strasseschweiz
routesuisse
Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2006

(Stand: 19.12.2007)

28.12. Prämien nach Nationalität sind rechtswidrig – Dass Bürger gewisser Staaten in der Schweiz höhere Prämien für die Autohaftpflicht bezahlen müssen, ist gemäss einem Gutachten des Freiburger Staats- und Verwaltungsrechtlers Bernhard Waldmann rechtswidrig. Einerseits gebe es keine flächendeckende Erhebung; anderseits werde nicht berücksichtigt, wie lange die Betroffenen in der Schweiz leben würden. Die Angaben von Versicherungen, wonach vor allem junge Autofahrer aus Balkanstaaten höhere Kosten verursachen, will Bernhard Waldmann indes nicht bestreiten.
(NZZ 29.12.06)

19.12. Vorstoss zu Tempolimiten und Feinstaubproblematik eingereicht – Auslöser für die Parlamentarische Initiative „Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen!“ von Nationalrat Markus Hutter (fdp, Zürich) ist die folgende Tatsache: Sowohl die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Bundesrat als auch wissenschaftliche Untersuchungen anerkennen, dass die Wirkung der Feinstaub-Massnahme „Tempo 80“ auf Autobahnen praktisch gleich Null ist. Trotzdem soll diese wirkungslose Massnahme bei der nächsten Feinstaub-Episode wieder zum Zug kommen. Für Markus Hutter, Präsident des Politischen Beirats „Verkehr + Automobil“ von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS, ist diese Situation unhaltbar. Er beauftragt den Bundesrat deshalb, eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vorzunehmen. Gegenwärtig können sich die Kantone nämlich auf Artikel 3 SVG berufen, wenn sie kurzfristige, aber im Voraus planbare und geplante Massnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem übergeordneten Strassennetz bei besonderen Umweltsituationen anordnen. Konkret verlangt die Einzelinitiative, dass die Kantone künftig für die besagten Massnahmen ein Wirkungsnachweis erbringen müssen – und zwar gemäss Artikel 32 Absatz 3 SVG sowie der Artikel 107 und 108 der Signalisationsverordnung (SSV).
(SoZ 24.12.06; Medienmitteilung strasseschweiz 19.12.06)

www.strasseschweiz.ch
Mittelstrasse 32 ▪ Postfach 8224 ▪ 3001 Bern ▪ T 031 329 80 80 ▪ F 031 329 80 83 ▪ info@strasseschweiz.ch ▪ MwSt. 368914

19.12. Strassen- und Eisenbahnrechnung 2004 – Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2004 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 117 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 115 Prozent. Für den Personenwagen liegen diese Grade etwas tiefer – nämlich bei 114 bzw. 112 Prozent; derweil der Schwerverkehr mit 145 bzw. 148 Prozent sehr gut abschneidet. Laut der ebenfalls vom BFS veröffentlichten Schweizerischen Eisenbahnrechnung 2004 weisen die Eisenbahnen einen Kostendeckungsgrad von fast 103 Prozent aus. Werden die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden für die ungedeckten Kosten des Verkehrangebots sowie die Leistungen an die Infrastruktur ausgeklammert, beträgt der Kostendeckungsgrad noch knapp 71 Prozent. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur gut 42 Prozent macht deutlich, dass die Eisenbahnen die Volkswirtschaft sehr viel kosten. Die Einnahmen aus den Verkehrstarifen, die Gütertransporteure und Passagiere den Bahnen bezahlen, betragen 3,4 Milliarden Franken und decken somit bloss 24 Prozent der gesamten Bahnkosten. Die Nebenerträge (Mieteinnahmen, Geldwechsel, Leistungen für Dritte) generieren 2,5 Milliarden Franken (18 Prozent der gesamten Bahnkosten). Die restlichen gut acht Milliarden Franken (54 Prozent) bezahlt der Staat. Sowohl in der Strassen- als auch in der Eisenbahnrechnung sind die so genannt externen Kosten – im Gegensatz zur Transportkostenrechnung (Trakos) – nicht berücksichtigt.
(NZZ 20.12.06; BFS Aktuell 19.12.06; BaZ 09.01.07)

18.12. Steuerbefreiung für Steinbruchfirmen – Der beim Natursteinabbau verbrauchte Treibstoff soll – analog zur Land- und Forstwirtschaft und zur Berufsfischerei – nicht mehr dem Mineralölsteuerzuschlag unterliegen. Dies hat nach dem Nationalrat auch der Ständerat in der Gesamtabstimmung mit 21 zu 15 Stimmen bei zwei Enthaltungen entschieden. This Jenny (svp, Glarus) kündigte während der einschlägigen Debatte an, er werde einen Vorstoss für eine Befreiung der Pisten- und Rettungsfahrzeuge vom Mineralölsteuerzuschlag einreichen.
(NZZ 19.12.06 und 13.12.06; BBl 2007 S. 1)

14.12. CO_2-Abgabe auf Brennstoffen beschlossen – Der Ständerat hat mit 30 zu null Stimmen bei drei Enthaltungen den Bundesbeschluss über die CO_2-Abgabe auf Brennstoffen gutgeheissen. Damit sollen die mit dem Kyoto-Protokoll eingegangenen Verpflichtungen erfüllt werden. Das „Stöckli“ übernahm das Modell des Nationalrats, das eine gestaffelte Belastung vorsieht. Ab 2009 soll eine Abgabe von 24 Franken pro Tonne Kohlendioxid (CO_2) erhoben werden, was den Liter Heizöl um sechs Rappen verteuert. Bleibt der Rückgang des CO_2-Ausstosses unter den Erwartungen, wird der Betrag 2010 auf 36 Franken angehoben, womit der Preis pro Liter Heizöl um neun Rappen ansteigen würde. Es ist zwar nicht einzusehen, warum eine künstliche Preiserhöhung eine grössere Wirkung haben soll als ein natürlicher Preisanstieg; Bundesrat Moritz Leuenberger wurde dennoch nicht müde, zu betonen, dass exakt die von seinem Departement berechnete Abgabe die grösste Lenkungswirkung habe, will heissen Anreiz zum Sparen oder zum Wechsel auf umweltfreundlichere Energien biete. Dass der Heizölpreis schon heute über diesen Szenarien liegt und somit die Lenkungswirkung ohne zusätzliche Abgabe gegeben ist, passte nicht in die Logik der Abgabe-Befürworter.
(NZZ 15.12.06)

14.12. Verbandsbeschwerderecht: Letzte Differenz ausgeräumt – Der Ständerat hat betreffend die Vorlage zur Straffung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und zur Ver-

hinderung von Missbräuchen des Verbandsbeschwerderechts (VBR) die letzte Differenz ausgeräumt und auf einen Zusatz verzichtet, wonach Volksentscheide und parlamentarische Beschlüsse bei der Beurteilung von Beschwerden prioritär berücksichtigt werden müssen. Der Bundesrat hatte bereits im September 2006 beschlossen, dass er die nunmehr bereinigte Gesetzesrevision in der Botschaft zur FDP-Volksinitiative, die eine wirkungsvolle Einschränkung des VBR verlangt, als indirekten Gegenvorschlag bezeichnen will. Diese Botschaft soll im kommenden Frühling den eidgenössischen Räten zugeleitet werden. Den Initianten allerdings genügt die Gesetzesrevision nicht, weil sie keine Klärung des Verhältnisses zwischen demokratischen Entscheiden auf der einen und der Verbandsbeschwerde auf der anderen Seite bringe.
(NZZ 15.12.06; „Bund“ 15.12.06; BBl 2007 S. 9-16)

13.12. Strengere EU-Grenzwerte für Autoabgase – Das Parlament der Europäischen Union (EU) hat eine Verordnung angenommen, welche die Emissionsgrenzwerte für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge verschärft. Mit diesem Beschluss wird eine neue Euro-5-Norm eingeführt, die per 1. September 2009 für alle in der EU verkauften neuen Fahrzeuge die seit Anfang 2005 geltende Euro-4-Norm ablösen wird. Euro 5 reduziert beispielsweise den zulässigen Ausstoss von Stickoxid (NO_x) auf 60 Milligramm pro Kilometer (mg / km) bei Personenwagen mit Benzinmotor und 180 mg / km bei solchen mit Dieselmotor. Der Grenzwert für den Partikelausstoss von Dieselautos wird um 80 Prozent auf fünf mg / km gesenkt, womit Partikelfilter in den neuen Dieselmodellen ab September 2009 unumgänglich werden. Neufahrzeuge bestehender Dieselmodelle müssen ab Januar 2011 mit einem Filter versehen sein. Die Verordnung des EU-Parlaments legt zudem bereits die Standards für die Euro-6-Norm fest, die im September 2014 in Kraft treten wird und unter anderem eine weitere Reduktion des NO_x-Grenzwerts für Dieselmotoren auf 80 mg / km beinhaltet.
(NZZ 14.12.06)

13.12. Grenzüberschreitende OECD-Studie zur Klimaerwärmung – Laut einer neuen Studie der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) werden tiefer liegende Orte ihre Schneesicherheit verlieren. Die seit den 1980-er Jahren eingetretene Erwärmung betrage in den Alpen mit über 1,5 Grad Celsius rund das Dreifache des globalen Durchschnitts. Besonders stark leiden werde der Wintertourismus unter diesen höheren durchschnittlichen Wintertemperaturen. In den klassischen Alpenländern würden bei einer weiteren Erwärmung bis 2050 um zwei Grad ein Drittel aller Skiorte nicht mehr mit Sicherheit genügend Schnee haben. Bei einer Erwärmung um vier Grad bis 2100 könnten sogar zwei Drittel aller gegenwärtig schneesicheren Orte nicht mehr mindestens hundert Tage mit einer ausreichenden Schneedecke erwarten. Allerdings dürfte dabei der Schweizer Wintertourismus vergleichsweise weniger darunter leiden.
(NZZ 14.12.06)

13.12. Verbandsbeschwerderecht: Noch eine Differenz – Der Nationalrat hat an einer der zwei noch verbleibenden Differenzen bei der Präzisierung des Verbandsbeschwerderechts (VBR) festgehalten: Mit 93 zu 86 Stimmen war die Grosse Kammer gegen die vom Ständerat unterstützte Bestimmung, wonach die Behörde bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) das massgebliche Recht unter Abwägung aller relevanten öffentlichen sowie privaten Interessen anwenden muss und dabei auf die öffentlichen Anliegen, die in parlamentarischen Beschlüssen und Volksentscheiden zur gleichen

Sache zum Ausdruck kommen, zu achten hat. Punkto Vereinbarungen zwischen Baugesuchstellern und VBR-berechtigen Organisationen schloss sich der Nationalrat mit 106 zu 80 Stimmen der Formulierung des Ständerats an, wonach solche Absprachen als gemeinsame Anträge an die Behörde anzusehen sind.
(NZZ 14.12.06)

12.12. Empa präsentiert chemische Analyse des Feinstaubs – Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) hat die chemische Zusammensetzung des Feinstaubs analysiert, der im Januar und Februar 2006 die Luft auf der Alpennordseite überdurchschnittlich stark belastet hat. Gemäss dieser Analyse waren die Belastungen mit dem krebserregenden Russ in den Städten und Agglomerationen sowie auf dem Land etwa gleich gross. Der Grund dafür seien eine starke regionale Durchmischung der unteren Luftschicht und die beträchtliche Lebensdauer der Partikel während der speziellen Wetterverhältnisse gewesen. Aufschlussreich ist, dass rund zwei Drittel des gemessenen Feinstaubs sekundär gebildet wurden. Dieser sekundäre Feinstaub sei durch chemische Reaktionen aus ursprünglichen gasförmigen Emissionen (Stickoxiden, Ammoniak, usw.) entstanden. An stark befahrenen Strassen habe der primäre Anteil allerdings rund die Hälfte ausgemacht. Aus dem Ergebnis der Analyse lasse sich schliessen, dass eine grosse Anzahl verschiedenster Quellen zu den Feinstaubbelastungen beitragen würden. Um die Grenzwerte einhalten zu können, müsse der primäre sowie sekundäre Feinstaub um 50 Prozent reduziert werden. Dazu soll unter anderem die künftige europäische Abgasnorm Euro 5 für neue Diesel-Personenwagen vorzeitig eingeführt werden. Die Welthandelsorganisation (WTO) sowie die Europäische Union (EU) sind entsprechend informiert worden; nun werden die Antworten ausgewertet.
(NZZ 13.12.06)

12.12. Budget 2007 des Bundes ist unter Dach – Der Ständerat hat den Bundesbeschluss über den Voranschlag 2007, der einen Einnahmenüberschuss von gut 900 Millionen Franken vorsieht, mit 38 zu null Stimmen gutgeheissen. Damit ist die Kleine Kammer weitestgehend dem Nationalrat gefolgt. Gemäss dem Sprecher der vorberatenden Kommission, Hans Lauri (svp, Bern), ist es bedauerlich, dass der Bundesrat bei der Aufgabenüberprüfung offenbar nicht wie geplant vorankomme, weshalb in den Jahren 2008 und 2009 wieder mit Entlastungsprogrammen gearbeitet werden soll. Bundesrat und Finanzminister Hans-Rudolf Merz seinerseits stellt fest, dass immer neue Aufgaben mit neuen finanzpolitischen Instrumenten abgesichert würden. Die Fonds seien ein solches Beispiel: Erst in der vergangenen Herbstsession sei mit dem Infrastrukturfonds ein neues derartiges Gefäss beschlossen worden. Dies erschwere eine gute Finanzpolitik. Mit 35 zu null Stimmen hat der Ständerat zudem den zweiten Nachtrag in der Höhe von 470 Millionen Franken zum Voranschlag 2006 genehmigt.
(NZZ 13.12.06)

11.12. Steuersenkung für Gas-Treibstoffe – Der Ständerat hat eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes, welche die Förderung so genannt umweltschonender Treibstoffe zum Ziel hat, in der Gesamtabstimmung mit 36 zu null Stimmen bei fünf Enthaltungen gutgeheissen. Im Unterschied zum Nationalrat beschloss die Kleine Kammer, Erdgas aufgrund seiner besseren CO_2-Bilanz stärker zu privilegieren als Flüssiggase. Dass eine derartige Differenzierung zwischen zwei umweltfreundlichen Antrieben tatsächlich gerechtfertigt ist, war angesichts widersprüchlicher Gutachten nicht unbestritten. Im

Expertenstreit vertraute die Mehrheit des „Stöckli“ eher seiner Kommission als dem Bundesrat. Konkret soll Erdgas um 40 Rappen und Flüssiggas um 20 Rappen gegenüber dem Benzinäquivalent pro Liter verbilligt werden. Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen wie Biogas, Bioethanol oder Biodiesel werden von der Mineralölsteuer sogar gänzlich befreit. Damit der Fiskus keine Einbusse erleidet, wird die Steuer auf Benzin erhöht. An der Zapfsäule dürfte sich dies allerdings kaum auswirken, da dem Benzin steuerfreie Biotreibstoffe beigemengt werden. Ziel ist es, die rund sieben Milliarden Liter Benzin zu fünf Prozent durch „grünen“ Treibstoff zu substituieren.
(NZZ 12.12.06; SDA-Meldung 11.12.06)

11.12. Autofahrer begrüssen mehr Alkoholkontrollen – Gemäss einer Umfrage des Bundesamts für Statistik (BFS) und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) plädiert fast die Hälfte der befragten Autolenkenden für mehr Alkoholkontrollen. Dies, obschon sich die Zahl der Fahrzeuglenker, die sich einem Alkoholtest unterziehen mussten, zwischen 2003 und 2005 mehr als verdoppelt hat. Im Jahr 2005 mussten fünf Prozent der Befragten einen solchen Test ablegen. Vor Einführung des neuen 0,5-Promille-Grenzwerts und der anlassfreien Atemalkoholkontrollen betrug dieser Anteil jeweils um zwei Prozent.
(AP-Meldung 11.12.06; BFS-Medienmitteilung 11.12.06)

09.12. Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ – Die Jungen Grünen lancieren eine eidgenössische Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“. Dies wurde an einer entsprechenden Mitgliederversammlung in Solothurn beschlossen und ebenda ein gleich lautender Trägerverein aus der Taufe gehoben. Das Volksbegehren beabsichtigt, die negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen zu reduzieren – insbesondere die Unfallfolgen sowie die Umweltbelastung. Motorfahrzeuge mit übermässigem Schadstoffausstoss sollen nicht mehr zugelassen werden. Gleiches gilt für Motorfahrzeuge, die Velofahrer, Fussgänger oder andere Verkehrsteilnehmende über Gebühr gefährden. Die Volksinitiative richtet sich primär gegen die so genannten Offroader. Mit der Unterschriftensammlung soll im Februar 2007 begonnen werden.
(NZZ 11.12.06; NZZ am Sonntag 10.12.06)

07.12. Nationalrat heisst Voranschlag 2007 gut – Als erste Kammer hat der Nationalrat mit 111 zu 52 Stimmen den Voranschlag 2007 des Bundes genehmigt. Das Budget rechnet mit einem Einnahmenüberschuss von gut 900 Millionen Franken. Der erstmals nach den Regeln des Neuen Rechnungsmodells (NRM) erstellte Voranschlag sieht Einnahmen in der Höhe von rund 56 Milliarden und Ausgaben von rund 55,1 Milliarden Franken vor.
(BaZ 08.12.06)

06.12. Verbandsbeschwerderecht: Differenzen bleiben bestehen – Der Ständerat hat bei der Beratung der Vorlage zur Revision der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und des Verbandsbeschwerderechts (VBR) mit 26 zu 17 Stimmen daran festgehalten, dass die Behörden bei der Anwendung des massgeblichen Rechts alle relevanten öffentlichen und privaten Interessen abwägen sowie auf die öffentlichen Anliegen achten müssen, die in parlamentarischen Beschlüssen und Volksentscheiden zur gleichen Sache zum Ausdruck kommen. Ferner sollen Vereinbarungen zwischen Organisationen und Baugesuchstellern zwar zulässig bleiben, jedoch ausschliesslich als gemeinsame Anträge

an die entscheidende Behörde gelten.
(NZZ 07.12.06)

04.12. Astag-Studie unterstreicht die Bedeutung des Strassentransports – Gemäss einer neuen Studie, die im Auftrag des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag) erstellt worden ist, erbringen Lastwagen im Binnenverkehr nahezu 80 Prozent der Transportleistungen und sind namentlich für die Feinverteilung sowie für den Transport von Stückgut und wertvollen Waren unerlässlich. Auch beim Import und Export ist die Strasse mit 71 Prozent als Verkehrsträger führend. Dagegen laufen im Transit ebenfalls 71 Prozent der Güterverkehrsleistungen über die Schiene. Laut Astag ist aufgrund der Studienerkenntnisse nicht zuletzt von einem realistischeren Verlagerungsziel auszugehen; eine neuerliche Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – wie sie für das Jahr 2008 geplant ist, komme nicht in Frage, da der Strassengüterverkehr seine Kosten überdecke.
(NZZ 05.12.06; ASTAG-Medienmitteilung 04.12.06)

01.12. Astra gründet fünf Aussenposten – Das Bundesamt für Strassen (Astra) eröffnet im kommenden Jahr fünf neue Filialen. Das Astra reagiert damit auf die neue Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA). In den fünf Aussenposten soll künftig ein Grossteil der Bauherrenaufgaben beim Bau und Unterhalt der Nationalstrassen wahrgenommen werden. Die Standorte der neuen Filialen befinden sich in Estavayer-le-Lac (FR), Thun (BE), Zofingen (AG), Bellinzona (TI) und Winterthur (ZH). Zentrale Aufgaben werden auch in Zukunft vom Astra-Hauptsitz in Ittigen (BE) übernommen.
(NZZ 02./03.12.06; Astra-Medienmitteilung 01.12.06)

30.11. Gleiche Delikte sollen gleich bestraft werden – Bei gleichen Vergehen soll überall in der Schweiz die gleiche Strafe gelten. Die Konferenz der Strafverfolgungsbehörden hat für Bagatelldelikte entsprechende Empfehlungen vorgelegt, die ab Januar 2007 umgesetzt werden sollen. Die Harmonisierung betrifft unter anderem Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr und Fahren in angetrunkenem Zustand. Anstoss zu dieser Harmonisierung ist der ebenfalls ab Januar 2007 in Kraft tretende, revidierte allgemeine Teil des Strafgesetzbuches. Mit dieser Revision gibt es in der Schweiz künftig weniger Gefängnisstrafen, dafür aber mehr und höhere Geldstrafen sowie gemeinnützige Arbeit.
(SDA-Meldung 30.11.06)

28.11. Einführung des elektronischen Versicherungsausweises – Der Bundesrat hat die rechtlichen und technischen Anpassungen geschaffen, damit ab 1. Februar 2007 der elektronische Versicherungsnachweis (eVn) eingeführt werden kann. Der eVn vereinfacht den Datenaustausch zwischen Motorfahrzeugversicherern, den kantonalen Zulassungsbehörden und dem Bundesamt für Strassen (Astra). Die In- und Ausserverkehrssetzung eines Motorfahrzeugs wird künftig EDV-mässig über die neu aufgebaute, zentrale Motorfahrzeug- und Motorfahrzeughalter-Datenbank (Mofis) des Astra abgewickelt. Die Einführung des eVn erfolgt auf Wunsch der Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter (asa) und des schweizerischen Versicherungsverbands (SVV). Im Weiteren hat der Bundesrat beschlossen, dass für Motorfahrzeuge mit einer europäischen Typengenehmigung (TG) keine schweizerischen TG mehr erstellt werden. Nicht zuletzt bleiben Fahrausweisentzüge, -aberkennungen und -verweigerungen neu einheitlich zehn

Jahre im Administrativmassnahmenregister (Admas) des Bundes registriert.
(NZZ 30.11.06; ASTRA-Medienmitteilung 28.11.06; AS 2007 S. 83-90)

28.11. Einsparpotenzial beim Ceneri-Basistunnel – Die Kosten des von der Alptransit Gotthard AG auf 2,2 Milliarden Franken veranschlagten Ceneri-Basistunnels der Gotthardachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) lassen sich gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) um 35 bis 55 Millionen Franken reduzieren. Am Vorhaben eines 15,4 Kilometer langen Tunnelbauwerks mit zwei Röhren soll weiterhin festgehalten werden.
(NZZ 29.11.06; BAV-Medienmitteilung 28.11.06)

27.11. strasseschweiz lehnt die Forderung nach dem Einbau einer Blackbox ab – Die Forderung nach dem Einbau eines Fahrtenschreibers im Stil einer Blackbox in Personenwagen lehnt strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ab. Hingegen unterstützt der Verband die Installation eines Unfalldatenspeichers (UDS) auf freiwilliger Basis. Mit einem UDS könnte der Sachverhalt kurz vor und nach dem Unfall präzis abgebildet werden.
(NZZ 28.11.06; BaZ 28.11.06; Medienmitteilung strasseschweiz 27.11.06)

27.11. Wechselsignale auf A1 zur Verbesserung des Verkehrsflusses – Auf der Autobahn A1 zwischen dem Anschluss Baden-West und Lenzburg sollen Wechselsignale den Verkehrsfluss verbessern. Diese Massnahme wird unterstützt durch ein Lastwagenüberholverbot von 16 bis 19 Uhr zwischen Birrfeld und Mägenwil. Bereits im April des laufenden Jahres wurde auf dem acht Kilometer langen A1-Teilstück zwischen Rothrist und Safenwil in Form eines Pilotversuchs ein dynamisches Lastwagenüberholverbot installiert, dessen Steuerung über direkt gemessene Verkehrswerte erfolgt und aus einer Aargauer Verkehrsleitzentrale weitgehend automatisch gesteuert wird.
(BaZ 28.11.06; SDA-Meldung 27.11.06)

24.11. Theorieprüfung für Fahrausweis nur in drei Landessprachen – Wer in der Schweiz die Theorieprüfung für den Fahrausweis ablegen will, muss dies ab 1. Januar 2008 gemäss der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) in einer der drei wichtigsten Landessprachen tun. Für den Entscheid der asa gaben nebst Spargründen auch der zunehmende „Prüfungstourismus“ den Ausschlag.
(NZZ 25. / 26.11.06)

21.11. Jahresbericht 2005/2006 von EnergieSchweiz – Gemäss dem entsprechenden fünften Jahresbericht 2005 / 2006 läge ohne das Energiesparaktionsprogramm EnergieSchweiz und sein Vorgängerprogramm Energie2000 der Verbrauch an fossiler Energie heute um rund acht Prozent höher als 1990. Der Stromverbrauch läge um rund fünf Prozent, der Gesamtenergieverbrauch um 3,5 Prozent höher. EnergieSchweiz löste mit einem Budget von 42 Millionen Franken im Jahr 2005 rund 880 Millionen Franken an Bundesinvestitionen und Ausgaben für Betrieb und Unterhalt aus. Laut Jahresbericht ist der Zielpfad allerdings noch nicht erreicht. Für die zweite Programmetappe zwischen 2006 und 2010 will sich EnergieSchweiz auf fünf Schwerpunkte konzentrieren, darunter die energieeffiziente und emissionsarme Mobilität sowie energieeffiziente Geräte und Motoren.
(NZZ 22.11.06; Jahresbericht 2005 / 2006 EnergieSchweiz Oktober 2006)

17.11. Einigung auf Klimaschutz-Fahrplan in Nairobi – In letzter Minute hat sich die Uno-Klimakonferenz auf einen neuen Zeitplan für den Kampf gegen die Erderwärmung geeinigt. Dabei ist die Umsetzung des Kyoto-Protokolls bis 2008 genau zu beobachten und auf dieser Grundlage neue Quoten für die Treibhausgasemissionen durch die Industrieländer für die Zeit nach 2012 festzulegen. Allerdings sollen sich aus dieser Bewertung nicht automatisch neue Verpflichtungen ergeben. Die besagte Einigung wurde erst möglich, nachdem China zugesichert worden war, dass von den aufstrebenden Entwicklungs- und Schwellenländern zunächst keine Einschnitte gefordert würden.
(NZZ 18. / 19.11.06; BaZ 18.11.06; UVEK-Medienmitteilung 17.11.06)

15.11. Zusammenarbeit der Stiftung Klimarappen und der EnAW – Die Stiftung Klimarappen und die Energieagentur der Wirtschaft (EnAW) haben eine Zusammenarbeit im Brennstoffbereich vereinbart. Ziel ist es, zusätzliche CO_2-Reduktionen der Wirtschaft im Inland auszulösen. So können alle in der EnAW eingebundenen Firmen der Stiftung Klimarappen CO_2-Reduktionen anbieten, die über die in der Zielvereinbarung festgehaltenen Reduktionen hinausgehen. Eine Abgeltung soll die Unternehmen zu dieser zusätzlichen Anstrengung motivieren. Die Stiftung Klimarappen stellt dafür der EnAW für die Jahr 2007 bis 2012 80 Millionen Franken zur Verfügung.
(NZZ 16.11.06; Medienmitteilung Stiftung Klimarappen 15.11.06)

08.11. Bericht des Bundesrats zur Erfüllung der Klimakonvention – Gemäss dem vierten Bericht der Schweiz zuhanden der Uno-Klimakonvention und zugleich dem ersten Bericht zuhanden des Protokolls von Kyoto darf die Schweiz in den Jahren 2008 bis 2012 maximal 242,65 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente – ein Mass für die Gesamtwirkung aller Treibhausgase – produzieren. Laut den letzten Schätzungen wird die Schweiz dieses Ziel um gut fünf Prozent oder 2,5 Millionen Tonnen jährlich verfehlen. Die bisherigen Massnahmen, namentlich in der Verkehrs- und Energiepolitik, sowie freiwillige Schritte der Wirtschaft haben die CO_2-Emissionen zwar stabilisieren, jedoch nicht senken können.
(NZZ 09.11.06; UVEK-Medienmitteilung 08.11.06)

08.11. Neue Studie über Senioren im Strassenverkehr – Im Auftrag und mit finanzieller Unterstützung des Schweizerischen Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) und mit Hilfe der Experten der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) die Studie „Senioren und Verkehrssicherheit“ verfasst. Diese neue Studie knüpft an die bfu-Untersuchung „Senioren als motorisierte Verkehrsteilnehmer“ an und gelangt zum Schluss, dass Senioren im Strassenverkehr viel mehr Opfer als Täter sind. 59 oder 62 Prozent der im Jahr 2004 tödlich verunglückten Fussgänger waren über 65 Jahre alt; bei den Velofahrern waren es 40 Prozent. Bei rund 70 Prozent aller schweren Unfälle mit Senioren zu Fuss lag der alleinige Fehler beim Kollisionsgegner. Heute verfügen etwas mehr als die Hälfte der über 65-Jährigen über einen Führerausweis, in 30 Jahren werden es 90 Prozent sein. Trotz abnehmender Fahrtüchtigkeit bevorzugen viele Senioren das Auto, weil sie sich darin sicherer fühlen wie als Fussgänger. Sie minimieren das Risiko, indem sie nur noch am Tag, bei schönem Wetter, auf bekannten Routen und nicht in allzu dichtem Verkehr unterwegs sind.
(NZZ 09.11.06; BaZ 09.11.06)

06.11. Zwölfte Klimakonferenz in Nairobi eröffnet – In Kenyas Hauptstadt Nairobi ist die 12. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention (COP12), die zugleich das zweite Treffen der Parteien des Kyoto-Protokolls (MOP-2) ist, eröffnet worden. Ein wichtiges Thema an dieser Konferenz wird sein, was auf die erste Phase – die Bemessungsperiode 2008-2012 – folgen soll. Diese Frage ist nur schwer zu beantworten, da die USA, die noch immer der grösste Treibhausgasemittent weltweit sind, und Australien nach wie vor kein Interesse zeigen, dem Vertrag ebenfalls beizutreten. Die beiden Staaten sind zusammen mit Kroatien die einzigen aus der Gruppe der Industrieländer, die dem Kyoto-Protokoll nicht angehören. Ein weiterer Klimavertrag ohne Einbezug der USA scheint vielen allerdings wenig sinnvoll. Gleichzeit ist man der Auffassung, dass es zwischen der ersten Bemessungsperiode und einer weiteren Verpflichtungsphase keine Lücke geben dürfe. Spätestens bis 2009 müsse ein Konsens über das künftige Klimaregime vorliegen. Nicht zuletzt deshalb ist im Rahmen der Klimakonvention neu ein zusätzliches Gremium geschaffen worden, in dem über die langfristige Entwicklung diskutiert werden soll und in dem alle Vertragspartner des Rahmenvertrags dabei sind, also auch die USA. Die Entwicklungsländer ihrerseits beharren weiterhin darauf, dass zuerst die Industrienationen beweisen müssten, dass sie ihre Emissionen reduzieren, da sie ja auch zum überwiegenden Teil den bisherigen Anstieg in der Atmosphäre verursacht hätten. Die USA und Australien, aber auch zunehmend andere Industrieländer hingegen betonen, dass es ohne Einbezug von grossen, wirtschaftlich rasch wachsenden Staaten wie China und Indien zu Marktverzerrungen komme und zugleich die Gesamtmenge der Emissionen nicht wirkungsvoll gesenkt werden könne.
(NZZ 04./05.11.06 und 07.11.06; BAFU-Medienmitteilung 27.10.06)

30.10. Cargo Domizil: Zehnjährige Erfolgsgeschichte – Zum zehnjährigen Jubiläum ist Cargo Domizil mit elf Filialen, 10'000 Stückgutsendungen pro Tag, einem Jahresumsatz von 236 Millionen Franken und fast tausend Mitarbeitenden so erfolgreich wie noch nie. 1992 beschlossen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nach bereits elf verlustreichen Jahren den Betriebsteil Cargo Domizil an das Transvision-Konglomerat von Camion Transport AG, Galliker Transport AG und Planzer Transport AG zu verkaufen. Nach der Übernahme standen die neuen Cargo-Domizil-Inhaber vor grossen Herausforderungen. Nicht nur mussten sämtliche internen Abläufe und Prozesse neu strukturiert, sondern es mussten auch rund 350 Mitarbeitende der SBB übernommen und ins neue Unternehmen integriert werden. Nicht zuletzt galt es die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, dass der ökologische Weg, den die SBB eingeschlagen hatten, kompromisslos auch von den neuen Firmenbesitzern – notabene alles Strassentransportunternehmen – weiter beschritten würde.
(Medienmitteilung Cargo Domizil 30.10.06)

30.10. Freie Fahrt auf A1 zwischen Kriegstetten und Oensingen – Ab 1. November 2006 sind alle Ein- und Ausfahrten der Autobahn zwischen Kriegstetten (BE) und Oensingen (SO) wieder offen. Die Erneuerungsarbeiten auf dem 19 Kilometer langen Teilstück der A1 haben neun Monate gedauert und werden planmässig abgeschlossen. Die budgetierten Kosten belaufen sich auf gut 81 Millionen Franken. Bei der Erneuerung beschränkte man sich auf die Wiederherstellung des beschädigten Belags; einzig bei so genannten Wangenstutz wurde in Richtung Zürich eine zusätzliche Fahrspur erstellt. In zehn bis 15 Jahren ist geplant, den A1-Abschnitt Luterbach–Härkingen auf sechs Spuren auszubauen.
(BZ 14.10.06; AR 08.11.06)

27.10. Nutzen und Kosten des Landverkehrs in einer Gesamtsicht – Eine umfassende Analyse der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Statistik (BFS) ermöglicht zum ersten Mal eine Gesamtsicht des Nutzens und der Kosten des Landverkehrs und dessen Finanzierung. Konkret besteht die Gesamtschau aus einer Studie zur Quantifizierung des Verkehrsnutzens und dessen volkswirtschaftlicher Bedeutung sowie aus einer Transportrechnung für den Strassen- und Schienenverkehr und dessen Finanzierung. Die besagte Analyse belegt nun, dass der Landverkehr einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt: Strasse (46 Milliarden) und Schiene (sechs Milliarden) haben im Jahr 2001 gemeinsam eine Wertschöpfung von 52 Milliarden Franken bzw. 12 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) erwirtschaftet. Im Jahr 2003 haben die Gesamtkosten für Strasse (65 Milliarden) und Schiene (zehn Milliarden) 75 Milliarden Franken betragen. Die Kostendeckungsgrade von Strasse und Schiene liegen mit 92 bzw. 93 Prozent praktisch gleich hoch. Würden beim Schienenverkehr allerdings die steuerlichen Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht als Ertrag verbucht, läge für die Bahn der Kostendeckungsgrad bei nur 64 Prozent. Würden zudem die jährlichen Defizite bzw. Überschüsse kumuliert und verzinst, sänke der Gesamtkostendeckungsgrad der Schiene sogar von 64 auf 46 Prozent. Da zusätzlich zur Wertschöpfung auf Individualebene weitere Nutzeneffekte wie z.B. Zeitgewinne entstehen, ist der Gesamtnutzen des Landverkehrs letzten Endes grösser als seine Gesamtkosten: Der Überschuss liegt bei drei bis acht Milliarden Franken pro Jahr.
Die Ergebnisse der Gesamtsicht haben bei den Strassenverkehrsverbänden Genugtuung ausgelöst. Der Bund gestehe endlich ein, dass der Nutzen der Strasse deren angeblich ungedeckten externen Kosten bei weitem übertrifft. Eine weitere Steuererhöhung im Strassenverkehr käme aufgrund der vorgelegten Resultate nicht mehr in Frage.
(NZZ 28./29.10.06; „Bund“ 28.10.06; BaZ 28.10.06; UVEK-Medienmitteilung 27.10.06; Medienmitteilung strasseschweiz 26.10.06; AR 01.11.06)

27.10. Externe „Klimakosten“ des Verkehrs eruiert – Der Bund hat in den Jahren 2002 und 2005 bereits mehrere Studien und Aufdatierungen betreffend die so genannt externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Unfälle, Lärm, Gebäude- sowie Natur- und Landschaftsschäden veröffentlicht. Die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt (Bafu) haben nun die Ergebnisse einer neuen Studie bekannt gegeben: In deren Zentrum stehen die externen Kosten der Klimaveränderung sowie jene in bisher nicht erfassten Umweltbereichen (Boden, Landwirtschaft, Wald, etc.). Die Quantifizierung der Klimaschäden, die der Strassenverkehr verursachen soll, beläuft sich – je nach Szenario – auf 500 Millionen bis zwei Milliarden Franken. Die externen Kosten für die bisher nicht erfassten Umweltbereiche, städtischen Räume und die vor- und nach gelagerten Prozesse betragen für den Strassenverkehr gut 800 Millionen Franken. Der Strassenverkehr verursacht gemäss derzeitiger Berechnung des ARE externe Gesamtkosten von im Minimum gut sechs Milliarden Franken. Eine umfassende Abschätzung der externen Verkehrskosten soll im Jahr 2007 mit der Veröffentlichung der aufdatierten Staukosten vorliegen.
(BaZ 28.10.06; ARE-Faktenblatt 27.10.06)

26.10. Weströhre des Gotthard-Basistunnels der Neat durchschlagen – Fast zentimetergenau ist in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) nach 32 Monaten und 13,5 Kilometern der Durchschlag bei Faido (TI)

erfolgt. Die Oströhre war schon vor 50 Tagen durchschlagen worden.
(„Blick“ 27.10.06)

25.10. Dieselruss wurde zu hoch berechnet – Das Bundesamt für Umwelt (Bafu) hat seine Zahlen zum Dieselrussausstoss der Landwirtschaft nach unten korrigiert. Der Ausstoss von Feinstaub beträgt insgesamt rund 21'000 Tonnen pro Jahr. 3'500 Tonnen davon sind Dieselruss. Gemäss Bafu waren für 1'200 Tonnen oder 37 Prozent des Dieselrusses land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge oder Geräte verantwortlich. Nun berichtigt das Bafu diese Zahlen, die auf überholten Daten aus dem Jahr 1990 basierten: Neu stossen Land- und Forstwirtschaft laut Bafu nur noch 500 bis tausend Tonnen Dieselruss im Jahr aus.
(BaZ 26.10.06)

23.10. Erste Sprengung für die Porta Alpina – Mit einer ersten Sprengung für eine der nördlichen Wartehallen sind die Vorarbeiten für die Porta Alpina bei Sedrun (GR) in Angriff genommen worden. Geplant sind insgesamt vier Wartehallen – je zwei an den Haltestellen Nord und Süd – mitten im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat). Der Ausbruch dieser vier Hallen kommt auf gut 15 Millionen Franken zu stehen. Die Wartehallen bieten je 240 Personen Platz, sind 38 Meter lang, zehn Meter breit und 5,5 Meter hoch. Die Haltestelle Nord ist rund 300 Meter, die Haltestelle Süd gut 700 Meter vom Liftschacht entfernt. Trotz Beginn der Arbeiten bleibt indes offen, ob die Porta Alpina dereinst tatsächlich realisiert wird. Noch nicht gesprochen ist nämlich der Bundesanteil von 17,5 Millionen Franken für den Endausbau der Haltestelle Sedrun sowie die Umnutzung des Baulifts für den Passagiertransport.
(NZZ 24.10.06)

22.10. Neue Studie des Bundes: Strasse nicht schlechter als Schiene – Selbst wenn man die Kosten für Umweltverschmutzung, Lärm und Unfälle mitrechnet, schneidet gemäss einer neuen Studie des Bundesamts für Statistik (BFS) und des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) die Strasse nicht schlechter ab als die Schiene. Diese angeblich ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs gehören zum Standard-Argumentarium linker und grüner Verkehrspolitiker. In der besagten Studie, die sich auf Zahlen aus dem Jahr 2003 stützt, sind zum ersten Mal die Kosten der verschiedenen Verkehrsträger in der Schweiz nach einer einheitlichen Methodik erfasst und ausgewertet worden. Der Strassenverkehr deckt dabei seine Gesamtkosten zu 92 Prozent selber. Die Bahn kommt mit 93 Prozent zwar leicht besser weg; allerdings wurden bei dieser Kalkulation die Beiträge für gemeinwirtschaftliche Leistungen als Erträge verbucht. Ferner wurde auf eine Verzinsung von früheren Fehlbeträgen der Bahn und von abgeschriebenen Sonderfinanzierungen verzichtet. Würden diese beiden Posten ebenfalls eingerechnet, läge der Kostendeckungsgrad der Schiene bei nur noch 46 Prozent; jener der Strasse hingegen würde sich verbessern, wenn die letzte Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) berücksichtigt würde. Gemäss der Studie wird der Strassenverkehr vergleichsweise wenig durch öffentliche Gelder gestützt. Die Benützer bezahlen 89 Prozent der anfallenden Kosten aus der eigenen Tasche. Auf der Schiene hingegen tragen die Benützer lediglich 46 Prozent der Kosten selber; 21 Prozent werden der Allgemeinheit für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen aufgebürdet; rund 30 Prozent trägt der Staat in Form von finanziellen Defiziten.
(NZZ am Sonntag 22.10.06)

19.10. Klimarappen mit erster Erfolgsbilanz – Seit einem Jahr wird auf dem Treibstoff der so genannte Klimarappen erhoben. Dieser „Rappen“ beträgt genau 1,5 Rappen pro Liter pro Liter Benzin und Diesel, was jährlich rund hundert Millionen Franken ergibt. Bisher wurden von der privaten Klimarappen-Stiftung Verträge mit einem Reduktionsvolumen von 3,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO_2) unterschrieben. Es wird erwartet, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO_2-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – übertroffen werden können. Die erste Bilanz bestätigt, dass Reduktionen im Ausland wesentlich billiger zu haben sind als solche im Inland. Mehr als zwei Drittel der finanziellen Mittel werden zwar im Inland eingesetzt, gerechnet wird allerdings nur mit einem Beitrag von einem Neuntel bis einem Fünftel des angestrebten Reduktionsvolumens.
(NZZ 20.10.06)

18.10. Erträge aus Flugtreibstoff-Besteuerung nicht mehr in Strassenkasse – Die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen sollen künftig nicht mehr dem Strassenverkehr zugute kommen, sondern für Massnahmen in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen innerhalb der Luftfahrt verwendet werden. Der Bundesrat hat eine entsprechende Verfassungsänderung in die Vernehmlassung gegeben. Für die aus dem Luftverkehr stammenden Gelder soll die analoge Lösung wie für die Erträge des Strassenverkehrs gelten: Die eine Hälfte des Reinertrags fliesst in die Bundeskasse; die andere Hälfte und der Treibstoffzollzuschlag werden der Luftfahrt gewidmet. Die Einnahmen aus der Kerosinbesteuerung beliefen sich in den letzten Jahren auf durchschnittlich rund 61 Millionen Franken. Nach Abzug des Anteils in den allgemeinen Bundeshaushalt würden für die Luftfahrt pro Jahr rund 40 Millionen Franken verbleiben.
(UVEK-Medienmitteilung 18.10.06)

17.10. FinöV-Gesamtkredit wird voraussichtlich markant überschritten – Gemäss dem Vizedirektor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Toni Eder, ist die erste Etappe von Bahn 2000 abgeschlossen und der Lötschberg-Ast der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) praktisch fertig gestellt. Als Kostenrahmen für die via Fonds für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) zu begleichenden Projekte massgebend seien nach wie vor die auf der Preisbasis von 1998 beschlossenen 30,5 Milliarden Franken. Um diesen Rahmen nicht zu sprengen, würden die Kosten sämtlicher Vorhaben auf die besagte Preisbasis hinunter gebrochen. Inklusive der bei den ursprünglichen Berechnungen bewusst ausgeklammerten zusätzlichen Aufwendungen für Teuerung, Zinsen und Mehrwertsteuer sei mit Endkosten von gegen 40 Milliarden Franken zu rechnen, wobei rund 24 Milliarden allein auf die Neat entfallen dürften.
In einer Medienverlautbarung trug strasseschweiz die absehbaren und prognostizierten Endkosten der FinöV-Projekte aufgrund aktueller Entscheide und Verlautbarungen zusammen: Die Neat werde gegen 24 Milliarden, die Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000 7,4 Milliarden, der Bau der HGV-Anschlüsse rund 1,1 Milliarden und die Lärmsanierung voraussichtlich rund 1,3 Milliarden Franken kosten. Im Weiteren sehe das Kernangebot für die „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) Investitionen von 5,2 Milliarden Franken vor. Summa summarum ergebe sich damit ein Betrag von mindestens 39 statt 30,5 Milliarden Franken für die FinöV-Projekte, was einer Zunahme von rund 28 Prozent entspreche. Es könne zum heutigen Zeitpunkt demnach keine Rede mehr davon sein, dass diese massiven Kostenüberschreitungen mit dem 1998

von Volk und Ständen genehmigten FinöV-Bundesbeschluss vereinbar seien.
(NZZ 18.10.06; Medienmitteilung strasseschweiz 17.10.06)

12.10. EU will Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention unterzeichnen – Die Verkehrsminister der Europäischen Union (EU) haben beschlossen, dass die EU das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention signiert. Der in Luxemburg getroffene Entscheid war primär ein Erfolg Österreichs. Gleichzeitig wurde eine Erklärung verabschiedet, in der festgehalten ist, dass das Verkehrsprotokoll in Übereinstimmung mit dem EU-Gemeinschaftsrecht stehe. Mit dem Protokoll bekennen sich die Vertragsparteien zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und explizit zu einer Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene. Die Vertragsparteien verzichten ferner auf den Bau neuer hochrangiger Strassen für den alpenquerenden Verkehr, verpflichten sich zur Reduktion verkehrsbedingter Schadstoffe sowie zu Kostenwahrheit nach dem Verursacherprinzip samt Berücksichtigung der externen Kosten.
(SDA-Meldung 12.10.06)

10.10. Kampagne „Ein Band fürs Leben“ geht ins zweite Jahr – Die Verkehrssicherheits-Kampagne „Ein Band fürs Leben“ legt in ihrem zweiten Jahr den Schwerpunkt auf den Gurt-Reflex vom ersten Fahrmeter an – also auch innerorts und auf kurzen Strecken. Mit dieser Hauptbotschaft rollt am 20. Oktober 2006 die zweite Welle der dreijährigen Sensibilisierungskampagne zur Förderung des Gurtentragens an. Während sich nämlich schweizweit auf der Autobahn mittlerweile 90 Prozent der Fahrzeuginsassen angurten, sind es innerorts – wo zu dreimal mehr Unfällen kommt als auf Autobahnen – „nur“ knapp 80 Prozent.
(bfu-Medienmitteilung 10.10.06)

06.10. Parlament stimmt NFA und Infrastrukturfonds zu – Mit 123 zu 64 Stimmen bei vier Enthaltungen (Nationalrat) und 37 zu fünf Stimmen bei zwei Enthaltungen (Ständerat) hat das nationale Parlament den Sammelerlass zur Ausführungsgesetzgebung für die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) genehmigt. Mit 154 zu 33 Stimmen bei einer Enthaltung (Nationalrat) und 44 zu null Stimmen (Ständerat) ist zudem das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen gutheissen worden. Dieser Fonds sieht Investitionen von rund 21 Milliarden Franken während 20 Jahren vor. Ferner haben die eidgenössischen Räte mit deutlichem Mehr die Änderung des Natur- und Heimatschutzgesetzes, welches die Schaffung neuer Natur- und Landschaftspärke ermöglicht, sowie das Bundesgesetz über die Ausrichtung eines Investitionsbeitrags für die Erneuerung des Verkehrhauses der Schweiz in Luzern genehmigt.
(NZZ 07./08.10.06; BBl 2006 S. 8337, S. 8341-8402, S. 8429-8440; BBl 2007 S. 8553-8556)

05.10. Steuern auf alternativen Treibstoffen sollen reduziert werden – Der Nationalrat hat mit 123 zu 35 Stimmen eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes gutgeheissen, um den Ausstoss von Kohlendioxid (CO_2) und Feinstaub zu verringern. Konkret soll die Steuer auf dem als Treibstoff verwendeten Erd- und Flüssiggas um 40 Rappen pro Liter Benzinäquivalent gesenkt werden; Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen wie Biogas, Bioethanol oder Biodiesel sollen sogar gänzlich von der Mineralölsteuer befreit werden. Es ist vorgesehen, die Steuerausfälle durch eine höhere Besteuerung des Benzins aufzufangen: Im Einführungsjahr dürfte die zusätzliche Belastung des unver-

mischten Benzins ein bis zwei Rappen, langfristig rund sechs Rappen pro Liter betragen. Trotzdem werden die Tanksäulenpreise voraussichtlich nicht spürbar ansteigen, da dem Benzin steuerfreie Biotreibstoffe beigemengt würden.
(SDA-Meldung 06.10.06)

05.10. Abgas- und Lärmtests auch für Motorräder – Auch für Motorräder und Mofas sollen Abgas- und Lärmtests eingeführt werden. Oppositionslos hat der Ständerat einer entsprechenden Motion zugestimmt.
(NZZ 06.10.06; SDA-Meldung 05.10.06)

04.10. Infrastrukturfonds: Ständerat räumt letzte Differenzen aus – Die Infrastrukturfonds-Vorlage für das Nationalstrassennetz und den Agglomerationsverkehr ist bereit für die Schlussabstimmung. Der Ständerat hat die letzten Differenzen bereinigt. Künftig soll es auch möglich sein, mit dem Geld aus dem Fonds spezielles Rollmaterial für die Bahn zu beschaffen und damit Kosten für neue Infrastrukturbauten einzusparen. Aufgenommen wurde zudem das Projekt des Doppelspurausbaus und der Tieferlegung der Zentralbahn im Raum Luzern. Für die Beseitigung von Engpässen auf stark belasteten Verkehrsachsen sollen mit dem neuen Fonds während 20 Jahren insgesamt 20,8 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden. Davon sollen 14 Milliarden Franken in das Autobahnnetz fliessen (8,5 Mia. für die Fertigstellung und 5,5 Mia. für den Ausbau) und sechs Milliarden Franken für Strassen- und Schienenprojekte in den Agglomerationen aufgewendet werden. Vom Rest in der Höhe von 800 Millionen Franken sollen Randregionen beim Unterhalt des Hauptstrassennetzes profitieren. Als Ersteinlage sind 2,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr vorgesehen. Mit dem Infrastrukturfonds sei dem Parlament ein grosses Werk des Kompromisses und der Konkordanz gelungen, lobte Bundespräsident Moritz Leuenberger. Ferner würdigte er die Vorlage als zweite grosse verkehrspolitische Etappe nach der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Ein Referendum ist nicht in Sicht.
(NZZ 05.10.06; AP-Meldung 04.10.04)

04.10. Nationalrat will Straffung des Verbandsbeschwerderechts – Der Nationalrat hat sich als Zweitrat mit den Änderungen des Umweltschutzgesetzes (USG) sowie des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) befasst. Dabei ging es um Vereinfachungen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und um Präzisierungen des Verbandsbeschwerderechts (VBR). In der Gesamtabstimmung hiess die Grosse Kammer die Vorlage mit 146 zu sieben Stimmen bei 24 Enthaltungen gut.
(NZZ 05.10.06)

04.10. Testfahrt im Lötschberg-Basistunnel mit Tempo 230 – Bei einer Testfahrt ist ein Zug mit 230 Stundenkilometern (km / h) durch den Lötschberg-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) gebraust. In nächster Zukunft sind Versuchsfahrten mit Geschwindigkeiten von 280 km / h geplant. Das ist die Voraussetzung, dass der Tunnel die Zulassung für Tempo 250 erhält. In diesem sollen Personenzüge dereinst nämlich mit 200 bis 250 km / h verkehren. Die Eröffnungsfeier für die Neat am Lötschberg ist für den 16. Juni 2007 geplant.
(NZZ 05.10.06; BaZ 05.10.06; BAV-Medienmitteilung 04.10.06)

03.10. Noch eine Kostenschätzung zur Neat – Nun kommt auch die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) mit neuen Zahlen zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat): Die Gesamtkosten für die beiden Achsen (Gotthard und Lötschberg) dürften sich auf rund 22 Milliarden Franken belaufen. Nachdem bereits der Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Max Friedli, den Betrag von 24 Milliarden Franken genannt hatte, korrigiert auch die NAD ihre Kostenangaben nach oben.
(NZZ 06.10.06 und 04.10.06)

03.10. NFA: Ständerat räumt letzte Differenzen aus – Für grosse Unterhaltsarbeiten auf Nationalstrassen soll künftig der Bund allein zuständig sein. Dies hat der Ständerat beschlossen und so die gewichtigste Differenz bei der Ausführungsgesetzgebung punkto Neugestaltung von Finanzausgleich und Aufgabenteilung Bund / Kantone (NFA) bereinigt. Die Vorlage kann nun wie geplant auf Anfang 2008 in Kraft treten.
(NZZ 04.10.06)

02.10. Nationalrat genehmigt Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds – Mit 125 zu 39 Stimmen hat der Nationalrat das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds in der Gesamtabstimmung gutgeheissen. Zuvor hatte die Grosse Kammer einen Minderheitsantrag abgelehnt, der verlangte, dass das allfällige Nettovermögen zu marktmässigen Bedingungen verzinst wird – dies in der Absicht, den Infrastrukturfonds dem Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) gleichzustellen.
(NZZ 03.10.06; AP-Meldung 02.10.06; AR 04.10.06)

01.10. Neat-Tunnel im Tessin sind zu eng – Auf rund 300 Metern zwischen Bodio und Faido im Kanton Tessin sind die beiden Röhren der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zu eng geraten. Um genügend Platz für den Einbau der Bahntechnologie zu haben, muss der Rohbau um 50 Zentimeter erweitert werden. Der Ausbau des Innengewölbes verzögert sich dadurch um rund fünf Monate. Verursacht worden ist die Verengung durch den unerwartet starken Druck den das Gotthardmassiv auf das Tunnelprofil in der Nähe von Faido ausübt.
(NZZ am Sonntag 01.10.06; NZZ 02.10.06)

27.09. Umfahrung Bazenheid eröffnet – Seit heute geniesst Bazenheid im unteren Toggenburg (SG) wieder ruhigere Zeiten. Dank der Eröffnung einer rund 134 Millionen teuren Umfahrung ist das Dorf vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Umfahrung, an der vier Jahr lang gebaut worden ist, enthält zwei Tunnels von gut 500 und 375 Metern Länge sowie zwei Brücken. Der bewilligte Kostenrahmen wurde exakt eingehalten; auf den Kanton entfallen 53, auf den Bund 47 Prozent der Kosten.
(NZZ 28.09.06)

27.09 Gotthard-Komitee fordert Neat-2-Vorlage – Das Gotthard-Komitee verlangt vom Bund die Erschliessung zusätzlicher Finanzierungsquellen für eine Neat-2-Vorlage. Die aus dem Beschluss über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) noch verfügbaren Mittel reichten nicht aus, um die für die Umsetzung des Transitbeschlusses und der Verlagerungspolitik, zur Vermeidung von Konflikten zwischen Personen- und Güterverkehr sowie zur Erfüllung internationaler Verpflichtungen unentbehrlichen Grossprojekte zeitgerecht zu verwirklichen. Mit dem Gotthard- und dem Ceneri- Basistunnel seien die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) am Gotthard noch nicht gebaut; vor allem der Zimmerberg-Basistunnel und die dritte Jura-

querung seien unverzichtbare Elemente für eine leistungsstarke Gotthardachse. Auf allen Abschnitten der Gotthardachse im Norden wie auch im Süden sei ausserdem sicherzustellen, dass der regionale Personenverkehr in der heutigen Qualität gewährleistet und nachfragegerecht weiterentwickelt werden könne.
(Medienmitteilung Gotthard-Komitee 27.09.06)

27.09. Neat-Baukosten schnellen rasant in die Höhe – Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) werden immer teurer: Gemäss dem jüngsten Standbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) muss – unter Berücksichtigung des zurzeit bekannten Gefahrenpotenzials – mit Endkosten von rund 18 Milliarden Franken gerechnet werden. BAV-Direktor Max Friedli nannte in einem Interview gar die Zahl von 24 Milliarden Franken: Wenn man zu den heute geschätzten Neat-Gesamtkosten noch Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen hinzurechne, werde man mit 24 Milliarden Franken nicht so weit daneben liegen. Der BAV-Direktor stellte einen weiteren Zusatzkredit zuhanden der eidgenössischen Räte in Aussicht. Diese letzte Tranche für die Neat-Finanzierung werde sich in der Grössenordnung von zwei Milliarden Franken bewegen. Bei den Nationalstrassenprojekten sei es zu Kostenüberschreitungen von 60 bis hundert Prozent gekommen, und kein Mensch habe etwas gesagt. Beim Lötschberg würden die Mehrkosten derzeit 34 Prozent betragen, was so gesehen eine Superleistung darstelle.
(NZZ 28.09.06; BAV-Medienmitteilung 27.09.06; Neat-Standbericht Nr. 21 15.09.06)

26.09. Ständerat bereinigt Differenzen zur NFA-Ausführungsgesetzgebung – Der Ständerat hat zahlreiche Differenzen zur Ausführungsgesetzgebung punkto Neugestaltung von Finanzausgleich und Aufgabenteilung Bund / Kantone (NFA) bereinigt. Nicht abrücken wollte das „Stöckli“ von seiner Position, wonach der Bund die Kantone beim Unterhalt und der Erneuerung von Nationalstrassen beiziehen kann. Die Gegner mahnten, dass damit die NFA-Grundsätze zur Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen verletzt würden.
(NZZ 27.09.06)

26.09. Infrastrukturfonds: Nationalrat lehnt Aufstockung ab – Entgegen einem Antrag seiner Verkehrskommission hat es der Nationalrat mit 129 zu 61 Stimmen abgelehnt, die finanziellen Mittel zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz um drei Milliarden von 5,5 auf 8,5 Milliarden Franken aufzustocken. Es wurde argumentiert, dass man schliesslich zu einem späteren Zeitpunkt auch so weitere Mittel beschliessen könne, falls entsprechende Bauprojekte vorlägen und als notwendig erachtet würden. Der entsprechende Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds im Umfang von rund 21 Milliarden Franken genehmigt die Grosse Kammer mit 146 zu 26 Stimmen. Franziska Teuscher (gp, BE) hielt fest, dass die Zweckbindung der Mineralölsteuer bisher die heilige Kuh der Schweiz gewesen sei; jetzt werde sie mit dem Infrastrukturfonds erstmals geknackt.
(NZZ 27.09.06)

26.09. Vorschlag für ein Notfallkonzept der Kantone gegen Feinstaub – Das unkoordinierte Vorgehen der Kanton in Sachen Feinstaub soll der Vergangenheit angehören. In Zukunft sollen gemäss der schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) übermässige Feinstaubbelastungen mit einem Notfallkonzept bekämpft werden. Dieses Interventionskonzept sieht drei Stufen vor: Übersteigt das Tagesmittel 150 Prozent des Tagesgrenzwerts von 50 Mikrogramm Russpartikel pro Kubikmeter

Luft (µg / m³) – also 75 µg / m³ – und wird die Inversionslage länger als drei Tage vorausgesagt, werden die Bevölkerung informiert sowie Empfehlungen abgegeben (Informationsstufe). Ab hundert µg / m³ und gleich bleibender Wetterprognose kommt die Interventionsstufe eins zum Tragen: schweizweit Tempo 80 auf Autobahnen und -strassen, gekoppelt an ein Lastwagen-Überholverbot, sowie ein Cheminéefeuer-Verbot. Ab 150 µg / m³ und gleich bleibender Wetterprognose folgt die Interventionsstufe zwei: schweizweit Tempo 80 auf Autobahnen und -strassen, gekoppelt an ein Lastwagen-Überholverbot, sowie ein Cheminéefeuer-Verbot; in der Land- und Forstwirtschaft wird zudem der Einsatz von dieselbetriebenen Maschinen, Geräten und Fahrzeugen ohne Partikelfilter sowie im Gewerbe jener von dieselbetriebenen Baumaschinen ohne Partikelfilter verboten. Laut dem BPUK-Präsidenten, dem St. Galler Regierungsrat Willi Haag, kann mit der Umsetzung dieses Notfallkonzepts das Feinstaubproblem allerdings nicht aus der Welt geschafft werden. Die Auslösung und die Aufhebung der einzelnen Stufen geschähen regional; die Schweiz werde dazu in fünf Regionen unterteilt.
Der Touring Club Schweiz (TCS) sparte nicht mit Kritik und bezeichnete die Autobahn-Tempolimite in einer Verlautbarung denn auch als eine Placebomassnahme. Sogar Fachleute des Bundesamts für Umwelt (Bafu) würden insbesondere Tempo 80 auf Autobahnen als nutzlos erachten. Der TCS hatte bereits zu einem früheren Zeitpunkt vorgeschlagen, einen Grenzwert für Partikel von 2,5 Mikrometer (PM2,5) einzuführen. In der Schweiz gibt es Grenzwerte nur für PM10. Mit dem Fokus auf die kleineren Partikel erhofft sich der TCS auch unter anderem ein besseres Abschneiden des privaten Strassenverkehrs bei den Grenzwerten; denn entlang der Strassen entstehen durch Aufwirbelung und Abrieb auch mehr grobe Partikel, die bei einem Grenzwert für PM2,5 nicht mehr gemessen würden. Die Experten des Bafu betonen, dass PM2,5 den überwiegenden Anteil von 75 Prozent des PM10 ausmachten und somit mit den bestehenden Messungen und Grenzwerten ebenfalls gut erfasst seien.
(NZZ 27.09.06; BaZ 27.09.06; AR 04.10.06; BPUK-Medienmitteilung 26.09.06; TCS-Medienmitteilung 26.09.06; ACS-Medienmitteilung 27.09.06; SoZ 24.09.06)

25.09. Investitionen von 6,7 Milliarden Franken in die Schiene – Gegen den Willen des Bundesrats, der für die Jahre 2007-2011 Investitionsbeiträge für die Privatbahnen im Umfang von 600 Millionen Franken beantragt hatte, ist der Nationalrat dem Ständerat gefolgt und hat mit 161 zu acht Stimmen bei 20 Enthaltungen den Rahmenkredit auf 800 Millionen Franken erhöht. Ein Antrag der Mehrheit der Verkehrskommission, den Kredit sogar auf 920 Millionen Franken zu erhöhen, wurde abgelehnt. Für die Periode 2007-2010 erhalten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einen Zahlungsrahmen von rund 5,9 Milliarden Franken. Dies hat die Grosse Kammer mit 172 zu einer Stimme beschlossen. Die neue Leistungsvereinbarung zwischen SBB und Bund wurde mit 168 zu zwei Stimmen angenommen. Damit sind die Vorlagen definitiv unter Dach. In die Schiene investiert der Bund in den kommenden Jahren somit insgesamt rund 6,7 Milliarden Franken.
(NZZ 26.09.06; BaZ 26.09.06; BBl 2006 S. 8665-8670 und S. 9827-9842)

24.09. Viamala-Tunnel wieder offen – Nach dem schweren Unfall mit neun Todesopfern – sechs Deutsche und drei Schweizer – ist der Viamala-Tunnel heute für den Verkehr wieder freigegeben worden.
(NZZ 25.09.06)

24.09. Wuchtiges Ja der Baselbieter zur Verbindungsstrasse H2 – Die Baselbieter Stimmberechtigten haben mit einem deutlichen Mehr von 76,5 Prozent Ja-Stimmen dem Gesetz zum unverzüglichen Bau der H2 zugestimmt und damit auch einen speziellen Plan zur Teilfinanzierung des 300-Millionen-Franken-Projekts abgesegnet. Der heute den Automobilisten noch gewährte Verkehrssteuerrabatt (von durchschnittlich 120 Franken pro Auto) soll nämlich während zehn Jahren aufgehoben und der so geschaffene Fluss an Mehreinnahmen in einen Spezialfonds, welcher der H2-Finanzierung dienen wird, gelenkt werden. Mit der Verbindungsstrasse H2 zwischen Liestal und Pratteln kann ein altes chronisches Stauproblem behoben werden.
(NZZ 25.09.06 und 21.09.06; BaZ 25.09.06)

24.09. Freiburger genehmigen den Bau der Poya-Brücke – Die Stimmberechtigten des Kantons Freiburg haben sich mit deutlicher Mehrheit (rund 66'500 Ja gegen gut 15'500 Nein) für den Bau der 850 Meter langen Poya-Brücke über die Saane ausgesprochen und den Kantonsbeitrag von 58 Millionen Franken gutgeheissen. Mit dem total rund 120 Millionen Franken teuren Projekt soll die historische Innenstadt Freiburgs vom Verkehr entlastet werden.
(NZZ 25.09.06; „Bund“ 25.09.06)

20.09. Finanzielle Unterstützung für das Verkehrshaus der Schweiz – Mit 35 zu null Stimmen hat der Ständerat einen Bundesbeitrag von zehn Millionen Franken an die Erneuerung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern im Gesamtbetrag von 50 Millionen Franken gutgeheissen.
(NZZ 21.09.06)

20.09. Nationalrat bereinigt Ausführungsgesetz zur NFA – Die Grosse Kammer hat die Ausführungsgesetzgebung zur Neugestaltung von Finanzausgleich und Aufgabenteilung Bund / Kantone (NFA) bereinigt. Dabei ist die Mitsprache der Kantone beim Unterhalt der Nationalstrassen abgelehnt worden. In der Gesamtabstimmung hat der Nationalrat den Mantelerlass mit allen Gesetzesänderungen mit 104 zu 63 Stimmen angenommen.
(NZZ 21.09.06; „Bund“ 20. / 21.09.06)

18.09. Neun Tote nach schwerem Unfall in Autobahntunnel – Die Zahl der Toten des Brandunglücks im 740 Meter langen Viamala-Tunnel der A13 im Kanton Graubünden ist von sechs auf neun gestiegen. Zudem forderte der schwere Unfall fünf Leichtverletzte. Was die Unfallhäufigkeit in Strassentunnels anbelangt, liegt diese rein statistisch zwar deutlich unter jener auf offenen Verkehrswegen. Kommt es allerdings in Tunnels zu Unfällen mit brennenden Fahrzeugen, verlaufen sie meist tragisch. Nach dem Feuerinferno standen erneut kritische Fragen zur Sicherheit des vor rund 40 Jahren in Betrieb genommenen Viamala-Strassentunnels und der gesamten A13 im Zentrum des öffentlichen Interesses. Der Viamala-Tunnel ist nämlich einer von 20 einröhrigen Tunneln, die zusammen eine Gesamtlänge von rund 19 Kilometern aufweisen, auf der San-Bernardino-Route. Über einen Fluchtstollen verfügt der Viamala-Tunnel nicht. Der Bau eines solchen Stollens ist auch nicht vorgesehen. Würde ein Tunnel dieser Länge heute auf dem Nationalstrassennetz gebaut, müsste er zwingend über einen Rettungsstollen verfügen.
(NZZ online 18.09.06; NZZ 18.09.06 und 19.09.06; BaZ 18.09.06)

15.09. Bund präsentiert Fahrplan für Staugebühren – Der Bund will hierzulande die Debatte über Strassenbenützungsgebühren forcieren. Dass dies just vor dem heiklen Entscheid des Nationalrats zum Infrastrukturfonds passiere, sei keine politische Absicht, betonten die Vertreter des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Von Road Pricing verspreche man sich eine gezielt verursachergerechte Verkehrslenkung zur Entlastung der Infrastruktur. Als Quelle für die Verkehrsfinanzierung sei das Instrument zumindest vorerst zwar nicht vorgesehen; längerfristig – in rund 20 Jahren – käme Road Pricing aber für die ganze Schweiz als teilweiser Ersatz der heutigen Verkehrsabgaben durchaus in Betracht. Gemäss ARE sind grossflächig erhobene Strassenzölle – also eine Ausweitung von Road Pricing von Einzelobjekten auf Quartiere oder gar Innenstädte – laut einer rechtlichen Analyse des Bundesamts für Justiz (BJ) nur via eine Verfassungsabstimmung möglich. Selbst Pilotversuche erforderten wohl ein referendumspflichtiges Gesetz. Einen weiteren Knackpunkt bei möglichen Testläufen würde die Vorfinanzierung darstellen. In Stockholm belief sich diese auf über 600 Millionen Franken. Im Übrigen sei Road Pricing nicht a priori asozial. Weil Reiche mehr Auto fahren, seien sie in absoluten Zahlen stärker betroffen. Und wenn die Einnahmen für den öffentlichen Verkehr verwendet würden, profitierten davon auch einkommensschwächere Schichten tendenziell mehr. Allerdings falle jede zusätzliche Belastung für Einkommensschwächere überproportional ins Gewicht. Voraussichtlich bereits im kommenden Frühling wird das Bundesamt für Strassen (Astra) die Resultate seines 1,8 Millionen Franken teuren Forschungspakets zum übergeordneten Bereich des „Mobilitiy Pricing“ vorlegen.
(NZZ 16. / 17.09.06; BaZ 16.09.06; „Bund“ 16.09.06; ARE-Medienmitteilung 15.09.06)

14.09. Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen 2005 – Auf dem gesamtschweizerischen Strassennetz waren im Jahr 2005 insgesamt rund 6,45 Millionen Fahrzeuge unterwegs. Über sämtliche Strassenkategorien betrachtet, entspricht dies einer Zunahme von einem Prozent gegenüber 2004. Auf den Autobahnen fiel der Anstieg mit 1,4 Prozent unterdurchschnittlich aus; die Hauptstrassen verzeichneten sogar eine Abnahme von 0,4 Prozent. Das Bundesamt für Strassen (Astra) führt dies auf die hohen Treibstoffpreise, auf das Bahnangebot wie auch auf die Unwetter im Monat August zurück. Die Verkehrsentwicklungszahlen liegen unter den langjährigen Wachstumsraten; zum Vergleich: Für alle Strassen beträgt die längerfristige, durchschnittliche Zuwachsrate 1,8 Prozent, für die Nationalstrassen 2,6 und für die Hauptstrassen 0,8 Prozent. Die Zahl der Staustunden nahm im Jahr 2005 gegenüber 2004 um 200 oder zwei Prozent auf rund 11'000 zu. Häufigster Staugrund waren wiederum die Verkehrsüberlastungen, die für 62 Prozent aller Staus verantwortlich zeichneten. Nicht zuletzt fuhren im Jahr 2005 gut 1,2 Millionen schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Das entspricht einer Abnahme von rund vier Prozent gegenüber 2004. Mit rund 77 Prozent trägt der Gotthardpass weiterhin den Löwenanteil dieses Verkehrs.
(NZZ 15.09.06; Astra-Medienmitteilung und Astra-Jahresbericht 2005 14.09.06; SDA-Meldung 14.09.06)

13.09. Russemissionen im öffentlichen Verkehr verringern – Der Bundesrat will Dieselbusse ohne Partikelfilter ab 2007 finanziell stärker belasten. Er wird den konzessionierten Transportunternehmen (KTU) für solche Fahrzeuge nur noch einen Teil der Mineralölsteuer zurückerstatten.
(NZZ 14.09.06; EFD-Medienmitteilung 13.09.06)

13.09. Bundesrat lehnt FDP-Initiative zum Verbandsbeschwerderecht ab – Der Bundesrat lehnt die Volksinitiative der FDP Zürich, die das Verbandsbeschwerderecht (VBR) massiv einschränken will, ab. Als indirekten Gegenvorschlag empfiehlt der Bundesrat dem Parlament, die laufende Revision des VBR auf Gesetzesstufe abzuschliessen, mit der das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gestrafft und missbräuchliche Beschwerden verhindert werden sollen. Gemäss Bundesrat sprechen zahlreiche Gründe gegen die Initiative. So soll das VBR z.B. das allgemeine öffentliche Interesse an der richtigen Durchsetzung des geltenden Umweltrechts sicherstellen. Die Initiative würde die Umsetzung des geltenden Rechts allerdings empfindlich schwächen. Das Begehren würde zudem Rechtsungleichheit schaffen, indem vergleichbare Projekte mit denselben Auswirkungen auf Raum und Umwelt in einem Kanton angefochten werden könnten, in einem anderen nicht – und zwar dann, wenn das VBR davon abhängig gemacht wird, wer über ein Projekt entschieden hat.
(NZZ 14.09.06)

12.09. Eröffnung des Gotthard-Basistunnels verzögert sich weiter – Der Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) kann nicht wie geplant 2016 in Betrieb genommen werden. Weil die Eidgenössische Rekurskommission für das öffentliche Beschaffungswesen die Beschwerde der unterlegenen Arbeitsgemeinschaft (Arge) Marti AG gegen die Vergabe des Bauloses 131 „Tunnel Erstfeld“ schützt, muss die Alptransit Gotthard AG über das letzte Tunnelbaulos – es handelt sich um ein Bauvolumen von 430 Millionen Franken – neu entscheiden. Offenbar hat die Alptransit Gotthard AG nach Ansicht der Rekurskommission die Pauschalofferte des österreichisch-schweizerischen Konsortiums der Strabag und die „normale“ Offerte der Marti AG nicht gleich behandelt. Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) geht von einer Verzögerung von bis zu eineinhalb Jahren sowie Mehrkosten von 24 Millionen Franken aus. Da laut der Alptransit Gotthard AG auch nach einem neuerlichen Entscheid wieder mit einem Rekurs zu rechnen ist, überlege man sich, die Bauvergabe neu auszuschreiben. Das gesamte Prozedere einer Neuausschreibung würde nochmals rund ein Jahr dauern.
(NZZ 13.09.06; „Bund“ 13.09.06; NZZ am Sonntag 17.09.06)

06.09. Gesundheitlich relevante Quellen des Feinstaubs – Analysen der Feinstaubperiode von Anfang 2006 zeigen, dass der gesundheitlich besonders relevante Teil des Staubes etwa zur Hälfte aus Holzfeuerungen gekommen sein dürfte. Bei den aus Stickoxiden sekundär gebildeten Partikeln steht der Verkehr im Vordergrund. Dabei ist vor allem Russ, der aus schwarzem Kohlenstoff sowie organischen, kohlenstoffhaltigen Partikeln besteht, gesundheitlich relevant. Der Anteil des schwarzen Kohlenstoffs am gesamten Feinstaub betrug an den Messstandorten, die zum Teil direkt an der Autobahn lagen, rund sechs bis sieben Prozent. Diese Partikel stammen primär aus Dieselmotoren und der Holzverbrennung. Letztere machte diesbezüglich einen Fünftel bis einen Viertel aus. Besonders gross ist der Beitrag der Holzheizungen aber bei den organischen kohlenstoffhaltigen Partikeln: Mit sieben bis 15 Prozent des gesamten Feinstaubs sogar den Beitrag des Verkehrs, der aufgrund der vorgenommenen Messungen mit sechs bis zehn Prozent zu Buche schlägt. Insgesamt dürfte somit der Beitrag der Holzverbrennung zum Russ im vergangenen Januar und Februar mindestens so gross gewesen sein wie jener aus dem Verkehr.
(NZZ 06.09.06)

06.09. Erster Durchschlag im Gotthard-Basistunnel – Im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ist der erste Durchschlag bei der Oströhre gefeiert worden. Knapp vier Jahre nach dem Start in Bodio (TI) erreichte eine Tunnelbohrmaschine die unterirdische Multifunktionsstelle in Faido (TI). Bis auch die Weströhre von Bodio nach Faido durchschlagen ist, wird es voraussichtlich noch rund anderthalb Monate dauern. Von den insgesamt rund 154 Kilometer Tunnel, Schächten und Stollen des Gotthard-Basistunnels sind mittlerweile gut 64 Prozent ausgebrochen. Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist für das Jahr 2016 vorgesehen.
(NZZ 07.09.06; SDA-Meldung 06.09.06)

25.08. Start der Bauarbeiten für die Porta Alpina – Der Bund, der Kanton Graubünden und die Alptransit AG haben die Vorinvestitionen für die Porta Alpina bei Sedrun ausgelöst. Es wurde eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnet, und die ersten Aufträge für die Bauarbeiten wurden ebenfalls schon erteilt. Der Ausbruch der Wartehallen kann aufgrund des Baufortschritts im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) nur zum jetzigen Zeitpunkt erfolgen. Dieser Ausbruch kommt auf 15 Millionen Franken zu stehen; je die Hälfte bezahlen der Bund sowie Kanton und Gemeinden. Das eidgenössische Parlament muss erst noch darüber entscheiden, ob es den Bundesanteil für das gesamte, 50 Millionen Franken teure Vorhaben gutheissen will.
(NZZ 26./27.08.06)

24.08. Allianz für übergeordnete Lenkungsabgabe: Klima-Masterplan präsentiert – Eine Allianz aus 51 Organisationen mit insgesamt 1,8 Millionen Mitgliedern aus Umwelt, Kirche, Konsumentenschutz, Politik, Gewerkschaften und Hilfswerken fordert eine aktive Klimapolitik, um die Treibhausgasemissionen massiv zu senken. Im Zentrum eines so genannten Klima-Masterplans steht eine sektorübergreifende Lenkungsabgabe; kurzfristig ist die CO_2-Abgabe im Vordergrund. Die Allianz für eine verantwortungsvolle Klimapolitik vertritt die Auffassung, dass die Emissionen von Treibhausgasen gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 30 Prozent bis 2020 und um 90 Prozent bis 2050 sinken müssten. Die besagte Lenkungsabgabe sei unter anderem auch auf Treibstoffe auszudehnen. In Ergänzung zur Lenkungsabgabe soll eine dynamische Energieabgabe die Effizienz in der Energienutzung steigern. Der Klima-Masterplan listet 22 Hauptinstrumente auf, die meist darauf abzielen, die Effizienz von Fahrzeugen, Geräten und Gebäuden zu verbessern, Verschwendung einzudämmen sowie klimafreundliche und erneuerbare Energien zu unterstützen. Beim Personenverkehr werden z.B. ein flächendeckendes Mobility Pricing, Förderung des Carsharings, verbrauchsabhängige Fahrzeugsteuern, generelle Tempolimiten und Verschrottungsprämien vorgeschlagen. Dies alles soll dazu führen, dass weniger Kilometer gefahren werden. Beim Güterverkehr wird unter anderem eine Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie die Einführung einer derartigen Abgabe für Lieferwagen unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht propagiert.
(NZZ 25.08.06; „Bund“ 25.08.06; SDA-Meldung 24.08.06)

23.08. Bericht zur Schuldenentwicklung der öffentlichen Hand – Ein neuer Bericht des Bundesrats zeigt auf, wie stark die Verschuldung der öffentlichen Haushalte in den letzten Jahren zugenommen hat. Besonders dynamisch entwickelte sich gemäss diesem Bericht die Bundesschuld, welche zwischen 1990 und 2004 um 88 auf 130 Milliar-

den Franken zunahm. Einer der wesentlichen Gründe dafür waren die kostspieligen Umstrukturierungen und Sanierungen von Staatsbetrieben wie den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) oder die Ausfinanzierung der Pensionskassen bundesnaher Betriebe wie z.B. jener der SBB. Die bundesrätliche Auslegeordnung macht die gerne etwas unter dem Deckel gehaltene gewaltige Belastung deutlich, die aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs herrührt – zumal dann, wenn die Altlasten (Refinanzierung der SBB, Pensionskasse der Bahn) und die Eisenbahngrossprojekte mitberücksichtigt werden.
(NZZ 24.08.06; EFD-Rohstoff 23.08.06)

23.08. Baregg-Blockade als Nötigung taxiert – Die Blockierung des Bareggtunnels der A1 im Rahmen einer Streikaktion Ende 2002 war nach Auffassung des Bezirksgerichts Baden eine Nötigung. Vier Mitglieder der Gewerkschaft Unia – Co-Präsident Vasco Pedrina, Vizepräsidentin Rita Schiavi, Zentralsekretär Hans Ulrich Scheidegger und Geschäftsleitungsmitglied Michael von Felten – sind dafür zu bedingten Gefängnisstrafen von 14 Tagen verurteilt worden. Die Verurteilten argumentierten in einer offiziellen Stellungnahme, dass das Gericht den flüssigen Verkehr offenbar höher gewichte als das sozialpolitisch wichtige Rentenalter 60. Das Gericht hingegen hielt fest, dass die Blockade der Autobahn eine unverhältnismässige Aktion gewesen sei, die auch durch das Recht auf die Meinungs- und Versammlungsfreiheit nicht mehr geschützt sei.
(NZZ 24.08.06)

22.08. Drei Milliarden mehr für Netzfunktionalität der Autobahnen – Die nationalrätliche Verkehrskommission hat mit 12 zu 11 Stimmen beschlossen, das Teilprogramm zur Beseitigung der Engpässe auf den Autobahnen bzw. zur Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes um drei auf 8,5 Milliarden Franken aufzustocken. Diese Summe kommt zu den übrigen Teilkrediten für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (ebenfalls 8,5 Milliarden Franken), für den Agglomerationsverkehr (sechs Milliarden Franken) sowie für Hauptstrassen in Berg- und Randregionen (800 Millionen Franken) hinzu. Damit ergibt sich ein Gesamtkredit von 23,8 Milliarden Franken. Im Weiteren will die Verkehrskommission des Nationalrats den Infrastrukturfonds erst nach 25 und nicht bereits nach 20 Jahren auflösen. In der Gesamtabstimmung hat die Kommission das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds mit 12 zu acht und den Finanzierungsbeschluss mit 11 zu neun Stimmen bei jeweils zwei Enthaltungen angenommen.
In einer Medienverlautbarung zeigte sich strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS erfreut über die Aufstockung der finanziellen Mittel punkto Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität. Sein Missbehagen drückte der Verband hingegen in Bezug auf die verfassungswidrige Finanzierung reiner Schienenprojekte aus.
(NZZ 23.08.06; „Bund“ 23.08.06; SDA-Meldung 22.08.06; Medienmitteilung strasseschweiz 22.08.06)

18.08. Neue Beschwerde verzögert Neat-Gotthardbasistunnel – Die erneute Beschwerde der Berner Baugruppe Marti AG gegen die Vergabe des Bauloses Erstfeld des Gotthardbasistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) verzögert den Beginn der Bauarbeiten um bis zu eineinhalb Jahre. Die Mehrkosten belaufen sich gemäss Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) bis jetzt auf 24 Millionen Franken.
(NZZ 19./20.08.06; NAD-Medienmitteilung 18.08.06)

16.08. Sicherheitsgurten: Tragquoten steigen deutlich an – Die Kampagne „Ein Band fürs Leben“ zeitigt gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) erste Erfolge: 86 Prozent der Fahrzeuglenker und 68 Prozent der Mitfahrer auf den Rücksitzen würden Sicherheitsgurten tragen. Diese gegenüber dem Jahr 2005 deutlich gestiegenen Schweizer Quoten hat die repräsentative bfu-Zählung 2006 ergeben. Vor allem die Gurtentragquote auf den Rücksitzen habe einen markanten Sprung von 53 auf die erwähnten 68 Prozent gemacht, nachdem sie in den vergangenen vier Jahren stagniert hatte.
(bfu-Medienmitteilung 16.08.06; AP-Meldung 16.08.06)

14.08. Bundesgericht zeigt Grenzen für Tempo-30-Zonen auf – Gemäss einem einstimmig gefällten Urteil der II. Öffentlichrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts in Lausanne hat der Bundesrat die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zulassen, in der Signalisationsverordnung (SSV) abschliessend aufgezählt. Wo die entsprechenden Voraussetzungen für die Schaffung einer Tempo-30-Zone laut Artikel 108 SSV nicht erfüllt sind, kann eine solche nicht einfach gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG) angeordnet werden. Konkret: Allein gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 SVG können keine Zonen mit Tempo 30 verfügt werden.
(NZZ 15.08.06; BaZ 15.08.06; SDA-Meldung 14.08.06)

27.07. Hundertjähriges Jubiläum für die BLS – Heute vor genau hundert Jahren hat im Berner Rathaus die Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (B.L.S.) stattgefunden. Die B.L.S. heisst seit dem 1. Januar 1997 BLS Lötschbergbahn AG. Genau genommen wurde die BLS nur 99 Jahre, zehn Monat und 28 Tage alt, denn am 24. April 2006 erfolgte ihre Fusion mit der Regionalverkehr Mittelland AG (RM) zur BLS AG, und am 25. Juni 2006 wurde die BLS Lötschbergbahn AG sozusagen zu Grabe getragen.
(NZZ 28.07.06; „BernerBär“ 27./28.07.06)

24.07. „Goldener Nagel“ schliesst Gleislücke im Lötschberg-Basistunnel – Der Lötschberg-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) ist jetzt durchgehend mit der Bahn befahrbar. In der Mitte des 34,6 Kilometer langen Tunnels sind die letzten Stösse der 57 Kilometer verlegten Schienen geschweisst worden, was früher als „goldener Nagel“ bezeichnet wurde. Mit dem termingerechten Abschluss der Gleisarbeiten nicht ganz ein Jahr vor der am 14. Juni 2007 erwarteten definitiven Betriebsbewilligung hat die BLS Alptransit AG ein Zwischenziel erreicht. Im Rahmen der Inbetriebsetzung in fünf Phasen sind zunächst auf der ganzen Strecke vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigte Versuchsfahrten nötig – und zwar insgesamt mehrere tausend bis Mitte des nächsten Jahres. Das Gesamtsystem des künftigen Zugverkehrs am Lötschberg umfasst die Basis- und die Bergstrecke.
(NZZ 25.07.06)

23.07. Tempo 80 auf der Autobahn zwischen Melide und Chiasso – Der Kanton Tessin hat Tempo 80 auf der A2 zwischen dem Damm von Melide und Chiasso verfügt. Damit soll gemäss dem Tessiner Umweltdirektor Marco Borradori ein Beitrag zur Senkung der Ozonwerte geleistet werden. In Chiasso sei am Samstag ein Ozon-Rekordwert von über 330 Mikrogramm pro Quadratmeter Luft gemessen worden. Die Temporeduktion gelte bis Mitte nächster Woche.
(NZZ 24.07.06)

20.07. Erste Bioethanol-Tankstelle der Schweiz eröffnet – Heute ist in Winterthur die erste Bioethanol-Tankstelle der Schweiz eröffnet worden. Gewonnen wird der Treibstoff aus Zuckerrüben, Kartoffeln oder Holzschnitzeln. Die mit dem Gemisch aus 85 Prozent Bioethanol (E85) und 15 Prozent Benzin betriebenen Fahrzeuge stossen verglichen mit „normalen“ Benzinmotoren 80 Prozent weniger Kohlendioxid (CO_2) aus. Bis in einem Jahr plant die Tankstellenbetreiberin Agrola landesweit an rund zwölf Tankstellen E85 anzubieten.
(SDA-Meldung 20.07.06; AR 26.07.06)

19.07. Verkehrsmanagement-Zentrale: Zuschlag für Kanton Luzern – Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) tritt voraussichtlich per 1. Januar 2008 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt übernimmt der Bund die alleinige Verantwortung für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement geht somit von den einzelnen Kantonen auf den Bund über. Zentraler Bestandteil zur Bewältigung dieser Aufgabe ist der Aufbau und Betrieb einer nationalen Verkehrsmanagement-Zentrale. Als Standort für diese Zentrale hat das Bundesamt für Strassen (Astra) nun ein Areal im Kanton Luzern, in unmittelbarer Nähe der A2-Ausfahrt Emmen-Nord, bestimmt. Das Verkehrsmanagement wird gemäss Astra in Zukunft immer wichtiger. Es umfasst die folgende Teilaufgaben: Verkehrsinformation, Verkehrslenkung (grossräumig), Verkehrsleitung (auf einzelnen Strecken) und Verkehrssteuerung (bezieht sich auf Knoten oder Objekte wie Tunnels oder Verzweigungen).
(Astra-Medienmitteilung 19.07.06)

19.07. Ozonspitzenwerte trotz Hitze weniger hoch als früher – Die derzeit erfreulich niedrigen Ozonspitzenwerte könnten ein Zeichen dafür sein, dass die in den letzten 20 Jahren umgesetzten Massnahmen zur Luftreinhaltung langsam auch beim Ozon zu greifen beginnen. Die entsprechenden Frachten der Stickoxide in der Schweiz von 1990 bis 2002 um fast 40 bzw. von flüchtigen Kohlenwasserstoffen (ohne Methan) um fast die Hälfte zurückgegangen. Stickoxide und flüchtige Kohlenwasserstoffe gelten als Vorläufersubstanzen, aus denen sich Ozon besonders bei hohen Temperaturen unter der Wirkung von Sonnenlicht bildet. Die tiefen Ozonspitzenwerte könnten ihren Grund auch in der Tatsache haben, dass die Prozesse, die global zur Entstehung von Ozon führen, weniger gut verstanden worden sind, als man gemeinhin annahm. Nicht auszuschliessen ist dabei, dass vermehrt Ozon aus der Strato- in die Troposphäre eingemischt wird.
(NZZ 19.07.06)

11.07. Rechnung des FinöV-Fonds 2005 – Die Bundesversammlung hat Anfang Juni die Rechnung des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV) für das Jahr 2005 genehmigt. Zusammen mit der einmaligen Wertberichtigung der voll verzinslichen Darlehen betrug die Unterdeckung rund 3,4 Milliarden Franken. Die Bilanz verzeichnete kumulierte Vorschüsse in der Höhe von gut 6,3 Milliarden Franken.
(BBl 2006 S. 6137)

05.07. Voranschlag des Bundes im Plus – Der Bundesrat hat heute den Voranschlag 2007 und den Finanzplan 2008-2010 zuhanden des Parlaments verabschiedet. Das Bundesbudget, in dem zum ersten Mal keine strukturellen Defizite mehr erlaubt sind, weist

bei Einnahmen in der Höhe von 56 Milliarden und Ausgaben von rund 55 Milliarden Franken ein Plus von gut 900 Millionen Franken aus; in den Finanzplanjahren ist mit Überschüssen 0,7, 1,4 und 1,9 Milliarden Franken zu rechnen. Im Finanzplan sind für das Jahr 2008 ausserdem gut vier Milliarden Franken für ausserordentlichen Zahlungsbedarf eingestellt. Davon sind 2,6 Milliarden Franken für die Ersteinlage in den Infrastrukturfonds vorgesehen. Ab dem Jahr 2007 resultiert aus der Einführung des neuen Rechnungsmodells (NRM) und damit dem konsequenten Übergang zu einer Bruttodarstellung des Bundeshaushalts eine haushaltneutrale Aufblähung von rund 800 Millionen Franken.
(NZZ 06.07.06; EFD-Medienmitteilung 05.07.06)

05.07. Bahnlinie nach München bis 2013 elektrifiziert – Der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat zugesagt, dass die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Lindau und München bis 2012/13 abgeschlossen sein soll. Damit würde sich die Fahrzeit auf der Strecke von Zürich nach München um rund eine Stunde auf drei Stunden und 15 Minuten verkürzen. Einen wesentlichen Anteil der Finanzierung übernehmen die Schweiz und das Bundesland Bayern. Die Schweiz hat einen Beitrag von 50 Millionen Euro zur Vorfinanzierung zugesichert.
(NZZ 06.07.06)

05.07. Vernehmlassung zu neuem Güterverkehrsverlagerungsgesetz eröffnet – Der Bundesrat hat heute die vom Parlament für 2009 gesetzten Ziele der Verlagerung des Alpen querenden Strassengütertransitverkehrs auf die Schiene für gescheitert erklärt. Die Landesregierung stellt im Rahmen eines neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetzes drei nach Kosten, Mengenziel und Zeitraum gestaffelte Varianten zur Debatte. Alle drei Varianten sehen die Installation einer so genannten Alpentransitbörse vor. Unterdessen ist fast allen Beteiligten klar, dass das Verlagerungsziel von 650'000 Alpen querenden Lastwagenfahrten im gesetzten Zeitrahmen ohne massive Subventionierung der Bahntransporte unerreichbar war. Der niedrige Ausbaugrad der schweizerischen Schieneninfrastruktur gepaart mit zu tief angesetzten Schwerverkehrsabgaben der Länder der Europäischen Union (EU) bildete eine zu hohe Hürde. Das erste Szenario verschiebt das Reduktionsziel auf das Jahr 2017 und sieht zwischen 2011 und 2017 Subventionen für den Bahntransport in der Höhe von jährlich 285 Millionen Franken vor. In der zweiten Variante werden die Subventionen des Schienengüterverkehrs auf insgesamt eine Milliarde bzw. 140 Millionen Franken pro Jahr begrenzt. Dafür wird aber die maximale Anzahl der Lastwagenfahrten, die 2019 – zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) – erreicht sein soll, von 650'000 auf eine Million angehoben. Bei der dritten und letzten Variante soll statt auf unbegleiteten kombinierten Verkehr auf die Rollende Landstrasse (Rola) gesetzt werden – eine bequeme, allerdings ökonomisch wie auch ökologisch sehr fragwürdige Sache. Die bei allen Varianten vorgeschlagene Schaffung einer Alpentransitbörse würde es den internationalen Transporteuren ermöglichen, eine Transitfahrt zeitabhängig im Internet zu reservieren oder diese zu ersteigern.
Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) geisselte in einer Reaktion zum wiederholten Mal das neue Instrument der Alpentransitbörse, das lediglich die inländischen Transporteure strafe. Die ASTAG forderte eine Alpentransitabgabe (ATA) für Transporte von Grenze zu Grenze.
(NZZ 06.07.06 und 18.07.06; BaZ 06.07.06; „Bund“ 06.07.06; UVEK-Medienmitteilung 05.07.06; ASTAG-Medienmitteilung 05.07.06; BBl 2006 S. 6653)

03.07. Baubeginn für den TGV Rhin-Rhône – Heute hat Frankreich offiziell mit dem Bau der 140 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsstrecke für den TGV Rhin-Rhône begonnen worden. Die Schweiz beteiligt sich im Rahmen der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) mit rund hundert Millionen an diesem Bau.
(NZZ 04.07.06; BaZ 04.07.06)

02.07. Bundesstudie beziffert erstmals Wertschöpfung des Verkehrs – Eine offiziell noch nicht veröffentlichte Studie des Bundes gelangt zum Schluss, dass der Gesamtnutzen des Verkehrs viel grösser ist als dessen Kosten. So erzielte der Verkehr im Referenzjahr 2001 eine Wertschöpfung von rund 52,5 Milliarden Franken. Davon generierten der Verkehrsträger Strasse 46 Milliarden Franken oder fast elf Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) sowie die Schiene sechs Milliarden Franken. Für mehr als die Hälfte des Strassenanteils zeichneten die privaten Personenwagen-Fahrten verantwortlich (rund 28 Milliarden Franken). Bei den so genannten indirekten Effekten wie z.B. Reparaturen, Treibstoff, Versicherungen, etc. gingen rund 18 Milliarden Franken auf das Konto der Strasse.
(SoZ 02.07.06; 20minuten 03.07.06; Medienmitteilung strasseschweiz 27.07.06)

01.07. Fusion von vier appenzellischen Privatbahnen – Ab heute sind vier appenzellische Privatbahnen, die den Kanton St. Gallen mit dem Appenzellerland verbinden, zu einem einzigen Unternehmen geworden: Die Appenzeller Bahnen, die Trogenerbahn, die Rorschach–Heiden-Bergbahn und die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen haben zur Appenzeller Bahn fusioniert und übernehmen damit den Namen des grössten Partners. Das gemeinsame Streckennetz umfasst neu beinahe 80 Kilometer. Mit der Fusion werden mehr Effizienz in den Bereichen Sicherheit, Marketing, Verwaltung und Rollmaterialunterhalt angestrebt. In den nächsten fünf Jahren sollen rund zwei Millionen Franken eingespart werden. In der Folge wird mit jährlichen Kosteneinsparungen von 800'000 Franken gerechnet.
(NZZ 03.07.06)

30.06. Erstes Teilstück der Zürcher Westumfahrung eingeweiht – Nach achtjähriger Bauzeit ist heute die erste Etappe der Zürcher Westumfahrung offiziell eingeweiht worden. Das knapp drei Kilometer lange und rund 560 Millionen Franken teure Autobahnteilstück, das am 3. Juli 2006 dem Verkehr übergeben wird, besteht vor allem aus zwei Tunnels und zwei Brücken und bildet gleichzeitig die Umfahrung der Gemeinde Birmensdorf. Diese Umfahrung ist Teil der rund drei Milliarden teuren Westumfahrung von Zürich. Ende 2008 soll dann die Lücke zwischen der A1 von Bern / Basel und der A3 in Richtung Graubünden im Südwesten Zürichs geschlossen werden, wenn ab Birmensdorf der Aescher- und der knapp 4,5 Kilometer lange Uetlibergtunnel fertig sind. Im Jahr 2009 folgt die Eröffnung der A4 durch das Knonaueramt in Richtung Zentralschweiz, die ab dem künftigen Dreieck Zürich West zuerst durch den beinahe fünf Kilometer langen Islisbergtunnel führt. Bis 2010 werden durchwegs vierspurige Tunnels auf einer Gesamtlänge von gut 13 Kilometern in Betrieb genommen. Das sind insgesamt fast 27 Kilometer Tunnelröhren – anderthalb Mal die Länge des Gotthardstrassentunnels.
(NZZ 01. / 02.07.06; BaZ 01.07.06)

30.06. Autobahn und Kantonsstrasse im Urnerland wieder offen – Heute Morgen sind die am 31. Mai 2006 wegen eines Felssturzes gesperrte Autobahn und die Kantonsstrasse im Urnerland rechtzeitig für den Ferienreiseverkehr wieder geöffnet worden. Erst diesen Spätsommer beginnen die Arbeiten für die beiden Schutzdämme, die die Autobahn zwischen den bestehenden Galerien vor grösseren Felsbrocken schützen sollen. (NZZ 01. / 02.07.06)

29.06. EnergieSchweiz mit erfolgreicher erster Programmetappe – Das Energiesparprogramm des Bundes EnergieSchweiz kann gemäss einer Wirkungsanalyse für das Jahr 2005 auf eine erfolgreiche erste Programmetappe (2001-2005) zurückblicken. Ohne die freiwilligen Massnahmen von EnergieSchweiz sowie dem Vorgängerprogramm Energie2000 würde der Gesamtenergieverbrauch heute um mehr als drei Prozent höher liegen. EnergieSchweiz hat sich zum Ziel gesetzt, die Wirkung in der zweiten Programmetappe (2006-2010) um 25 Prozent zu steigern.
(BFE-Medienmitteilung 30.06.06)

29.06. Stiftung Klimarappen mit innovativem Auktionsmodell – Die Stiftung Klimarappen hat heute das zweite Programm zur Reduktion von CO_2-Emissionen im Inland präsentiert: Mit einem Auktionsprogramm will die Stiftung Projekte ersteigern, die unter anderem eine effiziente Nutzung fossiler Treib- und Brennstoffe beinhalten wie z.B. Projekte zur Förderung der Verlagerung vom privaten hin zum öffentlichen Verkehr oder die Umstellung der Betriebsflotte auf effiziente Fahrzeuge. Zwischen Juli 2006 und Ende August 2007 finden drei Auktionsrunden statt. Die Vorhaben müssen einer der vorgegebenen Projektkategorien entsprechen und in der Schweiz im Zeitraum zwischen 2007 und 2012 mindestens tausend Tonnen Kohlendioxid (CO_2) reduzieren Der Firma Ernst Basler und Partner ist dabei die Rolle des Auktionators übertragen worden.
(NZZ 30.06.06; Medienmitteilung Stiftung Klimarappen 29.06.06)

29.06. Neuer Tunnel auf der A2 am Vierwaldstättersee eröffnet – Heute ist die gut 1,6 Kilometer lange Südröhre des Kirchenwaldtunnels zwischen Hergiswil (NW) und Stansstad (NW) eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Insgesamt wurden für den Kirchenwaldtunnel drei Röhren mit einer Länge von 5,2 Kilometer ausgebrochen. Das ganze Projekt kostet 450 Millionen Franken. Das Bauwerk, mit dem 1998 begonnen worden war, soll die Autofahrer am Vierwaldstättersee vor Felsstürzen schützen.
(BaZ 29.06.06)

27.06. BLS AG gestartet – Heute punkt Mittag hat die BLS AG die operative Verantwortung von der mit ihr fusionierten BLS Lötschbergbahn AG und Regionalverkehr Mittelland AG (RM) übernommen. Die neue BLS AG transportiert rund 43 Millionen Fahrgäste, betreibt ein Infrastrukturnetz von 440 Kilometern, bedient im Regionalverkehr auf der Schiene ein Netz von 690 Kilometern und beschäftigt rund 2'600 Mitarbeitende.
(Briefliche Mitteilung BLS AG 03.07.06)

23.06. Gesamtenergieverbrauch 2005 auf Rekordniveau – Der Gesamtenergieverbrauch hat in der Schweiz im Jahr 2005 gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) erneut zugenommen und einen neuen historischen Höchststand erreicht. Der Endenergieverbrauch lag mit rund 890'450 Terajoule um 1,3 Prozent über dem Niveau von 2004. Mengenmässig ins Gewicht fielen unter anderem auch die Verbrauchszunahme bei Dieselöl (plus gut neun Prozent) und Erdgas (plus rund drei Prozent). Ein deutlicher

Rückgang war hingegen beim Benzinabsatz zu verzeichnen (minus drei Prozent). Der gesamte Absatz an Treibstoffen ist dennoch um fast ein Prozent angewachsen. Im Strassenbereich kompensierte die Zunahme des Dieselverbrauchs die Abnahme des Benzinverbrauchs. Die Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff setzte sich demnach auch 2005 fort.
(BFE-Medienmitteilung 23.06.06; BaZ 24.06.06)

23.06. Mehr Sicherheit auf Schweizer Strassen – Im Jahr 2005 sind Verkehrsunfälle, die zu schweren Verletzungen oder gar zum Tod führten, markant zurückgegangen. Noch immer allerdings fanden auf Schweizer Strassen 409 Menschen den Tod und 5'059 Personen wurden schwer verletzt. Verglichen mit dem Jahr 2004 bedeuten diese Zahlen einen Rückgang von rund 20 Prozent bezüglich der Todesopfer bzw. von acht Prozent hinsichtlich der Schwerverletzten. Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind damit Tiefstwerte für die vergangenen 20 Jahre erreicht worden. Während die Zahl der Leichtverletzten seit 1995 ziemlich stabil geblieben ist, weist der Trend bei den Schwerverletzten und noch stärker bei den Verkehrstoten in den vergangenen zwei Jahren deutlich nach unten. Bei den Unfällen, die schwere Verletzungen oder Tod zur Folge hatten, war in 15 Prozent aller Fälle mutmasslicher Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss im Spiel. Am meisten Opfer fordert der Strassenverkehr unter den 18- bis 25-Jährigen. Diese Tatsache drückt der Raserproblematik den Stempel auf.
(NZZ 24./25.06.06; BaZ 24.06.06; BFS-Medienmitteilung 23.06.06)

22.06. Neue Akzente in der EU-Verkehrspolitik – Die Europäische Kommission hat heute eine Halbzeitbilanz zu ihrem Verkehrsweissbuch aus dem Jahr 2001 vorgelegt und dabei Akzentverschiebungen vorgenommen. Ein zentrales Element des Weissbuchs war die stärkere Nutzung des Schienen- und Seeverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsträger, vor allem im Güterferntransport. Dieses Vorhaben scheint allerdings beschränkten Erfolg zu haben: Der Schienengüterverkehr hat in der erweiterten Europäischen Union (EU-25) zwischen 1995 und 2004 um lediglich sechs Prozent zugenommen und damit deutlich weniger als der Frachtverkehr auf der Strasse. Auch künftig dürfte er deutlich langsamer wachsen als der Strassen- oder Luftverkehr: Der Anteil der Schiene am Güterverkehr wird gemäss Trendrechnung von elf (im Jahr 2000), auf neun (2010) und acht Prozent (2020) sinken. Zugleich wird erwartet, dass der Anteil des Strassentransports zwischen 2000 und 2020 geringfügig von 43 auf 45 Prozent zunimmt. Beim Personenverkehr innerhalb der EU wird die Strasse im Jahr 2020 85 Prozent (2000: 83%), die Eisenbahn fünf Prozent (2000: 6%) und das Flugzeug elf Prozent (2000: 8%) übernehmen. Die EU-Kommission setzt im überarbeiteten Verkehrsweissbuch neuerdings nicht mehr einseitig auf die Bahn, sondern will sich künftig darauf konzentrieren, sowohl die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsarten als auch deren kombinierte Nutzung zu optimieren. Das schliesst einen leistungsstärkeren und umweltverträglicheren Lastwagenverkehr ein.
(NZZ 23.06.06; TIR 7/2006)

21.06. Greenpeace will gegen schlechte Luft einklagen lassen – Die Umweltschutzorganisation Greenpeace will die Behörden auf juristischem Weg dazu bringen, Massnahmen gegen die Luftverschmutzung zu ergreifen. Neun Privatpersonen klagen deshalb mit Unterstützung von Greenpeace ihr „Recht auf gute Luft“ ein. Diese direkt Betroffenen brächten den Stein ins Rollen, indem als Erstes von verschiedenen Behörden konkrete Massnahmen verlangt werden, dank denen die Grenzwerte weitestgehend eingehal-

ten werden könnten bzw. zumindest ein erheblicher Beitrag dazu geliefert würde. Falls diesen Forderungen nicht nachgekommen werde, würden sich die Betroffenen an die nächst höhere Instanz wenden, womit der juristische Weg beginne.
(NZZ 22.06.06; Greenpeace-Medienmitteilung 21.06.06)

21.06. Ständerat bewilligt neue Kredite für die Eisenbahnen – Der Ständerat hat verschiedene Kredite für die Schweizer Eisenbahnen beschlossen. So genehmigte er einstimmig die fast sechs Milliarden schwere, neue Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007 bis 2010. Ständerat und Präsident des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verbands (SEV), Pierre-Alain Gentil (sp, Jura), kritisierte in der kurzen Debatte die Verbandelung von SBB und Bundesbehörden. Während über die Post und die Swisscom öffentlich und auch kritisch debattiert werde, seien die SBB wegen ihrer privilegierten Stellung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) sozusagen unantastbar. Im Weiteren hiess das „Stöckli“ den 9. Rahmenkredit für die Privatbahnen für die Periode 2007 bis 2010 einstimmig gut. Allerdings erachtete es der Ständerat mit Blick auf die Sicherheit und die drohende Schliessung von Bahnstrecken für nötig, den vom Bundesrat beantragten Kredit um 200 auf 800 Millionen Franken aufzustocken. Die Kleine Kammer fasste diesen Entscheid mit 25 zu 11 Stimmen.
(NZZ 22.06.06)

21.06. Nationalrat will CO_2-Abgabe auf Brennstoffen ab 2008 – Der Nationalrat hat in der entsprechenden Gesamtabstimmung den Beschluss über die CO_2-Abgabe mit 110 gegen 71 Stimmen gutgeheissen. Somit könnte ab dem Jahr 2008 eine CO_2-Abgabe auf Brennstoffen eingeführt werden. Zu Beginn soll diese Abgabe 12 Franken pro Tonne Kohlendioxid (CO_2) betragen. Bliebe die Reduktion des CO_2-Ausstosses hinter den Erwartungen zurück, würde der Betrag bis 2010 auf 36 Franken angehoben, was den Liter Heizöl um neun Rappen verteuern würde. Ziel der CO_2-Abgabe ist es, über eine Verteuerung des Brennstoffpreises darauf hinzuwirken, dass der Verbrauch sinkt und die Reduktionsziele des Kyoto-Protokolls eingehalten werden. Ob allerdings diese Lenkungsabgabe angesichts des in letzter Zeit massiv gestiegenen Heizölpreises überhaupt noch vonnöten ist, darüber klafften die Meinungen in der Grossen Kammer auseinander. Das Geschäft geht nun in den Ständerat.
(NZZ 22.06.06; BaZ 22.06.06)

20.06. Astag-Petition gegen weitere LSVA-Erhöhung eingereicht – Heute hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) eine von rund 152'000 Personen unterstützte Petition gegen eine weitere Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) dem Bundesrat übergeben. Die geplante nochmalige LSVA-Erhöhung per 1. Januar 2008 belaste nicht nur das Transportgewerbe, sondern vielmehr die gesamte schweizerische Volkswirtschaft.
(NZZ 21.06.06; ASTAG-Medienmitteilung 20.06.06)

18.06. suissetransport’06 mit Wachstum – Das neu lancierte Konzept der suissetransport’06 hat sich bewährt. Erstmals wurde nämlich die Bahntechnik in die Messe integriert. Gegenüber der ersten Durchführung im Jahr 2004 konnte bei den Ausstellern ein Wachstum von 80 und bei der Brutto-Ausstellungsfläche von 36 Prozent verzeichnet werden. Zudem ist auch die Besucherzahl gestiegen: Insgesamt kamen 16'500 Besucherinnen und Besucher an die Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Un-

terhalt; die anvisierten 20'000 Eintritte konnten somit noch nicht realisiert werden. Die Messeleitung der BEA bern expo AG ist allerdings zuversichtlich, dass dies mit der Verschiebung des Termins vom Juni in den November (2007) gelingen wird.
(Medienmitteilung suissetransport 18.06.06)

17.06. Lastwagen-Sternfahrt gegen LSVA-Erhöhung – Rund 2'000 Lastwagenfahrer mit 120 Lastwagen haben heute im Rahmen einer vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) organisierten Sternfahrt nach Bern gegen die geplante Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) protestiert. Diesbezüglich soll dem Bundespräsidenten Moritz Leuenberger nächste Woche eine von über 150'000 Personen unterschriebene Petition übergeben werden. Zudem forderten die Manifestanten mit Blick auf die Sperrung der Gotthardautobahn Notmassnahmen wie z.B. eine Lockerung des Nachtfahrverbots.
(NZZ 19.06.06; ASTAG-Medienmitteilung 17.06.06)

16.06. Bundesrat verabschiedet Aktionsplan gegen Feinstaub – Der Bundesrat hat heute den zweiten Teil eines Aktionsplans, den Bundespräsident Moritz Leuenberger, Vorsteher des Umweltdepartements im vergangenen Januar präsentiert hatte, genehmigt. Im Mittelpunkt steht dabei der obligatorische Einbau von Partikelfiltern bei neuen Dieselautos. Dazu will der Bundesrat bei der Welthandelsorganisation (WTO), der Europäischen Freihandelsgemeinschaft (EFTA) und der Europäischen Union (EU) ein Notifikationsverfahren zur vorzeitigen Einführung der Euro-5-Norm einleiten. Dies hätte zur Folge, dass ab dem Jahr 2007 neu in die Schweiz importierte Personenwagen, Kleinbusse und Lieferwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen mit Partikelfiltern ausgerüstet sein müssten, sofern diese mit Diesel betrieben werden. Auch für neue Dieseltraktoren wird der Bund die vorzeitige Einführung des künftigen europäischen Grenzwerts im Jahr 2009 notifizieren. Geprüft werden zudem finanzielle Anreize für die Ausstattung bereits in Betrieb stehender Fahrzeuge mit Partikelfiltern. Als weitere Massnahme will der Bundesrat mit der EU im Rahmen der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2008 über die Möglichkeit verhandeln, für Lastwagen mit Partikelfiltern eine weniger hohe LSVA zu erheben. Beschlossen hat der Bundesrat nicht zuletzt, dass öffentlichen Transportunternehmen die Mineralölsteuer künftig differenziert rückerstattet werden soll. Für Busse ohne Filter besteht nur noch der Anspruch auf Rückerstattung des Mineralölsteuerzuschlags.
Der Touring Club Schweiz (TCS) wies darauf hin, dass die Niederlande die Euro-5-Norm für Personenwagen ebenfalls frühzeitig hätten einführen wollen, von der EU allerdings einen abschlägigen Bescheid erhalten haben.
(NZZ 17. / 18.06.06; UVEK-Medienmitteilung 16.06.06; TCS-Medienmitteilung 16.06.06)

14.06. suissetransport'06 öffnet ihre Tore – Die grösste Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Unterhalt – suissetransport'06 – hat heute in Bern ihre Tore geöffnet. Die Messe findet nach 2004 zum zweiten Mal auf dem Gelände der BEA bern expo AG statt und gilt als die Nachfolgemesse des internationalen Nutzfahrzeugsalons in Genf. An vier aufeinander folgenden Tagen präsentieren sich 265 Aussteller auf einer Fläche von 36'000 Quadratmetern verteilt auf sechs Hallen. Auch dieses Jahr werden rund 20'000 Besucherinnen und Besucher erwartet.
(Medienmitteilung suissetransport 14.06.06; SGZ 16.06.06)

09.06. Revision der Energieetikette für Personenwagen – Der Bundesrat hat heute eine Revision der Energieverordnung und damit insbesondere eine Änderung der Energieetikette für Personenwagen gutgeheissen. Neu wird die Hürde, in eine gute Effizienzkategorie eingeteilt zu werden, für schwere Fahrzeuge erhöht. Mit dieser Revision werden die bisherigen Mängel der Energieetikette, vor allem punkto Gewichtsproblematik, entschärft. Bei der Berechnungsformel ist der Einfluss des Fahrzeuggewichts nun deutlich abgeschwächt worden. Im Weiteren wird die Darstellung der CO_2-Emissionsmenge aufgewertet, indem diese auch als Grafik auf der Energieetikette erscheint. Neu enthält die Etikette zudem die Information, ob ein Dieselfahrzeug über einen Partikelfilter verfügt. Die Energieetikette ist auf eine kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz neuer Fahrzeuge ausgerichtet. Deshalb wird die Etikette alle zwei Jahre den aktuellen Verhältnissen angepasst und die Kriterien werden verschärft.
(UVEK-Medienmitteilung 09.06.06; AS 2006 S. 2411-2436)

09.06. Bundesrat verlangt weitere Varianten für die Verkehrsverlagerung – Der Bundesrat hat den Vorsteher des Verkehrsdepartements, Bundespräsident Moritz Leuenberger, beauftragt, zusätzliche Varianten für die Verlagerung des Strassengüterverkehrs im Alpen querenden Transit von Grenze zu Grenze auszuarbeiten. Dies, nachdem die Landesregierung den Vernehmlassungsvorschlag eines Güterverkehrsgesetzes diskutiert hatte und obwohl Moritz Leuenberger bereits mit verschiedenen Varianten in die heutige Bundesratssitzung gegangen war. Der Entscheid betreffend die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zu einem neuen Güterverkehrsgesetz ist somit auf eine der nächsten Sitzungen vertagt worden.
(NZZ 10. / 11.06.06)

09.06. strasseschweiz propagiert Darlehen für S-Bahn-Projekte – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat heute an seiner 61. ordentlichen Mitgliederversammlung vorgeschlagen, die Finanzierung der im Rahmen der Infrastrukturfonds-Vorlage zur Diskussion stehenden S-Bahn-Projekte mittels eines rückzahlbaren Darlehens aus Strassengeldern zu erleichtern. Diesen Vorschlag hält der Verband dem bundesrätlichen Ansinnen entgegen, aus dem Infrastrukturfonds zugunsten von Projekten des Nationalstrassenbaus, des Hauptstrassenunterhalts im ländlichen Raum sowie Infrastrukturvorhaben im Agglomerationsverkehr auch Eisenbahninfrastrukturen zu unterstützen. Die besagte Vorlage hatte im März den Ständerat passiert; der Nationalrat dürfte sich in der kommenden Herbstsession damit beschäftigen. strasseschweiz erachtet die Mitfinanzierung reiner Schienenprojekte aus für die Strasse zweckgebundenen Mitteln als verfassungswidrig. Im Weiteren verlangte strasseschweiz eine Erhöhung der Ersteinlage zur Sicherstellung der so genannten Netzfunktionalität der Nationalstrassen um 1,1 Milliarden Franken. Somit stünden für diese Netzfunktionalität 6,6 statt der vorgesehenen 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung.
(NZZ 10. / 11.06.06; AR 14.06.06; strasseschweiz Info 09.06.06)

07.06. Treibstoffverbrauch der Neuwagen 2005 wiederum gesunken – Der durchschnittliche spezifische Treibstoffnormverbrauch der in der Schweiz im vergangenen Jahr verkauften neuen Personenwagen befindet sich grundsätzlich auf Zielkurs. Er sank gegenüber 2004 erneut um rund zwei Prozent und lag noch bei 7,67 Liter pro hundert Kilometer (l / 100 km). Trotzdem ist das mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vereinbarte Zwischenziel von 7,15 l / 100 km per Ende 2005 um sieben Prozent verfehlt worden. Die neu zugelasse-

nen Dieselfahrzeuge erreichten im Jahr 2005 einen Marktanteil von fast 29 Prozent und waren mit 6,63 l/100 km um beinahe 1,5 l/100 km sparsamer als die Benziner. Zudem konnten mehr als die Hälfte (rund 56 Prozent) aller verkauften Fahrzeuge den Energieeffizienzkategorien A-C zugeordnet werden. Das bedeutet, dass diese Fahrzeuge im Durchschnitt lediglich 6,63 l/100 km verbrauchen und damit beinahe das für das Jahr 2008 anvisierte Endziel von 6,4 l/100 km schon erreichen.
(BFE-Medienmitteilung 07.06.06; Medienmitteilung auto-schweiz 07.06.06)

06.06. Nationalrat unterstützt Verkehrshaus – Mit 149 zu drei bzw. 134 zu zwei Stimmen hat sich der Nationalrat hinter die Absicht des Bundesrats gestellt, dem Verkehrhaus der Schweiz in Luzern zu seinem 50-jährigen Bestehen einen Beitrag von zehn Millionen Franken an den Bau einer neuen Ausstellungshalle Strassenverkehr sowie an die Sanierung des Eingangsbereichs zu leisten.
(NZZ 07.06.06)

02.06. Der AGVS macht mobil – Unter dem Motto „Wir brauchen Dich“ hat der AGVS, Autogewerbe-Verband der Schweiz, eine zwei Jahre dauernde Informationsoffensive zur Nachwuchsförderung für das Autogewerbe und zur Bekanntmachung zweier neuer Berufe in demselben gestartet. Laut dem AGVS-Zentralpräsidenten, Urs Wernli, will die Branche 12'000 Lehrstellen erhalten und zusätzliche schaffen.
(SGZ 02.06.06)

02.06. Volksinitiative gegen Verbandsbeschwerderecht steht – Die von der Zürcher FDP eingereichte Volksinitiative zur Eingrenzung des Verbandsbeschwerderechts ist formell zustande gekommen. Gemäss Bundeskanzlei sind von 122'385 Unterschriften deren 118'958 gültig.
(NZZ 03./04.06.06; BBl 2006 S. 5887)

02.06. „Grundsteinlegung“ am Ceneri-Basistunnel – Mit einer symbolischen „Grundsteinlegung“ haben bei Bellinzona die Arbeiten zum Bau des Ceneri-Basistunnels begonnen. Kritiker bezweifeln die Notwendigkeit des Werks. Die Aufnahme des kommerziellen Bahnbetriebs ist für das Jahr 20019 vorgesehen. Derzeit wird nach Einsparungsmöglichkeiten gesucht, so dass sich die mittlerweile auf rund 2,2 Milliarden Franken veranschlagten Gesamtkosten für die beiden Röhren durch den Monte Ceneri allenfalls etwas reduzieren liessen. Gemäss Bundespräsident Moritz Leuenberger werden zwar Einsparungen geprüft, diese dürften allerdings nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Als der Bundesrat 1990 die Botschaft zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) veröffentlichte, ging er von Kosten in der Höhe von gut zehn Milliarden Franke aus. In der Zwischenzeit ist der Preis auf 17,8 Milliarden Franken in die Höhe geklettert.
(NZZ 03./04.06.06; „Bund“ 03.06.06; BaZ 03.06.06)

02.06. Gotthardautobahn bleibt noch tagelang gesperrt – Nach mehreren Felsstürzen, die zwei Todesopfer gefordert haben, bleibt die Nationalstrasse A2 zwischen Amsteg und Göschenen im Kanton Uri noch während Tagen gesperrt, da in nächster Zeit mit weiteren kleinen und mittleren Abbrüchen gerechnet werden muss. Erst nachdem eine Sprengung, deren Vorbereitung Tage bis Wochen in Anspruch nehmen würde, vorgenommen worden wäre, könnte mit dem Bau eines Schutzdamms begonnen werden.
(NZZ 03./04.06.06 und 02.06.06)

01.06. SBB-Tarife im internationalen Vergleich – Ein Vergleich mit den Bahnen in den Nachbarländern zeigt, dass die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) punkto Höhe der Billetpreise und in Bezug auf die Erträge pro Zugskilometer auf Platz zwei liegen. Absolut auf dem dritten Platz rangieren die SBB bei den Streckenabonnementen. Hinsichtlich Jahreskarten für das ganze Netz kommt die vom Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) veröffentlichte Studie zum Schluss, dass das schweizerische Generalabonnement nicht nur preislich am differenziertesten ausgestaltet, sondern auch preiswert ist. Betreffend das Verhältnis von Preis und Leistung der Angebote, die das Bahnfahren zum halben Preis ermöglichen, nimmt die Schweiz gemäss Studie auf Platz eins ein. Namentlich in grösseren Staaten, in denen das Flugzeug für die Eisenbahnunternehmen eine ernsthafte Konkurrenz darstellt, haben einige dieser Unternehmen den herkömmlichen Kilometertarif – vor allem im Schnellverkehr auf mittlere und grössere Distanzen – durch so genannte Destinationstarife ersetzt. Diese Tarife sind meist nachfrageabhängig differenziert und an bestimmte Züge gebunden. Per Saldo besteht gemäss Litra allerdings kein Grund, das schweizerische Tarifsystem, das sich durch Einfachheit und Übersichtlichkeit auszeichne sowie dem Charakter der SBB als nationales S-Bahn-System entspreche, über Bord zu werfen. Die SBB schliessen sich den Schlussfolgerungen der Studie an. Im nationalen Verkehr denken sie allenfalls an eine „dosierte Preisdifferenzierung“, um Überlastungen in Spitzenzeiten zu vermeiden und Züge ausserhalb der Stosszeiten besser auszulasten.
(NZZ 02.06.06; Litra-Verkehrsinformationen 01.06.06)

31.05. Start des Klimarappen-Gebäudeprogramms – Ab 1. Juni 2006 läuft das Gebäudeprogramm der Stiftung Klimarappen. Es konzentriert sich auf die energetische Erneuerung von Gebäudehüllen und will mit rund 180 Millionen Franken zwischen 2008 und 2012 den CO_2-Ausstoss in der Schweiz um eine halbe Million Tonnen reduzieren. Die Erneuerung von Gebäudehüllen unterscheidet drei Elemente: Dach-/Estrichboden, Fenster und Wand (Wärmedämmungen). Fördergelder sollen nur Investoren bekommen, die mindestens zwei der besagten Gebäudeelemente vollständig erneuern und die eine Investitionssumme von über 40'000 Franken auslösen. Je nach Projektumfang kann der Eigentümer mit einer Einsparung von 30 bis 50 Prozent seines heutigen fossilen Energieverbrauchs rechnen. Die Höhe der Förderbeiträge bemisst sich nicht an der Höhe der Investitionen, sondern an den ausgeführten Quadratmetern Isolation oder Fensterflächen. Je nach Projekt belaufen sich die Beiträge auf zehn bis 15 Prozent der gesamten Investitionssumme. Alle Kantone – mit Ausnahme von Bern – arbeiten mit der Stiftung zusammen. Die Kantone wollen Sanierungen von Gebäudehüllen, die von der Stiftung Klimarappen gefördert werden, nicht ein zweites Mal subventionieren, sondern zusätzliche Massnahmen unterstützen.
(NZZ 01.06.06; Medienmitteilung Stiftung Klimarappen 31.05.06)

31.05. Felssturz auf die Gotthardautobahn – Ein halbes Dutzend Felsbrocken in Zimmergrösse sind heute auf die Autobahn A2 bei Gurtnellen im Kanton Uri gedonnert und haben zwei Menschen in einem Personenwagen getötet. Die Dimension des Steinschlags hat auch Fachleute überrascht. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn die Steine bei dichtem Kolonnenverkehr niedergegangen wären. Laut Kantonspolizei Uri werden an dieser Stelle nämlich normalerweise die Fahrzeuge angehalten. Aufgrund des massiven Steinschlags musste die Gotthardautobahn für jeglichen Verkehr gesperrt werden. Auf der mit Baustellen reich bestückten Ausweichroute über den San

Bernardino kam es in der Folge zu kilometerlangen Staus. Behinderungen gab es auch auf der Simplonroute. Für den Lastwagentransitverkehr wurden die Signale ab der Grenze auf Rot gestellt.
(NZZ 01.06.06)

29.05. SBB Cargo mit ausgedünntem Güterverkehrsnetz – SBB Cargo hat definitiv auf das ausgedünnte Güterverkehrsnetz umgestellt. Neu werden noch 323 statt wie bis anhin 650 Güterstationen täglich bedient. Nebst dem Grundnetz hat SBB Cargo mit Kunden über 200 individuelle Transportlösungen für die Zustellung ausserhalb dieses Grundnetzes vereinbart. Insgesamt verkehren weiterhin 5'150 Güterwagen, was rund 96 Prozent des Verkehrsvolumens des bisherigen Systems entspricht. Auch 89 Punkte auf den Netzen der Privatbahnen werden immer noch bedient. Gemäss Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo, wurde damit der Wagenladungsverkehr auf eine neue Basis gestellt, die ihn flexibel und wettbewerbsfähig macht.
(NZZ 30.05.06; „Bund“ 30.05.06)

28.05. Das Bauunternehmen Marti bleibt hart – Die Baugruppe Marti ficht die Vergabe des Bauloses Erstfeld des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) erneut an. Marti begründet dies mit einer offenkundigen systematischen Bevorteilung der österreichischen Konkurrentin Strabag.
(BaZ 29.05.06)

13.05. Das Postauto in der Schweiz wird 100-jährig – Heute feiert die Post die Inbetriebnahme ihrer ersten Autobuslinie vor hundert Jahren. Bis heute sind Postautos dort unterwegs, wo die seit der Mitte des 18. Jahrhunderts etablierten Kutschen für die Post und Passagiere nach 1850 nicht durch Eisenbahnen oder ab 1902 durch regional Autobusbetriebe worden sind – also abseits der grossen Verkehrsströme. Auf der aktuellen Schweizer Karte des öffentlichen Verkehrs ergänzen die gelben Linien der zu einem grossen Teil von Postauto Schweiz betriebenen Buslinien das Eisenbahnnetz. Seit den 1920-er Jahren ist der Autobusdienst der Post das grösste Linienbusunternehmen der Schweiz. So leistet die Post heute im Regionalverkehr das, was die Kantone bei ihr bestellen und abgelten. Im Stadtverkehr haben sich die gelben Wagen allerdings nie zu profilieren vermocht. Demgegenüber hat die Post seit 1995 mit Rufbus-Angeboten, den so genannten Publicar, in dünn besiedelten Räumen an Profil gewonnen. Diese Publicar lösten in vielen Fällen schlecht ausgelastete Linien ab.
(NZZ 12.05.06)

11.05. Volksinitiative zur Einschränkung des Beschwerderechts eingereicht – Heute ist eine 120'000 Unterschriften umfassende Volksinitiative, die eine Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts verlangt, von der FDP des Kantons Zürich der Bundeskanzlei übergeben worden. Das Volksbegehren bezweckt, das Einspracherecht zu beschneiden. Bei Beschlüssen, Erlassen und Entscheiden, die auf Volksabstimmungen oder parlamentarischen Beschlüssen in Bund, Kantonen und Gemeinden beruhen, sollen die dazu berechtigten Umweltorganisationen in Zukunft keine Beschwerde mehr erheben dürfen. Durch derartige Beschwerden seien schweizweit gegenwärtig Milliarden von Franken, die investiert und mit denen Arbeitsplätze geschaffen werden könnten, blockiert. Die Initianten betonen, dass Nachhaltigkeit auch bedeute, die Interessen von Wirtschaft und Gesellschaft genau so hoch zu gewichten wie jene der Ökologie. Von juristischer Warte

ist an der Volksinitiative parteiintern allerdings bereits Kritik geübt worden.
(NZZ 12.05.06)

04.05. Neuerungen im Strassenverkehr: Anhörung gestartet – Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat ein Paket von Neuerungen im Strassenverkehr in die Anhörung geschickt. Die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen betreffen unter anderem die Ausbildung von Berufschauffeuren, Ausnahmetransporte, die Haftpflichtversicherung und die auf 45 Stundenkilometer (km / h) beschränkten Fahrzeuge der Kategorie F. Wer den Führerausweis abgeben muss, soll nicht länger ein auf 45 km / h gedrosseltes Auto lenken dürfen. Und wer berufsmässig Güter oder Personen befördert, soll eine Grundausbildung sowie eine obligatorische Weiterbildung in Sachen Verkehrssicherheit absolvieren müssen.
(NZZ 05.05.06; ASTRA-Medienmitteilung 04.05.06; AS 2007 S. 91-110)

03.05. Weniger bis gar keine Steuern auf „grünen“ Treibstoffen – Der Bundesrat will „grüne“ Treibstoffe tiefer oder gar nicht, dafür das Benzin höher besteuern. Er hat dem Parlament eine Botschaft zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes zugeleitet. Die steuerlichen Anreize sollen die Verwendung umweltschonender Treibstoffe fördern und so – als Massnahme im Rahmen der Verpflichtungen zum Kyoto-Protokoll – zur Verminderung des Ausstosses von Kohlendioxid (CO_2) beitragen. Im Verkehrsbereich kann dieser Ausstoss dadurch um jährlich rund 250'000 Tonnen CO_2 reduziert werden, was ein wichtiger Beitrag zur Schliessung der Ziellücke gemäss CO_2-Gesetz ist. Erd- und Flüssiggas sollen tiefer besteuert, Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen wie Biogas, Bioethanol, Biodiesel, pflanzliche und tierische Öle sollen sogar gänzlich von der Mineralölsteuer befreit werden. Da diese Steuerreduktionen zu jährlichen Fiskalausfällen von rund 80 Millionen Franken führen, sieht der Bundesrat, um die Ertragsneutralität zu wahren, eine höhere Besteuerung des Benzins vor.
(NZZ 04.05.06; EFD-Medienmitteilung 03.05.06; BBl 2006 S. 4259-4292)

30.04. Der Strassenverkehr deckt seine Kosten – Der Grad der Eigenwirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs hat gemäss der provisorischen Strassenrechnung für das Jahr 2004 des Bundesamts für Statistik (BFS) bei 116 Prozent und der Deckungsgrad bei 118 Prozent gelegen. Gemäss Ausgabenrechnung liegt die Überdeckung bei rund 1,2 Milliarden Franken.
(BFS-Mitteilung April 2006)

28.04. Staatsrechnung 2005: Bundesschuld bei 130 Milliarden Franken – Gemäss dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) haben die Bruttoschulden des Bundes per Ende 2005 um 3,7 Milliarden Franken zugenommen und mit insgesamt 130,3 Milliarden Franken einen neuen Höchststand erreicht. Ursache der Entwicklung sind primär ein Darlehen an die Arbeitslosenversicherung von 1,8 Milliarden und ein Vorschuss an den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) von 0,9 Milliarden Franken. Wird allerdings das um 12,2 auf 33,8 Milliarden Franken stark gewachsene Finanzvermögen – Sonderfaktoren Erlöse aus Gold und Swisscom-Aktien – von den Bruttoschulden abgezogen, ergibt sich erstmals seit über zehn Jahren ein markanter Rückgang der Nettoverschuldung des Bundes um 8,6 auf 96,5 Milliarden Franken. Wie bereits Ende Januar 2006 gemeldet schliesst die Finanzrechnung 2005 mit einem Verlust von 121 Millionen statt der budgetierten rund 1,8 Milliarden Franken ab – dies bei

Ausgaben von gut 51,4 Milliarden und Einnahmen von gut 51,28 Milliarden Franken.
(NZZ 29. / 30.04.06; EFD-Presserohstoff 28.04.06)

27.04. SBB Cargo expandiert weiter ins benachbarte Ausland – SBB Cargo baut den Wagenladungsverkehr (WLV) und den Haus-Haus-Verkehr mit dem benachbarten Ausland weiter aus. Neu ans Netz angeschlossen werden im laufenden Jahr Singen, Karlsruhe und Lübeck in Deutschland sowie Brescia und Turin in Norditalien. An allen drei neuen Standorten in Deutschland können Kunden ihre Wagengruppen in das Netz von SBB Cargo einspeisen. An den beiden neuen Standorten in Norditalien wird der Umschlag von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt möglich sein.
(NZZ 28.04.06)

27.04. Jeder vierte Strassentunnel in Europa ist unsicher – Im Rahmen von EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme) haben die grossen europäischen Automobilclubs aus zwölf Ländern, darunter auch der Touring Club Schweiz (TCS), 52 Autobahntunnels in 14 europäischen Ländern auf ihre Sicherheit hin überprüft. Dabei erfüllten 13 Tunnels die Mindestanforderungen an Brandschutz, Lüftung sowie Flucht- und Rettungswege nicht. Von den sechs in der Schweiz untersuchten Tunnels erreichten drei – Glion (VD), Rosenberg (SG) und Configon (GE) – das Prädikat „sehr gut“. Gut schnitten die Tunnels Sonnenberg (LU) und Fäsenstaub (SH) ab. Als „ungenügend“ wurde der Tunnel Cholfirst (ZH) bewertet.
(NZZ 28.04.06; TCS-Medienmitteilung 27.04.06)

26.04. Bundesrat verabschiedet Sachplan Verkehr – Der Bundesrat hat den Sachplan Verkehr verabschiedet. Dieser ist ein Planungsinstrument des Bundes, das erstmals verbindliche Ziele, Grundsätze und Prioritäten festlegt für die koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen von Strasse, Schiene, Luft und Wasser. Hingegen legt er nicht fest, was wann gebaut wird. Dazu sind Beschlüsse – etwa des Parlaments – nötig. Seit dem am 21. Juni 1960 gefassten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz wurde dieses mehrmals ergänzt. Heute stehen 90 Prozent des Netzes in Betrieb. Das sind rund 1'750 Kilometer. Zahlreiche parlamentarische Begehren fordern Aufklassierungen von bestehenden Strassen zu Nationalstrassen, sowie Ergänzungen und Ausbauten. Der Bund strebt nun einen neuen Netzbeschluss an, der frühere Beschlüsse ablöst und ein Strassennetz von nationaler Bedeutung definiert. Der Sachplan Verkehr ist damit die Vorbereitung des Strassennetzes der Zukunft. Er teilt die Strassen in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz auf. Mit dieser Netzzuordnung wird definiert, welche Strecken von landesweiter Bedeutung sind und künftig durch den Bund geplant, gebaut und unterhalten werden (Grundnetz) und für welche weiteren Strassen im Kompetenzbereich der Kantone der Bund Beiträge ausrichtet (Ergänzungsnetz). Die Zuteilung muss für den Bund kostenneutral sein.
(NZZ 27.04.06; UVEK-Medienmitteilung 26.04.06)

24.04. Zwischenschritt zur Fusion von BLS und RM – Im Dezember 2005 haben die BLS Lötschbergbahn AG und die Regionalverkehr Mittelland AG (RM) die Absichtserklärung für eine Fusion unterzeichnet. Der erste Schritt dahin ist die heute vollzogene Gründung der BLS AG durch die Eidgenossenschaft sowie die Kantone Bern, Luzern und Solothurn, Wallis und Neuenburg, die zusammen über drei Viertel der Aktien der beiden Bahnunternehmen halten. In einem zweiten Schritt soll das gesamte Aktionariat von RM und BLS an den Generalversammlungen vom 22. und 23. Juni 2006 die Fusion

beschliessen. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung der BLS Lötschbergbahn, Mathias Tromp, wird in gleicher Funktion auch bei der BLS AG tätig sein. Die Verschmelzung der beiden Bahnen, deren gemeinsames Netz 440 Kilometer umfasst und von Moutier bis Brig sowie von Luzern bis Fribourg reicht, wird erst mit dem grossen Fahrplanwechsel vom 7. Dezember 2007 endgültig abgeschlossen sein.
(NZZ 25.04.06)

21.04. Motorradfahrer gegen Empa-Studie – Gut 200 Motorradfahrer haben auf dem Gelände der Empa (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) gegen eine Empa-Studie zum Abgasvergleich von Motorrädern und Autos demonstriert. Die Demonstrierenden monierten, dass in dieser Studie alte Motorräder mit neuen Autos verglichen würden. Gemäss Empa allerdings entsprechen – trotz neuer Abgasgrenzwerten – noch im rund drei Viertel der in der Schweiz zugelassenen Motorräder den in der Studie untersuchten, inzwischen aber eben überholten Abgasnormen.
(NZZ 22./23.04.06)

20.04. Kantone machen Druck für rasche Massnahmen gegen Feinstaub – Die Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) hat enttäuscht und empört darauf reagiert, dass der Gesamtbundesrat den vom Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Moritz Leuenberger, vorgelegten Aktionsplan gegen Feinstaub noch immer nicht behandelt hat. Dieser Plan sieht hauptsächlich Massnahmen im Verkehrsbereich, darunter finanzielle Anreize für saubere Fahrzeuge und eine Partikelfilterpflicht für neue Dieselautos, sowie strengere Vorschriften für Heizungen und die Holzverbrennung vor. Gemäss BPUK-Präsident, dem St. Galler Regierungsrat Willi Haag, gilt es, alle Verursacher von Feinstaub – Verkehr, Feuerungen, Baumaschinen, Landwirtschaft – in die Pflicht zu nehmen. Die Kantone haben sich grundsätzlich auf ein Konzept geeinigt, wonach künftig Notmassnahmen regional – entsprechend der tatsächlichen Luftbelastung – eingeführt werden sollen. Das Konzept umfasst zwei Stufen: Zuerst wird die Bevölkerung informiert und zu freiwilligen Verhaltensänderungen (weniger Autofahren, Verzicht auf Cheminée-Feuerung, usw.) aufgerufen. In einer zweiten Stufe werden verbindliche Massnahmen (Einschränkungen und Verbote) erlassen. Ein Grundstock von Massnahmen soll regional einheitlich eingeführt werden. Einzelne Kantone können darüber hinaus allerdings zusätzliche Massnahmen beschliessen. Die Details sind noch nicht bekannt; die Kantone wollen die Massnahmen mit dem Bund koordinieren. Auf der provisorischen Liste stehen auch Tempobeschränkungen und allfällige Fahrverbote.
(NZZ 21.04.06; BaZ 21.04.06; BPUK-Medienmitteilung 20.04.06)

19.04. Astag wehrt sich gegen LSVA-Erhöhung – Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) hat eine Petition lanciert, mit der der Bundesrat dazu gebracht werden soll, auf die geplante Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2008 zu verzichten. Stattdessen soll der internationale alpenquerende Schwerverkehr von Grenze zu Grenze via eine Alpentransitabgabe (ATA) mehr belastet werden. Die Astag befürchtet, dass durch eine weitere LSVA-Erhöhung das inländische Transportgewerbe gegenüber der ausländischen Konkurrenz noch weiter benachteiligt wird. Ins Feld führt die Astag, dass gemäss den Erhebungen des Bundesamts für Statistik (BFS) der Anteil des ausländischen Güterverkehrs seit der LSVA-Einführung per 1. Januar 2001 markant gestiegen sei. Insbesondere der internationale Transitgüterverkehr nehme stetig zu. Eine neue flächendeckende LSVA-Erhöhung verteure die

Produkte im Hochpreisland Schweiz weiter und schwäche den Wirtschaftsstandort. Die Hauptlast der LSVA trage mit 75 Prozent Steueranteil der Schwerverkehr im Inland und damit die Einwohnerinnen und Einwohner. Die Petition soll im Rahmen einer Sternfahrt am 17. Juni 2006 in Bern deponiert werden.
(SGZ 21.04.06; ASTAG-Medienmitteilung 19.04.06; ASTAG-Petition 19.04.06)

18.04. Bundesgericht bestätigt Urteil: Über fünf Jahre Zuchthaus für Raser – Das Bundesgericht hat in letzter Instanz einen Schuldspruch des Zürcher Obergerichts vom Dezember 2004 bestätigt und einen Raser wegen eventualvorsätzlicher Tötung zu fünf Jahren und drei Monaten Zuchthaus verurteilt. Der Unfall, bei dem ein 17-jähriger Beifahrer starb, kann gemäss den Lausanner Richtern nicht mehr als fahrlässiges Handeln gewertet werden. Vielmehr habe der Fahrzeuglenker den tödlichen Unfall in Kauf genommen und damit vorsätzlich gehandelt. Mit diesem Bundesgerichtsurteil wird die neue Gerichtspraxis bestätigt, wonach Raser, die sich bei Unfällen mit Todesfolge in krasser Weise fehl verhalten haben, wegen eventualvorsätzlicher Tötung schuldig gesprochen werden können. Bis vor kurzem wurden derartige Fälle als fahrlässige Tötung qualifiziert, wodurch das Strafmass jeweils deutlich geringer ausfiel.
(NZZ 19.04.06; BaZ 19.04.06)

12.04. Tempo 80 hat genützt – Die elf Kantone, die Anfang Februar zur Bekämpfung der Feinstaubbelastung während fünf aufeinander folgenden Tagen Tempobeschränkungen verfügt hatten, haben eine positive Bilanz gezogen. Dank der Einführung von Tempo 80 auf Autobahnen als Sofortmassnahme soll die Belastung um bis zu zehn Prozent zurückgegangen sein. Für extreme Smogsituationen im Winter und im Sommer bereiten die Kantone ein so genanntes Interventionskonzept vor, das möglichst einheitliche temporäre Massnahmen zur zusätzlichen Schadstoffreduktion beinhaltet. Zu den Massnahmen, die diskutiert werden, gehören beispielsweise Tempobeschränkungen und Verkehrssperrzonen.
(NZZ 13.04.06; AP-Meldung 12.04.06)

07.04. Entwicklungskonzept für zweite Etappe von Bahn 2000 – Der Zugverkehr auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) soll bis im Jahr 2030 noch schneller und dichter sein. Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) und SBB sind Investitionen an rund 50 Stellen des SBB-Netzes geplant. Diese Investitionen belaufen sich auf 4,7 Milliarden Franken und sollen aus verbleibenden Mitteln des Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen werden. Im besten Fall sind die notwendigen Gelder 2012 / 2013 verfügbar. Im Rahmen der von den eidgenössischen Räten gewünschten Gesamtschau zur „Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)“ geht das BAV davon aus, dass bis 2030 insgesamt noch rund sechs bis sieben Milliarden Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen werden. Wie hoch die Summe letztlich sein wird, hängt von der Kostenentwicklung der übrigen FinöV-Projekte ab. Mit dem neuen Konzept verzichtet der Bund aus Mangel an finanziellen Mitteln auf eine Reihe von Grossprojekten, die er im letzten Jahrhundert als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) oder der Bahn 2000 geplant hatte. Dazu gehören insbesondere der Brüttener Tunnel Zürich Flughafen–Winterthur, der Wiesenbergtunnel Liestal–Olten, der Zimmerbergtunnel Talwil–Baar sowie – offensichtlich als schmerzhaftester Verzicht – eine zweite Tunnelröhre am Heitersberg. Das hohe Ziel des BAV, auf viel befahrenen Strecken wie Zürich–Bern den Viertelstundentakt ein-

zuführen, lässt sich deshalb nicht realisieren.
(NZZ 08. / 09.04.06; BaZ 08.04.06; BAV-Medienmitteilung 06.04.06)

04.04. Über 70-Jährige sind am Steuer besser als ihr Ruf – Gemäss einer neuen Studie der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) haben über 70-jährige Seniorinnen und Senioren zwar ein deutlich höheres Risiko im Strassenverkehr als jüngere Menschen. Bei einem Bevölkerungsanteil von gut elf Prozent liegt ihr Anteil an den Verkehrstoten bei fast 20 Prozent. Dennoch treten sie als Autofahrerinnen und -fahrer nur relativ selten negativ in Erscheinung. Aufgrund der in der Studie bis ins Jahr 2015 vorgenommenen Unfallprognose besteht laut bfu keine vordringliche Notwendigkeit, das schweizerische System mit der zweijährigen ärztlichen Kontrolle ab dem 70. Altersjahr zu verschärfen.
(„Bund“ 05.04.06; bfu-Medienmitteilung 04.04.06)

03.04. Überholverbot für Lastwagen: Pilotversuch auf der A1 – Auf dem Autobahnabschnitt Rothrist–Safenwil der A1 ist eine neuartige Signalisation für ein Überholverbot für Lastwagen in Betrieb genommen worden. Die Steuerung des Überholverbots erfolgt über direkt gemessene Verkehrswerte. Das dynamische Lastwagen-Überholverbot gilt als polizeiliche Massnahme und soll der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Verkehrsflusses dienen. Nach Auswertung der Ergebnisse des Pilotversuchs wird über eine definitive Installation des Systems entschieden.
(NZZ 04.04.06; SDA-Meldung 03.04.06)

31.03. SBB kündigen Gesamtarbeitsverträge – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben die Gesamtarbeitsverträge (GAV) für SBB und SBB Cargo gekündigt. Ziel dieser Kündigung ist es, Anfang 2007 neue Gesamtarbeitsverträge in Kraft zu setzen. Dabei sollen die Anstellungsbedingungen an die tendenziell günstiger produzierende Konkurrenz angepasst werden. Der Schweizerische Eisenbahner- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) hat die GAV-Kündigungen als Kampfansage bezeichnet.
(NZZ 01. / 02.04.06)

29.03. Einführung des digitalen Fahrtschreibers per Anfang 2007 – Der analoge Fahrtschreiber, der die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer aufzeichnet, wird durch ein digitales Gerät ersetzt. Der Bundesrat hat beschlossen, die entsprechenden Änderungen im Strassenverkehrsrecht auf den 1. November 2006 in Kraft zu setzen. Demnach müssen ab 1. Januar 2007 alle neu in Verkehr gesetzten Lastwagen und Busse, deren Führer(innen) den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften unterliegen, mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet sein. Die Schweiz zieht damit mit der Europäischen Union (EU) gleich, die das neue System ebenfalls einführt.
(UVEK-Medienmitteilung 29.03.06; AS 2006 S. 1669-1672 und S. 1677-1714)

28.03. Endkosten der Neat nach wie vor bei 16,4 Milliarden Franken – Gemäss dem Standbericht Nummer 20 zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) werden die Gesamtprojektkosten weiterhin auf 16,4 Milliarden Franken geschätzt. Die von den eidgenössischen Räten bislang bewilligten Finanzierungsmittel betragen 15,6 Milliarden Franken. Damit besteht eine aktuelle Finanzierungslücke von 800 Millionen Franken. Die geschätzten Kosten bis zum Abschluss der Neat (16,4 Milliarden) und der Risikobereich (1,4 Milliarden) ergeben derzeit eine mögliche Summe von 17,8 Milliarden

Franken. Hinzu kommen die Teuerung, die Bauzinsen und die Mehrwertsteuer.
(NZZ 28.03.06; BAV-Medienmitteilung 27.03.06; NEAT-Standbericht Nr. 20 16.03.06)

27.03. Weniger Führerausweisentzüge wegen zu hohem Tempo – Im Jahr 2005 haben gemäss den neuesten Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen (Astra) 61'291 Personen ihren Führerausweis abgeben müssen. Das sind 3,3 Prozent weniger als im Jahr 2004. Hauptgründe für den Ausweisentzug waren auch im vergangenen Jahr das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Allerdings haben diese beiden Straftatbestände deutlich an Bedeutung verloren. Die Ausweisentzüge wegen zu schnellen Fahrens nahmen um 10,8 Prozent auf 28'281 Fälle ab, die Entzüge wegen Angetrunkenheit um 4,1 Prozent auf 16'786 Fälle. Anteilsmässig markant zugenommen haben hingegen die Ausweisentzüge wegen Fahrens unter Einfluss von Drogen oder Medikamenten, und zwar um 47 Prozent auf 1'470 Fälle. Um knapp einen Drittel gestiegen ist auch die Zahl der Ausweisentzüge wegen Drogensucht. Die meisten Führerausweisentzüge sind in den beiden Altersgruppen 20 bis 24 Jahre und 40 bis 49 Jahre feststellbar. Allerdings fallen in zwei anderen Altersgruppen ebenfalls erhebliche Zunahmen auf: bei den jüngsten und bei den ältesten Fahrzeuglenkenden. Bei den unter 20-Jährigen mussten im vergangenen Jahr 12 Prozent mehr ihr „Billett“ abgeben als 2004, bei den über 70-Jährigen 15,7 Prozent mehr. Diese Schwankungen bewegen sich jedoch auf relativ tiefem Niveau. Zugenommen haben zudem die Strafmassnahmen gegen angehende Neulenker. 2005 wurde bei 2'382 Personen die Erteilung eines Lernfahr- oder Führerausweises verweigert. Das sind mehr als dreimal so viele Fälle wie 2004. Ein Grund für diesen Anstieg dürfte eine neue gesetzliche Regelung sein: Seit dem 1. Januar 2005 ist vorgeschrieben, dass bei Fahren ohne Führerausweis die Erteilung des Lernfahr- oder Führerausweises für mindestens sechs Monate ab Tatbegehung bzw. ab Erreichen des Mindestalters zu verweigern ist.
(NZZ 28.03.06; ASTRA-Medienmitteilung 27.03.06)

22.03. Ständerat schliesst StGB-Änderungen ab – Der Ständerat hat sich bei den verbleibenden Differenzen im Rahmen der Nachbesserungen zur Revision des Strafgesetzbuches (StGB) ohne Diskussion dem Nationalrat angeschlossen. Das „Stöckli“ hat dabei insbesondere einem Artikel zugestimmt, der verhindern soll, dass kleinere Vergehen mit einer unbedingten Busse, grössere Delikte hingegen nur mit einer bedingten Geldstrafe sanktioniert werden. Die entsprechende StGB-Bestimmung wurde so präzisiert, dass sie so genannt massentauglich ist – also auch im Strassenverkehrsrecht ohne Beizug des Richters angewendet werden kann.
(NZZ 23.03.06; AS 2006 S. 3459-3544)

21.03. Ständerat heisst Infrastrukturfonds einstimmig gut – Mit 35 zu null Stimmen hat der Ständerat der Schaffung des Infrastrukturfonds zugestimmt. Den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds in der Höhe von 20,8 Milliarden Franken für 20 Jahre nahm die Kleine Kammer mit 37 zu null Stimmen an. Ziel der Vorlage ist es gemäss Christoffel Brändli (svp, Graubünden), die Verkehrsfinanzierung zu verstetigen sowie längerfristig planbar zu machen. Hans Hofmann (svp, Zürich) wies darauf hin, dass der Touring Club Schweiz (TCS) ein Referendum nicht ausgeschlossen habe, unter anderem weil die vorgesehenen Mittel für die Beseitigung der Engpässe nicht ausreichen würden. Die baureifen Projekte könnten laut Bundesrat hingegen finanziert werden. Die Kredite könnten später immer noch angepasst werden. Abzulehnen sei

allerdings die Verwendung zweckgebundener Mittel für die flächendeckende Finanzierung von S-Bahn-Projekten. Peter Bieri (cvp, Zug) konstatierte, dass die Referendumsdrohung der Strassenverkehrsverbände schwer verständlich sei. Denn sowohl Strasse als auch öffentlicher Verkehr profitierten von der ausgewogenen Vorlage. Abgelehnt wurde ein Antrag von Simon Epiney (cvp, Wallis), der die gesamten Reserven bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr in der gegenwärtigen Höhe von rund 3,7 Milliarden Franken dem Infrastrukturfonds übertragen wollte.
(NZZ 22.03.06; „Bund“ 22.03.06)

20.03. Auto bleibt auch in Zukunft bevorzugtes Transportmittel – Gemäss dem Expertenbericht „Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030“ des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) nimmt der Personenverkehr auf Strasse und Schiene bis ins Jahr 2030 um 15 bis 29 Prozent zu. Das Auto bleibe dabei auch in Zukunft das bevorzugte Transportmittel, obschon der Bahnverkehr überproportional stark ansteigen und Marktanteile zurückgewinnen werde. Je nach Szenario würden die gesamten Verkehrsleistungen von heute 111 Milliarden auf 128 bis 143 Milliarden Personenkilometer ansteigen. Während der öffentliche Verkehr um 22 bis 78 Prozent zulegen und auf einen Marktanteil von 24 Prozent kommen würde, wachse der motorisierte Individualverkehr um 20 Prozent und könnte auf einen Marktanteil von höchstens 70 Prozent zurückfallen (heute: 78 Prozent). Die Eckwerte des Expertenberichts sind laut ARE bereits in die Botschaft zum Infrastrukturfonds eingeflossen.
(NZZ 21.03.06; BaZ 21.03.06; ARE-Medienmitteilung 20.03.06)

20.03. Dreistelliger Millionenverlust für SBB AG im Jahr 2005 – Obwohl die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bei der Verkehrsleistung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr einen neuen Höchstwert verzeichnen konnten, hat der Konzern das Geschäftsjahr 2005 mit einem Verlust von gut 166 Millionen Franken abgeschlossen. Als Hauptursachen für dieses Defizit bezeichnete die SBB AG insbesondere grosse Rückstellungen für SBB Cargo sowie für die eigene Pensionskasse. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur – Beitrag an den Betrieb und die Substanzerhaltung – betrugen 2005 insgesamt rund 1,2 Milliarden Franken.
(NZZ 21.03.06; SBB-Medienmitteilung 20.03.06)

17.03. 600 Millionen Franken für die Privatbahnen – Der Bundesrat hat die Botschaft zum neunten Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an die Privatbahnen für die Jahre 2007 bis 2010 in der Höhe von 600 Millionen Franken zuhanden des Parlaments verabschiedet. Dieser Kredit stellt eine Übergangslösung dar, da mittelfristig vorgesehen ist, die Finanzierung der Privatbahnen mit Leistungsvereinbarungen zu regeln, wie dies bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schon seit 1999 üblich ist. Der Bundesrat räumte im Weiteren ein, dass das Geld nicht ausreichen werde; eine Stilllegung einzelner Strecken sei nicht auszuschliessen. Zugleich beantragte die Landesregierung den eidgenössischen Räten, verzinsliche und rückzahlbare Darlehen an die BLS Lötschbergbahn von rund 800 Millionen Franken in unverzinsliche und nur bedingt rückzahlbare Darlehen umzuwandeln. Diese Darlehen waren der BLS Lötschbergbahn vor 30 Jahren für den erfolgten Ausbau der Bergstrecke auf Doppelspur gewährt worden. Die Bahn ist nicht in der Lage, die Darlehen zu verzinsen und zurückzuzahlen.
(NZZ 18. / 19.03.06; UVEK-Medienmitteilung 17.03.06; BBl 2006 S. 3897-3936)

15.03. BFS-Studie: Leistungen der Sachentransportfahrzeuge – Gemäss einer Untersuchung der Bundesamts für Statistik (BFS) hat die Fahrleistung der Sachentransportfahrzeuge auf dem schweizerischen Strassennetz zwischen 1993 und 2003 insgesamt um 13 Prozent zugenommen, nämlich von 4,7 Milliarden auf 5,3 Milliarden Fahrzeugkilometer. Die Kategorie der schweren Sattelzüge weist dabei mit rund 67 Prozent die stärkste Wachstumsrate aus. Die Bedeutung des internationalen Schwerverkehrs ist mit einem Anteil von 26 Prozent (1993: 21 Prozent) grösser geworden. Die ausländischen Fahrzeuge haben mit plus 39 Prozent deutlich zugelegt. Die Transportleistung hat im gleichen Zeitraum eine Zunahme von 28 Prozent verzeichnet, während das Transportgut um sieben Prozent abgenommen hat. Der internationale Verkehr ist punkto Transportgut um 50 und hinsichtlich der Transportleistung um 71 Prozent stark gewachsen. Im Jahr 2003 sind 60 Prozent der Transportleistung auf der Strasse erbracht worden. (SDA-Meldung 15.03.06; BFS aktuell 15.03.06)

15.03. NFA: Ständerat weitet Kantonskompetenzen bei Nationalstrassen aus – Mit 23 zu 18 Stimmen hat der Ständerat ihm Rahmen der Detailberatung zur Ausführungsgesetzgebung zum neuen Finanzausgleich und zur Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) gegen den Willen des Bundesrats beschlossen, dass die Ausführung des „grossen“ (projektgestützten) Unterhalts auf dem Nationalstrassennetz auch in Zukunft via Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen möglich bleibt. (NZZ 16.03.06; AP-Meldung 15.03.06)

12.03. Besucherrückgang am Genfer Autosalon – Rund 674'000 Personen haben den 76. Internationalen Automobilsalon in Genf besucht. Das sind deutlich weniger als im Rekordjahr 2005, als rund 750'000 Eintritte verzeichnet worden sind.
(NZZ 13.03.06)

10.03. Zehn Millionen Franken für das Verkehrshaus – Der Bundesrat beantragt dem Parlament, die Erneuerung und Erweiterung des Verkehrshauses in Luzern mit zehn Millionen Franken zu unterstützen. Vorgesehen sind vier Tranchen à je 2,5 Millionen Franken von 2008 bis 2011. Insgesamt plant das Museum Investitionen von 50 Millionen Franken für neue Bauten. Der Bundesbeitrag ist an die Bedingung geknüpft, dass sich auch andere Partner beteiligen. Das Verkehrshaus der Schweiz ist mit rund 450'000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr das landesweit meistbesuchte Museum.
(NZZ 11. / 12.03.06; EDI-Medienmitteilung 10.03.06; BBl 2006 S. 3035-3047)

10.03. Bundesrat verabschiedet SBB-Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010 – Zum dritten Mal seit 1999 hat der Bundesrat eine vierjährige politische und bauliche Leistungsvereinbarung mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zuhanden des Parlaments verabschiedet. In den Jahren 2007 bis 2010 stehen mit total 5,88 Milliarden Franken gleich viel finanzielle Mittel zur Verfügung wie zwischen 2003 und 2006. Dies, obwohl die Infrastruktur durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist Ende 2004 erheblich erweitert worden ist. Rund 1,8 Milliarden Franken will der Bund in den kommenden vier Jahren allein dafür aufwenden, dass die SBB die Betriebskosten ihrer Infrastruktur decken können. Für die Substanzerhaltung sind rund 3,7 Milliarden Franken vorgesehen, und rund 400 Millionen Franken fliessen in Erweiterungsinvestitionen. Grössere Vorhaben müssen weiterhin via den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) finanziert werden. Nach wie vor fordert der Bund von seiner Bahn, dass sie ihre Leistungen primär an der Marktnachfrage ausrichtet und dabei den Bedürfnissen der

Kunden im Personen- und Güterverkehr nachkommt. Ihre Infrastruktur muss sie diskriminierungsfrei Dritten zur Verfügung stellen. Zudem hat sie in den eigenwirtschaftlich zu betreibenden Geschäftsfeldern überregionaler Personenverkehr und Immobilien einen angemessenen Gewinn zugunsten der unternehmerischen Weiterentwicklung zu erwirtschaften. Neu verlangt dies der Bund auch für den Güterverkehr.
(NZZ 11./12.03.06; UVEK-Medienmitteilung 10.03.06; BBl 2006 S. 3817-3896)

08.03. Mineralölsteuer-Rückerstattung für Naturstein-Abbau – Zurückgehend auf eine parlamentarische Initiative von Meinrado Robbiani (cvp, Tessin) hat der Nationalrat mit 119 zu 33 Stimmen bei zehn Enthaltungen gegen den Willen des Bundesrats beschlossen, der Naturstein-Abbau-Branche den Mineralölsteuerzuschlag zurückzuerstatten. Diese Steuerrückerstattung gilt nur Maschinen, die direkt beim Abbau von Naturstein zum Einsatz kommen. Keine Begünstigung sollen hingegen die Strassentransporte, die Stein-Verkleinerungen, der Kiesabbau und die Sand-Gewinnung bekommen. Hochgerechnet ist mit der Rückerstattung in der Höhe von rund fünf Millionen Franken zu rechnen. Dies ist vor allem aus regionalpolitischer Sicht von Bedeutung; über ein Drittel der betroffenen Unternehmen und Arbeitsplätze befinden sich im Kanton Tessin. Die Vorlage geht nun an den Ständerat.
(NZZ 09.03.06)

07.03. Parkieren geht ziemlich ins Geld – Autofahrer geben heute in der Schweiz pro Monat fürs Abstellen ihre Autos am Wohn- und Arbeitsort im Durchschnitt 114 Franken pro Monat aus. Dies ist ein Viertel mehr als bei der letzten Erhebung im Jahr 1992. Immer weniger Autos werden zudem auf öffentlichem Grund parkiert. Vor allem für das Nachtparkieren wird heute bedeutend mehr bezahlt als früher. Zudem gibt es an öffentlichen Strassen wenig bis gar keine kostenlosen Parkiermöglichkeiten mehr.
(BaZ 07.03.06)

07.03. Eröffnung der Rheinbrücke mit Zollanlage in Rheinfelden – Die A3/A98-Querspange mit der neuen Rheinbrücke ist in Betrieb genommen worden. Der deutsch-schweizerische Grenzübergang samt Gemeinschaftszollanlage entlastet zwar die beiden Rheinfelden, könnte allerdings auch Schwerverkehr anziehen. Bei der Eröffnung unterstrich Bundespräsident Moritz Leuenberger, dass der Abschnitt ein wichtiger Teil des europäischen Strassennetzes sei. Der Aargauer Baudirektor, Regierungsrat Peter C. Beyeler, betonte, dass die Brücke vom Schwerverkehr nicht als Umfahrung von Basel missbraucht werden dürfe. Durch eingeschränkte Betriebszeiten beim Zoll und ein Verkehrsmanagement soll eine solche unerwünschte Entwicklung verhindert werden. Im Weiteren verlangten vor Ort zahlreiche Demonstranten die rasche Fortsetzung der A98 am Hochrhein entlang.
(NZZ 08.03.06; BaZ 04.03.06)

05.03. Verkehrschaos wegen Schneefällen in weiten Teilen der Schweiz – In weiten Teilen der Schweiz ist übers Wochenende soviel Schnee gefallen wie noch nie seit Messbeginn im Jahr 1931. Der Autoverkehr kam vielerorts komplett zum Erliegen. Die Lage auf den Strassen war chaotisch: Es ereigneten sich Hunderte von Unfällen, bei denen es mit Ausnahme eines tödlichen Selbstunfalls meist bei Blechschäden blieb. Die zwei Haupt-Transit-Autobahnen A1 und A2 waren stundenlang blockiert. Ausserhalb der des Nationalstrassennetzes mussten weit über hundert Strassenabschnitte gesperrt werden. Auch auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) kam es zu Ver-

spätungen von zehn bis 20 Minuten; mehrere Linien waren wegen der Schneemassen, heruntergefallener Äste und umgestürzter Bäume unterbrochen. In zahlreichen Städten kam auch der gesamte Bus- und Tramverkehr zum Erliegen.
(NZZ 06.03.06)

05.03. Klima-Initiative der Grünen – Die Grünen wollen ihre Anliegen nach der Absage des Parlaments an die CO_2-Abgabe mittels einer Klima-Initiative durchbringen. Zwar stehe diesbezüglich eine Lenkungsabgabe im Vordergrund, es müssten aber zuerst noch Gespräche mit den Verbänden geführt werden.
(NZZ 06.03.06)

01.03. Bereinigtes Konzept der SBB für den Wagenladungsverkehr – In ihrem bereinigten Konzept zur Reorganisation des Wagenladungsverkehrs (WLV) bieten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bzw. ihr Tochterunternehmen SBB Cargo zusätzlich zu den verbleibenden 323 Bedienungspunkten 170 individuelle Lösungen mit einzelnen Kunden an, die SBB Cargo gemäss deren Bedürfnissen bedient. Damit kann 96 Prozent des bisherigen Transportvolumens auf der Schiene behalten werden. Das bereinigte Konzept resultiert nicht zuletzt aus dem definitiven Nein der eidgenössischen Räte zu Subventionen über das Jahr 2007 hinaus sowie aus Gesprächen mit Kantonen und Kunden. Täglich werden in Zukunft noch 5'150 Güterwagen befördert. Dies sind 200 weniger als bisher. Entsprechend ist laut Daniel Nordmann, Chef von SBB Cargo, mit einem Mehrverkehr von rund 400 Lastwagen zu rechnen. Gemäss Daniel Nordmann wird SBB Cargo für das Jahr 2005 voraussichtlich ein Defizit in dreistelliger Millionenhöhe ausweisen. Ziel seien schwarze Zahlen ab dem Geschäftsjahr 2007.
(NZZ 02.03.06; „Bund“ 02.03.06)

24.02. Neue Bestimmungen im Strassenverkehr – Ab 1. März 2006 müssen neu in Lastwagen, Reisecars und Kleinbussen Gurten getragen werden. Parallel dazu müssen bei Neufahrzeugen Längsbänke oder kleine Kindersitze mindestens mit Beckengurten ausgerüstet sein. Neu müssen zudem Lenker und Mitfahrer von so genannten Trikes und Quads (drei- bzw. vierrädrige Motorräder) einen Helm tragen. Weiter gilt am März auf Autobahnen und -strassen für Motorfahrzeuge die Mindestgeschwindigkeit von 80 statt wie bisher 60 Stundenkilometern. Schliesslich kann das Nichtgewähren des Vortritts an Zebrastreifen – sofern keine Gefährdung der Fussgänger besteht – neuerdings mit einer Ordnungsbusse von 140 Franken geahndet werden.
(NZZ 27.02.06; ASTRA-Medienmitteilung 24.02.06)

24.02. Weniger Lastwagen über die Alpen – Im Jahr 2005 sind etwas mehr als 1,2 Millionen Lastwagen über die Schweizer Alpen unterwegs gewesen. Das entspricht einem Minus von gut 50'000 Camions oder vier Prozent gegenüber 2004. Gemäss Bundespräsident Moritz Leuenberger, dem Vorsteher des Verkehrsdepartements, ist es allerdings absehbar, dass sich der Lastwagenverkehr von Grenze zu Grenze auf der Nord-Süd-Achse innerhalb der nächsten drei Jahre nicht in jenem Mass reduzieren lässt, das im Verkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen sei (650'000 Lastwagen ab 2009). Als Hauptgründe für die verzögerte Entwicklung in der Verlagerung nannte Moritz Leuenberger das Fehlen einer europaweiten Maut, die immer noch sinkenden Preise im Strassentransport, Probleme bei der Effizienz des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs sowie die noch nicht fertig gestellten Infrastrukturen für den Schienenverkehr (Neat). Er werde deshalb beantragen, das Verlagerungsziel auf 2017 zu verschieben, was die Weiterfüh-

rung der Subventionen von jährlich 280 Millionen Franken bedinge. Das Güterverkehrsgesetz, das demnächst in die Vernehmlassung geschickt werden soll, soll zudem die Grundlage für die Einführung einer Alpentransitbörse, die gegenwärtig offenbar vertieft geprüft wird, geschaffen werden.
In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Einführung einer Alpentransitbörse abgelehnt, da sie zu einer zusätzlichen Verteuerung des inländischen Strassengüterverkehrs und somit zu einer weiteren Belastung des Wirtschaftsstandorts Schweiz führe.
(NZZ 25. / 26.02.06; BaZ 25.02.06; UVEK-Medienmitteilung 24.02.06; FRS-Communiqué 20.02.06)

16.02. Markanter Rückgang der Verkehrstoten – Gemäss der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat sowohl die Zahl der im Strassenverkehr getöteten als auch jene der schwer verletzten Personen deutlich abgenommen: Verglichen mit 2004 gab es im Jahr 2005 20 Prozent weniger Tote (409 statt 509) und zehn Prozent weniger Schwerverletzte (5'000 statt über 5'500). Für diesen markanten Rückgang macht die bfu unter anderem den tieferen Alkoholgrenzwert verantwortlich. Bei den Unfällen mit Personenwagen wurden 177 Menschen getötet, 24 Prozent weniger als im Jahr 2004. Bei den Motorrädern sank die Zahl der Getöteten auf 27 Prozent auf 83 Personen. Um 26 Prozent auf 70 Menschen zurückgegangen ist die Zahl der getöteten Fussgänger. Etwas geringer fiel die Reduktion bei Velofahrern aus: 37 Unfälle endeten tödlich, 12 Prozent weniger als 2004.
In einer Medienverlautbarung bezeichnete der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS diese positive Entwicklung als einen hoffnungsvollen Trend. Er werde weiterhin Bestrebungen unterstützen, die die Verkehrssicherheit erhöhen wollen – so z.B. auch das Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“. Es sei allerdings inakzeptabel, dass die Umsetzung von „Via sicura“ über eine neue Spezialfinanzierung sichergestellt werden soll.
(NZZ 17.02.06; BaZ 17.02.06; bfu-Medienmitteilung 16.02.06; FRS-Communiqué 16.02.06)

16.02. Eröffnung der Motorrad-Messe Swiss-Moto – Heute öffnet die Swiss-Moto, die Schweizer Motorrad-Messe, in Zürich zum dritten Mal ihre Pforten. 179 Aussteller zeigen während vier Tagen in sechs Hallen einen Überblick über die neuesten Maschinen, die auf den Markt kommen werden. Im Zusammenhang mit dieser Eröffnung hat Rolf Wildberger, Präsident von Moto-Suisse, die kürzlich erschienene Studie der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) betreffend Abgase von Motorrädern kritisiert. Die in dieser Studie gezogene Bilanz, alle in der Schweiz immatrikulierten Motorräder würden mehr Schadstoffe ausstossen als alle Auto zusammen, sei schlichtweg skandalös, da nur alte Modelle geprüft worden seien.
Im Jahr 2005 wurden in der Schweiz rund 44'000 neue Roller und Motorräder zugelassen. Dies ist verglichen mit 2004 ein Rückgang von 5,5 Prozent.
(NZZ 16.02.06; Medienmitteilung IG Motorrad 20.02.06)

16.02. Feinstaub: Kantonale Schützenhilfe für den Uvek-Vorsteher – Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Bundespräsident Moritz Leuenberger, und eine Delegation der Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) haben gemeinsam zur Feinstaubproblematik getagt. Die Kantone erwarten vom Bund, dass er den früher präsentierten Aktionsplan vollumfänglich realisiert bzw. sogar noch darüber hinaus-

geht. Der Bund müsse alles unternehmen, damit die Hauptverursacher des Feinstaubs – Heizungen, Maschinen und Fahrzeuge des privaten und öffentlichen Verkehrs – auf den neuesten Stand der Technik gebracht würden. Im privaten Strassenverkehr steht dabei gemäss BPUK die Partikelpflicht für sämtliche mit Dieselmotoren betriebene Fahrzeuge, für Neuzulassung per sofort, im Vordergrund. Für Lastwagen, die mit vom Bundesamt für Umwelt (Bafu) anerkannten Partikelfiltern ausgerüstet sind, sei ein Bonus vorzusehen. Dies könne via eine wirksamere Differenzierung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erfolgen. Nötig sei ausserdem eine emissionsabhängige Differenzierung der Importsteuern wie sie eine Standesinitiative des Kantons Bern vorschlägt sowie die nationale Verfügbarkeit praktikabler Kriterien zur Förderung energie- und umwelteffizienter Fahrzeuge. Tempobeschränkungen auf Autobahnen würden als kurzfristige regionale Massnahme der Bevölkerung die Dringlichkeit aufzeigen. Bei hoher Feinstaubbelastung kann laut BPUK jedermann im Mobilitätsverhalten zur deren Verringerung beitragen, etwa durch die bevorzugte Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Bei unvermeidlichen Autofahrten sei ein möglichst ausgeglichenes Fahren bei vermindertem Tempo im niedertourigen Drehzahlbereich angezeigt. Die BPUK ist sich allerdings bewusst, dass im Privat- und Nutzverkehr die Einflussmöglichkeiten der Kantone aufgrund der grundsätzlichen Bundeskompetenz gering sind. Die BPUK will nun ein Konzept erarbeiten, das ein koordiniertes Handeln in den Regionen gewährleisten soll. Vorgesehen sind dabei auch Tempobeschränkungen und (selektive) Fahrverbote. Wichtig sei aber, dass die Massnahmen künftig alle Feinstaubverursacher und nicht nur die Autos betreffen würden.
(NZZ 17.02.06; BaZ 17.02.06; UVEK-Medienmitteilung 16.02.06; BPUK-Pressemitteilung 16.02.06)

14.02. Neat-Los nochmals vergeben – Die Baugruppe Marti hat mit ihrer Beschwerde gegen die Vergabe des Bauloses Erstfeld im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) Recht bekommen. Die Eidgenössische Rekurskommission für öffentliches Beschaffungswesen hat den Vergabeentscheid aufgehoben und an die Bauherrin zurückgewiesen. Der Vertrag mit der österreichischen Strabag kann daher noch nicht unterzeichnet werden. Dieser Entscheid führt beim Bau des Gotthard-Basistunnels zu weiteren Verzögerungen und Mehrkosten in noch unbekanntem Ausmass.
(NZZ 15.02.06; BaZ 15.02.06)

13.02. Unsicherheiten beim Ceneri-Basistunnel – Die Kosten für den gut 15 Kilometer langen Ceneri-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) werden gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die ursprünglich geschätzten zwei Milliarden voraussichtlich um 174 Millionen Franken übersteigen. Die genaue Höhe der Mehrkosten sei allerdings erst nach Abschluss einer Prüfung durch externe Experten bekannt. Ebenfalls nicht im Detail bekannt seien gegenwärtig die Gründe für die Zusatzkosten. Zudem werde sich die Fertigstellung bis 2018 verzögern.
(NZZ 14.02.06 und 20.02.06 ; BAV-Medienmitteilung 13.02.06; SonntagsZeitung 19.02.06)

12.02. Zollfreistrasse: Ja zur „Wiese-Initiative“ – Mit gut 58 Prozent Ja-Stimmen ist die so genannte Wiese-Initiative, die Naturgebiete entlang des Flusslaufes der Wiese unter Schutz stellen will, angenommen worden. Das implizierte Ziel dieses Volksbegehrens ist allerdings die Verhinderung der Zollfreistrasse, die die deutschen Städte Weil und Lörrach über Schweizer Boden miteinander verbinden soll. Der Regierungsrat von Ba-

sel-Stadt hat zwar klar gemacht, dass die Zollfreistrasse auch bei einer Annahme der Initiative gebaut werde; die Projektgegner dürften durch das Abstimmungsergebnis aber gleichwohl neuen Auftrieb erhalten haben.
(NZZ 13.02.06; BaZ 13.02.06)

12.02. Graubünden sagt deutlich Ja zur Porta Alpina – Die Stimmberechtigten des Kantons Graubünden haben mit einem Ja-Anteil von rund 72 Prozent den Verpflichtungskredit in der Höhe von 20 Millionen Franken für den Bau eines unterirdischen Bahnhofs im Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) sowie eines Publikumslifts nach Sedrun genehmigt. Zusammen mit der Beteiligung der Region Surselva von fünf Millionen Franken, bringt der Kanton Graubünden damit die Hälfte der veranschlagten Gesamtkosten von 50 Millionen Franken auf. Regierungsrat Stefan Engler sagte, dass die so genannte Porta Alpina für das Bündnervolk Symbolcharakter habe. Es sei zudem eine Reaktion des Berggebiets gegen Tendenzen der Bundespolitik, Berggebiete zu isolieren.
(NZZ 13.02.06)

08.02. Kantone vereint gegen Feinstaub – Die Kantone wollen im Kampf gegen den Feinstaub zusammenspannen. Die Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) will den Bundesrat zur sofortigen Umsetzung des am 16. Januar 2006 von Bundespräsident Moritz Leuenberger vorgeschlagenen Aktionsplans auffordern. Sofortmassnahmen für den Fall einer erneut zu hohen Feinstaubbelastung hat bereits der Genfer Staatsrat genehmigt: Übersteigt der Messwert 150 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, dürfen tageweise abwechselnd nur Autos mit geraden oder ungeraden Kennzeichen verkehren. Diese Massnahme soll allerdings nur dann ergriffen werden, wenn die Wettervorhersagen für mehrere Tage ungünstig seien.
(NZZ 09.02.06)

08.02. Anhaltender Schwund der Schweizer Gletscher – Der Längenschwund sowie der Massenverlust der Schweizer Gletscher hält unvermindert an: 84 von 91 beobachteten Gletschern haben gemäss Messungen der ETH Zürich in der Periode 2004 / 2005 fast ausnahmslos an Länge und Masse eingebüsst. Mehr noch: In der abgelaufenen Messdauer waren deutliche Massenverluste zu verzeichnen, die zu den ausgeprägtesten der vergangenen zehn Jahre gehören. Abgesehen vom maximalen Rückzugswert beim Triftgletscher sind allerdings nur wenige grössere Schwundwerte ermittelt worden; rund zwei Drittel der Messwerte liegen zwischen minus einem Meter und minus 30 Metern. Im Unterschied zum Jahr 2003 sind die aktuellen Resultate primär auf die geringen Winterniederschläge und weniger auf die Schmelze während des Sommers zurückzuführen. Seit in der Schweiz um 1860 erste systematische Gletschermessungen eingeführt worden sind, ist ein kontinuierlicher Rückgang der Eisströme zu verzeichnen.
(NZZ 09.02.06; „Bund“ 09.02.06)

07.02. Leicht höherer Absatz im Treibstoffsektor – Gemäss Erdöl-Vereinigung (EV) haben die Treibstoffverkäufe im Jahr 2005 verglichen mit 2004 um 0,5 Prozent auf rund 6,5 Millionen Tonnen zugelegt. Dies ist zugleich der grösste Anteil am Gesamtabsatz von Mineralölprodukten. Die Nachfrage nach Benzin ging allerdings um drei Prozent auf 3,6 Millionen Franken zurück. Seit dem Jahr 2000 sind die Benzinverkäufe damit um gut zehn Prozent gesunken. Diese Entwicklung ist laut EV teilweise auf verbrauchsärmere Fahrzeuge zurückzuführen; zwischen 2000 und 2004 sank der

Verbrauch neu zugelassener Fahrzeuge von knapp 8,6 auf gut 8,2 Liter pro hundert Kilometer. Der geringere Benzinabsatz ist allerdings auch mit einem klaren Trend hin zu Dieselfahrzeugen zu erklären; der Absatz von Dieselöl nahm denn auch um gut neun Prozent auf 1,7 Millionen Tonnen zu. Die im Lauf des Jahres 2005 um rund 20 bis 25 Rappen pro Liter gestiegenen Zapfsäulenpreise haben das Fahrverhalten bzw. den Verbrauch nur beschränkt beeinflusst.
(NZZ 08.02.06)

07.02. Tempo 80 auf Autobahnen wird aufgehoben – Die Sofortmassnahme Tempo 80 auf Autobahnen gegen die hohe Feinstaubbelastung wird heute aufgehoben. In allen elf Kantonen, die diese Massnahme eingeführt hatten, gilt wieder das normale Geschwindigkeitsregime. Tempo 80 wird rückgängig gemacht, weil die Feinstaubkonzentration zurückgegangen ist. Obschon primär das Wetter für die Verbesserung der Luftqualität verantwortlich zeichnet, zogen die betreffenden Kantone eine positive Bilanz ihrer Sofortmassnahme. Die Feinstaubkonzentrationen hätten sich in der Nähe von Autobahnen nach der Einführung von Tempo 80 etwas stärker vermindert als an anderen Orten. Beim Verkehrsaufkommen sei allerdings auf den Autobahnen eine Reduktion von zehn bis 15 Prozent gegenüber der Vorwoche registriert worden. Das heisst, dass der stärkere Rückgang des Feinstaubs in Autobahnnähe daher mehr eine indirekte Folge von Tempo 80 gewesen sein könnte denn ein Konsequenz des langsameren Fahrens.
(NZZ 08.02.06)

03.02. Stiftung Klimarappen legt Businessplan vor – Die Stiftung Klimarappen hat dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vertragsgemäss per 31. Januar 2006 ihren Businessplan abgeliefert. Dieser zeigt, wie die Stiftung ihre bis 2012 vereinnahmten Mittel von total 740 Millionen Franken einsetzen will, um das CO2-Reduktionsziel von neun Millionen Tonnen über den Zeitraum 2008-2012 zu erreichen. 520 Millionen Franken oder zwei Drittel aller Mittel sollen im Inland investiert werden. Zentraler Bestandteil ist dabei ein Investitionsprogramm für die energetische Sanierung von Gebäudehüllen bestehender Wohn- und Geschäftsbauten. 200 Millionen Franken will die Stiftung für den Kauf von Kyoto-Zertifikaten aus Projekten im Ausland einsetzen. Das Uvek wird den vorgelegten Businessplan bis 1. März 2006 prüfen und dazu Stellung nehmen. Daraufhin wird die Stiftung den Businessplan überarbeiten und dem Uvek am 31. Dezember 2006 einen aktualisierte Fassung vorlegen. Am 30. Juni 2007 soll dann der definitive Businessplan vorliegen.
(NZZ 04. / 05.02.06; Pressemitteilung Stiftung Klimarappen 03.02.06)

03.02. Schweizer kaufen immer weniger Neuwagen – Gemäss einer Schätzung von autoschweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, sind im Jahr 2005 lediglich rund 259'500 neue Fahrzeuge an die Frau bzw. an den Mann gebracht worden. Verglichen mit 2004 wäre dies ein Rückgang um 3,6 Prozent. Nach wie vor zweifelt autoschweiz aufgrund eigener Berechnungen allerdings an der Richtigkeit der in der Mofis-Datenbank des Bundesamts für Strassen (Astra) ausgewiesenen Neuzulassungszahlen für das Jahr 2005. Als Ursache für die sinkenden Neuwagenverkäufe machen Marktteilnehmer die Konjunkturlage und das geringe Vertrauen der Konsumenten verantwortlich. Plausibler erscheint jedoch die stets wachsende Nutzungsdauer der Fahrzeuge. Laut auto-schweiz sind in der Schweiz gegenwärtig rund 1,1 Millionen Autos zugelassen, die älter als zehn Jahre sind. In diesen zehn Jahren sei der Benzin-

verbrauch und somit der CO_2-Ausstoss bis zu 25 Prozent gesenkt worden.
(NZZ 04./05.02.06; Medienmitteilung auto-schweiz 03.02.06)

03.02. Weko nimmt Reise- und Autogewerbe ins Visier – Die Wettbewerbskommission (Weko) will mögliche Absprachen bei der Überwälzung von Kreditkartenkommissionen im Reise- und Autogewerbe näher unter die Lupe nehmen. Sie hat zu diesem Zweck eine Vorabklärung bei den entsprechenden Dachverbänden eingeleitet.
(AP-Meldung 03.02.06)

03.02. Rund 1,4 Milliarden Franken für den Nationalstrassenbau – Im laufenden Jahr sollen gemäss dem Bauprogramm 2006 rund zehn Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen werden. Die Bundesversammlung hat dafür in der Wintersession 2005 einen Kredit von fast 1,4 Milliarden Franken gesprochen. Namentlich handelt sich um die folgenden Streckenabschnitte: A1c – Westumfahrung Zürich (Bergermoos–Fildern); A2 – Nordtangente Basel (deutsche Landesgrenze–Wiese); A3 – Zollanlage Rheinfelden; Zubringer A3–A98 (Rheinbrücke); A16 – jurassische Kantonsgrenze–Moutier Ost (BE). Ende 2005 waren knapp 1'756 Kilometer Nationalstrasse in Betrieb. Dies entspricht rund 93 Prozent der geplanten Länge des Nationalstrassennetzes.
(UVEK-Medienmitteilung 03.02.06)

03.02. Infrastrukturfonds auch für Berggebiete und ländliche Regionen – Die Verkehrskommission des Ständerats hat sich einstimmig hinter den Infrastrukturfonds Strasse gestellt. Sie hat nebst dem Nationalstrassennetz und dem Agglomerationsverkehr neu auch die Hauptstrassen in Berggebieten und ländlichen Regionen in die Vorlage aufgenommen.
In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS diese Neuerung begrüsst. Trotzdem sei die Vorlage nach wie vor verbesserungswürdig. Diese betreffe insbesondere die Mehrentnahme von 1,1 Milliarden Franken aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, die zwingend für die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes zu verwenden seien, sowie die Streichung der Finanzierung reiner Schienenprojekte. Letztere sei verfassungswidrig.
(NZZ 04./05.02.06; FRS-Communiqué 03.02.06)

03.02. Tempo 80 in elf Deutschweizer Kantonen – In der Zentralschweiz (Zug, Luzern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden) gilt als befristete Massnahme gegen die hohe Feinstaubbelastung seit heute Tempo 80 auf Autobahnen. Die Kantone Zürich, Bern, Solothurn, Basel-Landschaft und Aargau führen diese Limite morgen ein. Die Regierungen der Kantone Fribourg und St. Gallen hingegen erachten kurzfristige Massnahmen als nicht genügend wirksam. Mit Aktionen in Städten forderten die Grünen heute Sofortmassnahmen gegen Feinstaub. Mit Staubmasken ausgerüstete Demonstranten verteilten Flyer an Autofahrer. In Basel und Zürich wurden sogar Strassen blockiert.
Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wies darauf hin, dass der schweizerische Jahresgrenzwert nur halb so hoch ist wie der entsprechende Grenzwert der Europäischen Union (EU). Der Tagesgrenzwert sei zwar gleich hoch angesetzt, dürfe allerdings in der EU an 35 Tagen, in der Schweiz nur an einem einzigen Tag pro Jahr überschritten werden. Der Anteil am Total der Feinstaubemissionen, die aus dem Auspuff von dieselbetriebenen Personenwagen stammten, würde in der Schweiz gemäss Bundesamt für Umwelt (Bafu) lediglich rund 1,6 Prozent ausmachen.

(NZZ 04./05.02.06; SDA-Meldung 03.02.06; AP-Meldung 03.02.06; ACS-Medienmitteilung 03.02.06)

02.02. Uvek-Vorsteher regt Temporeduktionen an – Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek), Bundespräsident Moritz Leuenberger, hat den Kantonen Fahrverbote für besonders Umwelt belastende Fahrzeuge sowie flächendeckende Temporeduktionen in Städten und Agglomerationen auf sämtlichen Strassen als Massnahmen gegen den Feinstaub empfohlen. Die von mehreren Kantonen landesweit geforderte Tempobeschränkung auf 80 Stundenkilometern auf Autobahnen bezeichnete er allerdings als Augenwischerei und lehnte sie ab. Ein Wundermittel gegen den Feinstaub gebe es nicht. Selbst wenn der ganze Verkehr, alle Heizungen und sämtliche Industrieanlagen stillgelegt würden, dauerte es eine Woche, bis der Grenzwert erreicht wäre. Bei einem Verbot des gesamten Strassenverkehrs wäre nach einer Woche erst ein Wert von 140 statt des erlaubten Tagesmittelwerts von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft erreicht.
Der Touring Club Schweiz (TCS) wies darauf hin, dass mit einer Temporeduktion auf Autobahnen die Feinstaubsituation praktisch nicht verbessert werden kann. Denn der überwiegende Teil (83 Prozent) des Feinstaubs stamme aus Holzverbrennungen, industriellen Prozessen, mechanischem Abrieb des Strassen- uns Schienenverkehrs sowie Staubaufwirbelungen von Strassen, Ställen, Baustellen und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Dieselbusse, Diesel-Personenwagen sowie Liefer- und Lastwagen trügen nur einen Anteil von rund sechs Prozent an die Feinstaubemissionen bei.
(NZZ 03.02.06; BaZ 03.02.06; UVEK-Medienmitteilung 02.02.06)

01.02. Ruf nach Tempo 80 auf Autobahnen im Kampf gegen Feinstaub – Mehrere kantonale und städtische Behörden haben sich heute hinter den kürzlich präsentierten Aktionsplan des Bundes gegen Feinstaub (PM10) gestellt und zum Teil eine raschere Umsetzung gefordert. So sagte etwa die freisinnige Zürcher Baudirektorin und Regierungspräsidentin Dorothée Fierz, sie werde Bundespräsident Moritz Leuenberger ersuchen, unverzüglich Tempo 80 auf allen Schweizer Autobahnen zu verfügen. Dasselbe hatte die Berner Stadtregierung vom Kanton bereits für die Agglomeration Bern verlangt. Weitere Behördenvertreter aus anderen Kantonen forderten eine Partikelfilterpflicht für sämtliche Diesel- und Off-road-Fahrzeuge sowie für landwirtschaftliche Maschinen. Allerdings wurde auch auf die begrenzte Wirkung von Sofortmassnahmen aufmerksam gemacht. In verschiedenen Landesteilen wurde die Bevölkerung aufgerufen, keine Feuer im Freien zu entfachen, auf Cheminée-Feuer zu verzichten, Holz- und andere Heizungen zu drosseln sowie Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter in der Garage stehen zu lassen. So viel PM10 wie gegenwärtig enthielt die Luft in einigen Regionen der Alpennordseite seit Beginn der Messungen im Jahr 1997 noch nie. In Lausanne beispielsweise wurde ein 24-Stunden-Mittelwert von 216 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen. Das war mehr als das Vierfache des Grenzwerts gemäss Luftreinhalteverordnung von 50 Mikrogramm, der nur einmal pro Jahr überschritten werden dürfte.
(NZZ 02.02.06; BaZ 02.02.06; AP-Meldung 01.02.06)

01.02. Fahren mit Erdgas: Immer mehr Modelle verfügbar – Die Zahl der Erdgasfahrzeuge, die auf Schweizer Strassen unterwegs sind, ist gemäss dem Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) auf gegen 2'000 gestiegen. Das Tankstellennetz sei auf über 60 Stationen angewachsen; Anfang 2007 sollen es gegen hundert sein. Im Segment Personen- und Lieferwagen würden derzeit insgesamt 28 verschiedene Modelle für

den Betrieb mit Erd- oder Biogas angeboten. Erdgasfahrzeuge verfügten zusätzlich über einen Benzintank; dadurch sei ihre Reichweite in der Regel grösser als jene von „normalen“ Benzinfahrzeugen.
(VSG-Medienmitteilung 01.02.06)

31.01. Vorgezogener Rechnungsausgleich beim Bund – Statt mit einem budgetierten Defizit von 1,8 Milliarden schliesst die Finanzrechnung 2005 des Bundes lediglich mit einem Minus von rund 100 Millionen Franken ab. Dieser Saldo resultiert aus Gesamteinnahmen von 51,3 Milliarden – 600 Millionen höher als budgetiert – und Ausgaben von 51,4 Milliarden Franken. Letztere fallen damit um gut eine Milliarde Franken tiefer als veranschlagt aus. Gemäss dem Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD), Hans-Rudolf Merz, ist dies den gemeinsamen Anstrengungen von Regierung und Verwaltung sowie der Umsetzung der beiden vom Parlament beschlossenen Entlastungsprogramme zu verdanken. Real haben noch drei Aufgabengebiete ein namhaftes Wachstum verzeichnet: Bildung, Verkehr und soziale Wohlfahrt. Die Staatsquote des Bundes ist seit 2003 rückläufig; sie beträgt noch gut elf Prozent.
(NZZ 01.02.06; EFD-Medienmitteilung 31.01.06)

30.01. Beginn der HGV-Anschluss-Bauarbeiten – Die Arbeiten für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das Netz der Europäischen Hochleistungsbahnen (HGV) haben begonnen. Dabei werden nicht einzelne Grossprojekte verwirklicht, sondern eine Vielzahl kleinerer Projekte. Als ersts erhält der Bahnhofumbau in Goldach (SG) Mittel aus dem vom Parlament bewilligten Kredit von rund 1,1 Milliarden Franken. Das Projekt Goldach ist insofern typisch für den HGV-Anschluss, als mit vielen kleinen Massnahmen – die für sich betrachtet die Fahrzeit lediglich um wenige Sekunden reduzieren – auf den fünf HGV-Anschluss-Korridoren dennoch spürbare Fahrzeitverkürzungen verwirklicht werden können.
(UVEK-Medienmitteilung 26.01.06)

26.01. Astra präsentiert Fallstudie zu Road Pricing – Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat mit einer Fallstudie die Vor- und Nachteile von Road Pricing beleuchtet. Möglicherweise kann diese Studie den Weg für Pilotversuche ebnen, weil sie vier konkrete Szenarien entwirft. Namentlich sind dies ein so genanntes Value Pricing auf dem A2-Abschnitt Augst–Basel, ein Strassenzoll für den Gotthard-Strassentunnel, eine Maut für das ganze Stadtgebiet von Zürich sowie die Idee einer schweizweiten flächendeckenden Kilometerabgabe für Personenwagen.
In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS grösste Vorbehalte gegenüber Road-Pricing-Absichten angemeldet. Die Einführung von Road Pricing durch den Staat sei unsozial, dirigistisch und ein neuer Steuertatbestand.
(NZZ 27.01.06; BaZ 27.01.06; „Bund“ 27.01.06; AR 01.02.06; FRS-Communiqué 26.01.06)

25.01. Wärmerekord im Jahr 2005 – Das Jahr 2005 ist gemäss der amerikanischen Weltraumbehörde Nasa das wärmste seit Beginn der Aufzeichnungen vor über hundert Jahren gewesen. Damit liegen die fünf wärmsten Jahre nur kurze Zeit zurück – vor dem Rekordjahr waren dies die Jahre 1998, 2002, 2003 und 2004. Die Temperatur auf der Erde ist laut Nasa in den vergangenen hundert Jahren um 0,8 Grad Celsius gestiegen, wobei allein 0,6 Grad auf die letzten 30 Jahre entfielen.
(NZZ 26.01.06)

25.01. Markant weniger Verkehrstote im Jahr 2005 – Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2005 ist gemäss einer Recherche des Touring Club Schweiz (TCS) markant zurückgegangen. Der TCS rechnet mit 410 bis 450 (2004: 510) tödlich verunfallten Personen.
(Touring 26.01.06; „Blick“ 26.01.06; NZZ 26.01.06; BaZ 26.01.06)

24.01. Neue Volksinitiative für Ökosteuer eingereicht – Eine ökologische Wirtschaftspartei um den Freiämter Pius Lischer hat eine Eidgenössische Volksinitiative mit dem Titel „Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern“, welche die Vorprüfung durch die Bundeskanzlei überstanden hat, lanciert. Die Sammelfrist dauert bis 24. Juli 2007. Mittels einer ökologischen Energiesteuer sollen die fossilen Energien besteuert und mit dem Geld die Sozialversicherungsprämien gesenkt werden. Fernziel ist es sogar, sämtliche Prämien durch Erträge aus dieser Steuer zu ersetzen. Laut Berechnungen des Initiativkomitees wäre ein Betrag von 62 Rappen pro Kilowattstunde nötig, damit alle Prämien wegfallen könnten. Zumindest von der Stossrichtung her gleicht das Volksbegehren der Initiative „Für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern“ der Grünen Partei der Schweiz. Diese Volksinitiative war im Dezember 2001 mit 77 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt worden.
(AP-Meldung 24.01.06; BBl 2006 S. 845-848)

24.01. CO_2-Gesetz: Greenpeace reicht Beschwerde gegen Bundesrat ein – Die Umweltorganisation Greenpeace hat heute bei der Bundesversammlung eine Aufsichtsbeschwerde gegen den Bundesrat eingereicht. Damit beanstandet Greenpeace, dass der Bundesrat bei der Einführung der CO_2-Lenkungsabgabe seiner gesetzlichen Verantwortung nicht nachkommt. Seit mindestens zwei Jahren sei es für den Bundesrat und die Behörden klar, dass die Reduktionsziele des CO_2-Gesetzes nicht erreicht werden könnten, wenn nicht so rasch als möglich die dafür notwendigen Lenkungsinstrumente eingeführt würden. Das für die Einführung der CO_2-Abgabe mehrmals genannte und sinnvolle Startdatum vom 1. Januar 2006 sei ungenutzt verstrichen. Der Bundesrat habe mit einer Vernehmlassung zu untauglichen Instrumenten wie dem Klimarappen und unnötigen Verschiebungen der parlamentarischen Diskussion zu einer Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffen zu viel Zeit vergeudet. Die Aufsichtsbeschwerde verlangt nun von der Bundesversammlung, den Bundesrat dazu anzuhalten, das CO_2-Gesetz unverzüglich umzusetzen.
(Greenpeace-Medienmitteilung 24.01.06)

20.01. Hohe Feinstaubbelastung durch Holzfeuerung – Gemäss einer Studie des Paul-Scherrer-Instituts (PSI) tragen Holzfeuerungen im Winter erheblich zur Feinstaubbelastung der Luft in einigen Alpentälern bei. In Roveredo, dem Bündner Dorf an der San-Bernardino-Achse, beispielsweise ist an einem Winterabend die Feinstaubkonzentration aus Holzfeuerungen drei- bis viermal höher als jene von der nahen Autobahn. Im Weiteren wurden die höchsten Massenkonzentrationen von Feinstaub zwar in den Dörfern und nicht entlang der Autobahnen gemessen. Dafür ist an den Verkehrsachsen die Zahl der Kleinstteilchen mit einem Durchmesser von weniger als 50 Millionstel Millimetern erheblich grösser.
(NZZ 21./22.01.06 und 25.01.06; SDA-Meldung 20.01.06; PSI-Medienmitteilung 20.01.06)

19.01. Verordnung über Freigabe von Erdölreserven aufgehoben – Die Verordnung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD) über die Pflichtlagerfreigabe von flüssigen Treib- und Brennstoffen wird auf den 1. Februar 2006 aufgehoben. Die

weltweite Erdölversorgung hat sich gemäss EVD wieder normalisiert. Die schweizerische Erdölwirtschaft habe seit Inkrafttreten dieser Verordnung am 15. September 2005 von der Möglichkeit zur Pflichtlagerfreigabe keinen Gebrauch machen müssen.
(EVD-Pressemitteilung 19.01.06; BBl 2006 S. 103)

19.01. Hupac mit fast 16 Prozent Wachstum – Die Gütertransport-Gruppe Hupac hat im Jahr 2005 im Durchschnitt ein Verkehrswachstum von nahezu 16 Prozent verzeichnet. Hupac hat damit erstmals über eine halbe Million Lastwagen auf die Schiene verlagert. Im Kerngeschäft, dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), wurde ein Rekordzuwachs von gut 17 Prozent registriert. Die rollende Landstrasse (Rola), die knapp fünf Prozent des Hupac-Verkehrsvolumens ausmacht, ging indes um rund 6,5 Prozent zurück.
(NZZ 20.01.06)

19.01. Der Strassenverkehr deckt seine Kosten – Der Grad der Eigenwirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs hat gemäss der definitiven Strassenrechnung für das Jahr 2003 des Bundesamts für Statistik (BFS) bei 111 Prozent (Personenverkehr 106, Güterverkehr 135 Prozent) und der Deckungsgrad bei 113 Prozent (Personenverkehr 108, Güterverkehr 137 Prozent) gelegen. Die anrechenbaren Einnahmen beliefen sich auf rund 7,7, die zurechenbaren Kosten auf gut 6,9 und die zurechenbaren Ausgaben auf gut 6,8 Milliarden Franken.
(BFS-Website 19.01.06)

16.01. Gutachten zu Mängeln beim Bau des Mitholztunnels – Ein Gutachten der ETH Lausanne zu den Baumängeln beim Mitholtunnel im Berner Oberland ist durch eine Indiskretion an die Öffentlichkeit gelangt. Das Gutachten hält fest, dass die Setzungen unterschätzt worden seien und dass vorgängig eingehendere Untersuchungen hätten durchgeführt werden müssen. Vorbehalte werden auch zum Projekt selber geäussert, das eindeutig nicht den Regeln der Baukunde entspreche – etwa bei den Modellberechnungen zur Ermittlung des Drucks. Gemäss Gutachten ist eine Sanierung möglich – und zwar durch Umlagerung von etwa 110'000 bis 170'000 Kubikmetern Ausbruchmaterial sowie durch eine Verstärkung der inneren Tunnelschale, was zur Verkleinerung des Lichtraumprofils führen würde.
(NZZ 17.01.06)

16.01. Uvek lanciert einen Aktionsplan gegen Feinstaub – Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat heute einen Aktionsplan gegen Feinstaub (PM10) präsentiert, in dem Massnahmen zur Reduktion des Ausstosses von Russpartikeln einen Schwerpunkt bilden. Dieser Aktionsplan enthält neun Massnahmen, die in der Kompetenz des Uvek liegen. Dazu gehören bessere Grundlagen für den Kaufentscheid der Automobilisten sowie für Entscheide der Kantone, die von der Abstufung der Motorfahrzeugsteuern nach dem Schadstoffausstoss bis hin zu temporären Fahrverboten reichen können. Durch eine Ergänzung der bestehenden Energieetikette sollen Motorfahrzeugkäufer so informiert werden, dass sie bei der Typenwahl den Schadstoffausstoss berücksichtigen können. Für Dieselbusse im öffentlichen Verkehr will Uvek-Vorsteher Moritz Leuenberger ab 2007 mit der Betriebskonzession die bestmögliche Technik (Partikelfilter oder vergleichbar) vorschreiben. Zu besagten neun kommen weitere fünf Massnahmen, die Moritz Leuenberger dem Gesamtbundesrat beantragen will. Im Zentrum steht dabei der obligatorische

Einbau von Partikelfiltern in neue dieselbetriebene Fahrzeuge. Damit würde die Schweiz neuen Normen der Europäischen Union (EU) vorgreifen, die voraussichtlich erst 2009 oder 2010 in Kraft treten werden. Ferner soll bei der Rückerstattung der Mineralölsteuer an Bauern, Bus- und Schifffahrtsbetriebe ein Anreiz für schadstoffarme Fahrzeuge geschaffen werden. Lastwagen mit Partikelfiltern sollen bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die bereits jetzt nach dem Schadstoffausstoss abgestuft ist, begünstigt werden.
(NZZ 17.01.06; BaZ 17.01.06; „Blick“ 17.01.06; UVEK-Medienmitteilung 16.01.06)

16.01. Rekordwerte bei Feinstaubbelastung – Die Feinstaubbelastung in der Schweiz hat am Wochenende gemäss Bundesamt für Umwelt (Bafu) offenbar neue Rekordwerte erreicht. An zehn von 13 Messstationen des so genannten Nabel-Netzes ist der Grenzwert (50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft) – zur grossen Sorge von Fachleuten – zum Teil seit Tagen stark überschritten worden. Beim Autobahnkreuz Härkingen (SO) ist mit 133 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft der höchste Wert dieses Winters gemessen worden. Heute will Bundespräsident Moritz Leuenberger ein Massnahmenpaket vorstellen, mit dem die Auswirkungen von Feinstaubemissionen begrenzt werden sollen.
(NZZ 16.01.06; NZZ am Sonntag 15.01.06; AP-Meldung 15.01.06)

12.01. Neue Autobahnvignette wird schubladisiert – Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) hat die Arbeiten an einer neuen, elektronisch erhobenen Nationalstrassenabgabe eingestellt. Obwohl die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) das Projekt bereits zur Beschlussreife gebracht hatte, drang sie damit beim EFD-Vorsteher, Bundesrat Hans-Rudolf Merz, nicht durch. Letztlich überwogen offenbar die von anderen Verwaltungsstellen vorgebrachten Bedenken, der Systemwechsel erfordere teure Investitionen und verstärke die elektronische Überwachung der Bürgerinnen und Bürger. Da gemäss der neuen Bundesverfassung die bis anhin nur durch eine Verordnung geregelte Nationalstrassenabgabe ein Ausführungsgesetz erfordert, wird nun ein neues Gesetz ohne Systemwechsel ausgearbeitet. Der Bundesrat wird die Vorlage voraussichtlich erst gegen Ende 2006 verabschieden.
(NZZ 13.01.06)

12.01. Treibhausgasemissionen nach Wirtschaftsbranche: Pilotstudie – Im Rahmen einer Pilotstudie der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Umwelt (Bafu) sind zum ersten Mal die Treibhausgasemissionen hinsichtlich ihrer anteilsmässigen Verursachung durch die Wirtschaftsbranchen und die privaten Haushalte untersucht worden. Obschon das Bruttoinlandprodukt (BIP) zwischen 1990 und 2002 real um 12,5 Prozent gestiegen ist, sind die von der Wirtschaft verursachten Treibhausgasemissionen in etwa stabil geblieben. Im Jahr 2002 stammten die Emissionen der Wirtschaft zu drei Vierteln aus dem verarbeitenden Gewerbe (27 Prozent), der Verkehrsbranche (24 Prozent), der Landwirtschaft (19 Prozent) sowie dem Handel (fünf Prozent). Im tertiären Sektor, der 2002 rund die Hälfte der Emissionen verursachte, sind letztere um rund 4,5, die Wertschöpfung um 15 und die Beschäftigung um 5,5 Prozent gestiegen. Diese Zunahme ist direkt auf die Transportemissionen zurückzuführen, die seit 1990 um 16 Prozent gewachsen sind. Ein Anstieg notabene, der parallel zum Wirtschaftswachstum des Sektors verläuft. Dieses Wirtschaftswachstum wird wiederum durch die zunehmende Mobilität angekurbelt. Im Jahr 2002 stammten 30 Prozent der Treibhausgasemissionen der Wirtschaft aus dem Transport – und zwar zu über 70 Prozent aus der Verkehrsbranche.

Die restlichen fast 30 Prozent entfielen auf die betriebseigenen Transporte der übrigen Branchen und machten beispielsweise rund zehn Prozent der Emissionen des verarbeitenden Gewerbes, fünf Prozent jener des Handels und Reparaturgewerbes und ein Prozent jener des Kredit- und Versicherungsgewerbes aus. Verglichen mit 1990 stiegen die Transportemissionen um rund elf Prozent. Auch die Verkehrsemissionen in der Kategorie „private Haushalte“ wuchsen durch die zunehmende Mobilität um 16 Prozent und kompensierten damit die Reduktion der Heizungsemissionen.
(NZZ 13.01.06; BFS-Medienmitteilung 12.01.06)

11.01. Weiterer Schritt zur Autobahn ins Oberwallis – Der jahrzehntelange Streit um den Bau der Autobahn A9 im Oberwallis nähert sich dem Ende. Der Bund hat das Ausführungsprojekt der Teilstrecke Steg / Gampel Ost–Visp West genehmigt. Damit sind mit Ausnahme des Anschlusses Visp West alle Teilstrecken der Rhonetalautobahn im Oberwallis gutgeheissen worden.
(NZZ 12.01.06)

06.01. Treibstoffpreise beeinflussen Fahrverhalten kaum – Die hohen Preise für Benzin und Dieselöl haben das Fahrverhalten der Schweizerinnen und Schweizer im Jahr 2005 nur wenig beeinflusst. Der Treibstoffverbrauch hat sogar leicht zugenommen. Dazu hat vermutlich auch der Tanktourismus aus den angrenzenden Ländern das seinige dazu beigetragen. Während der Absatz von Benzin gegenüber dem Jahr 2004 um zwei bis drei Prozent zurückging, ist der Dieselverbrauch um sieben bis acht Prozent angestiegen. Die Preisentwicklung bei den Treibstoffen dürfte allerdings den Trend hin zu den sparsameren Dieselfahrzeugen im Jahr 2005 verstärkt haben.
(SDA-Meldung 06.01.06)

05.01. Luftqualität müsste besser sein – Die Luftqualität in der Schweiz verbessert sich nur noch langsam. Die Schadstoffbelastungen waren gemäss dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) im Jahr 2005 ähnlich hoch wie 2004. Am meisten Probleme bereiteten Ozon, Stickstoffdioxid, und Feinstaub. Die Grenzwerte wurden zum Teil massiv überschritten. Durchschnittlich lagen die vom Nabel-Messnetz ermittelten Schadstoffwerte für 2005 im Bereich des Vorjahres – allerdings deutlich unter dem Rekordjahr 2003.
(BaZ 06.01.06; NZZ 07. / 08.01.06)

strasseschweiz / pk; 19.12.2007

Stichwortverzeichnis 2006 19.12.2007

Verkehr (Datum)

Automobilsalon; Deutlicher Besucherrückgang; 674'000 Eintritte 12.03.

Automobilwirtschaft; Rund 259'500 verkaufte Neuwagen im Jahr 2005; Rückgang um 3,6 Prozent gegenüber 2004; auto-schweiz zweifelt an Richtigkeit der Zahlen 03.02.
Automobilwirtschaft; Weko nimmt Reise- und Autogewerbe ins Visier; Mögliche Absprachen bei Überwälzung der Kreditkartenkommissionen 03.02.

Autoversicherung; Prämien nach Nationalität rechtswidrig; Gutachten 28.12.

Bahn 2000; Investitionen in 2. Etappe von rund fünf Mia. Franken bis ins Jahr 2030; Verzicht auf eine Reihe von Grossprojekten mangels finanzieller Mittel 07.04.

EU; Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention soll unterzeichnet werden 12.10.
EU; Halbzeitbilanz des Verkehrsweissbuchs aus dem Jahr 2001 vorgelegt; Akzentverschiebungen vorgenommen; Anteile der Verkehrsträger bleiben konstant 22.06.

Güterverkehr; Neue Studie zur Bedeutung des Strassentransports; Astag als Auftraggeberin; Verzicht auf LSVA-Erhöhung im Jahr 2008 04.12.
Güterverkehr; Cargo Domizil; Zehnjährige Erfolgsgeschichte 30.10.
Güterverkehr; Bundesrat schickt neues Güterverkehrsverlagerungsgesetz in die Vernehmlassung; Drei Varianten; Einführung einer Alpentransitbörse 05.07.
Güterverkehr; Güterverkehrsgesetz; Bundesrat verlangt die Ausarbeitung weiterer Varianten zur Verlagerung des Alpen querenden Strassengüterverkehrs 09.06.
Güterverkehr; SBB Cargo hat auf ausgedünntes Netz umgestellt; Statt 650 werden nur noch 323 Güterstationen täglich bedient 30.05.
Güterverkehr; SBB Cargo expandiert weiter ins benachbarte Ausland; Drei neue Standorte in Deutschland und zwei neue in Norditalien 27.04.
Güterverkehr; Neue BFS-Studie; Sachentransportfahrzeuge steigern ihre Fahrleistung zwischen 1993 und 2003 auf Schweizer Strassen um 13 Prozent 15.03.
Güterverkehr; SBB Cargo stellt bereinigtes Konzept für Wagenladungsverkehr vor; 323 verbleibende Bedienungspunkte; 170 kundenspezifische Lösungen 01.03.
Güterverkehr; Weniger Lastwagen über die Schweizer Alpen im Jahr 2005; Rückgang um vier Prozent gegenüber 2004; Verlagerungsziel bis 2009 nicht erreichbar 24.02.

HGV-Anschluss; Bauarbeiten haben mit Umbau des Bahnhofs Goldach begonnen 30.01.

Kantonsstrassen; Umfahrung Bazenheid (SG) nach vierjähriger Bauzeit eröffnet; Kostenrahmen von knapp 134 Mio. Franken eingehalten 27.09.
Kantonsstrassen; Baselbieter Stimmbevölkerung genehmigt mit 76,5 Prozent Ja-Stimmen den Bau der Verbindungsstrasse H2 zwischen Liestal und Pratteln 24.09.
Kantonsstrassen; Freiburger Stimmbevölkerung genehmigt mit deutlicher Mehrheit den Bau der Poya-Brücke über die Saane 24.09.
Kantonsstrassen; Ja zur „Wiesen-Initiative; Verhinderung der Zollfreistrasse beabsichtigt; Strasse wird voraussichtlich trotzdem gebaut 12.02.

Kantonsstrassen; ETH-Gutachten zu Mängeln beim Bau des Mitholztunnels mittels Indiskretion an die Öffentlichkeit gelangt; Schlechte Noten verteilt 16.01.

Kombinierter Verkehr; Hupac im Jahr 2005 mit fast 16 Prozent Wachstum; Erstmals über eine halbe Million Lastwagen auf die Schiene verlagert 19.01.

KTU; Der Nationalrat folgt dem Ständerat und genehmigt den 9. Rahmenkredit für Beiträge an Privatbahnen in der Höhe von 800 Mio. Franken 25.09.
KTU; Die BLS Lötschbergbahn AG feiert ihr hundertjähriges Jubiläum 27.07.
KTU; Vier appenzellische Privatbahnen fusionieren; Grösster Partner Appenzeller Bahnen gibt neuem Unternehmen den Namen 01.07.
KTU; BLS AG übernimmt operative Verantwortung; Fusion von BLS Lötschbergbahn AG und von Regionalverkehr Mittelland AG 27.06.
KTU; Ständerat genehmigt 9. Rahmenkredit für Beiträge an Privatbahnen; Erhöhung von 600 auf 800 Mio. Franken
KTU; Das Postauto wird 100-jährig; grösstes Linienbusunternehmen der Schweiz seit den 1920-er Jahren 13.05.
KTU; Zwischenschritt zur Fusion von BLS und RM; Gründung der BLS AG 24.04.
KTU; 9. Rahmenkredit für Beiträge an Privatbahnen; Bundesrat beantragt 600 Mio. Franken von 2007 bis 2010; BLS kann 800-Mio.-Kredit nicht zurückzahlen 17.03.

Motorfahrzeugimport; Junge Grüne lancieren eidg. Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“; Verbot von Offroad-Fahrzeugen angestrebt 09.12.

Nationalstrassen; Astra eröffnet 2007 fünf neue Filialen in Estavayer-le-Lac, Thun, Zofingen, Bellinzona und Winterthur; NFA erfordert Dezentralisierung 01.12.
Nationalstrassen; Neue Wechselsignale auf A1 im Kanton Aargau; Verbesserung des Verkehrsflusses; Pilotversuch mit dynamischem Lastwagenüberholverbot 27.11.
Nationalstrassen; Viamala-Tunnel für den Verkehr wieder freigegeben 24.09.
Nationalstrassen; Schwerer Unfall im einröhrigen Viamala-Tunnel der A13; Acht Tote; Einer von 20 Tunneln mit einer Röhre auf der San-Bernardino-Route 18.09.
Nationalstrassen; Bezirksgericht Baden taxiert die Blockade des Bareggtunnels der A1 durch die damalige Gewerkschaft GBI als Nötigung; Bedingte Gefängnisstrafen 23.08.
Nationalstrassen; Nationale Verkehrsmanagement-Zentrale im Kanton Luzern 19.07.
Nationalstrassen; Gotthardautobahn für den Verkehr wieder geöffnet 30.06.
Nationalstrassen; Gotthardautobahn bleibt nach Felssturz noch tagelang gesperrt; Sprengungen vorgesehen 02.06.
Nationalstrassen; Massiver Felssturz auf die Gotthardautobahn fordert zwei Tote 31.05.
Nationalstrassen; Sechs Tunnels getestet; Drei mit Note „sehr gut, zwei mit „gut“, einer mit „ungenügend“ 27.04.

Nationalstrassenbau; A1-Teilstück zwischen Kriegstetten und Oensingen wieder hergestellt; Zusätzliche Fahrspur beim „Wangstutz“ in Richtung Zürich 30.10.
Nationalstrassenbau; Erste Etappe der Westumfahrung von Zürich offiziell eingeweiht; Umfahrung Birmensdorf; Knapp drei Kilometer lang; 560 Mio. Franken teuer 30.06.
Nationalstrassenbau; Neuer Tunnel auf dem A2-Abschnitt Hergiswil–Stansstad im Kanton Nidwalden eröffnet; Schutz vor Felsstürzen 29.06.
Nationalstrassenbau; A3 / A98-Querspange eröffnet; Grenzüberschreitende Rheinbrücke mit Zollanlage in Rheinfelden in Betrieb 07.03.

Nationalstrassenbau; 10 Kilometer neue Nationalstrassen sollen 2006 in Betrieb gehen; Parlament hat dafür bereits rund 1,4 Mia. Franken bewilligt 03.02.
Nationalstrassenbau; Bund hat Ausführungsprojekt der A9-Teilstrecke Steg / Gampel Ost–Visp West im Oberwallis genehmigt 11.01.

Neat; Einsparpotenzial beim 2,2 Mia. Franken teuren Ceneri-Basistunnel von 35 bis 55 Mio. Franken; Festhalten am Bau zweier separater Röhren 28.11.
Neat; Weströhre des Gotthard-Basistunnels bei Faido durchschlagen 26.10.
Neat; Erste Sprengung für die Porta Alpina; Beginn der Vorarbeiten bei Sedrun 23.10.
Neat; Testfahrt im Lötschberg-Basistunnel mit 230 Stundenkilometern 04.10.
Neat; Noch eine Kostenschätzung; Aufsichtsdelegation nennt Gesamtkosten von 22 Mia. Franken 03.10.
Neat; Auf 300 Metern sind die Tunnelröhren im Tessin zwischen Bodio und Faido zu eng; Nachträgliche Erweiterung um 50 Zentimeter 01.10.
Neat; Gotthard-Komitee verlangt Erschliessung zusätzlicher Finanzierungsquellen für eine Neat-2-Vorlage; Gotthardachse mit Basistunnel nicht fertig gebaut 27.09.
Neat; Baukosten schnellen in die Höhe; Endkostenprognose unter Einschluss des Risikos von 18 Mia. Franken; Mit MwSt, Teuerung und Zinsen 24 Mia. Franken 27.09.
Neat; Eröffnung des Gotthard-Basistunnels verzögert sich um bis zu eineinhalb Jahre; Rekurskommission schützt Beschwerde der Marti AG gegen Baulos-Vergabe 12.09.
Neat; Meilenstein im Gotthard-Basistunnel; Oströhre zwischen Bodio und Faido durchschlagen; Insgesamt gut 64 Prozent des Tunnelsystems ausgebrochen 06.09.
Neat; Start der Bauarbeiten für die Porta Alpina bei Sedrun (GR); Vorinvestitionen von rund 15 Mio. Franken für Ausbruch der Wartehallen 25.08.
Neat; Neue Beschwerde gegen Vergabe des Bauloses Erstfeld des Gotthardbasis-tunnels; Baubeginn verzögert sich um bis zu eineinhalb Jahre 18.08.
Neat; Lötschberg-Basistunnel ist jetzt durchgehend mit der Bahn befahrbar; So genannter goldener Nagel schliesst Gleislücke in Tunnelmitte 24.07.
Neat; Beginn der Arbeiten zum Bau des Ceneri-Basistunnels; Kosten auf 2,2 Mia. Franken veranschlagt; Keine Einsparungen zulasten der Sicherheit 02.06.
Neat; Baugruppe Marti ficht die Baulosvergabe des Gotthard-Basistunnels erneut an 28.05.
Neat; Endkosten nach wie vor bei 16,4 Mia. Franken; Aktuelle Finanzierungslücke von 800 Mio. Franken; 20. Standbericht liegt vor 28.03.
Neat; Beschwerde gegen Baulosvergabe im Gotthard-Basistunnel gutgeheissen; Weitere Verzögerungen und Mehrkosten in unbekanntem Ausmass 14.02.
Neat; Ceneri-Basistunnel wird um 174 Mio. Franken teurer und erst im Jahr 2018 fertig gestellt 13.02.
Neat; Kanton Graubünden sagt deutlich ja zur Porta Alpina; Verpflichtungskredit von 20 Mio. Franken angenommen 12.02.

Personenverkehr; Neue ARE-Studie; Perspektiven bis 2030; Marktanteil des motorisierten Individualverkehrs sinkt auf 70 Prozent 20.03.

Sachplan Verkehr; Erstmals verabschiedet der Bundesrat dieses Planungsinstrument des Bundes; Strassen in Grund- und Ergänzungsnetz eingeteilt 26.04.

SBB AG; Die Grosse Kammer folgt dem Ständerat und heisst den Zahlungsrahmen von gegen sechs Mia. Franken und die Leistungsvereinbarung 2007-2010 gut 25.09.

SBB AG; Ständerat genehmigt Leistungsvereinbarung 2007-2010 in der Höhe von rund sechs Mia. Franken 21.06.
SBB AG; Neue Studie; Tarife im Vergleich mit den Nachbarländern; Platz zwei 01.06.
SBB AG; Kündigung der Gesamtarbeitsverträge; SEV spricht von Kampfansage 31.03.
SBB AG; Höchstwerte bei Verkehrleistung im Personen- und Güterverkehr im Jahr 2005; Verlust von rund 166 Mio. Franken; Bundesbeitrag von rund 1,2 Mia. 20.03.
SBB AG; Bund verabschiedet Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010; Zahlungsrahmen von total rund 5,9 Mia. Franken; 3,7 Mia. Franken für Substanzerhaltung 10.03.

StGB; Gleiche Strafe für Bagatelldelikte in der ganzen Schweiz ab Januar 2007; Geschwindigkeitsübertretungen betroffen; Mehr und höhere Geldstrafen 30.11.
StGB; Ständerat schliesst sich bei den Änderungen dem Nationalrat an; Präzisierung zur Massentauglichkeit von Strassenverkehrsdelikten 22.03.

strasseschweiz; 61. ordentliche Mitgliederversammlung; Erstmals unter neuem Namen und Logo; Darlehen zur Mitfinanzierung der S-Bahn-Projekte vorgeschlagen 09.06.

suissetransport; Wachstum bei Ausstellern, Ausstellfläche und Eintritten zu verzeichnen; Nächste Messe im November 2007 18.06.
suissetransport; Die Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Unterhalt hat zum zweiten Mal nach 2004 ihre Tore geöffnet 14.06.

SVG; Autofahrer begrüssen mehr Alkoholkontrollen; Umfrage des BFS und der bfu 11.12.
SVG; Bundesrat führt am 1. Februar elektronischen Versicherungsnachweis ein; ADMAS-Daten neu einheitlich zehn Jahre lang gespeichert 28.11.
SVG; Theorieprüfung ab 2008 nur noch in drei Landesprachen; Beschluss der asa 24.11.
SVG; Verordnungsänderungen im Strassenverkehrsrecht in Anhörung geschickt 04.05.
SVG; Bundesgericht bestätigt Schuldspruch wegen eventualvorsätzlicher Tötung; Fünf Jahre und drei Monate Zuchthaus für Raser 18.04.
SVG; Digitaler Fahrtschreiber; Bundesrat beschliesst Einführung auf 1. Januar 2007 29.03.
SVG; Neueste ADMAS-Zahlen; Weniger Ausweisentzüge im Jahr 2005 aufgrund überhöhter Geschwindigkeit 27.03.
SVG; Neue Bestimmungen ab 1. März in Kraft; Erweiterte Gurten- und Helmtragpflicht; Ordnungsbusse für Nichtgewähren des Vortritts auf Zebrastreifen 24.02.

Swiss-Moto; Die Schweizer Motorrad-Messe hat zum dritten Mal ihre Pforten geöffnet; 179 Aussteller während vier Tagen in sechs Hallen 16.02.

Verkehrsentwicklung; Zunahme von einem Prozent im Jahr 2005 auf dem gesamten Strassennetz; Anstieg der Staustunden auf Nationalstrassen um zwei Prozent 14.09.

Verkehrshaus; Mit klarem Mehr haben die eidgenössischen Räte die Ausrichtung eines Investitionsbeitrags gutgeheissen 06.10.
Verkehrshaus; Ständerat heisst mit 35 zu null Stimmen einen Beitrag vom zehn Mio. Franken gut 20.09.
Verkehrshaus; Nationalrat spricht sich grossmehrheitlich für einen Beitrag von zehn Mio. Franken aus 06.06.
Verkehrshaus; Der Bund will das Verkehrshaus von 2008 bis 2011 mit zehn Mio. Franken unterstützen 10.03.

Verkehrssicherheit; strasseschweiz gegen die Forderung nach Einbau einer Blackbox in Personenwagen; Unterstützung für freiwillige Installation eines UDS 27.11.
Verkehrssicherheit; Neue Studie „Senioren und Verkehrssicherheit“ veröffentlicht 08.11.
Verkehrssicherheit; Kampagne „Ein Band fürs Leben“ geht ins zweite Jahr; Schwerpunkt auf dem Gurt-Reflex ab dem ersten Fahrmeter 10.10.
Verkehrssicherheit; Kampagne „Ein Band fürs Leben“ zeitigt erste Erfolge; Tragquote der Sicherheitsgurten ist gemäss bfu gegenüber 2005 markant gestiegen 16.08.
Verkehrssicherheit; BFS gibt offizielle Zahlen zu Strassenverkehrsunfällen 2005 bekannt; 409 Todesopfer und 5'059 Schwerverletzte; Markanter Rückgang 23.06.
Verkehrssicherheit; Aktuelle bfu-Studie stellt über 70-jährigen Autofahrern ein recht gutes Zeugnis aus; Keine Verschärfung der Kontrollpflicht notwendig 04.04.
Verkehrssicherheit; Deutlicher Rückgang der getöteten und schwer verletzten Personen im Jahr 2005; Gemäss bfu 409 Getötete und 5'000 Schwerverletzte 16.02.
Verkehrssicherheit; Markant weniger Verkehrstote als 2004; TCS rechnet im Jahr 2005 mit 410 bis 450 tödlich verunfallten Personen 26.01.

Energie (Datum)

EnergieSchweiz; Jahresbericht 2005 / 2006 publiziert; Zielpfad noch nicht erreicht 22.11.
EnergieSchweiz; Positive Bilanz zu erstem Programmteil (2001-2005); in zweitem Programmteil (2006-2010) soll Wirkung um 25 Prozent gesteigert werden 29.06.

Treibstoffe; Erste Bioethanol-Tankstelle der Schweiz in Winterthur eröffnet; Gemisch aus 85 Prozent Bioethanol und 15 Prozent Benzin 20.07.
Treibstoffe; Für das Fahren mit Erdgas werden heute rund 28 verschiedene Modelle angeboten 01.02.

Verbrauch; Zunahme des Gesamtenergieverbrauchs der Schweiz im Jahr 2005; Neuer Höchststand; Dieselverbrauch zu-, Benzinverbrauch abgenommen 23.06.
Verbrauch; Bundesrat revidiert die Energieetikette für neue Personenwagen; Mängel punkto Gewichtsproblematik werden entschärft 09.06.
Verbrauch; Neuwagen haben 2005 gegenüber 2004 rund zwei Prozent weniger Treibstoff verbraucht; Durchschnittlich 7,67 l / 100 km; Zwischenziel verfehlt 07.06.
Verbrauch; Nachfrage nach Benzin um drei Prozent zurückgegangen; Absatz von Dieselöl um gut neun Prozent zugenommen; Gesamtabsatz: 6,5 Mio. Tonnen 07.02.
Verbrauch; Treibstoffverbrauch hat 2005 gegenüber 2004 leicht zugenommen; Rückgang beim Absatz von Benzin; Zunahme beim Absatz von Diesel 06.01.

Versorgung; Verordnung über Freigabe von Erdölreserven aus Pflichtlagern aufgehoben; Von Möglichkeit wurde kein Gebrauch gemacht 19.01.

Umwelt (Datum)

Emissionen; Zu hohe Feinstaubbelastung; Wirkungsnachweis von Tempolimiten gefordert; Parlamentarische Initiative im Nationalrat eingereicht 19.12.
Emissionen; Ständerat beschliesst CO_2-Abgabe auf Brennstoffen; Gestaffelte Belastung vorgesehen; Sechs Rappen pro Liter Heizöl ab 2009, neun Rappen ab 2010 14.12.
Emissionen; Strengere Grenzwerte für Motoren von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen; Verordnung des EU-Parlaments; Euro-5- und Euro-6-Norm 13.12.
Emissionen; Empa-Analyse zur Feinstaubbelastung im Januar und Februar 2006 12.12.
Emissionen; Dieselrussausstoss von Land- und Forstwirtschaft zu hoch berechnet; Bafu muss Zahlen nach unten korrigieren 25.10.
Emissionen; Abgas- und Lärmtests künftig auch für Motorräder; Ständerat stimmt einer entsprechenden Motion oppositionslos zu 05.10.
Emissionen; Kantone schlagen dreistufiges Interventionskonzept gegen Feinstaub vor; Schweizweit Tempo 80 auf Autobahnen und -strassen vorgesehen 26.09.
Emissionen; Bundesrat will Russemissionen im öffentlichen Verkehr verringern; Reduzierte Mineralölsteuerrückerstattung für Dieselbusse ohne Partikelfilter 13.09.
Emissionen; Feinstaub; Grosser Beitrag der Holzfeuerungen; Beitrag zum Russ mindestens so gross wie jener aus dem Verkehr 06.09.
Emissionen; Greenpeace und direkt betroffene Personen wollen Schritte für „Recht-auf-gute-Luft"-Klagen einleiten 21.06.
Emissionen; Bundesrat verabschiedet Aktionsplan gegen Feinstaub; Vorgezogene Einführung Euro-5-Norm notifiziert; Partikelfilterpflicht für neue Dieselautos 16.06.
Emissionen; Gut 200 Motorradfahrer demonstrieren gegen eine Empa-Studie; Alte Motorräder bezüglich Abgasnormen offenbar mit neue Autos verglichen 21.04.
Emissionen; Grüne wollen eine Klima-Initiative starten; Lenkungsabgabe steht dabei im Vordergrund 05.03.
Emissionen; Kantone unterstützen Bund im Kampf gegen den Feinstaub; Konzept soll erarbeitet werden; Partikelfilterpflicht und Tempobeschränkungen 16.02.
Emissionen; Die Kantone spannen im Kampf gegen den Feinstaub zusammen 08.02.
Emissionen; Hohe Feinstaubbelastungen durch Holzfeuerungen in Alpentälern 20.01.
Emissionen; Uvek lanciert einen Aktionsplan gegen Feinstaub; Massnahmen zur Reduktion des Ausstosses von Russpartikeln bilden einen Schwerpunkt 16.01.
Emissionen; Feinstaub-Grenzwert seit Tagen zum Teil stark überschritten 16.01.
Emissionen; Pilotstudie von BFS und Bafu; Treibhausgasemissionen sind von 1990 bis 2002 trotz deutlichem Anstieg des BIP stabil geblieben 12.01.
Emissionen; Luftqualität in der Schweiz verbessert sich gemäss Bafu nur noch langsam 05.01.

Immissionen; Ozonspitzenwerte trotz Hitze weniger hoch als früher 19.07.

Klimarappen; Stiftung vereinbart Zusammenarbeit mit Energieagentur der Wirtschaft; 80 Mio. Franken zur Verfügung gestellt 15.11.
Klimarappen; Stiftung zieht nach einem Jahr erste Erfolgsbilanz 19.10.
Klimarappen; Stiftung präsentiert innovatives Auktionsprogramm; U.a. Projekte zur effizienten Nutzung fossiler Treib- und Brennstoffe vorgesehen 29.06.
Klimarappen; Stiftung startet das Gebäudeprogramms; Reduktion einer halben Mio. Tonne CO_2 vorgesehen; Einsatz von rund 180 Mio. Franken geplant 31.05.

Klimarappen; Stiftung legt ihren Businessplan vor; 740 Mio. Franken Gesamteinnahmen; 520 Mio. für Projekte im Inland; 200 Mio. für Kyoto-Zertifikate 03.02.

Klimaveränderung; Neue OECD-Studie; Tiefer liegende Orte in den Alpenländern werden ihre Schneesicherheit verlieren 13.12.
Klimaveränderung; 12. Vertragsparteinkonferenz in Nairobi endet mit schwachem Ergebnis; Einigung auf Klimaschutz-Fahrziele 17.11.
Klimaveränderung; Vierter Bericht der Schweiz zuhanden der Uno-Klimakonvention; Erster Bericht zuhanden des Protokolls von Kyoto 08.11.
Klimaveränderung; 12. Vertragsparteienkonferenz der Klimakonvention eröffnet; Zweites Treffen der Parteien des Kyoto-Protokolls 06.11.
Klimaveränderung; Längenschwund und Massenverlust der Schweizer Gletscher hält unvermindert an; Grund: Geringe Winterniederschläge 08.02.

Ökosteuer; Neue Volksinitiative „Nicht erneuerbare Energien statt Arbeit besteuern“ lanciert; Sammelfrist läuft bis 24. Juli 2007 24.01.

Tempobeschränkungen; Das Bundesgericht zeigt in einem Urteil die Grenzen von Tempo-30-Zonen auf; Abschliessend in Art. 108 SSV geregelt 14.08.
Tempobeschränkungen; Kanton Tessin verfügt Tempo 80 auf A2 zwischen Melide und Chiasso; Ozon-Rekordwert von 330 Mikrogramm pro Quadratmeter 23.07.
Tempobeschränkungen; Kantone machen beim Bund Druck wegen Feinstaub; Eigener zweistufiger Aktionsplan vorgesehen 20.04.
Tempobeschränkungen; Tempo 80 auf Autobahnen wegen Feinstaubbelastung; Elf Deutschschweizer Kantone ziehen eine positive Bilanz 12.04.
Tempobeschränkungen; Tempo 80 auf Autobahnen wird aufgehoben; Feinstaubbelastung wegen Wetteränderung gesunken 07.02.
Tempobeschränkungen; Elf Deutschschweizer Kantone führen wegen der Feinstaubbelastung Tempo 80 auf Autobahnen ein 03.02.
Tempobeschränkungen; Uvek-Vorsteher regt aufgrund der hohen Feinstaubbelastung Tempo 80 in Agglomerationen an 02.02.
Tempobeschränkungen; Feinstaubbelastung erreicht auf der Alpennordseite neue Höchstwerte; Tempo 80 auf allen Schweizer Autobahnen gefordert 01.02.

Verbandsbeschwerderecht; Ständerat räumt letzte Differenz aus; Gesetzesrevision als indirekter Gegenvorschlag zur FDP-Volksinitiative 14.12.
Verbandsbeschwerderecht; Noch eine verbleibende Differenz 13.12.
Verbandsbeschwerderecht; Ständerat hält mit 26 zu 17 Stimmen an Differenzen fest 07.12.
Verbandsbeschwerderecht; Nationalrat heisst Präzisierung des VBR mit 146 zu sieben Stimmen bei 24 Enthaltungen gut 04.10.
Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat lehnt Volksinitiative zur Einschränkung des VBR ab; Laufende Gesetzesrevision als indirekter Gegenvorschlag 13.09.
Verbandsbeschwerderecht; Volksinitiative zur Einschränkung des VBR durch Bundeskanzlei formell für gültig erklärt; Rund 119'000 Unterschriften 02.06.
Verbandsbeschwerderecht; Volksinitiative zur Einschränkung des VBR eingereicht 11.05.

Winter; Aufgrund von starken Schneefällen in weiten Teilen der Schweiz kam sowohl der Strassen- als auch der Schienenverkehr auf gewissen Strecken zum Erliegen 05.03.

Finanzen (Datum)

Autobahnvignette; Systemwechsel vom EFD auf Eis gelegt; Neues Ausführungsgesetz nicht vor Ende 2006 12.01.

Bundesfinanzen; Ständerat heisst das Budget 2007 mit 38 zu null Stimmen gut; Weitestgehend dem Nationalrat gefolgt; Voranschlag unter Dach 12.12.
Bundesfinanzen; Nationalrat heisst das Budget 2007 mit 111 zu 52 Stimmen gut; Einnahmenüberschuss von gut 900 Mio. Franken 07.12.
Bundesfinanzen; Bundesrat legt Bericht zur Schuldenentwicklung der öffentlichen Hand vor; Wesentlicher Grund: Belastung durch den öffentlichen Verkehr 23.08.
Bundesfinanzen; Bundesrat verabschiedet Budget 2007 und Finanzplan 2008-2010; Voranschlag mit einem Überschuss von gut 900 Mio. Franken 05.07.
Bundesfinanzen; Bundesschuld um 3,7 Mia. auf 130 Mia. Franken angewachsen; Neuer Höchststand 28.04.
Bundesfinanzen; Fast ausgeglichene Rechnung im Jahr 2005; Statt budgetiertem Defizit von 1,8 Mia. nur ein Minus von 100 Mio. Franken 31.01.

Eisenbahnrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2004; Deckungsgrad bei 103 bzw. 71 Prozent (ohne Beiträge); Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 42 Prozent 19.12.

FinöV; Gesamtkredit wird voraussichtlich markant überschritten; Gegen 40 Mia. statt 30,5 Mia. Franken; Inklusive Teuerung, Zinsen und Mehrwertsteuer 17.10.
FinöV; Rechnung 2005 durch Bundesversammlung genehmigt 13.07.
FinöV; Frankreich beginnt mit Bau der Hochgeschwindigkeitslinie TGV Rhin-Rhône; 140 Kilometer lang; Schweiz beteiligt sich mit rund hundert Mio. Franken 03.07.

Infrastrukturfonds; Mit deutlichem Mehr haben die eidgenössischen Räte das Bundesgesetz angenommen 06.10.
Infrastrukturfonds; Ständerat räumt letzte Differenzen aus; Geld kann auch für Beschaffung von Rollmaterial für die Bahn eingesetzt werden 04.10.
Infrastrukturfonds; Nationalrat genehmigt Bundesgesetz mit 125 zu 39 Stimmen 02.10.
Infrastrukturfonds; Nationalrat lehnt Aufstockung des Kredits um drei Mia. Franken ab; Gesamtkredit von rund 21 Mia. Franken gutgeheissen 26.09.
Infrastrukturfonds; Nationalrätliche Verkehrskommission stockt Kredit zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen um drei auf 8,5 Mia. Franken auf 22.08.
Infrastrukturfonds; Mit 35 zu null Stimmen nimmt der Ständerat die Vorlage an; Mit 37 zu null Stimmen heisst er den entsprechenden Gesamtkredit von 20,8 Mia. gut 21.03.
Infrastrukturfonds; Ständerätliche Verkehrskommission integriert Hauptstrassen in ländlichen Regionen; FRS sieht weiteres Verbesserungspotenzial 03.02.

Infrastrukturkosten; Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau–München um 2013 abgeschlossen; Schweiz beteiligt sich mit 50 Mio. Euro an Vorfinanzierung 05.07.

Kostenwahrheit; Nutzen und Kosten des Landverkehrs zum ersten Mal in einer Gesamtsicht; Gesamtnutzen ist grösser als Gesamtkosten 27.10.
Kostenwahrheit; Strassenverkehr verursacht „Klimakosten“ zwischen 0,5 und zwei Mia. Franken; Weitere nicht erfasste Kosten von zusätzlich 0,8 Mia. Franken 27.10.

Kostenwahrheit; Neue Bundesstudie; Strassenverkehr deckt seine Kosten; Benützer bezahlen 89 Prozent der anfallenden Kosten aus eigener Tasche 22.10.
Kostenwahrheit; Unveröffentlichte Bundesstudie; Rund 52,5 Mia. Franken Wertschöpfung im Verkehr; Strasse: 46 Mia.; Schiene: sechs Mia. 02.07.

Lenkungsabgaben; Eine Allianz für eine verantwortungsvolle Klimapolitik fordert in einem Masterplan eine übergeordnete und umfassende Lenkungsabgabe 24.08.
Lenkungsabgaben; Nationalrat beschliesst CO_2-Abgabe auf Brennstoffen; 12 Franken pro Tonne CO_2 ab dem Jahr 2008 21.06.
Lenkungsabgaben; Greenpeace reicht Aufsichtsbeschwerde gegen Bundesrat ein; Bei Einführung der CO_2-Abgabe gesetzliche Verantwortung nicht wahrgenommen 24.01.

LSVA; Astag überreicht dem Bundesrat Petition gegen nochmalige Erhöhung; 152'000 Personen unterstützen die Bittschrift 20.06.
LSVA; Lastwagen-Sternfahrt gegen weitere Erhöhung; Von Astag organisiert 17.06.
LSVA; Astag wehrt sich gegen weitere Erhöhung; Petition lanciert 19.04.

Mineralölsteuer; Ständerat will Erdgas um 40 Rp. und Flüssiggas um 20 Rp. verbilligen 11.12.
Mineralölsteuer; Zuschlag wird Naturstein-Abbau-Branche rückerstattet; Ständerat folgt mit 21 zu 15 Stimmen bei zwei Enthaltungen dem Nationalrat 18.12.
Mineralölsteuer; Die Erträge aus Flugtreibstoff-Besteuerung sollen nicht mehr in Strassenkasse fliessen; Vernehmlassung zu Verfassungsänderung 18.10.
Mineralölsteuer; Mit 123 zu 35 Stimmen beschliesst der Nationalrat, alternative Treibstoffe mittels einer Steuerreduktion zu fördern 05.10.
Mineralölsteuer; Bundesrat will Erd- und Flüssiggas tiefer und erneuerbare Treibstoffe nicht mehr besteuern; Kompensation über Steuererhöhung beim Benzin 03.05.
Mineralölsteuer; Nationalrat mit 119 zu 33 Stimmen bei zehn Enthaltungen für eine Rückerstattung des Zuschlags für die Naturstein-Abbau-Branche 08.03.

NFA; Mit deutlichem Mehr stimmen die eidgenössischen Räte der Ausführungsgesetzgebung zu 06.10.
NFA; Ständerat räumt letzte Differenzen aus; Bund künftig allein zuständig für grosse Unterhaltsarbeiten auf Nationalstrassen 03.10.
NFA; Ständerat bereinigt Differenzen zur Ausführungsgesetzgebung; Festhalten an Mitsprache der Kantone beim Unterhalt der Nationalstrassen 26.09.
NFA; Mit 104 zu 63 Stimmen nimmt der Nationalrat den Mantelerlass an; Gegen Mitsprache der Kantone beim Unterhalt der Nationalstrassen 20.09.
NFA; Mit 23 zu 18 Stimmen beschliesst der Ständerat, dass die Kantone weiterhin den projektgestützten Unterhalt ausführen können 15.03.

Parkplatzbewirtschaftung; Autofahrer geben fürs Abstellen ihres Fahrzeugs im Durchschnitt 114 Franken pro Monat aus; Ein Viertel mehr als 1992 07.03.

Road Pricing; Bund präsentiert Fahrplan für Strassenbenützungsgebühren; Verfassungsabstimmung unumgänglich 15.09.
Road Pricing; Astra präsentiert Fallstudie; FRS meldet grösste Vorbehalte an 26.01.

Strassenrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2004; Deckungsgrad liegt bei 117 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 115 Prozent 19.12.

Strassenrechnung; Provisorische Resultate für das Jahr 2004; Deckungsgrad liegt bei 118 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 116 Prozent 30.04.

Strassenrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2003; Deckungsgrad liegt bei 113 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 111 Prozent 19.01.