzeuge auf 20'000 gesteigert werden. Ab 2008 sollen alle Neuliker die wichtigsten Elemente der Benzin sparenden Fahrweise „Eco-Drive“ kennen.**
(NZZ 02./03.07.05; BFE-Medienmitteilung 01.07.05)

- 05.07. Weniger Staustunden trotz Mehrverkehr auf Autobahnen – Gemäss dem vom Bundesamt für Strassen (Astra) herausgegebenen Jahresbericht 2004 über den Verkehrsfluss auf Nationalstrassen sind die Staustunden gegenüber 2003 um rund sechs Prozent zurückgegangen – dies trotz einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um rund drei Prozent. Allein auf der A1 nahmen die Staustunden gesamthaft um 6,6 Prozent ab. Hier wirkt sich insbesondere die am 3. August 2004 in Betrieb genommene Gesamtanlage am Bareggunnel (alle drei Röhren) stark Stau vermindern aus. Im Grossraum Baregg haben die Staustunden sogar um gut 30 Prozent abgenommen. Hauptursache für die total erfassten 10'755 Staustunden sind mit 7'151 Stunden weiterhin die Verkehrsüberlastungen gewesen, gefolgt von den Baustellen (1'943 Stunden) und den Unfällen (1'574 Stunden).**
(NZZ 06.07.05; ASTRA-Jahresstaubericht 05.07.05)

07.07. Strassenverkehrsunfälle 2004: Definitive Zahlen – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) haben die Strassenverkehrsunfälle im Jahr 2004 510 Todesopfer gefordert. Nach einer ungünstigen Bilanz im Jahr 2003 mit 546 Verkehrstoten (2002: 513) hat sich die Sicherheit im Strassenverkehr somit wieder verbessert. Im europäischen Vergleich liegt die Schweiz in Sachen Verkehrssicherheit im Spitzenfeld. Auch die Zahl der Verletzten ist zurückgegangen: bei den Schwerverletzten sechs und bei den Leichtverletzten vier Prozent gegenüber 2003. Mit dem neuen Verkehrsicherheitsprogramm „Via sicura“ will die Schweiz in einem ersten Schritt die jährliche Zahl der tödlich Verunfallten auf weniger als 300 und die der Schwerverletzten auf weniger als 3'000 senken. Um dies zu erreichen, müsste die Zahl der Getöteten im Durchschnitt um 8,5 und jene der Schwerverletzten um neun Prozent pro Jahr reduziert werden. Seit 1992 haben sich diese beiden Zahlen allerdings nur um vier bzw. drei Prozent verringert. Während die Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten unter den Motorradlern in den vergangenen Jahren laufend gestiegen ist, hat sich die Anzahl Verunfallter aufgrund von Alkohol, Drogen und Medikamenten stabilisiert. Immer noch war im Jahr 2004 allerdings jede vierte schwer verunfallte Person Opfer eines Unfalls unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten.
(NZZ 08.07.05; BFS-Medienmitteilung 07.07.05)

08.07. EKL-Bericht: Lufthygieniker ermahnen Bauern und Autobauer – Gemäss einem Bericht der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene (EKL) ist die Belastung der Luft durch Stickoxide und Ammoniak in der Schweiz deutlich zu hoch. Die EKL fordert deshalb eine Halbierung der Stickoxid- und Ammoniakemissionen gegenüber dem Jahr 2000. Beim Ausstoss von Stickstoff stehe die Landwirtschaft bedeutend schlechter da als der Verkehr. Obschon das Wort „Waldsterben“ aus dem heutigen Vokabular gestrichen worden ist, sind laut EKL-Bericht 90 Prozent der Waldflächen und 55 Prozent der naturnahen Ökosysteme mit Stickstoff überdüngt. Bei den Stickoxiden gingen 58 Prozent der Gesamtemissionen auf das Konto des immens angewachsenen Strassenverkehrs; Industrie, Haushalte und Landwirtschaft bestritten den Rest. Ganz anders sehe es aus, wenn nur der Ammoniakausstoss betrachtet werde: 93 Prozent verursache die Landwirtschaft. Zur Senkung des Stickoxidausstosses verlangt die EKL bei Dieselfahrzeugen nicht nur einen Partikelfilter, sondern auch ein Entstickungssystem (so genannter DeNO_x-Katalysator).
(NZZ 09./10.07.05; BaZ 09.07.05; EKL-Medienmitteilung 08.07.05)

14.07. Produzentenpreisindex für den Güterverkehr im April 2005 – Die Preise im gesamten Güterverkehr sind gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) im Semester zwischen Oktober 2004 und April 2005 um 6,4 Prozent gestiegen. Während die Preise für Schienentransporte um 1,3 Prozent zunahmen, wuchsen jene für Strassentransporte aufgrund der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per 1. Januar 2005 um 8,1 Prozent. Der LSVA-Nominalsatz erhöhte sich dabei von 1,68 auf 2,52 Rappen pro Tonnenkilometer. Rund zwei Drittel der Steuererhöhung dürften im Durchschnitt auf die Abnehmer überwältzt worden sein. Dieser Anstieg wirkte sich allerdings nur geringfügig auf die Produzenten- und Konsumentenpreise aus. Verglichen mit April 2004 lag das Preisniveau des gesamten Güterverkehrs um 6,5 Prozent höher (Schienenverkehr: plus ein Prozent; Strassenverkehr: plus 8,4 Prozent).
(BFS-Medienmitteilung 14.07.05)

- 19.07. TCS hat wieder einen Generaldirektor – Bruno Ehrler ist zum neuen Generaldirektor des Touring Club Schweiz (TCS) ernannt worden. Er tritt im Dezember 2005 die Nachfolge von Josef Andres an, der den TCS Ende 2004 verlassen hatte. Damit wird Edgar Schorderet, der ad interim die Funktion des operativen Leiters wahrgenommen hatte, sich auf sein Mandat als Zentralpräsident konzentrieren können.
(NZZ 20.07.05; TCS-Medienmitteilung 19.07.05)
- 25.07. Der Klimarappen kommt – Ab 1. Oktober 2005 sollen die Automobilisten eine Klimaabgabe auf Treibstoffen entrichten. Diese wird voraussichtlich 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl betragen. Der so genannte Klimarappen ist eine freiwillige Massnahme der Erdölindustrie und der Automobilverbände zur Reduktion der treibstoffbedingten CO₂-Emissionen. Mit der auf den jährlich abgesetzten mehreren Millionen Tonnen Treibstoff erhobenen Abgabe sollen rund hundert Millionen Franken generiert werden. Diese müssen dafür verwendet werden, den CO₂-Ausstoss im Treibstoffbereich um 1,8 Millionen Tonnen zu reduzieren. Eine entsprechende Vereinbarung wird gemäss dem Umweltdepartement am 30. August 2005 unterzeichnet. In den kommenden Wochen soll auch die Stiftung Klimarappen gegründet werden, die ebenfalls per 1. Oktober ihre Arbeit aufnehmen soll. Die Stiftung will die besagte Reduktion primär via Verkauf von CO₂-Zertifikaten auf dem europäischen Markt erreichen. Die Zeit dränge, betont Rolf Hartl, Geschäftsführer der Erdöl-Vereinigung (EV). Erstens müsse schon bald Bilanz gezogen werden. Der Bund will dies bereits im Jahr 2007 tun; laut Kyoto-Protokoll könnte dies allerdings erst im Jahr 2008 geschehen. Zweitens sei der „Run“ auf CO₂-Zertifikate gross. Es gelte nun, sich rasch solche Zertifikate zu sichern.
(„Bund“ 26.07.05)
- 27.07. Klimaschutz-Initiative der Pazifik-Anrainer – Die USA, Australien, Japan, Südkorea, China und Indien haben einen neuen Klimaschutz-Pakt aus der Taufe gehoben. Pikanter Detail: China und Indien sind beim Kyoto-Protokoll nicht eingeschlossen. Das Abkommen nennt sich „Asia Pacific Partnership on Clean Development and Climate“ und ist aufgrund einer Initiative der USA und Australien entstanden. Beide dieser hoch entwickelten Industrienationen haben das Kyoto-Protokoll nicht ratifiziert. Die im neuen Klimaschutzabkommen vereinigten Länder machen rund die Hälfte der Weltbevölkerung aus und verbrauchen ebenfalls fast die Hälfte aller weltweit produzierten Energie und zeichnen auch für knapp die Hälfte aller Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Der australische Umweltminister Ian Campell stellte den Wert des Abkommens weit über jenen des Kyoto-Protokolls und zugleich in Abrede, dass dadurch das Kyoto-Protokoll zurückgedrängt werden soll. Das Abkommen sei vielmehr eine sinnvolle Ergänzung mit grösserer Reichweite. Australiens Premierminister Ron Howard sagte, dass das neue Vertragswerk mehr als nur symbolisch sei. Es sei für den Klimaschutz effizienter und fairer als das Kyoto-Protokoll.
(BaZ 28.07.05; NZZ 29.07.05)
- 28.07. Lärmsanierung der Bahnen im Fahrplan – Gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist das Lärmsanierungsprogramm der Bahnen zeitlich und finanziell auf guten Wegen. Es soll im Jahr 2015 abgeschlossen sein. Die Lärmsanierung der Bahnen ist eines von vier Projekten, deren Finanzierung in der 1998 von Volk und Ständen angenommenen FinöV-Vorlage geregelt ist. Die übrigen drei Projekte sind die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000 und

die Hochgeschwindigkeits-Anschlüsse. Für die Reduzierung des Bahnlärms stehen rund 1,85 Milliarden Franken zur Verfügung. Von insgesamt 1'330 Reisezugwagen waren Ende Juni 2005 1'078 saniert. Die Sanierung soll hier 2006 beendet sein. Die Sanierung der 15'000 Güterwagen, die bis 2009 fertig sein soll, stellt das grössere Problem dar. Dies nicht zuletzt deshalb, weil 108 Wagentypen unterschiedlicher Bauweise zu behandeln sind und weil 70 Prozent der auf dem schweizerischen Schienennetz verkehrenden Güterwagen aus Ländern der europäischen Union (EU) stammen. Die Sanierung des helvetischen Rollmaterials wird voraussichtlich 285 Millionen Franken kosten. Eine weitaus teurere Massnahme ist das Errichten von Lärmschutzwänden, nämlich rund 820 Millionen Franken. Für Schallschutzfenster will der Bund rund 120 Millionen Franken ausgeben. Laut BAV und SBB ergibt sich bei der Prognose der Endkosten derzeit ein erfreuliches Bild: Es wird mit Aufwendungen von 1,35 Milliarden Franken gerechnet – rund 500 Millionen Franken weniger als vorgesehen. (NZZ 29.07.05; BaZ 29.07.05; BAV-Medienmitteilung 28.07.05)

05.08. Mehr Spielraum, aber keine Rettung für FinöV-Projekte – Nicht 2,3 Milliarden Franken wie im Rahmen der Volksabstimmung vom November 1998 über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) angenommen, sondern „nur“ 1,35 Milliarden Franken soll die Lärmsanierung der Bahnen bis ins Jahr 2015 kosten. Demnach bleiben 950 Millionen Franken unangetastet. Erreicht wird dies dadurch, dass nur Güterwagen, die noch mindestens zehn Jahre in Betrieb bleiben, mit neuen Bremssohlen ausgerüstet werden. Dass die Hauptursache der Minderausgaben betreffend die Lärmsanierung primär bei der Sanierung des Rollmaterials liegt, die insgesamt bloss noch 285 Millionen Franken kosten soll, verwundert. Weit weniger gespart wird bei den baulichen Massnahmen, die zwar selbst von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als Symptombekämpfung bezeichnet werden, aber immerhin mit 820 Millionen Franken zu Buche schlagen. Derzeit besteht ein Konsens zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD), dass der bei der Lärmsanierung eingesparte Betrag von rund einer Milliarde Franken vorläufig im FinöV-Fonds verbleiben soll. Zusammen mit den für die erste Etappe von Bahn 2000 nicht ausgegebenen rund 1,6 Milliarden Franken macht dies total rund 2,6 Milliarden Franken. Diesen Minderausgaben stehen allerdings die prognostizierten erheblich höheren Kosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) gegenüber – gegenwärtig 16,3 statt 13,5 Milliarden Franken gemäss FinöV-Abstimmung. Hinzu kommen – als weitaus grösserer Brocken – die 25 Prozent der FinöV-Kosten, von denen einst angenommen wurde, dass die Bahnen sie zurückzahlen können. Weil sich dies als Illusion herausgestellt hat, muss der FinöV-Fonds – will heissen zum grössten Teil der private Strassenverkehr – nun auch diesen Anteil bewältigen, ab 2006 rund 5,5 Milliarden Franken bis 2022. Den bislang nicht „benötigten“ rund 2,6 Milliarden stehen also sichere Mehrkosten von 8,3 Milliarden Franken gegenüber, die sich allerdings bis 2022 verteilen. (NZZ 05.08.05)

12.08. Neue Studien: Umweltschutz nützt der Wirtschaft – Um die Wechselwirkungen zwischen Umweltschutz und Wirtschaft vertieft darzustellen, hat das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) sechs Studien in Auftrag gegeben. Diese Studien sind zum Schluss gelangt, dass beispielsweise zwischen 1970 und 2002 rund 16 Milliarden Franken an durch Luftverschmutzung bedingte Gesundheitsschäden hätten vermieden werden können. Der wirtschaftliche Wert der Umweltschutzmassnahmen von

Privaten und Unternehmen beläuft sich gemäss einer Teilstudie auf rund 6,7 Milliarden Franken oder 1,6 Prozent des Bruttoinlandprodukts. Damit verbunden seien rund 61'000 Vollzeitstellen. Auf gutem Weg ist laut den Studien auch die Umsetzung des Verursacherprinzips. Nach wie vor würden allerdings jährlich rund zehn Milliarden Franken statt von den Verursachern von der Allgemeinheit getragen – dies insbesondere im Strassenverkehr. Zur Internalisierung dieser externen Kosten schlagen die Studien die Einführung von Road Pricing sowie weiterer Lenkungsabgaben vor. (BZ 13.08.05; BUWAL-Medienmitteilung 12.08.05)

- 17.08. Bundesrat beschliesst Verordnungsänderungen im Strassenverkehrsrecht – Der Bundesrat will über entsprechende Verordnungsänderungen, die per 1. März 2006 wirksam werden, für mehr Sicherheit im Strassenverkehr sorgen. Künftig sind auf Autobahnen und -strassen nur noch Motorfahrzeuge zugelassen, die statt wie bisher 60 mindestens 80 Stundenkilometer leisten. Motorfahrzeuglenker, die den Fussgängertritt am Zebrastreifen missachten, werden neu mit einer Ordnungsbusse von 140 Franken bestraft. Die geltende Pflicht zum Tragen von Gurten und Helm wird faktisch auf alle Lenker eines Motorfahrzeugs ausgeweitet. Auch in Lastwagen und Bussen – mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs – müssen die vorhandenen Sicherheitsgurte von allen Insassen getragen werden. Bei neu immatrikulierten Schulbussen sind die Längsbänke mindestens mit Beckengurten auszustatten; ältere Fahrzeuge müssen bis 2010 nachgerüstet werden. Die Helmtragepflicht bei motorisierten Zweirädern wird auch auf drei- und vierrädrige Vehikel (Trikes und Quads) ausgeweitet. Bei landwirtschaftlichen Transporten darf das Personal nicht mehr auf dem Ladewagen, sondern nur noch auf dem Traktor sitzen. Die Bestimmungen zum Anbringen von Reklamen und Wahlplakaten entlang der Strasse werden normiert. Eigen- und Fremdreklamen im Bereich von Autobahnen und -strassen bleiben zwar verboten, doch können neu ausserorts an verkehrstechnisch unbedenklichen Orten sämtliche Reklametypen installiert werden.**
(NZZ 18.08.05; UVEK-Medienmitteilung 17.08.05; AS 2005 S. 4481-4520)

- 20.08. Stiftung Klimarappen formell gegründet – Der Bundesrat will eine CO₂-Abgabe nur für Brennstoffe einführen; die Treibstoffe – und damit vor allem der Strassenverkehr – sollen mit dem so genannten Klimarappen belastet werden. Dieser gründet auf dem Vorschlag primär der Strassenverkehrsverbände sowie der Erdölwirtschaft. Letztere will den Betrag von 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl bei allen rund 70 Importeuren mit „Carbura-Bewilligung“ erheben. Gemäss Marco Berg, dem neuen Geschäftsführer der Stiftung Klimarappen machen alle mit, nicht nur die 30 Mitglieder der Erdöl-Vereinigung (die allerdings 95 Prozent aller Importe abdecken). Das Geld – hundert Millionen Franken pro Jahr – fliesst auf das Stiftungskonto. Die Stiftung Klimarappen ist am 18. August 2005 formell gegründet worden. Ihre Träger sind die Erdöl-Vereinigung (EV), der Schweizerische Gewerbeverband (SGV), der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) und economiesuisse. Am 30. August 2005 soll die Rahmenvereinbarung mit dem Bund unterzeichnet werden. Die Stiftung nimmt am 1. Oktober 2005 ihre operative Tätigkeit auf. Bis Mitte 2007 soll die Wirksamkeit des Klimarappens erwiesen sein. Manche Kritiker des Klimarappens erwarten – angesichts des Zeitdrucks – das Scheitern des Klimarappen-Konzepts.**
(NZZ 22.08.05)

20.08. Änderungen des Strafgesetzbuches – Am 13. Dezember 2002 haben die eidgenössischen Räte die umfassende Änderung des Allgemeinen Teils des Schweizerischen Strafgesetzbuches (AT-StGB) verabschiedet. Sie wurde bislang vom Bundesrat nicht in Kraft gesetzt. Nach dieser Verabschiedung des AT-StGB durch das Parlament wurde namentlich von Praktikern der Strafverfolgung, der Strafjustiz, des Straf- und Massnahmenvollzugs und seitens der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren an verschiedenen neuen Regelungen zunehmend Kritik geübt und deren nachträgliche Änderung verlangt. Unter anderem wurde im neuen AT-StGB eine Regelung gefordert, die es erlaubt, im Übergangsbereich zwischen Übertretungen und Vergehen mit wenig Aufwand (so genannt massengeschäftstauglich) gerechte Sanktionen verhängen zu können. Im Vordergrund steht dabei die Möglichkeit, eine bedingte Strafe mit einer unbedingten Geldstrafe oder Busse verbinden zu können. Mit anderen Worten: Im Zentrum der Kritik der Strafverfolgungsbehörden steht die Schnittstelle zwischen unbedingten Bussen für Übertretungen und bedingten Geldstrafen für Vergehen. Zur Illustration wird diesbezüglich etwa folgendes Beispiel angeführt: Wer die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 20 Stundenkilometer (km/h) überschreitet, begeht eine Übertretung gemäss Art. 90 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und könne gemäss neuem Recht mit einer unbedingten Busse bestraft werden. Bedingte Haftstrafen sind bei Übertretungen nicht mehr vorgesehen. Wer hingegen die zulässige Geschwindigkeit innerorts um mehr als 24 km/h überschreitet, begeht ein Vergehen nach Art. 90 Abs. 2 SVG und könne nach neuem Recht bloss mit einer bedingten Geldstrafe bestraft werden. Die so genannte Schnittstellenproblematik im geltenden Recht präsentiert sich wie folgt: Jemand, der innerorts 11-15 km/h zu schnell fährt, muss gemäss Ordnungsbussenverordnung (OBV) 250 Franken Busse bezahlen. Fährt er hingegen innerorts 20 km/h zu schnell, so müsste er unter Umständen eine Busse bezahlen, die – unter Berücksichtigung seiner persönlichen und finanziellen Verhältnisse – nur 150 Franken beträgt. Ein zweites Beispiel: Wer innerorts 20 km/h zu schnell fährt, wird mit einer unbedingten Busse bestraft. Wer eine schwere Straftat begeht, z.B. fahrlässig einen Menschen tötet, wird heute in bestimmten Fällen nur mit einer kurzen bedingten Freiheitsstrafe bestraft. Dies wird heute in etwas mehr als der Hälfte aller Fälle mit einer unbedingten Busse gemäss Art. 50 Abs. 2 StGB verbunden. Wenn für Übertretungen nur unbedingte Bussen möglich sein sollen, muss der Schnittstellenproblematik bei den Strafen für Vergehen Rechnung getragen werden. Der neue Allgemeine Teil (AT) des StGB sieht deshalb vor, dass jede bedingte Strafe (Freiheitsstrafe, Geldstrafe und gemeinnützige Arbeit) mit einer (bedingten oder unbedingten) Geldstrafe verbunden werden kann. So soll etwa die Busse für Übertretungen neu an eine Obergrenze von 10'000 Franken gebunden sein, während für Vergehen Geldstrafen bis 1,08 Millionen Franken vorgesehen sind.
(Botschaft zur Änderung des Strafgesetzbuches; BBl 2005 S. 4689-4732; AR 21.09.05)

25.08. Obolus für TGV fixiert – Bundesrat Moritz Leuenberger und der französische Verkehrsminister Dominique Perben haben heute in Paris drei HGVerträge unterzeichnet. Der Bundesrat hatte am Vortag das HGVer-Anschluss-Gesetz mit einem entsprechenden Kredit von 1,09 Milliarden Franken auf den 1. September 2005 in Kraft gesetzt. Mit rund 300 Millionen Franken beteiligt sich die Schweiz – unter Abweichung vom Territorialitätsprinzip – jetzt konkret an drei Schienenprojekten, die für die Reisenden nach Paris die Fahrzeiten wesentlich verkürzen sollen. Da die Schweiz aus dem Ausbau der Bahnlinien im benachbarten Ausland einen unverhältnismässigen grösseren Nutzen

ziehen würde als die dortige Bevölkerung, sei es durchaus logisch und normal, dass die Eidgenossenschaft dafür auch etwas bezahle, erklärte Bundesrat Moritz Leuenberger. (NZZ 26.08.05; BaZ 26.08.05; UVEK-Medienmitteilung 25.08.05; AS 2006 S. 3091-3098)

30.08. Die SBB Cargo will Binnen-Güterverkehr reorganisieren – Bei der SBB Cargo sind im ersten Semester 2005 Rekordleistungen im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr schweren Rückschlägen im Heimgeschäft gegenübergestanden. Die Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien haben – allerdings von einer vergleichsweise bescheidenen Basis aus – ihre Leistungen um 290 bzw. 660 Prozent gesteigert. Dies hat dem gesamten Bereich einen 22-prozentigen Zuwachs beschert. Im Binnenverkehr hingegen stagnierte dieses Geschäftsfeld; beim Wagenladungsverkehr (WLV) musste eine Einbusse von über zehn Prozent hingenommen werden. Als Grund dafür gab die SBB Cargo nicht zuletzt die erhöhte Konkurrenz durch die neu zugelassenen 40-Tonnen-Lastwagen an. Zudem hätten die Optimierungsbemühungen in der Baubranche, im Handel und in der Logistik dazu geführt, dass die Nachfrage nach Transportleistungen markant zurückgegangen sei. Dem Verlustgeschäft im Binnen-Güterverkehr will die SBB Cargo nun mit einer Reihe einschneidender Massnahmen einen Riegel schieben. In einer Reaktion auf diese Ankündigung hielt der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) fest, dass das Streben nach einer „schwarzen Null“ beim WVL mit dem Angebot eines flächendeckenden Verkehrs nicht zu vereinbaren sei. Und auch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) liess verlauten, dass es den Bericht der SBB Cargo betreffend die Massnahmen abwarten und dann entscheiden werde, ob der Leistungsauftrag noch erfüllt sei oder nicht. Allenfalls ist gemäss dem Uvek-Vorsteher, Bundesrat Moritz Leuenberger sodann eine Subventionierung des WVL in Erwägung zu ziehen. (NZZ 31.08.05; BaZ 31.08.05; „Bund“ 31.08.05; SDA-Meldung 30.08.05; UVEK-Medienmitteilung 30.08.05)

30.08. Klimarappen: Zielvereinbarung unterzeichnet – Bundesrat Moritz Leuenberger und die Stiftung Klimarappen haben eine Zielvereinbarung für den Klimarappen auf Benzin und Dieselöl unterzeichnet. Darin verpflichtet sich die Stiftung auf eine jährliche Reduktion der CO₂-Emissionen um 1,8 Millionen Tonnen. Der Stiftung gehören die Erdöl-Vereinigung (EV), der Wirtschaftsdachverband economiesuisse und der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS, vertreten durch den Touring Club Schweiz (TCS), an. Der Klimarappen wird per 1. Oktober eingeführt. Bei einem Abgabesatz von 1,3 bis 1,9 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl soll die Stiftung rund hundert Millionen Franken pro Jahr für wirkungsvolle Energieprojekte im Inland und für den Kauf von CO₂-Emissionszertifikaten im Ausland zur Verfügung haben. Gestartet wird mit einem Abgabesatz von 1,5 Rappen. Mindestens 0,2 der 1,8 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) muss die Stiftung mit Projekten im Inland reduzieren. Die Stiftung soll bis Mitte 2007 den Nachweis erbringen, dass sie die vereinbarten Ziele erreichen kann. Der Geschäftsführer der Stiftung Klimarappen, Dr. Marco Berg, ist zuversichtlich, dass dies gelingen wird. (NZZ 31.08.05; BaZ 31.08.05; „Blick“ 31.08.05; SDA-Meldung 30.08.05; UVEK-Medienmitteilung 30.08.05)

31.08. Wenig Gütertransitverkehr verlässt die Autobahn – Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern hat im Gebiet Sempach/Seetal/luzernisches Reusstal eine Erhebung durchführen lassen betreffend die Fahrrouten des Schwerverkehrs. Die-

se Erhebung widerlegt die Vermutung und Befürchtungen, dass Lastwagenchauffeure statt der Autobahn das regionale, untergeordnete Strassennetz benützen, um die Ausgaben für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu reduzieren. Das Ergebnis scheint plausibel, bieten doch Fahrten über die Autobahn mit kürzeren Fahrzeiten, besserem Komfort und höherer Sicherheit für das Strassentransportgewerbe eindeutige Vorteile. Die Erhebung bringt allerdings auch an den Tag, dass die Gewerbe- und Industriebetriebe im untersuchten Gebiet einen regen Güterverkehr auf der Strasse verursachen. Die Dienststelle für Verkehr und Industrie beurteilt die Resultate und Zusammenhänge auch als repräsentativ für andere Regionen. Schon vorgeschlagene Massnahmen zur Verkehrslenkung, wie z.B. Lastwagenfahrverbote, werden als nicht zweckmässig erachtet: Der wirtschaftlich notwendige Ziel- und Quellverkehr könne nicht umgelenkt werden; er sei auf die lokalen Routen angewiesen.
(Medienmitteilung der Staatskanzlei Luzern 31.08.05)

01.09. Dieselbusse sind so sauber wie Erdgasbusse – Moderne Dieselbusse sind ebenso sauber wie moderne Erdgasbusse: Das ist das Ergebnis einer Studie, die unter anderem die Hochschule für Technik in Rapperswil erarbeitet hat. Vom Resultat waren selbst die Autoren überrascht. Moderne Dieselbusse, die die ab Herbst 2005 geltende Euro-4-Norm oder die noch strengere Euro-5-Norm erfüllen, schneiden in der Untersuchung etwa gleich gut ab wie Gasfahrzeuge. Dieselbusse der Euro-5-Norm sind sogar sauberer als Gasbusse, da erstere im Gegensatz zu letzteren mit Russfiltern ausgerüstet sind, die auch Ultrafeinpartikel auffangen. Ein moderner Dieselbus stösst nur rund ein Prozent so viele Feinpartikel aus wie ein Gas-Ottomotor. Beim Russ beträgt die Differenz zum Gasmotor 90 Prozent. Obwohl Erdgasmotoren weniger Kohlendioxid (CO₂) als Dieselmotoren produzieren, schneiden beide Motorentypen bei einer Bilanzierung aller Treibhausgase, die von der Bohrung bis zum Busbetrieb anfallen, etwa gleich ab.
(NZZ 02.09.08)

02.09. Benzin aus der Schweiz für die USA – Aufgrund von Benzin-Versorgungsproblemen haben die USA einen Hilferuf an die Organisation der Verbraucherländer, die Internationale Energieagentur (IEA), gerichtet. Diesem Hilferuf ist in einem einstimmigen Entscheid aller 26 Mitgliedsländer stattgegeben worden. Nun sollen den USA zwei Millionen Fass Erdöl oder Erdölprodukte pro Tag zur Verfügung gestellt werden. Der Notstandsplan ist innert 15 Tagen umzusetzen. An dem Plan ist gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) auch die Schweiz beteiligt, rund 360'000 Fass beisteuern könnte. Dies ist das zweite Mal, dass die IEA einen solchen Notfallplan in Kraft setzt. Das erste Mal wurde eine derartige Aktion im Golfkrieg von 1991 gestartet.
(NZZ 03./04.09.05; BZ 03./04.09.05)

07.09. Autobranche verfügt über drei neue Berufe – Der Auto-Gewerbeverband der Schweiz (AGVS) hat drei neue Berufslehrgänge vorgestellt: namentlich jene zum Automobil-Techniker, zum Automobil-Fachmann und zum Automobil-Assistenten. Die drei Lehrgänge ersetzen bisherige Berufsausbildungen und werden ab 2007 eingeführt. Gemäss der gleichentags publizierte Händlerstatistik hat es in der Schweiz im Juli 2005 4'809 Markenvertretungen inklusive Garagen mit Serviceverträgen gegeben. Das sind 244 Betriebe weniger als bei der Erhebung Anfang 2004.

(AP-Meldung 07.09.05; AGVS-Medienmitteilung 07.09.05; auto-schweiz-Medienmitteilung 07.09.05)

07.09. CO₂-Ausstoss insgesamt fast konstant geblieben – Der Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂) aus der Verbrennung von Brenn- und Treibstoffen in der Schweiz ist heute praktisch gleich hoch wie 1990. Die Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch sind allerdings verglichen mit 1990 um fast neun Prozent gestiegen. Der Ausstoss aus dem Brennstoffverbrauch hingegen ist um 4,4 Prozent gesunken.
(NZZ 08.09.05; „Bund“ 06.09.05)

08.09. Schweiz ermöglicht Freigabe von Erdölpflichtlagern – Ab Mitte September ermöglicht die Schweiz die Freigabe von Pflichtlagern für Erdöl. Sie folgt damit nun auch formell einem Notstandsplan der Internationalen Energieagentur (IEA) zur Linderung der Versorgungsengpässe nach dem Hurrikan Katrina im Süden der USA. Gemäss dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) hat Bundesrat Joseph Deiss die Verordnung über die Pflichtlagerfreigabe verabschiedet und auf den 15. September 2005 in Kraft gesetzt. Damit wird der Erdölbranche in der Schweiz die Möglichkeit eröffnet, bei Bedarf im Inland Pflichtlagerreserven einzusetzen. Sollte eine physische Mangellage eintreten, so wäre eine wettbewerbsneutrale Alimentierung des Marktes unverzüglich und reibungslos möglich. Auf alle Fälle wird kein Schweizer Öl in den USA verfrachtet. Dies wäre auch wirtschaftlich nicht sinnvoll, weil die Importeure nur zu den jeweils geltenden Marktpreisen die Produkte aus den Pflichtlagern beziehen könnten.

(AP-Meldung 08.09.05; BWL-Medienmitteilung 08.09.05; „Bund“ 06.09.05; NZZ 16.09.05; AS 2005 S. 4563-4566)

09.09. Neuer Hupac-Terminal bei Mailand in Betrieb genommen – Vor den Toren Mailands, in Busto Arsizio-Gallarate, hat der Schweizer Kombi-Operateur Hupac eine neue Terminalanlage in Betrieb genommen, die sich über rund 240'000 Quadratmeter erstreckt. Die Kosten für den Aus- bzw. Neubau der Terminaleinrichtungen beliefen sich auf 75 Millionen Franken; ein beträchtlicher Teil der Finanzierung erfolgte über rückzahlbare Darlehen des Bundes.

(NZZ 10./11.09.05; UVEK-Medienmitteilung 09.09.05)

12.09. Waldbericht 2005: Erste Wald-Gesamtschau publiziert – Niemand spricht mehr vom Waldsterben; schliesslich wächst der Wald in der Schweiz gemäss dem neu konzipierten Waldbericht des Bundes jährlich um eine Fläche in der Grössenordnung des Thunersees. Heute weiss man, dass den Kronenverlichtungen eine zu grosse Bedeutung zugemessen worden war. Mit dem Waldbericht 2005, in dem erstmals der Wald und seine Bedeutung für die Menschen in der Schweiz umfassend dargestellt wird, verabschiedet sich der Bund denn auch davon, einen einzelnen Faktor ins Zentrum zu stellen. Die Analyse ersetzt die bisherige Sanasilva-Berichterstattung und umfasst eine Vielzahl ökologischer, ökonomischer, gesellschaftlicher sowie kultureller Elemente, die nach sechs von den europäischen Forstministern bestimmten Nachhaltigkeitsbereichen aufgeteilt sind. Gemäss dem Vizedirektor des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal), Willy Geiger, ist der Wald gesund. Trotzdem wollen die Verantwortlichen nicht allzu viel Optimismus versprühen. Laut Waldbericht 2005 ist der Zustand der Baumkronen heute sogar schlechter als 1985; allerdings schwankten die

Werte von Jahr zu Jahr. Für den Wald bestünden Langzeitrisiken, woraus weiterhin die Forderung nach einer Reduktion des Schadstoffausstosses abgeleitet werden soll. (NZZ 13.09.05; BUWAL-Medienmitteilung 12.09.05)

20.09. Neue Bahnlinie in Genf – In Genf ist der Spatenstich für den Bau der Eisenbahnverbindung zwischen Genf Cornavin und dem französischen Annemasse (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse [CEVA]), einem über 100-jährigen Projekt, erfolgt. Dies, obwohl die Finanzierung noch nicht definitiv geregelt ist. Zwar will der Bund rund 500 Millionen an die projektierten Gesamtkosten von 900 Millionen Franken bezahlen; der Rest geht zulasten des Kantons Genf und Frankreichs. Offen ist allerdings, wann die Eidgenossenschaft das Geld zur Verfügung stellt. (NZZ 21.09.05)

20.09. Schweiz steigert Schienenanteil im alpenquerenden Güterverkehr – Die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene scheinen Wirkung zu zeitigen. Anders als in Österreich oder Frankreich konnte der Schienenanteil gemäss dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) weiter gesteigert werden. Insgesamt wurden im Jahr 2004 gut 110 Millionen Tonnen Güter über den inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus und Brenner transportiert. Der Anteil des Güterverkehrs auf Schienen im inneren Alpenbogen nahm dabei in der Schweiz von 63,2 (2003) auf 64,7 Prozent zu. Auch im Transitverkehr, der zwei Drittel des gesamten Güterverkehrs über den inneren Alpenbogen ausmacht, konnte die Schweiz den Schienenanteil steigern, und zwar von 69 (2003) auf 72,4 Prozent. (NZZ 21.09.05; UVEK-Medienmitteilung 20.09.05; Alpinfo 2004)

21.09. Motion zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 2012 angenommen – Mit 88 zu 61 Stimmen hat die Grosse Kammer eine Motion des Nationalrats Pierre Kohler (cvp, Jura) zur Fertigstellung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes bis 2012 angenommen – dies gegen den Willen von Bundesrat Moritz Leuenberger. (Amtliches Bulletin des Nationalrats 21.09.05)

23.09. Eisenbahnperspektiven von Bund und SBB bis 2030 – Gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind ab Mitte des nächsten Jahrzehnts bei der Erweiterung des Schienennetzes kleine, aber umso effizientere Schritte angesagt. Das Vorhaben heisst neu technokratisch „Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB)“. Den finanziellen Rahmen stecken die sechs bis sieben Milliarden Franken, die nach der Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) im Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs (FinöV) verbleiben. Weil die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bei weitem nicht genügen, um den von den SBB formulierten Wunschzettel zu erfüllen, möchte das BAV dort investieren, wo das Potenzial am grössten ist. (NZZ 24./25.09.05; BaZ 24./25.09.05; BAV-Medienmitteilung 23.09.05)

24.09. Basler Zollfreistrasse: Rodungsbewilligung verlängert – Die Rodungsbewilligung für den Bau der umstrittenen Zollfreistrasse zwischen Lörrach und Weil am Rhein durfte vom baselstädtischen Regierungsrat bis zum 30. Juni 2006 verlängert werden. Das Bundesgericht hat eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde von Anwohnern abgewiesen

und wie zuvor bereits das kantonale Verwaltungsgericht die Verlängerung, der zunächst bis Mitte 2001 befristeten Rodungsbewilligung abgesehnet.
(NZZ 26.09.05)

25.09. Klares Ja zu Luzerner Autobahnzubringer – Der Autobahnzubringer, der das Rontal mit der A14 Luzern–Zug verbindet, wird gebaut. Die Luzerner Stimmberechtigten haben einen Kredit von 100 Millionen Franken für den 1,4 Kilometer langen Zubringer klar bewilligt.
(NZZ 26.09.05 und 16.09.05)

25.09. Keine neuen Schnellstrassen im Kanton Thurgau – Im Kanton Thurgau soll es keine weiteren Schnellstrassen geben. Mit 52,2 Prozent Nein-Stimmen haben die Stimmberechtigten zwei Strassenbauvorhaben, die das Thurtal und die Stadt Kreuzlingen vom Durchgangsverkehr hätten entlasten sollen, im Grundsatz verworfen. Der Regierungsrat hatte sich einhellig für den auf rund 600 Millionen Franken veranschlagten Bau ausgesprochen. Nun ist gemäss der Regierung „Pflasterlipolitik“ nötig, um die besonders betroffenen Ortschaften zu entlasten. Immerhin stimmten die Gemeinden, die von der Entlastung profitiert hätten, den Vorhaben zu. Den Ausschlag für das Nein gaben ausgerechnet jene Bezirke, die vom Bau der neuen Kantonsstrasse im Thurtal weder positiv noch negativ betroffen gewesen wären.
(NZZ 26.09.05)

28.09. Kein Autorecycling in Monthey – Die Stiftung Auto Recycling Schweiz gibt das Bauprojekt für eine Verarbeitungsanlage zur Entsorgung von **R**eststoffen aus **A**uto-**S**hredderanlagen (Resh) auf. Die in Anlage in Monthey (VS) ist zu teuer. Sie würde mehr als die ursprünglich veranschlagten 120 Millionen Franken kosten. Ohne zusätzliche Gelder könne das Resh-Recycling nicht rentabel betrieben werden. Die Automobil-Importeure erachten zwar eine ökologisch optimale Resh-Verwertung weiterhin als erstrebenswert, sehen allerdings derzeit keine Notwendigkeit mehr, weiterhin ihre Beiträge an die Stiftung Auto Recycling Schweiz zu leisten.
(NZZ 29.09.05; Medienmitteilung Stiftung Auto Recycling Schweiz 28.09.05)

28.09. Weitere Neat-Mehrkosten – Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) dürften noch einmal 56 Millionen Franken mehr kosten als geplant. Laut dem 19. Neat-Standbericht belaufen sich die prognostizierten Endkosten damit auf rund 16,4 Milliarden Franken. Gemäss Risikoanalyse könnten die Kosten allerdings nochmals um 1,3 Milliarden Franken ansteigen.
(NZZ 29.09.05; 19. Neat-Standbericht 16.09.05)

03.10. Nationalrat weist Bahnreform 2 an den Bundesrat zurück – Mit 119 zu 58 Stimmen hat der Nationalrat die Bahnreform 2 an den Bundesrat zurückgewiesen. Die Vorlage geht nun an den Ständerat, der in einem nächsten Schritt ebenfalls über die Rückweisung zu entscheiden hat.
(NZZ 04.10.05; BaZ 04.10.05)

07.10. Ständerat strafft Verbandsbeschwerderecht – Der Ständerat hat mit 24 zu fünf Stimmen bei acht Enthaltungen der Vereinfachung der Umweltschutzverträglichkeitsprüfung (UVP) und der Präzisierung des seit 39 Jahren geltenden Verbandsbeschwerde-

rechts (VRB) zugestimmt. Dabei umriss Kommissionssprecher Franz Wicki (cvp, Luzern) die vier Punkte der Revision wie folgt: Erstens wird die Beschwerdelegitimation der Verbände etwas strenger gefasst: Nur gesamtschweizerisch tätige Organisationen, die seit zehn Jahren rein ideelle und keine gewinnstrebenden Ziele verfolgen, sind zur Beschwerde berechtigt. Zudem sind nicht Einzelpersonen, sondern ist das oberste Exekutivorgan zuständig für die Beschwerdeerhebung. Zweitens wird der Zeitpunkt für eine umweltrechtliche Beschwerde noch weiter vorverschoben, nämlich bereits in die Raumplanungsphase, bei Nutzungsplänen mit Verfügungscharakter. Drittens soll trotz Einsprachen schon mit den Bauarbeiten begonnen werden können, soweit der Ausgang des Verfahrens die Arbeiten nicht beeinflussen kann. Besonders umstritten war der vierte Punkt, der sich mit den Vereinbarungen zwischen Bauwilligen und Organisationen befasst. Diesbezüglich nahm der Ständerat mit 20 zu 19 Stimmen ein Antrag von Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) an, wonach Vereinbarungen zwischen Bauherren und Umweltorganisationen nicht in spätere Verfügungen von Behörden aufgenommen werden dürfen. Künftig müssen Umweltorganisationen die Gerichts- und Parteikosten tragen, wenn sie mit einer Beschwerde vor Bundesgericht unterliegen. Zudem werden ihnen Abmachungen mit Bauherren, die bei Nichteinhaltung Konventionalstrafen vorsehen, verboten. Nicht mehr zulässig sind auch Zahlungen, die die Organisationen dazu bringen, auf Rechtsmittel zu verzichten. Die Vorlage geht nun an den Nationalrat.

(NZZ 07.10.05 und 08./09.10.05; BaZ 07.10.05 und 08.10.05)

08.10. Energieetikette trägt zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs bei – Eine im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) durchgeführte Studie hat die praktischen Auswirkungen der Energieetikette für Personenwagen in den ersten zwei Jahren nach deren Einführung untersucht. Gemäss dieser Studie ist der Treibstoffverbrauch nur eines von mehreren Kaufkriterien. Lediglich fünf bis zehn Prozent der Neuwagenkäufer beziehen den Verbrauch als prioritäres Kriterium in ihren Kaufentscheid mit ein. Die Energieetikette führt zu einer Zunahme des Marktanteils der A- und B-klassierten Neuwagen in der Grössenordnung von 1,5 Prozent. Dies entspricht rund 4'000 Neuwagen pro Jahr. Damit wird eine jährliche Einsparung von rund 3'000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) erreicht. Die Kombination der Energieetikette mit einem Bonus/Malus-System würde laut Studie zu einer jährlichen Zunahme des Marktanteils an A- und B-klassierten Neuwagen um rund sechs Prozent führen. Würde diese Kombination per 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt, könnten bis ins Jahr 2010 rund 100'000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Denkbar wäre diesbezüglich eine Erhöhung der Automobilsteuer von heute vier auf sechs oder acht Prozent für alle importierten Neuwagen. Im Gegenzug erhielten die Käufer für Autos der Energiekategorie A oder B beispielsweise 2'000 oder tausend Franken bei der Immatrikulation des Fahrzeugs. Für die übrigen Kategorien würde es keinen Bonus geben. Dabei wird angestrebt, die Energieeffizienzkategorien so auszugestalten, dass besonders schwere Fahrzeuge nicht unverhältnismässig gut abschneiden.
(BFE-Medienmitteilung 04.10.05; AR 12.10.05)

11.10. Weniger Unfälle dank 0,5 Promille und mehr Kontrollen – Die tiefere Promillegrenze kombiniert mit verschärften Kontrollen hat gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) die Zahl schwerer Unfälle aufgrund von Alkohol am Steuer im ersten Halbjahr 2005 gegenüber dem Vorjahr um 26 Prozent gesenkt. Die Zahl der tödlichen Unfälle unter Alkoholeinfluss reduzierte sich sogar um 37 Prozent. Das BFS spricht von einer Trendwende bei den alkoholbedingten Unfällen. Noch nicht festzulegen sei, ob der Rückgang alkoholbedingter Unfälle der tieferen Promillegrenze oder nur der verstärkten Polizeipräsenz zuzuschreiben sei. Um die Beantwortung offener Fragen zu erleichtern, führt das BFS neu ein so genanntes Indikatorensystem zur Strassenverkehrsdelinquenz. Dieses System stellt Daten aus verschiedenen, den Strassenverkehr betreffenden Statistiken zusammen und wird mit Bezug auf die Ziele von „Via sicura“, dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes, aufgebaut. Bezweckt wird mit dem System die möglichst breite Analyse delinquenten Verhaltens im Strassenverkehr.
(NZZ 12.10.05; BaZ 12.10.05; BFS-Medienmitteilung 11.10.05; BFS-Aktuell 11.10.05)

12.10. Der Strassenverkehr deckt seine Kosten – Der Grad der Eigenwirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs hat gemäss der provisorischen Strassenrechnung für das Jahr 2003 des Bundesamts für Statistik (BFS) bei rund 113 Prozent und der Deckungsgrad bei rund 115 Prozent gelegen.
(BaZ 13.10.05; NZZ 17.10.05)

17.10. Peza für Lastwagen vor der deutschen Grenze in Basel voll in Betrieb – Heute ist die provisorisch erweiterte Zollanlage (Peza), die rund 12'000 Quadratmeter umfasst, vor der deutschen Grenze in Basel voll in Betrieb gegangen. Zugleich wurde die 320 Meter lange Rampenbrücke eröffnet, die direkt von der Autobahn auf den Lastwagen-Warterraum führt. Dieser Warteraum bietet Platz für bis zu 120 Camions. Die Peza kostet

20 Millionen Franken und wird vollumfänglich vom Bund über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) finanziert. Die Peza soll einen Stau von drei Kilometern Länge absorbieren können. Die Peza stellt lediglich eine Zwischennutzung des betreffenden Geländes dar, da dieses voraussichtlich ab 2008 von der SBB Cargo als multifunktionale Betriebsanlage übernommen wird. Die Rampenbrücke soll dannzumal als Autobahnverbindung zum Rheinhafen Kleinhüningen dienen.

(SDA-Meldung 17.10.05; BaZ 18.10.05)

19.10. Bund beteiligt sich an „Porta Alpina“ – Der Bundesrat hat definitiv beschlossen, die Vorinvestitionen für die „Porta Alpina“ zu unterstützen: Der Bund übernimmt die Hälfte der Kosten, d.h. 7,5 Millionen Franken. Mit der unterirdischen Haltestelle im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) sollen attraktive Tourismusgebiete geschaffen werden, um die Marke Gotthard bekannt zu machen. Nicht entschieden hat der Bundesrat über eine allfällige Beteiligung an den zusätzlichen Investitionskosten in der Höhe von 50 Millionen Franken, zu welcher die Zustimmung des Parlaments notwendig wäre.

(NZZ 20.10.05)

19.10. Noch Neat-Reserven von rund 1,5 Milliarden Franken – Der Bundesrat hat 123 Millionen Franken aus den Neat-Reserven für die Lötschbergachse und die Betriebsvorbereitung des Basistunnels freigegeben. Die Reserven liegen damit aktuell noch bei 1,475 Milliarden Franken.

(BaZ 20.10.05)

26.10. Bericht zum Stand der Lärmbekämpfung – Der Bundesrat hat einen Bericht zum Stand und zu den Perspektiven der Lärmbekämpfung in der Schweiz verabschiedet. Gemäss diesem Bericht zeigt es sich bereits heute, dass die Bevölkerung auch nach dem Abschluss der Sanierungen vor Lärm nur teilweise geschützt sein werde. Diesbezüglich nennt der Bericht als einen der Hauptgründe: Die Lärmbekämpfung an der Quelle sei nicht in erhofftem Mass vorangekommen. So seien Fahrzeug- und Flugzeugmotoren zwar leiser geworden, doch wurde diese Verbesserung durch die starke Zunahme des Verkehrs mehr als kompensiert. Lärm soll in Zukunft auch vermehrt mit Anreizen vermindert werden. So könnten beispielsweise ein Lärm-Ökolabel für Wohnparzellen oder ein Umweltzeichen für lärmarme Fahrzeuge oder Produkte wie Reifen und Strassenbeläge geschaffen werden. Laut Bericht leistet auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs einen Beitrag zur Lärmreduktion. Als prüfungswert werden im Weiteren auch fiskalische Massnahmen wie höhere Steuern für laute Fahrzeuge oder Road Pricing erachtet. Nicht zuletzt kann Lärm bzw. Ruhe – immer gemäss Bericht – im übertragenen Sinn als Hypothek betrachtet werden, da der Lärmverursacher das Gut „Ruhe“ von den vom Lärm Betroffenen ausleiht. Die „Lärmhypothek“ könnte durch eine Verminderung der Lärmbelastung rückzahlbar werden, wobei die Betroffenen das Recht hätten, diese Hypothek zu verzinsen. Damit würde ein zusätzlicher Anreiz zur Lärmreduktion geschaffen, und die Betroffenen würden für die erduldete Lärmbelastung entschädigt. Mit der Erkenntnis, dass Ruhe genauso zur Gesundheit der Bevölkerung beitrage wie andere materielle Ressourcen, verschiebe sich der Fokus der Lärmbekämpfung in Zukunft vermehrt vom „Schutz vor übermässigem Lärm“ in Richtung eines „Rechts auf Ruhe“.

(NZZ 28.10.05; UVEK-Medienmitteilung 26.10.05; BBl 2005 S. 6589-6608)

26.10. Buwal und BWG werden zum Bundesamt für Umwelt – Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) und grosse Teile des Bundesamts für Wasser und Geologie (BWG) fusionieren per 1. Januar 2006 zum neuen Bundesamt für Umwelt (Bafu). Dieser Name signalisiere, dass es nicht einseitig um Umweltschutz, sondern um die Nutzung der natürlichen Lebensgrundlagen im umfassenden Sinn einer nachhaltigen Bewirtschaftung sowie um den Schutz vor Gefahren der Umwelt gehe. (UVEK-Medienmitteilung 26.10.05; AS 2005 S. 5441-5444)

28.10. Cargo-Verluste: SBB bauen 650 Stellen ab – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bauen infolge der tiefen Zahlen im Wagenladungsverkehr (WLV) 650 von rund 4'800 Stellen ab. Das Bedienungsnetz soll von heute rund 650 Punkten per 28. Mai 2006 auf 323 Punkte, das so genannte „Grundnetz Plus“, verkleinert werden. Gemäss SBB Cargo wickeln derzeit rund die Hälfte der Bedienungspunkte im WLV 97 Prozent des Umsatzes ab. Schuld an den schlechten Ergebnissen von SBB Cargo im WLV Schweiz seien die Rahmenbedingungen. Die Anhebung der Gewichtslimite bei Lastwagen auf 40 Tonnen habe bei den Kunden Optimierungsmassnahmen bewirkt und die Konkurrenz zwischen Strasse und Schiene verschärft. Gemäss Daniel Nordmann, Leiter von SBB Cargo, hat man die Wirkungen dieser schon länger bekannten neuen Marktbedingungen unterschätzt. Die nun geplanten Massnahmen sollen Einsparungen von rund 85 Millionen Franken pro Jahr ermöglichen. Laut Daniel Nordmann haben die SBB auch mit der Streichung der Bundessubventionen für den WLV zu kämpfen. Dieses Jahr beliefen sich diese noch auf 47 Millionen Franken. Bis 2008 sollen die Beiträge jedoch ganz verschwinden. Würden die Subventionen nun allerdings nicht reduziert, betont Daniel Nordmann, sondern ungefähr verdoppelt, könnte der bisherige Zustand beibehalten werden. Gemäss dem Verkehrsdepartement (Uvek) könnten diese finanziellen Mittel von jährlich rund 90 Millionen Franken nur freigespielt werden, wenn sie in anderen Bereichen, etwa dem Regionalverkehr, kompensiert würden. Verkehrspolitisch sei es vertretbar, dass schwach ausgelastete Verladeorte und solche, die auf der Strasse wirtschaftlicher bedient werden können, nicht mehr ins „Grundnetz Plus“ integriert seien. Die Massnahmen von SBB Cargo seien nachvollziehbar und dienen der langfristigen Aufrechterhaltung des Binnengüterverkehrs. Das Uvek werde deshalb dem Bundesrat beantragen, vom Parlament keine Subventionen zu verlangen. Sowieso, unterstreicht das Uvek, bestehe im Gegensatz zum alpenquerenden Verkehr für den Binnenverkehr kein verfassungsmässiger oder gesetzlicher Auftrag, dass der Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden muss. Im Transitbereich verzeichnet SBB Cargo im laufenden Jahr ein Wachstum von etwa 20 Prozent. Nicht zuletzt weist Daniel Nordmann darauf hin, dass bei einer Erhöhung des Lastwagengewichts auf 60 Tonnen und einer Lockerung des Nachfahrverbots der WLV grundsätzlich gefährdet wäre. (NZZ 29./30.10.05; AP-Meldung 28.10.05; UVEK-Medienmitteilung 28.10.05; BZ 26.10.05)

02.11. SBB ziehen sich aus dem Car-Sharing-Geschäft zurück – Die Firma Rail-Link AG, an der die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) rund 55 Prozent, Mobility 25 Prozent und Daimler-Chrysler 20 Prozent hielten, wird liquidiert. Rail-Link war von den SBB ursprünglich als Ergänzung ihres Bahnangebots konzipiert worden. Es hat sich nun gezeigt, dass die Nachfrage nach einem derart spezifischen Car-Sharing-Angebot sehr gering ist. Zuletzt zählte Rail-Link 2'000 Kunden, die mittlerweile von Mobility über-

nommen worden sind. Damit war man weit entfernt von den Prognosen des Jahres 2001, als seitens der SBB von bis zu 10'000 Rail-Link-Nutzern pro Jahr die Rede gewesen war. Die SBB subsumieren unter dem Begriff Rail-Link in Zukunft alles, was sie an individueller Mobilität ab ihren Bahnhöfen anpreisen.

(NZZ 03.11.05)

02.11. Nur die halbe Schweiz will mehr Umweltschutz – Das Bedürfnis der Schweizerinnen und Schweizer nach mehr Umweltschutz sinkt: Waren vor zwei Jahren noch 70 Prozent für mehr Einsparungen zugunsten des Umweltschutzes gewesen, sind es heute noch 52 Prozent. Mit anderen Worten: Nur noch jeder zweite Schweizer möchte zugunsten des Umweltschutzes bei anderen Staatsausgaben sparen. Seit Bestehen der Univox-Umwelt-Umfragen, die 1986 begannen, ist dies der mit Abstand tiefste Wert. Die Meinung, der Staat müsse mehr tun für den Umweltschutz, findet mit 56 Prozent noch am ehesten im Bereich des Klimaschutzes Zustimmung. Bei der Luftreinhaltung sind es noch 51 Prozent. Dass hingegen zu viel für den Umweltschutz betrieben wird, glauben die wenigsten der Befragten.

(BaZ 03.11.05; NZZ 04.11.05)

09.11. Ambivalentes Verhältnis zur Automobilität – Gemäss einer von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, in Auftrag gegebenen Umfrage des Forschungsinstituts GfS Bern besitzen 86 Prozent aller erwachsenen Schweizerinnen und Schweizer ein Auto. Zwar ist sich eine Mehrheit der Lenker der Umweltbelastung durch das Auto bewusst; trotzdem halten vier Fünftel von ihnen das Auto für unverzichtbar und lehnen Eingriffe, die die eigenen Mobilitätsgewohnheiten tangieren, ab. Laut einer zeitgleich präsentierten ETH-Studie ist der spezifische Treibstoffnormverbrauch von Neuwagen zwischen 1996 und 2004 um 12,6 Prozent gesunken. Faktoren wie die Bevölkerungs- und Raumentwicklung oder das Freizeit- und Kaufverhalten hätten dazu beigetragen, dass der technische Fortschritt punkto Verbrauchsrückgang und Abgasemissionen erst langsam zum Tragen komme. Gemäss der ETH-Studie hat der Verbrauch nur bei einer kleinen Minderheit der Neuwagenkäufer erste Priorität. An erster Stelle stehe die Fahrzeuggrösse. Ebenso sei eine ausgeprägte Modell- und Markentreue auszumachen. Der neu gekaufte Wagen ist im Durchschnitt nicht weniger als elf Jahr auf den Strassen unterwegs. Die Automobilindustrie bildet zusammen mit ihren vor- und nachgelagerten Erwerbszweigen einen der ertragsreichsten Wirtschaftsbereiche der Schweiz. Dessen ungeachtet oder eben gerade deswegen gehört die Automobilbranche – primär mit Blick auf die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs – zu den am schärfsten politisch beobachteten Wirtschaftszweigen. Die GfS-Untersuchung stellt den Auftakt dar für ein langfristig angelegtes Mobilitäts-Monitoring von auto-schweiz.

(NZZ 10.11.05; BaZ 10.11.05)

09.11. Bundesrat setzt revidiertes Versicherungsrecht in Kraft – Der Bundesrat hat heute das revidierte Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) und die Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) auf den 1. Januar 2006 in Kraft gesetzt. Im Zentrum des neuen VAG stehen die Sicherung der Solvenz der unterstellten Versicherungsunternehmen sowie der Schutz der Versicherten vor Missbrauch. Die Teilrevision des VVG bringt mehr Wahlfreiheit sowie Transparenz und räumt mit einem alten Zopf auf, namentlich der Unteilbarkeit der Prämie. Dieser harmlos tönende Fachbegriff steht für

eine Praxis der Versicherer, die das Wechseln des Anbieters praktisch verunmöglicht hat. Bei vorzeitiger Kündigung ging die restliche Prämie stets in die Kasse der Versicherung. Besonders hoch war der Schaden für Fahrzeughalter, die kurz nach Bezahlung der Prämie ihr Auto verkauften und kein neues mehr einlösten. Vor allem bei teuren oder geleasteten Fahrzeugen summierte sich die Prämie für Kasko- und Haftpflichtversicherung auf einige tausend Franken pro Jahr. So entgingen allein bei den Autoversicherungen den Versicherten offenbar bis zu 400 Millionen Franken pro Jahr. Wer bislang zu einem günstigeren Anbieter wechseln wollte, hätte einen beträchtlichen Abschreiber hinnehmen müssen und blieb deshalb in der Regel seinem Versicherer treu. Künftig gilt: Den Versicherten wird zumindest ab dem zweiten Vertragsjahr der Restbetrag anteilig zurückerstattet.

(NZZ am Sonntag 13.11.05; EFD-Medienmitteilung 09.11.05; AS 2005 S. 5245-5252)

11.11. Weitere Teilstücke der Transjurane eröffnet – Heute hat der Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundesrat Moritz Leuenberger, zwei weitere Abschnitte der A16 (Transjurane) offiziell dem Verkehr übergeben. Es handelt sich um die 2,9 Kilometer lange und rund 360 Millionen Franken teure Umfahrung von Porrentruy sowie die 3,2 Kilometer lange und rund 216 Millionen Franken teure Umfahrung von Delémont. (A16 – Communiqué de Presse 11.11.05; AR 16.11.05)

18.11. Mehr Wirkung von EnergieSchweiz im Jahr 2004 – Das Energiesparprogramm EnergieSchweiz des Bundes hat 2004 seine Wirkung spürbar verbessert. Die CO₂-Emissionen sind gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) reduziert und der Anteil erneuerbarer Energien erhöht worden. Ohne EnergieSchweiz und das Vorgängerprogramm Energie2000 würden der Verbrauch fossiler Energie um 7,6 Prozent und die CO₂-Emissionen um 2,8 Millionen Tonnen über dem heutigen Niveau liegen. Mit jedem eingesetzten Bundesfranken werde das Zehnfache an privaten Investitionen ausgelöst. (NZZ 19./20.11.05; BFE-Medienmitteilung 18.11.05)

22.11. Neue Sicherheitsgurten-Kampagne lanciert – Unter dem Slogan „Ein Band fürs Leben“ lancieren die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), der Touring Club Schweiz (TCS) und der Verkehrssicherheitsrat (VSR) im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) eine breit abgestützte und durch den FVS finanzierte Sicherheitsgurten-Kampagne. Dies deshalb, weil die Statistiken seit einigen Jahren zeigen, dass die Tragquote der Lenkenden bei rund 80 und jene der Rücksitz-Passagiere 53 Prozent stagniert. Mit der Sensibilisierungskampagne, die drei Jahre dauert, soll die Anschnall-Disziplin verbessert und die Gurtentragquote erhöht werden. Die bfu-Direktorin Brigitte Buhmann schätzt, dass mit konsequentem Anschnallen die Zahl der Toten pro Jahr um 60 und jene der Schwerverletzten um rund 210 reduziert werden könnte. (Gemeinsame Medienmitteilung von bfu, TCS, VSR und FVS 22.11.05)

22.11. Gotthard-Neat verzögert sich um Monate – Die eidgenössische Rekurskommission für das öffentliche Beschaffungswesen in Lausanne hat heute der Alptransit Gotthard AG mitgeteilt, dass sie einer Beschwerde der Berner Arbeitsgemeinschaft Marti AG gegen einen Vergabeentscheid aufschiebende Wirkung gebe. Konkret geht es dabei um die Vergabe des 430 Millionen Franken teuren Tunnelbauloses Erstfeld an ein österreichisches Konsortium. Dadurch kann sich der Bau der Gotthard-Achse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) um Monate verzögern. Nebst zeitlichen

Verzögerungen rechnen die Tunnelbauer auch mit Mehrkosten in noch nicht bekanntem Ausmass. Der Rechtsstreit könnte zudem zur Folge haben, dass die Neat am Gotthard erst im Jahr 2016 und nicht wie geplant 2015 in Betrieb genommen werden kann.

(NZZ 23.11.05)

23.11. Bundesrat lässt sich Zeit bei der Verkehrssicherheit – Der Vorsteher des Verkehrsdepartements (Uvek), Bundesrat Moritz Leuenberger, ist mit dem vom Bundesamt für Strassen (Astra) ausgearbeiteten Massnahmenpaket für mehr Sicherheit im Strassenverkehr „Via sicura“ im Gesamtbundesrat noch nicht durchgedrungen. Letzterer hat zwar erneut seinen Willen bekräftigt, die Zahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen zu reduzieren, über konkrete Massnahmen und deren Finanzierung, wie sie im Astra-Handlungsprogramm vorgeschlagen werden, hat die Landesregierung jedoch noch nicht befunden. Vielmehr wies diese das Programm an das Uvek zur Weiterbearbeitung, insbesondere zur Prioritätensetzung und zur Abklärung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses, zurück.

In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS unter anderem betont, dass nun finanz- und gesellschaftspolitisches Augenmass gefragt sei. Zudem sind gemäss Strassenverkehrsverband FRS bei der Weiterbearbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms „Via sicura“ durch das Uvek nebst der Kosteneffizienz (optimales Kosten/Nutzen-Verhältnis) gleichermassen die folgenden Prämissen zu berücksichtigen: Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit sowie politische und gesellschaftliche Akzeptanz.

(NZZ 24.11.05; UVEK-Medienmitteilung 23.11.05; FRS-Communiqué 23.11.05)

23.11. Keine Revision der Automobilsteuergesetzgebung – Der Bundesrat hat beschlossen, eine Neugestaltung der Automobilsteuer als ökologische Lenkungssteuer nicht weiter zu verfolgen. Abklärungen seien zum Ergebnis gelangt, dass die geprüften Varianten nur sehr geringe Lenkungswirkungen entfaltet hätten. Das Lenkungsziel – höhere Marktanteile von energieeffizienten und schadstoffarmen Autos – werde für die Mehrheit aller Verkäufe von energieeffizienten und schadstoffarmen Fahrzeugen bereits ohne zusätzliche finanzielle Anreize erreicht. Zudem entfalte das Verlagerungsziel – Kauf eines energieeffizienteren und schadstoffärmeren Autos – bei einem Grossteil der Autokäufe keine Wirkung. Da namentlich ein Bonus/Malus-System nur bei einer Minderheit der Käuferschaft den Kaufentscheid beeinflussen würde, käme besagtes System einer Subvention nach dem Giesskannenprinzip gleich. Ein solcher Subventionstatbestand würde ausserdem zu einer Erhöhung der Staatsquote führen. Nicht zuletzt wäre das bestehende einfache und effiziente System der Automobilsteuer wesentlich verkompliziert worden. Das bedeutet, dass der Import aller Automobile auch weiterhin einheitlich mit vier Prozent besteuert wird.

(EFD-Medienmitteilung 23.11.05)

23.11. Umweltschonende Treibstoffe fördern – Die Vernehmlassung zur entsprechenden Änderung des Mineralölsteuergesetzes hat ergeben, dass die steuerliche Förderung umweltschonender Treibstoffe mehrheitlich begrüsst wird. Der Bundesrat hat nun das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausarbeitung der Botschaft an das Parlament beauftragt. Mit der angestrebten Gesetzesänderung, die ab 2007 in Kraft treten soll, will der Bundesrat primär den CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr reduzie-

ren. Vorgesehen ist dabei, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen gänzlich von der Mineralölsteuer zu befreien. Zugleich soll bei als Treibstoff verwendetem Erd- und Flüssiggas die Besteuerung um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent gesenkt werden. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen will der Bundesrat durch eine höhere Besteuerung des Benzins vollumfänglich kompensieren. Das heisst, dass die Steuerbelastung beim Benzin voraussichtlich um ein bis zwei Rappen pro Liter im Jahr 2007 und um rund sechs Rappen pro Liter im Jahr 2010 zunimmt. (EFD-Medienmitteilung 23.11.05)

23.11. Klimapolitik: Stand der Schweiz – Gemäss dem vierten nationalen Bericht der Schweiz an das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNO-Klimakonvention) und gleichzeitig dem ersten Bericht der Schweiz zuhanden des Protokolls von Kyoto ist die Erwärmung pro Jahrzehnt seit 1970 in der Schweiz dreimal höher als der weltweite Durchschnitt. Im Lauf des 20. Jahrhunderts sei die Niederschlagsmenge im Winter in den nördlichen und westlichen Landesregionen um 20 bis 30 Prozent gestiegen; in den südlichen Regionen hingegen um ebensoviel gesunken. Im gleichen Zeitraum habe die Häufigkeit starker Niederschläge pro Tag an den meisten Messstationen nördlich der Alpen um 20 bis 80 Prozent zugenommen. In den vergangenen 30 Jahren seien zwei Drittel aller Schweizer Gemeinden von Überschwemmungen betroffen gewesen, die Kosten von insgesamt acht Milliarden Franken verursacht hätten. Die Schweiz habe in den letzten Jahren, insbesondere im Rahmen des CO₂-Gesetzes und des Energiesparprogramm EnergieSchweiz, bedeutende Schritte unternommen, um ihre Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Ohne diese Anstrengungen würden die CO₂-Emissionen heute um mindestens sieben Prozent höher ausfallen. Zur Erreichung der Zielvorgabe gemäss Kyoto-Protokoll seien allerdings weitere Anstrengungen unumgänglich. Ohne zusätzliche Massnahmen würden sich die Treibhausgas-Emissionen laut Prognosen im ersten Verpflichtungszeitraum (2008-2012) auf rund 51 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr belaufen. Damit betrage die Ziellücke rund 2,5 Millionen Tonnen. Der Bundesrat habe deshalb im März 2005 grundsätzlich Zusatzmassnahmen beschlossen. Mit einem Szenario, das zusätzlich die Wirkungen der beschlossenen und geplanten Massnahmen berücksichtige, liessen sich die Kyoto-Ziele indessen erreichen. Besagte zusätzlichen Massnahmen und ihr geschätztes jährliches Reduktionspotenzial 2008-2012 (in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten) präsentierten sich wie folgt: CO₂-Lenkungsabgabe auf Brennstoffe (0,7), Klimarappen: Projekte im Inland (0,2), Bonus-Malus-System und Begünstigung alternativer Treibstoffe (0,4), Klimarappen: internationale Projekte, Emissionsgutschriften (1,6). Die Gesamtwirkung der zusätzlichen Massnahmen im Inland (1,3) ergebe zusammen mit jenen im Ausland (1,6) im Total ein geschätztes Emissionsreduktionspotenzial von 2,9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr. Die Ziellücke würde damit um 0,4 Millionen Tonnen übertroffen. (UVEK-Medienmitteilung 23.11.05)

29.11. Ständerat unterstützt Vorprojekt zur „Porta Alpina“ – Im Rahmen der Behandlung des Budgets 2006 hat die Kleine Kammer das Vorprojekt für die „Porta Alpina“ unterstützt und den vom Bundesrat beantragten Kredit von 7,5 Millionen Franken im Sinne einer Vorinvestition mit 28 zu neun Stimmen genehmigt. Diese belastet den Voranschlag offenbar nicht, weil entsprechende Kompensationen vorgenommen werden. Gemäss dem Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements, Hans-Rudolf Merz, ist allerdings völlig klar, dass über das eigentliche Projekt der „Porta

Alpina“ im Rahmen einer eigenen Botschaft entschieden werden muss. Unterstützt auch der Nationalrat besagte Vorinvestition, sind dem Projekt gute Chancen einzuräumen, dass es realisiert wird. Denn es ist kaum denkbar, dass das Parlament den Vollausbau dereinst verweigern wird, wenn bereits Millionenbeiträge in das Projekt geflossen sind.

Hingegen ist ein Antrag, der zusätzliche Mittel für die Trassenpreisverbilligung im Bereich des Wagenladungsverkehrs (WLV) verlangte, vom Ständerat mit 25 zu 17 Stimmen abgelehnt worden. Laut Carlo Schmid (cvp, Appenzell Innerrhoden) gehört der WLV nicht zum Service public und ist ausserdem kostendeckend zu betreiben. Die Verlagerung im Binnenverkehr sei nirgendwo festgeschrieben. (NZZ 30.11.05)

29.11. Ständerat ist auf Budget 2006 eingetreten – Der Ständerat hat heute den Voranschlag des Bundes für das kommende Jahr sowie den Finanzplan 2007-2009 behandelt und ist auf das Budget 2006 eingetreten. Dieses sieht Ausgaben von knapp 53 Milliarden und Einnahmen von gut 52 Milliarden Franken vor. Das Defizit beträgt noch rund 600 Millionen Franken. Ziel ist es, im Jahr 2007 ein ausgeglichenes Budget zu erreichen. In der Gesamtabstimmung heisst das „Stöckli“ den Voranschlag 2006 mit 33 zu null Stimmen bei zwei Enthaltungen gut. Der Finanzplan 2007-2009 wird zur Kenntnis genommen. (NZZ 30.11.05)

30.11. Kyoto-Protokoll: Ausführungsbestimmungen formell in Kraft – Die Vertragsparteien des Kyoto-Protokolls haben heute die Bestimmungen, welche die Details des 1991 vereinbarten Klimavertrags regeln, angenommen. Nach dessen Verabschiedung im japanischen Kyoto 1997 waren nämlich noch zahlreiche Konkretisierungen notwendig, auf die sich die Parteien erst in jahrelangen Verhandlungen einigen konnten. Diese nachträglich erarbeiteten Bestimmungen bedurften eben noch der Zustimmung des ersten Treffens der Vertragsparteien (Meeting of the Parties, MOP-1). Besagtes Treffen der Länder, die das im Rahmen der Konvention verabschiedete und Mitte Februar 2005 in Kraft getretene Kyoto-Protokoll tatsächlich ratifiziert haben, findet gegenwärtig in Montreal statt. Gleichzeitig mit der MOP-1 geht auch die 11. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention von Kyoto (Conference of the Parties, COP-11) in der kanadischen Metropole über die Bühne. Gemäss Kanadas Umweltminister und COP/MOP-Präsident, Stéphan Dion, ist das Kyoto-Protokoll nun voll funktionsfähig. Und laut dem amtierenden Chef des UNO-Klimasekretariats, John Hay, sind der Emissionshandel und weitere Regeln des Kyoto-Protokolls formal in Gang gesetzt. Kohlendioxid (CO₂) habe jetzt einen wirtschaftlichen Wert. (NZZ 02.12.05, 28.11.05 und 29.11.05; Baz 02.12.05)

01.12. Kanton Bern will Lenkungssteuer für saubere Autos – Mit einer Standesinitiative verlangt der Kanton Bern, dass der Bund die Höhe der Steuer auf importierten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen künftig nach einem Bonus/Malus-System erhebt. Das System habe den Schadstoffausstoss und den Energieverbrauch zu berücksichtigen. Der maximale Steuersatz soll acht Prozent betragen. (SDA-Meldung 01.12.05)

02.12. A1 wird zwischen Härkingen und Wiggertal sechsspurig – Auf Antrag der Kantone Solothurn und Aargau hat der Bundesrat ein generelles Projekt genehmigt, das den

Ausbau der Nationalstrasse A1 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal auf sechs Spuren vorsieht. Der Ausbau auf zweimal drei Spuren plus Standstreifen ermöglicht es, künftig den Verkehr der Autobahnen A1 und A2 auf dem besagten gemeinsamen, neun Kilometer langen Teilstück sicher und flüssig zu führen. Mit anderen Worten: Mit dem Ausbau auf sechs Spuren will der Bundesrat die Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts gewährleisten sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Aufgrund des heutigen Kenntnisstands muss mit Ausbaurkosten von rund 300 Millionen Franken zulasten der Nationalstrasse gerechnet werden. Als nächster Schritt wird nun das Ausführungsprojekt erarbeitet, das voraussichtlich im Sommer 2006 öffentlich aufgelegt wird.

(NZZ 03./04.12.05; UVEK-Medienmitteilung 02.12.05; SDA-Meldung 02.12.05; ASTRA-Medienmitteilung 08.12.05; BBl 2006 S. 423)

02.12. Bundesrat verabschiedet Botschaft zum Infrastrukturfonds – Der Bundesrat will über einen Zeitraum von 20 Jahren insgesamt 20 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (8,5 Milliarden), für die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes (5,5 Milliarden) sowie für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr (sechs Milliarden) einsetzen. Finanziert werden sollen die entsprechenden Massnahmen und Projekte via einen Infrastrukturfonds, der von zweckgebundenen Strassengeldern alimentiert wird. Die Landesregierung hat heute die einschlägige Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet.

In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Absicht des Bundesrats, einen umfassenden und längerfristigen Infrastrukturfonds für das Nationalstrassennetz und die Agglomerationen einzurichten, grundsätzlich begrüsst. Allerdings sei die Finanzierung reiner Schienenprojekte in Agglomerationen verfassungswidrig und werde vom Strassenverkehrsverband FRS abgelehnt bzw. bekämpft.

(NZZ 03./04.12.05; BaZ 03.12.05; UVEK-Medienmitteilung 02.12.05; FRS-Communiqué 02.12.05; BBl 2006 S.763-826)

07.12. Nationalrat ist auf den Voranschlag 2006 eingetreten – Nach der Kleinen ist heute auch die Grosse Kammer auf das Budget 2006 des Bundes eingetreten. Dies, obschon von links und rechts Rückweisungsanträge vorgelegt sind. Mit 96 zu 65 Stimmen genehmigt der Nationalrat den Voranschlag 2006.

(NZZ 08.12.05 und 06.12.05)

07.12. Nationalrat unterstützt Vorprojekt zur „Porta Alpina“ – Im Rahmen der Behandlung des Budgets 2006 hat nach der Kleinen nun auch die Grosse Kammer das Vorprojekt für die „Porta Alpina“ unterstützt und den vom Bundesrat beantragten Kredit von 7,5 Millionen Franken im Sinne einer Vorinvestition mit 106 zu 71 Stimmen bewilligt.

Hingegen ist ein Antrag, der zusätzliche Mittel für die Trassenpreisverbilligung im Bereich des Wagenladungsverkehrs (WLV) verlangte, vom Nationalrat mit 103 zu 82 Stimmen abgelehnt worden.

(NZZ 08.12.05)

08.12. Bahnreform 2 in Portionen – Obwohl die Verkehrskommission des Ständerats der klaren Überzeugung gewesen war, dass die Rückweisung der Bahnreform 2 durch den

Nationalrat ein Fehler war, hat sie dem Plenum einstimmig, jedoch „contrecœur“ beantragt, der Rückweisung zuzustimmen. Dies primär, um keine Differenzen zu schaffen, die lediglich eine weitere Verzögerung brächten. Die Kleine Kammer dem Antrag ihrer Kommission gefolgt und empfiehlt dem Bundesrat, die zu überarbeitende Vorlage zu unterteilen: Die unbestrittenen Elemente sollen dem Parlament möglichst rasch mit einer neuen Vorlage, die anderen in späteren, separaten Teilvorlagen unterbreitet werden. Bundesrat Moritz Leuenberger ist mit der Rückweisung einverstanden.
(NZZ 09.12.05)

09.12. Umfahrung von Klosters eröffnet – Heute wird die Umfahrung von Klosters (GR) im Prättigau offiziell eröffnet. Realisiert wurde sie zwar bereits zwischen 1996 und 1998. Seither diene sie allerdings als Zufahrt für den Bau und Ausbruch des Gotschnatunnels. Die Umfahrung misst rund 6,5 Kilometer, die Sunnigbergbrücke gut 500 Meter und der Gotschnatunnel rund 4,2 Kilometer. Die gesamte Umfahrung samt Tunneldurchstich kostete massiv weniger als budgetiert: Statt auf 505 Millionen kam sie auf „nur“ 355 Millionen Franken zu stehen. Auf Initiative des Bündner Ständerats Christoffel Brändli wurde die ganze Prättigauerstrasse auf Anfang 2002 zur Nationalstrasse A28 umklassiert.
(NZZ 08.12.05 und 10./11.12.05)

09.12. SBB ziehen Bilanz nach einem Jahr Bahn 2000 – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Bahn 2000 mehr Passagiere befördert als je zuvor. Im überregionalen nationalen Verkehr hat die Zahl der Reisenden um 7,5 Prozent zugenommen. Dieses Wachstum ist doppelt so hoch wie in den vorangegangenen Jahren. Ein Jahr nach dem grossen Fahrplanwechsel könne Bahn 2000 als Erfolg bezeichnet werden. Der Fahrplan habe sich als stabil erwiesen. Als negativ erachtet Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, die grossen Betriebsstörungen, das schlechte Krisenmanagement sowie die ungenügende Pünktlichkeit auf bestimmten Strecken. Der Betriebsertrag sei wegen der grösseren Nachfrage zwar gestiegen. Die zusätzlichen Erträge seien allerdings tiefer als die Mehrkosten für den Betrieb des erweiterten Angebots.
(NZZ 10./11.12.05)

11.12. Montrealer Balanceakt um den Klimaschutz – Mit einem in letzter Minute ausgehandelten Kompromiss sind die Vertreter der 157 Parteien, die das Kyoto-Protokoll bisher ratifiziert haben, übereingekommen, über eine Fortschreibung des 1997 ausgearbeiteten und im Februar 2005 in Kraft getretenen Vertrags – dessen Verpflichtungsperiode 2012 ausläuft – zu verhandeln. Allerdings gaben die USA im Rahmen der Klimakonvention nur die Zustimmung zu einem Dialog über strategische Methoden für eine langfristige globale Zusammenarbeit. Immerhin hat das Kyoto-Protokoll an der 11. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention von Kyoto (Conference of the Parties, COP-11) in Montreal die nötigen Durchführungsmechanismen nun auch noch offiziell erhalten.
(NZZ 12.12.05; BaZ 12.12.05; NZZ am Sonntag 11.12.05)

13.12. Protokoll von Göteborg ist in Kraft – Heute tritt in der Schweiz das Protokoll von Göteborg in Kraft. Dieses legt neue Reduktionsziele fest für die Emissionen verschiedener Luftschadstoffe in Europa, den USA und Kanada. Die Verpflichtungen des Protokolls

sollen in der Schweiz durch den konsequenten Vollzug der geltenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung erreicht werden. Die Reduktion der grenzüberschreitenden Emissionen von Schwefeldioxid (SO₂), Stickoxiden (NO_x), Ammoniak (NH₃) und flüchtigen organischen Verbindungen bis ins Jahr 2010 soll zu einem Rückgang von Sommersmog und Luftverschmutzung durch Feinstaub führen. Die Schweiz verpflichtet sich dazu, gegenüber 1990 die Emissionen von SO₂ um 40, von NO_x um 52, von flüchtigen organischen Verbindungen um 51 und von NH₃ um 13 Prozent zu senken. Das Protokoll von Göteborg ist das achte und neueste Zusatzprotokoll zur Konvention über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigungen, welche die Schweiz bereits im Jahr 1983 ratifiziert hat.

(NZZ 13.12.05; UVEK-Medienmitteilung 12.12.05)

15.12. Budget 2006 des Bundes unter Dach – Nachdem beide Kammern dem Vorschlag der Einigungskonferenz zugestimmt haben, ist der Voranschlag 2006 definitiv unter Dach. Bei Ausgaben von gut 52,7 Milliarden und Einnahmen von gegen 52,2 Milliarden Franken ist ein Defizit von rund 590 Millionen Franken budgetiert. Das Defizit liegt somit um rund 110 Millionen Franken tiefer als vom Bundesrat ursprünglich vorgesehen.
(NZZ 16.12.05)

16.12. Eisenbahnen haben ihren Leistungsauftrag erfüllt – Die helvetischen Bahnen haben im Jahr 2003 insgesamt ihren Leistungsauftrag erfüllt. Die betriebswirtschaftliche Rechnung schloss gemäss der Schweizerischen Eisenbahnrechnung 2003 des Bundesamts für Statistik (BFS) mit einem Überschuss von fast 162 Millionen Franken. Vom gesamten Verkehrsertrag von rund 3,3 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 2003 auf total gut 2,63 Milliarden Franken, rund 10 Millionen mehr als 2002. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahnen sank – unter Berücksichtigung des Zinsaufwands für Spezialfinanzierungen – in der Jahresfrist von 41,7 auf 40,7 Prozent und der Kostendeckungsgrad von 68,9 auf 68,6 Prozent.

(NZZ 17./18.12.05; BFS Aktuell Dezember 2005)

20.12. Privater australischer Käufer für Crossrail – Das Bahnunternehmen Regionalverkehr Mittelland (RM) hat für sein Cargogeschäft, das in der Crossrail zusammengefasst ist, einen Käufer gefunden: die australische Investitionsgesellschaft Babcock & Brown (B&B). Nach Ankündigung der Fusion von RM mit der BLS Lötschbergbahn war klar geworden, dass die RM-Tochter Crossrail, die das Cargogeschäft zwischen Ruhrgebiet, Espace Mittelland und Norditalien betreibt, einen neuen Besitzer finden muss. Ab 1. Januar 2006 wird B&B die Geschicke von Crossrail lenken. Dass ein privater ausser-europäischer Investor bei Crossrail einsteigt, wird als Indiz für das Ertragspotenzial angesehen, das mit den auf Schienen transportierten Gütern zu realisieren ist. B&B werden nicht nur die 50-köpfige Belegschaft von Crossrail, sondern auch die Produktionsmittel des Unternehmens – namentlich die Umschlagterminals an den Standorten in Wiler (bei Bern) und Domodossola sowie Wechselbehälter und Lokomotiven – übernehmen. Zudem ist vorgesehen, den Aktionsradius im Norden über Duisburg und im Süden über Domodossola hinaus auszuweiten.

(NZZ 21.12.05; BaZ 21.12.05)

20.12. Bahn büsst beim Güterverkehr durch die Alpen Marktanteile ein – Gemäss einem aktuellen Bericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) ist der Güterverkehr durch die Schweizer Alpen im Zeitraum von 1994 bis 2004 um 48 Prozent auf 35,4 Millionen Tonnen gewachsen. Auf der Strasse allein hat sich der Gütertransport seit 1994 mehr als verdoppelt, während jener auf der Schiene nur um 29 Prozent zunahm. Der Güteranteil der Bahnen im Verkehr durch die Schweizer Alpen ist stetig von 74 Prozent (1994) auf 65 Prozent (2004) gesunken. Ab 2001 erlaubte die Erhöhung der Gewichtslimite bei Lastwagen auf 40 Tonnen mehr Fracht. Die durchschnittliche Fracht pro Camion erhöhte sich von 1999 bis 2004 um 56 Prozent. (BaZ 21.12.05; ARE-Schlussbericht „Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene 2004“ Dezember 2005)

21.12. Bundeshilfe für Unwetterschäden muss kompensiert werden – Der Bund zahlt den Kantonen 251 Millionen Franken an die Hochwasserschäden. Der entsprechende Bundesbeschluss besagt zudem, dass von diesem Betrag das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) in den Jahren 2006 und 2007 bei anderen Posten 104 Millionen Franken einsparen muss. Der Uvek-Vorsteher, Bundesrat Moritz Leuenberger, nannte in diesem Zusammenhang die Bereiche Nationalstrassen und Waldwirtschaft. Realistischerweise wird der Grossteil voraussichtlich aber zulasten des Nationalstrassenbaus gehen. Das heisst konkret, dass Projekte aufgeschoben werden. Keine Freude an dieser Lastenabwälzung haben die Kantone, für die es keinen sachlichen Zusammenhang zwischen der Bundeshilfe und den Kürzungen im Nationalstrassenbau gibt. (BZ 22.12.05)

FRS/pk; 14.12.2006

Stichwortverzeichnis 2005**14.12.2006**

| Verkehr | (Datum) |
|--|----------------|
| Automobilsalon; 100-jähriges Jubiläum wird mit einer Reihe von Spezialveranstaltungen und einer Jubiläumsausstellung gefeiert | 17.02. |
| Automobilsalon; 75. Internationaler Automobilsalon eröffnet; Über 800'000 Besucherinnen und Besucher erwartet | 04.03. |
| Automobilsalon; Neuer Rekord mit 747'000 Besucherinnen und Besuchern | 13.03. |
| Automobilwirtschaft; Rund 270'000 verkaufte Personenwagen im Jahr 2004; Davon mehr als ein Viertel Dieselfahrzeuge | 18.01. |
| Automobilwirtschaft; Drei neue Lehrgänge in Autobranche; Automobil-Techniker, Automobil-Fachmann und Automobil-Assistent | 07.09. |
| Automobilwirtschaft; Auftakt zu einem langfristigen Mobilitäts-Monitoring durch auto-schweiz; Neue GfS-Umfrage und ETH Studie zur Automobilität | 09.11. |
| Autoversicherung; Bundesrat setzt per 1. Januar 2006 revidiertes Versicherungsrecht in Kraft; Unteilbarkeit der Prämie zugunsten der Autohalter abgeschafft | 09.11. |
| Bahn 2000; Bilanz nach einem Jahr fällt positiv aus; SBB haben mehr Passagiere als je zuvor befördert; Zusätzliche Erträge tiefer als Mehrkosten für den Betrieb | 09.12. |
| Bahnreform 2; Bundesrat verabschiedet Vorlage; Bund soll künftig ein Grundnetz, die Kantone ein Ergänzungsnetz finanzieren | 23.02. |
| Bahnreform 2; Nationalrat weist die Vorlage mit 119 zu 58 Stimmen an den Bundesrat zurück | 03.10. |
| Bahnreform 2; Ständerat weist die Vorlage „contrecœur“ an Bundesrat zurück; Empfehlung: Vorlage in Portionen dem Parlament zu unterbreiten | 08.12. |
| EU; Keine Grenzen mehr für Bussengelder; Beträge über 70 Euro; Primär motorisierte Verkehrsteilnehmer betroffen | 16.03. |
| FinöV; Lärmsanierung der Bahnen gemäss BAV und SBB im Fahrplan; Abschluss 2015; Endkostenprognose 500 Mio. unter den geplanten 1,85 Mia. Franken | 28.07. |
| FinöV; Den Minderausgaben von 2,3 Mia. stehen Mehrkosten von 8,3 Mia. Franken gegenüber | 05.08. |
| FinöV; Eisenbahn-Perspektiven bis 2030; Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB); Sechs bis sieben Mia. Franken zur Verfügung | 23.09. |
| FRS; Dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen; Resolution verabschiedet; 60. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweiz. Strassenverkehrsverbands | 14.06. |
| Güterverkehr; SBB Cargo kämpft noch immer mit Verspätungen im grenzüberschreitenden Verkehr | 21.01. |
| Güterverkehr; 1,255 Mio. Lastwagen überquerten 2004 die Schweizer Alpen | 09.03. |

| | |
|--|--------|
| Güterverkehr; Expertenbericht zur Alpen transitbörse veröffentlicht; Zwei Varianten untersucht | 19.05. |
| Güterverkehr; Ständerat nimmt Verlagerungsbericht zur Kenntnis; Verlagerungsziel nicht erreichbar; Weitere zwei Mia. Franken für Verlagerung notwendig | 02.06. |
| Güterverkehr; Provisorisch erweiterte Zollanlage (Peza) in Basel-Weil eröffnet; Ende des Lastwagenstaus vor der Grenze zu Deutschland erhofft | 16.06. |
| Güterverkehr; Preise im Semester zwischen Oktober 2004 und April 2005 auf der Strasse um 8,1 Prozent gestiegen; Hauptgrund: LSV A-Erhöhung | 14.07. |
| Güterverkehr; SBB Cargo fährt Verluste im Inland ein; Binnen-Güterverkehr soll reorganisiert werden; Uvek erwägt, Wagenladungsverkehr zu subventionieren | 30.08. |
| Güterverkehr; Schweiz steigert 2004 Schienenanteil im alpenquerenden Güterverkehr | 20.09. |
| Güterverkehr; Provisorisch erweiterte Zollanlage (Peza) vor deutscher Grenze in Basel voll in Betrieb; 320 Meter lange Rampenbrücke eröffnet | 17.10. |
| Güterverkehr; SBB Cargo plant Abbau von Stellen und Bedienungspunkten im Zusammenhang mit dem Wagenladungsverkehr | 28.10. |
| Güterverkehr; Privater australischer Käufer für RM-Tochter Crossrail | 20.12. |
| Güterverkehr; Neuer ARE-Bericht; Seit 1994 büsst die Bahn beim alpenquerenden Verkehr stetig Marktanteile ein | 20.12. |
| | |
| Hauptstrassen; TCS-Studie zum Sicherheitsniveau; Von 239 Abschnitten weisen 25 ein mittleres bzw. hohes Gefährdungspotenzial auf | 25.01. |
| Hauptstrassen; Umfahrung von Flüelen dem Verkehr übergeben; 2,6 Kilometer langer und 235 Mio. Franken teurer Tunnel; Lärmquelle eliminiert | 10.06. |
| | |
| HGV-Anschluss; Parlament heisst Investitionen von 1,09 Mia. Franken gut | 08.03. |
| HGV-Anschluss; Eidgenössische Räte heissen Bundesbeschluss gut | 18.03. |
| HGV-Anschluss; Bundesrat setzt Gesetz per 1. September 2005 in Kraft; Investitionen von 300 Millionen in Frankreich; Drei Abkommen in Paris unterzeichnet | 25.08. |
| | |
| Kombinierter Verkehr; Erster Terminal in der Westschweiz eröffnet | 18.04. |
| Kombinierter Verkehr; Neue Hupac-Terminalanlage bei Mailand in Betrieb genommen | 09.09. |
| | |
| Kantonsstrassen; Basler Zollfreistrasse; Bundesgericht erachtet die Verlängerung der Rodungsbewilligung als zulässig | 24.09. |
| Kantonsstrassen; Thurgauer Stimmberechtigte lehnen zwei neue Schnellstrassen ab | 25.09. |
| | |
| Nationalstrassen; TCS-Studie zum Sicherheitsniveau; Schweizer Autobahnen sind die sichersten Europas; Zwei von 105 Strecken mit mittlerem bis hohem Risiko | 25.01. |
| Nationalstrassen; Jahresstaubericht 2004 des Astra; Verkehrszunahme von drei Prozent; Abnahme der Staustunden um rund sechs Prozent | 05.07. |
| | |
| Nationalstrassenbau; Aktion auf dem Bundesplatz zur Fertigstellung der Umfahrung von Biel (A5) und der Transjurane (A16) | 24.02. |
| Nationalstrassenbau; 23 Kilometer langes Autobahnteilstück der A5 zwischen Areuse (NE) und Grandson (VD) offiziell eröffnet | 12.05. |
| Nationalstrassenbau; Nationalrat nimmt Motion Kohler klar an; Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes bis 2012 | 21.09. |

| | |
|--|--------|
| Nationalstrassenbau; Luzerner Stimmvolk sagt ja zu neuem Autobahnzubringer; Verbindung des Rontals mit der A14 Luzern–Zug | 25.09. |
| Nationalstrassenbau; Weiter Abschnitte der Transjurane (A16) offiziell eröffnet; Umfahrungen von Porrentruy und Delémont | 11.11. |
| Nationalstrassenbau; A1 zwischen Härkingen und Wiggertal wird sechsspurig; Bundesrat genehmigt generelles Projekt | 02.12. |
| Nationalstrassenbau; Umfahrung von Klosters im Prättigau offiziell eröffnet | 09.12. |
| Nationalstrassenbau; Bundeshilfe für Unwetterschäden wird voraussichtlich zu einem Grossteil über Kürzungen im Nationalstrassenbau kompensiert | 21.12. |
| | |
| Neat; Erneute Mehrkosten von 400 bis 500 Mio. Franken; Endkostenprognose in der Höhe von 16,4 Mia. Franken | 14.01. |
| Neat; Nationalrat genehmigt den Bundesbeschluss zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achse und den Bundesbeschluss zur Trassensicherung | 28.02. |
| Neat; Neuester Standbericht veröffentlicht; Kostenanstieg von 440 Millionen Franken; Durchstich beim Lötschberg-Basistunnel am 28. April 2005 | 01.04. |
| Neat; 34,6 Kilometer langer Lötschberg-Basistunnel ist durchschlagen worden | 28.04. |
| Neat; Aufsichtsdelegation verabschiedet Tätigkeitsbericht 2004; Endkosten auf 16,3 Mia. Franken gestiegen | 29.04. |
| Neat; Ständerat beschäftigt sich mit Oberaufsicht über den Bau; Mehrkosten seit der FinöV-Abstimmung primär wegen Beststellungsänderungen | 01.06. |
| Neat; Kapazitätsanalyse unter Dach; Ständerat stimmt oppositionslos zu | 01.06. |
| Neat; Bericht der NAD erstmals als eigenständiges Geschäft im Nationalrat | 15.06. |
| Neat; Der Bundesrat gibt 1,3 Mia. Franken für den Bau von zwei Einspurröhren beim Ceneri-Basistunnel frei; Etappierung ist damit vom Tisch | 22.06. |
| Neat; Bundesrat unterstützt grundsätzlich die Idee der „Porta Alpina“ | 29.06. |
| Neat; 19. Standbericht; Mehrkosten von 56 Mio. Franken; Prognostizierte Endkosten von rund 16,4 Mia. Franken | 28.09. |
| Neat; Bund übernimmt 7,5 von 15 Mio. Franken der Vorinvestitionen für die „Porta Alpina“ | 19.10. |
| Neat; Bundesrat gibt Reserven von 123 Mio. Franken frei; Reserven liegen somit bei noch insgesamt rund 1,5 Mia. Franken | 19.10. |
| Neat; Aufschiebende Wirkung der Beschwerde zur Bauvergabe; Verzögerung der Inbetriebnahme der Gotthard-Achse um Monate befürchtet | 22.11. |
| Neat; Ständerat heisst Vorinvestition von 7,5 Mio. Franken in „Porta Alpina“ mit 28 zu neun Stimmen gut | 29.11. |
| Neat; Nationalrat heisst Vorinvestition von 7,5 Mio. Franken in „Porta Alpina“ mit 106 zu 71 Stimmen gut | 07.12. |
| | |
| Öffentlicher Verkehr; Rauchverbot ab dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2005 | 29.06. |
| Öffentlicher Verkehr; Spatenstich zum Bau der CEVA erfolgt; Finanzierung nicht definitiv geregelt | 20.09. |
| | |
| SBB AG; Grösste Betriebsstörung seit Jahren; Zehntausende von Bahnreisenden betroffen | 07.02. |
| SBB AG; Gewinn im Geschäftsjahr 2004 von 42,6 Mio. Franken; Abgeltungen im Bereich Infrastruktur von rund zwei Mia. Franken | 11.03. |

| | |
|--|--------|
| SBB AG; Pensionskasse mit Finanzierungslücke von 2,3 Mia. Franken; Deckungsgrad liegt bei 83,4 Prozent | 12.04. |
| SBB AG; Schwarzer Tag; Stromausfall legt Schienenverkehr in der ganzen Schweiz vollständig lahm | 22.06. |
| SBB AG; Totaler und landesweiter Stromausfall auf dem gesamten Schienennetz hätte verhindert werden können; Kaskade von Fehlern als Ursache | 01.07. |
| StGB; Schnittstellenproblematik zwischen unbedingten Bussen für Übertretungen und bedingten Geldstrafen für Vergehen soll gelöst werden | 20.08. |
| Strassentransport; Parlament heisst Europäisches Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport einstimmig zur Genehmigung gut | 18.03. |
| Strassentransport; Erster landesweiter Gesamtarbeitsvertrag (GAV) zwischen ASTAG und Les Routiers Suisses besiegelt | 09.06. |
| SVG; Ab 1. Januar 2005 sind mehr als vierachsige Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen auf Schweizer Strassen erlaubt | 01.01. |
| SVG; Admas-Statistik 2004; Zahl der geahndeten Verstösse im Strassenverkehr hat gegenüber 2003 zugenommen | 01.03. |
| SVG; Bundesrat verabschiedet Verordnungspaket; Mehr Schutz und Sicherheit für Mensch und Umwelt im Strassenverkehr | 10.06. |
| SVG; Berner Gemeinde Köniz mit neuartiger „Koexistenzzone“ im Ortskern | 30.06. |
| SVG; Bundesrat beschliesst eine Reihe von Veränderungsänderungen; Hebung der Verkehrssicherheit im Vordergrund | 17.08. |
| SVG; Weniger Unfälle dank 0,5 Promille-Grenze | 11.10. |
| Swiss-Moto; Schweizer Motorradmesse findet zum zweiten Mal statt | 17.02. |
| TCS; Bruno Ehrler wird neuer Generaldirektor | 19.07. |
| Verkehrsinfrastruktur; Neue KOF-Studie zu Wachstumswirkungen und Rentabilität von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen | 22.02. |
| Verkehrssicherheit; Taskforce zur Sanierung gefährlicher Bahnübergänge kommt zum zweiten Mal zusammen | 25.01. |
| Verkehrssicherheit; 509 im Strassenverkehr getötete Personen im Jahr 2004; Deutliche Verringerung um 40 Getötete gegenüber 2003 | 11.02. |
| Verkehrssicherheit; Präventionskampagne „Die Wahrheit über Kiffen und Fahren“ des VSR auf Tournee an 35 Schweizer Schulen | 30.05. |
| Verkehrssicherheit; Klage gegen 0,5-Promille-Kampagne abgewiesen | 23.06. |
| Verkehrssicherheit; Strassenverkehrsunfälle 2004; Definitive Zahlen; 510 Getötete und 5'582 Schwerverletzte; Z.T. deutliche Abnahme gegenüber 2003 | 07.07. |
| Verkehrssicherheit; Weniger Unfälle dank 0,5 Promille-Grenze und verschärften Polizeikontrollen | 11.10. |
| Verkehrssicherheit; Neue Sicherheitsgurten Kampagne; Slogan „Ein Band fürs Leben“ | 22.11. |
| Verkehrssicherheit; Noch kein Entscheid im Bundesrat zu „Via sicura“; Handlungsprogramm an das Uvek zur Weiterbearbeitung zurückgewiesen | 23.11. |

| | |
|--|---------------|
| Verkehrsstatistik; Über sechs Millionen Fahrzeuge im Jahr 2004 pro Tag auf Schweizer Strassen; Zunahme von 2,4 Prozent gegenüber 2003 | 15.04. |
| Verkehrssysteme; SBB ziehen sich aus dem Car-Sharing-Geschäft zurück; Unprofitable Firma Rail-Link AG wird liquidiert | 02.11. |
| Verkehrstelematik; Schweiz beteiligt sich mit 10 Mio. Franken an des Satelliten-navigationsystem Galileo; Kompensation über Nationalstrassenbau | 22.06. |

| Energie | (Datum) |
|--|----------------|
| EnergieSchweiz; Energiesparprogramm im Jahr 2004 im Aufwind | 01.07. |
| EnergieSchweiz; Spürbar verbesserte Wirkung im Jahr 2004 | 18.11. |
| Verbrauch; Gut elf Mio. Tonnen Mineralölprodukte abgesetzt; Rund 58 Prozent davon im Treibstoffsektor; Autobenzin rückläufig; Dieselöl zunehmend | 08.02. |
| Verbrauch; „Aktion Klima Bonus“ durch „EnergieSchweiz“ lanciert | 28.04. |
| Verbrauch; Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch neu verkaufter Personenwagen noch immer zu hoch; 7,82 statt 7,4 l/100 km im Jahr 2004 | 09.06. |
| Verbrauch; Schweizer Energieverbrauch auf Rekordniveau; Rückgang beim Treibstoffverbrauch; Dieselsabsatz erheblich gestiegen | 15.06. |
| Verbrauch; Energieetikette trägt zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs bei; Neue Studie im Auftrag des Bundesamts für Energie | 08.10. |
| Versorgung; Hilferuf der USA aufgrund von Versorgungsengpässen bei Benzin und Erdöl; Schweiz beteiligt sich an einem Notstandsplan der IEA | 02.09. |
| Versorgung; Bundesrat Joseph Deiss verabschiedet Verordnung; Freigabe von Erdölpflichtlagern wird ermöglicht; IEA-Notstandsplan | 08.09. |

| Umwelt | (Datum) |
|---|----------------|
| Buwal; Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft wird per 1. Januar 2006 zum neuen Bundesamt für Umwelt (Bafu) | 26.10. |
| Emissionen; Nationalrat empfiehlt Göteborger Protokoll zur Ratifikation | 28.02. |
| Emissionen; Eidgenössische Räte genehmigen Göteborger Protokoll | 18.03. |
| Emissionen; Eidgenössische Kommission für Lufthygiene legt Bericht vor; Zu viele Stickoxide aus dem Strassenverkehr; Halbierung gegenüber 2000 gefordert | 08.07. |
| Emissionen; Moderne Dieselbusse sind so sauber wie moderne Erdgasbusse; Neue Studie u.a. der Hochschule für Technik in Rapperswil | 01.09. |
| Emissionen; CO ₂ -Ausstoss in der Schweiz praktisch gleich hoch wie 1990 | 07.09. |
| Emissionen; Bundesrat will umweltschonende Treibstoffe fördern; Steuerbefreiung von erneuerbaren Rohstoffen; Steuerreduktion für Erd- und Flüssiggas | 23.11. |
| Emissionen; Protokoll von Göteborg tritt in Kraft; Reduktion von vier Schadstoffen bis ins Jahr 2010 | 13.12. |
| Immissionen; Kantone wollen Sommersmog bekämpfen; Informationskonzept der BPUK beschlossen | 21.04. |
| Immissionen; BPUK will Bevölkerung bei hohen Ozonwerten informieren; Kantone Tessin, Graubünden und Genf planen Temporeduktionen | 05.05. |
| Immissionen; Bundesrat verabschiedet Bericht zum Stand und zu den Perspektiven der Lärmbekämpfung | 26.10. |
| Klimarappen; Bundesrat gibt Klimarappen auf Treibstoffen eine Chance; CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffen ab 2006 | 23.03. |
| Klimarappen; Bundesrat Leuenberger legt zusammen mit der Stiftung Klimarappen die Eckwerte fest; Zügige Einführung geplant | 30.05. |
| Klimarappen; Einführung per 1. Oktober 2005; Voraussichtlich 1,5 Rappen pro Liter Benzin; 100 Mio. Franken jährlich zur Reduktion von 1,8 Mio. Tonnen CO ₂ | 25.07. |
| Klimarappen; Stiftung Klimarappen formell gegründet; Marco Berg wird Geschäftsführer; Alle Erdölimporteure machen mit | 20.08. |
| Klimarappen; Zielvereinbarung unterzeichnet; Abgabe in der Höhe von 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl; Reduktion im Inland: 0,2 Mio. Tonnen CO ₂ | 30.08. |
| Klimaveränderung; Das Klimaprotokoll von Kyoto tritt offiziell in Kraft | 13.02. |
| Klimaveränderung; Treibhausgasemissionen im Jahr 2003 angestiegen; Mit Klimarappen können Reduktionsziele erreicht werden | 15.04. |
| Klimaveränderung; Kyoto-Zielvorgaben mit Hilfe der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffen und dem Klimarappen auf Treibstoffen laut Buwal erreichbar | 14.06. |
| Klimaveränderung; Bundesrat verabschiedet zwei Verordnungen; Konkretisierung der CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffen | 22.06. |
| Klimaveränderung; Neuer Klimaschutz-Pakt der USA, Australiens, Japans, Südkoreas, Chinas und Indiens; Effizienter und fairer als Kyoto-Protokoll | 27.07. |
| Klimaveränderung; Vierter Bericht der Schweiz zuhanden der UNO-Klimakonvention; erster Bericht der Schweiz zuhanden des Protokolls von Kyoto | 23.11. |
| Klimaveränderung; Kyoto-Protokoll; Ausführungsbestimmungen formell in Kraft | 30.11. |

| | |
|--|---------------|
| Klimaveränderung; Ergebnis der 11. Vertragsparteienkonferenz; Über die Fortschreibung des Kyoto-Protokolls nach 2012 soll verhandelt werden | 11.12. |
| Naturschutz; Bundesrat will neue Naturpärke für die Schweiz; Drei Kategorien; Keine finanzielle Unterstützung durch den Bund vorgesehen | 23.02. |
| Naturschutz; Ständerat beschliesst oppositionslos neue Naturpärke sowie eine Finanzhilfe des Bundes von 10 Mio. Franken | 16.06. |
| Resh; Verwertungsanlage in Monthey (VS) wird nun doch nicht gebaut; Kosten übersteigen den Investitionsrahmen von 120 Mio. Franken | 28.09. |
| Tempobeschränkungen; ACS fordert mittels Resolution eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen; 130 statt 120 km/h | 17.06. |
| Umweltschutz; Nur noch die Hälfte der Schweizerinnen und Schweizer will zugunsten des Umweltschutzes bei anderen Staatsausgaben sparen | 02.11. |
| Verbandsbeschwerderecht; Mit 24 zu fünf Stimmen bei acht Enthaltungen strafft der Ständerat das VBR; Anforderung an Umweltverbände erhöht | 06.10. |
| Verursacherprinzip; Sechs neuen Buwal-Studien; Immer noch externe Kosten in Milliardenhöhe; Internalisierung z.B. mittels Road Pricing | 12.08. |
| Waldsterben; IAP-Langzeituntersuchung über 20 Jahre; Der Wald stirbt zwar nicht, aber es geht ihm schlecht | 26.01. |
| Waldsterben; Bund veröffentlicht Waldbericht 2005; Erstmals eine Wald-Gesamtschau; Sanasilva-Berichterstattung wird ersetzt | 12.09. |

| Finanzen | (Datum) |
|---|----------------|
| Bundesfinanzen; Rechnung 2004 des Bundes schliesst mit einem Defizit von 1,7 Mia. Franken ab; Budgetiert waren 3,5 Mia. Franken | 16.02. |
| Bundesfinanzen; Der Ständerat heisst das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) mit 19 zu 14 Stimmen gut; Kürzungen im Nationalstrassenbau | 10.03. |
| Bundesfinanzen; Schulden von 127,6 Milliarden Franken per Ende 2004; Erstmals Nachkontrolle des Ausgabenplafonds gemäss Schuldenbremse | 19.05. |
| Bundesfinanzen; Der Nationalrat nimmt im Rahmen des EP 04 Kürzungen bei den (National-)Strassen in der Höhe von 422 Mio. Franken vor | 01.06. |
| Bundesfinanzen; Differenzbereinigung im EP 04; Ständerat will beim Nationalunterhalt mehr kürzen als Nationalrat | 07.06. |
| Bundesfinanzen; Entlastungsprogramm 2004 bereinigt; Keine Kürzungen bei den allgemeinen, nicht projektbezogenen Strassenbeiträgen | 15.06. |
| Bundesfinanzen; Entlastungsprogramm 2004 in den Schlussabstimmungen von den eidgenössischen Räten mehrheitlich genehmigt | 17.06. |
| Bundesfinanzen; Budget 2006 des Bundes mit einem Defizit von 680 Mio. Franken; 2007 bis 2009: Überschüsse von mehreren hundert Mio. Franken | 29.06. |
| Bundesfinanzen; Ständerat ist auf Budget 2006 eingetreten; Ausgaben von knapp 53 Mia. und Einnahmen von gut 52 Mia. Franken | 29.11. |
| Bundesfinanzen; Nationalrat ist auf Budget 2006 eingetreten; Genehmigung des Voranschlags mit 96 zu 65 Stimmen | 07.12. |
| Bundesfinanzen; Budget 2006 unter Dach; Defizit von rund 590 Mio. Franken | 15.12. |
| | |
| Eisenbahnrechnung; Im Jahr 2003 hat der Kostendeckungsgrad der Bahnen 68,6 und der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 40,7 Prozent betragen | 16.12. |
| | |
| FinöV; Neue Finanzierungslösung im Ständerat; Verwendung der Mittel soll im Gesetz präzisiert werden; Bevorschussungslimite auf 8,6 Mia. erhöht | 01.03. |
| FinöV; Der Nationalrat stimmt der neuen Finanzierungslösung grossmehrheitlich zu; Sistierungs- bzw. Rückweisungsantrag wird deutlich abgelehnt | 31.05. |
| FinöV; Ständerat stimmt dem Nationalrat stillschweigend zu; Keine gesetzliche Fixierung von zu bauenden Strecken | 07.06. |
| FinöV; Neues Finanzierungsregime von den eidgenössischen Räten in den Schlussabstimmungen grossmehrheitlich gutgeheissen | 17.06. |
| | |
| Infrastrukturfonds; Bundesrat eröffnet Vernehmlassung; Dringlichkeitsfonds wird vom FRS kategorisch abgelehnt | 13.04. |
| Infrastrukturfonds; Bundesrat verabschiedet Botschaft; 20 Mia. Franken während 20 Jahren für Nationalstrassen und Agglomerationen vorgesehen | 02.12. |
| | |
| Kostenwahrheit; ARE präsentiert neueste Zahlen zu den externen Verkehrskosten; Von 5 Mia. entfallen rund 4,7 Mia. Franken auf den Strassenverkehr | 18.01. |
| | |
| Lenkungsabgaben; Parlament des Kantons Basel-Stadt überweist eine Motion, die LSVA-Gelder für öV und Langsamverkehr zweckbinden will | 15.04. |
| Lenkungsabgaben; Wenig Gütertransitverkehr verlässt Autobahn, um LSVA zu reduzieren; Neue Erhebung des Kantons Luzern | 31.08. |

| | |
|---|---------------|
| Lenkungsabgaben; Der Bundesrat verzichtet auf eine Neugestaltung der Automobilsteuer im Sinne einer ökologischen Lenkungsabgabe | 23.11. |
| Lenkungsabgaben; Der Kanton Bern will Lenkungsabgabe für saubere Autos; Bonus/Malus-System bei Importsteuer auf Fahrzeugen gefordert | 01.12. |
| NFA; Botschaft zur Ausführungsgesetzgebung voraussichtlich im dritten Quartal des laufenden Jahres; SNS wird nicht weiterverfolgt | 25.05. |
| Road Pricing; Nationalrat lehnt parl. Initiative Allemann ab, überweist aber ein Postulat; Bundesrat soll einen Bericht vorlegen | 17.03. |
| Strassenrechnung; Definitive Resultate der Schweizerischen Strassenrechnung 2002; Deckungsgrad liegt bei 111 Prozent | 20.06. |
| Strassenrechnung; Provisorische Resultate für das Jahr 2003; Deckungsgrad liegt bei 115 Prozent | 12.10. |