Zusammenstellung wichtiger Ereignisse in den Bereichen

Verkehr, Energie, Umwelt, Finanzen

2010

(Stand: 11.04.2013)

20.12. **2009: Rückgang der Transportleistungen im Güterverkehr** – Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) sind die Transportleistungen im Güterverkehr auf Strasse und Schiene im Jahr 2009 gegenüber 2008 um insgesamt sieben Prozent zurückgegangen. Zwischen 1993 und 2009 hat der Güterverkehr allerdings zugenommen, und zwar um 46 Prozent auf der Strasse sowie um 30 Prozent auf der Schiene. Auf der Strasse wurden 2009 16,7 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) erbracht (2008: 17,3 tkm). Auf der Schiene waren es 9,5 Milliarden tkm (2008: 11 tkm). Die Konjunkturschwäche hat sich somit auf den Schienengüterverkehr (minus 13 Prozent) mehr ausgewirkt als auf den Strassengüterverkehr (minus drei Prozent). Auf der Schiene betrug die mittlere Transportdistanz für eine beförderte Tonne 166 Kilometer (km), auf der Strasse 49 km. Im Binnenverkehr auf der Strasse wurden fast zwei Drittel der transportierten Tonnen über kurze Distanzen von höchstens 25 km befördert. Während 2003 von den Lastwagen der Emissionsklassen null bis zwei eine gute Milliarde km zurückgelegt wurde (65 Prozent der gesamten Fahrleistung), waren es 2009 nur noch 190 Millionen km (elf Prozent der totalen Fahrleistung). (BFS-Medienmitteilung 20.12.10)

17.12. **Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten** – Mit 191 zu null Stimmen (Nationalrat) sowie 41 zu einer Stimme (Ständerat) hat die Bundesversammlung eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) gutgeheissen, mit der erreicht werden soll, dass das Fahren ohne je erworbenen Führerausweis gleich hart bestraft wird wie das Fahren nach einem Führerausweisentzug. Zudem haben der Nationalrat mit 147 zu 42 sowie der Ständerat mit 35 zu vier Stimmen eine Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beschlossen, womit die Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen im Umfang von insgesamt 4,741 Milliarden Franken auf Basis einer so genannten Leistungsvereinbarung für die Jahre 2011 und 2012 festgelegt wird.
(NZZ 17.12.10; BBl 2011 S. 1389 und S. 3521-3545; AS 2011 S. 3267)

17.12. **Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** – Der Bundesrat hat einen Grundlagenbericht zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels verabschiedet. Darin stellt er fest, dass sich die zwischen 2020 und 2025 anstehende vollständige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne ergänzenden Bau einer zweiten Tunnelröhre realisieren liesse. Während einer Vollsperrung von zweieinhalb Jahren Dauer oder einer Teilsperrung von 280 Tagen pro Jahr über dreieinhalb Jahre hinweg müssten allerdings viele Personen- und Lastwagen auf die Bahn verladen werden. Der Bundesrat betont, dass mit diesem Bericht kein politischer Vorentscheid gefällt worden sei. Vielmehr beginne jetzt aufgrund der technischen Erwägungen die politische Diskussion.
In einer Medienverlautbarung hat **strasse**schweiz festgehalten, dass eine Voll- bzw. Teilsperrung des Gotthard-Strassentunnels über eine dermassen lange Zeit für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft nicht zumutbar sei. Der geplante Bahnverlad sei zudem kompliziert und ungenügend. Die Planung, Projektierung und letztlich der Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard müsse deshalb so rasch als möglich in Angriff genommen werden.
(NZZ 18./19.12.10; BaZ 18.12.10; NZZ am Sonntag 19.12.10; Medienmitteilung **strasse**schweiz 17.12.10)

16.12. **Leistungsvereinbarung 2011/2012 mit SBB und Privatbahnen unter Dach** – Im zweiten Durchgang hat sich der Ständerat dem Nationalrat angeschlossen und entschieden, dass die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für ihre Infrastruktur in den kommenden zwei Jahren insgesamt 3,462 Milliarden und die Privatbahnen für den gleichen Zweck 1,279 Milliarden Franken bekommen.
(NZZ 17.12.10)

15.12. **Höherer Schutzwall gegen Gigaliner** – Der Nationalrat hat sich einhellig dem Entscheid des Ständerats angeschlossen, der die bis anhin in einer Verordnung verankerte Maximallänge von 18,75 Meter für Lastenzüge auf Gesetzesstufe festschreiben will. Damit soll bei einer allfälligen Änderung des besagten Masses das Volk das letzte Wort haben können. Aufgrund dieses Beschlusses hinfällig werden Standesinitiativen aus den Kantonen Neuenburg, Luzern, Genf, Basel-Stadt, Uri und Tessin. Im Hinblick auf den stockenden Ausbau der Zufahrten zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) sowie auf den Verteilkampf zwischen Personen- und Güterverkehr auf dem Schweizer Schienennetz stellt sich allerdings die Frage, ob es sinnvoll ist, ein potenzielles Druckmittel, wie Gigaliner es sein könnten, derart apodiktisch von vornherein auszuschliessen.
(NZZ 16.12.10)

15.12. **SBB setzen sich im Nationalrat durch** – Sowohl die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als auch die Privatbahnen haben mit ihren Forderungen nach höheren Infrastruktur-Investitionsmitteln für die Jahre 2011-2012 im Nationalrat eine Mitte-Links-Mehrheit gefunden. Mit 110 zu 67 Stimmen bei sechs Enthaltungen beschliesst die Grosse Kammer, dass die SBB im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2011/2012 statt 3,322 Milliarden Franken 3,462 Milliarden Franken in den Unterhalt sowie in kleinere Ausbauten ihres Netzes investieren können. Bereits zuvor hatte der Bundesrat angesichts der jüngsten Erkenntnisse, wonach beim Infrastruktur-Unterhalt grosser Nachholbedarf besteht, die ursprünglich vorgesehenen Mittel um 332 Millionen Franken aufgestockt. Zudem hat der Nationalrat den Entscheid des Ständerats gestützt, den für

die Privatbahnen vorgesehenen, ebenfalls zuvor vom Bundesrat schon um 88 Millionen Franken erhöhten Kreditrahmen von 1,22 Milliarden auf 1,279 Milliarden Franken hinaufzusetzen. Die Vorsteherin des Verkehrsdepartements, Bundespräsidentin Doris Leuthard, hat sich in der Debatte vergeblich gegen eine weitere Aufstockung ausgesprochen. Die zusätzlichen Mittel seien nicht finanziert und müssten vorzeitig dem hauptsächlich durch Strassengelder gespeisten Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen werden. Dadurch stehen temporär weniger Mittel für die grossen Vorhaben – z.B. Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) oder Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) – zur Verfügung. Es wird also ein Finanzloch gestopft, indem ein neues geöffnet wird. Die Vorlage geht nun zur weiteren Beratung zurück an den Ständerat.
(NZZ 16.12.10; BaZ 16.12.10)

14.12. **Verbot von internationalen Tiertransporten auf der Strasse durch die Schweiz** – Mit Stichentscheid des Präsidenten hat der Ständerat zum zweiten Mal beschlossen, dass das Verbot internationaler Tiertransporte auf der Strasse durch die Schweiz nicht per Gesetz auf Pferde und Geflügel ausgedehnt wird. Das „Stöckli“ ist somit definitiv nicht auf eine entsprechende Vorlage aus dem Nationalrat eingetreten. Für Rinder, Ziegen, Schafe und Schweine bleibt alles beim Alten: Sie dürfen im Transit nicht per Lastwagen durch die Schweiz transportiert werden.
(NZZ 15.12.10)

11.12. **Neue Tramlinien für Bern und Zürich** – Heute sind in Bern und in Zürich zwei neue lange Tramlinien eingeweiht worden. In Bern feiert die Bevölkerung eine Strecke in den Westen der Stadt. Im Norden Zürichs wird der dritte und vorerst letzte Ast der Glatttalbahn eröffnet. Die neue Zürcher Tramlinie 12 verbindet Dübendorf mit dem Flughafen Zürich und erschliesst eines der wichtigsten Zürcher Entwicklungsgebiete mit rund 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die neue Tramlinie Bern-West mit einer Länge von rund sieben Kilometer bedeutet für Berns Verkehrsbetriebe einen Quantensprung. Beide Projekte des öffentlichen Verkehrs sind durch Gelder aus dem Infrastrukturfons mitfinanziert worden.
(NZZ am Sonntag 12.12.10)

11.12. **Ein Rettungsring für die Klimapolitik** – Das Fazit der 16. Uno-Klimakonferenz (COP 16) im mexikanischen Badeort Cancún lautet folgendermassen: froh, dass die Klimaverhandlungen auf Uno-Ebene weitergehen; enttäuscht, dass die Lösung entscheidender Fragen auf später verschoben worden ist. In den letzten Stunden der COP 16 einigten sich die teilnehmenden 193 Staaten auf die „Cancúner Vereinbarungen“. In diesen wird unter anderem das Zwei-Grad-Ziel verankert. Das bedeutet, dass die globale Durchschnittstemperatur im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter nicht über zwei Grad Celsius steigen soll. Obwohl die Vereinbarungen in einigen Bereichen Verbesserungen bringen, bleiben viele Aspekte ungelöst: Weiterhin sind die Emissionsreduktionen, um die Wahrscheinlichkeit einer gefährlichen Klimaerwärmung zu verringern, ungenügend. Ungeklärt ist die Zukunft des Kyoto-Protokolls. Die Industriestaaten versprachen zwar, den Entwicklungsländern beim Klimaschutz finanziell unter die Arme zu greifen, doch aus welchen Quellen das dafür benötigte Geld kommen soll, wurde nicht entschieden. Die Kyoto-Staaten werden gemäss dem Beschluss von Cancún angehalten, ihre Anstrengungen zu verstärken. Zudem soll so rasch als möglich über eine zweite Verpflichtungsperiode befunden werden, um eine Lücke im Kyoto-Protokoll zu ver-

hindern. Auch wenn die zweite Kyoto-Periode nicht direkt an die erste anschliessen sollte, wollen die Industrieländer auf der Basis des Übereinkommens von Kopenhagen (COP 15) ihren Ausstoss reduzieren. Gemäss Bruno Oberle, Direktor des Bundesamts für Umwelt (BAFU), trägt die Schweiz den Kompromiss von Cancún mit. Dieser führe jedoch nicht dazu, dass die Eidgenossenschaft ihr Reduktionsziel von 20 auf 30 Prozent bis 2020 erhöht. Konkrete Folge für die Schweiz sei hingegen die Beibehaltung des Klimarappens.
(NZZ 13.12.10; BaZ 13.12.10; NZZ am Sonntag 12.12.10; UVEK-Medienmitteilung 11.12.10)

10.12. **Bundesrat senkt Gebühren für Transportlizenz auf der Strasse** – Unternehmen, die auf der Strasse gewerbliche Güter- und/oder Personentransporte durchführen, werden künftig zu günstigeren Preisen die obligatorische Zulassungsbewilligung erhalten sowie erneuern können. Dies hat der Bundesrat mit einer entsprechenden Änderung der Gebührenverordnung des Bundesamts für Verkehr (BAV) beschlossen. Dem Bund entstehen dadurch Mindereinahmen von jährlich 300'000 Franken. Konkret wird die Erteilung der Zulassungsbewilligung von 800 auf 500 Franken und deren Änderung oder Erneuerung von 500 auf 300 Franken gesenkt.
(BAV-Medienmitteilung 10.12.10)

07.12. **Nationalrat beschliesst indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative** – Mit 105 zu 65 Stimmen hat der Nationalrat einen indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative gutgeheissen. Demnach soll der durchschnittliche CO_2-Ausstoss neu in Verkehr gesetzter Personenwagen bis 2015 von derzeit rund 160 auf 130 Gramm pro Kilometer reduziert werden. Eine Kommissionsminderheit, bestehend aus FDP und SVP, die das Ziel auf Ende 2017 hinausschieben wollte, blieb chancenlos. Falls die Autoimporteure das ambitiöse Reduktionsziel nicht erreichen, müssen sie Bussen, die nach dem Ausmass der Zielverfehlung abgestuft werden (von Fr. 7.50 bis Fr. 142.50 pro Gramm), bezahlen. Über den zu erwartenden Ertrag aus den Bussen existieren gegenwärtig lediglich vage Schätzungen: Sie reichen von null bis 300 Millionen Franken ab dem Jahr 2015. Christian Wasserfallen (fdp, Bern) und Christian van Singer (gp, Waadt) beantragten, diesen allfälligen Betrag statt via die Krankenkassenprämien zurückzuverteilen, zur Subventionierung neuer energieeffizienter Autos und der Verschrottung von Altfahrzeugen oder des Kaufs eine Generalabonnements einzusetzen. Beide Einzelanträge wurden allerdings klar verworfen. Gleichzeitig mit der Zustimmung zum indirekten Gegenvorschlag hat die Grosse Kammer beschlossen, die Behandlungsfrist für die Offroader-Initiative um ein Jahr bis am 25. Februar 2012 zu verlängern. Die Vorlage geht nun zur weiteren Beratung an den Ständerat.
(NZZ 08.12.10; BaZ 08.12.10)

30.11. **Fahren ohne Führerausweis wird härter bestraft** – Wer keinen Führerausweis besitzt und sich dennoch hinters Steuerrad setzt, soll künftig härter bestraft werden als bisher – und zwar im gleichen Umfang wie jene, die trotz Führerausweisentzug mit einem Motorfahrzeug unterwegs sind: nämlich mit einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder einer Geldstrafe. Wie bereits der Nationalrat hat auch der Ständerat eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) oppositionslos gutgeheissen.
(NZZ 01.12.10)

28.11. **Kanton Basel-Stadt will Autos ausbremsen** – Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Kanton Basel-Stadt soll innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozent

reduziert werden; davon ausgenommen bleiben Hochleistungsstrassen (HLS), für die der Bund zuständig ist. Allerdings muss eine Verkehrszunahme durch Aus- und Neubauten von HLS auf dem untergeordneten übrigen Streckennetz kompensiert werden. Diese Elemente beinhaltet der Gegenvorschlag zur so genannten Städte-Initiative der Umweltorganisation Umverkehr, den die Stimmberechtigten mit einem Ja-Stimmen-Anteil von rund 54,7 Prozent angenommen haben. Das Volksbegehren selber, das eine Abnahme des MIV um rund einen Viertel forderte, ist mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 62 Prozent klar abgelehnt worden.
(NZZ 29.11.10; BaZ 29.11.10)

25.11. **Bessere Luft trotz mehr Strassenverkehr** – Obwohl der Strassenverkehr zugenommen hat, ist die Luft heute sauberer als früher. Gemäss einem aktualisierten Bericht des Bundesamts für Umwelt (BAFU) hat der Luftschadstoffausstoss des Strassenverkehrs in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Zugenommen hat hingegen der Ausstoss von Kohlendioxid (CO_2). Die Prognosen des BAFU, die bis ins Jahr 2035 reichen, stimmen sehr zuversichtlich. So wird sich sowohl der Ausstoss von Luftschadstoffen in erheblichem als auch jener von CO_2 in geringerem Ausmass weiter reduzieren. Eine besonders erfreuliche Entwicklung ist dabei bei den hauptsächlich im Fokus stehenden Stickoxid- (NO_x) und Feinstaubemissionen (PM) zu erwarten.
(NZZ 26.11.10; BAFU-Medienmitteilung und -Bericht 25.11.10)

22.11. **Eisenbahntunnel am Weinberg durchschlagen** – Fünf Wochen nach dem Durchschlag im Gotthard-Basistunnel ist auch der Weinbergtunnel durchbrochen worden. Der rund fünf Kilometer lange doppelspurige Eisenbahntunnel ist eines der Kernelemente der neuen Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Oerlikon. Der Tunnel unterquert vom neuen Tiefbahnhof Löwenstrasse aus den Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich sowie die Limmat. Der Weinbergtunnel ist das Herzstück der insgesamt rund zehn Kilometer langen Durchmesserlinie (DML), die künftig einen zentralen Teil der West-Ost-Achse des nationalen Schienenverkehrs bildet. Die Kosten des DML-Gesamtprojekts sind auf rund zwei Milliarden Franken veranschlagt.
(„Bund“ 23.11.10)

19.11. **Erreichung des Kyoto-Klimaziels in Frage gestellt** – Der Bund korrigiert die Treibhausprognosen. Gemäss neuen Schätzungen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) könnten die Treibhausgasemissionen höher ausfallen als bisher angenommen und als vom Kyoto-Protokoll (48,6 Mio. Tonnen) vorgeschrieben. Hauptgrund für die allfällige Abweichung von bisherigen Prognosen ist laut BAFU das kräftige Wirtschaftswachstum. Besonders im Treibstoffbereich tut sich eine beachtliche Lücke auf. Wie im CO_2-Gesetz festgehalten, sollten die Emissionen bei den Treibstoffen bis 2012 um acht Prozent sinken, nun liegen sie aber um 13 Prozent über den Werten von 1990. Selbst unter Anrechnung der durch den Klimarappen im Ausland erworbenen Emissionszertifikate (2 Mio. Tonnen pro Jahr) und der inländischen Reduktionsleistung des Klimarappens (ca. 0,4 Mio. Tonnen pro Jahr), resultieren noch immer prognostizierte 15 Millionen Tonnen, die 0,8 Millionen Tonnen über dem Reduktionszielwert von 14,2 Millionen Tonnen liegen. Wird die im Kyoto-Protokoll eingegangene Reduktionsverpflichtung bis 2012 nicht erfüllt, besteht quasi als Notmassnahme die Möglichkeit, Emissionszertifikate einzukaufen, um die Lücke zu schliessen.
(NZZ 20.11.10; „Bund“ 20.11.10, BaZ 20.11.10; BAFU-Medienmitteilung 19.11.10)

17.11. **Definitive Strassenrechnung 2008** – Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2008 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 120 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 117 Prozent. Für den Personenverkehr liegen diese Grade etwas tiefer – nämlich bei 114 bzw. 110 Prozent; derweil schneidet der Güterverkehr mit je 147 Prozent sehr gut ab. Im Gegensatz zur Transportrechnung (Trakos) werden in der Strassenrechnung die externen Kosten, die Unfallkosten und die Aufwendungen für die Fahrzeuge (Anschaffung, Betrieb und Unterhalt) nicht berücksichtigt. Nach neueren, vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) veranlassten Studien verursacht der Strassenverkehr jährlich ungefähr acht Milliarden Franken an so genannt externen Kosten.
(BFS-Aktuell 17.11.10; Info **strasse**schweiz 29.11.10)

28.10. **Neuer Grundlagenbericht zur Verkehrserschliessung in der Schweiz** – Gemäss einem neuen Grundlagenbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zur Erschliessung und Erreichbarkeit in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) trägt eine gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene zu einer erhöhten Standortgunst bei. Nach wie vor sind Unterschiede bei der Erschliessung mit dem MIV und dem öV vorhanden. Während die Kernstädte Zürich, Basel, Bern, Genf und Lugano sowie die angrenzenden, dicht besiedelten Agglomerationen von Strasse und Schiene ähnlich gut erschlossen sind und Letztere sich konkurrieren können, zeigt sich der Vorteil des MIV in peripheren, weniger dicht besiedelten Regionen insofern, als dieser auch abseits der Hauptverkehrsachsen die Räume flächig erschliessen kann.
(ARE-Medienmitteilung 28.10.10; ARE-Grundlagenbericht Juni 2010)

27.10. **Bundesrat bereinigt Liste der beschwerdeberechtigten Organisationen** – Der Bundesrat hat die Liste der beschwerdeberechtigten Organisationen überprüft: Keine dieser Vereinigungen weise eine wirtschaftliche Tätigkeit auf, die nicht der Erreichung des ideellen Zwecks der Organisation dient. Obwohl die Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbände moniert hatten, dass dies beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) nicht der Fall sei, sah der Bundesrat davon ab, den VCS von der besagten Liste zu streichen. Grund: Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) war zum Schluss gelangt, dass der VCS das betreffende Kriterium sehr wohl erfülle. Eine eingehende Prüfung habe nämlich gezeigt, dass über die Hälfte der Einnahmen aus Beiträgen und Spenden stammt.
(„Bund“ 28.10.10; BAFU-Medienmitteilung 27.10.10; AS 2010 S. 5077-5078)

22.10. **Miniautobahn im Weinland eröffnet** – Heute ist im Zürcher Weinland die rund elf Kilometer lange Miniautobahn A4 zwischen Flurlingen und Andelfingen offiziell eröffnet worden. Die Bezeichnung „Miniautobahn“ rührt daher, dass ihr der Pannenstreifen fehlt und sie rund acht Meter schmaler als eine „normale“ Autobahn ist. Für Pannen und Notfälle wurden spezielle Nothaltebuchten eingerichtet. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 200 Millionen Franken.
(AR 20.10.10; ASTRA-Medienmitteilung 22.10.10 und 14.10.10)

20.10. **Bundesrat verabschiedet Botschaft zu „Via sicura“** – Der Bundesrat hat die Botschaft zum Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“ zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Mit den in diesem Programm enthaltenen Massnahmen werden unter anderem Fahrer ins Visier genommen, die Geschwindigkeitslimiten massiv über-

schreiten oder sich nach dem Konsum von Suchtmitteln ans Steuer setzen. Ferner sollen vor allem die bestehenden Vorschriften besser durchgesetzt, die grössten Unfallschwerpunkte beseitigt und die Prävention verstärkt werden. Mit den im Verkehrssicherheitspaket „Via sicura" vorgeschlagenen Massnahmen soll die Zahl der Verkehrsopfer um rund ein Viertel gesenkt werden. Neue Abgaben, um das Programm zu finanzieren, stiessen in der Vernehmlassung auf heftige Ablehnung und sind daher nicht geplant. Unabhängig von „Via sicura" will der Bundesrat zudem präventiv so genannte Gigaliner – also rund 28 Meter lange und bis zu 60 Tonnen schwere Lastwagen – per Gesetz verbieten.
(NZZ 21.10.10; ASTRA-Medienmitteilung 20.10.10; BBl 2010 S. 8447-8561)

18.10. **Bilanz von EnergieSchweiz: Verbrauchsziele verfehlt** – Gemäss dem neunten Jahresbericht von EnergieSchweiz, dem Energiesparprogramm des Bundes, für die Jahre 2009 und 2010 sind die vor zehn Jahren gesteckten Ziele nicht erreicht worden. Der Verbrauch fossiler Treibstoffe beispielsweise hätte um zehn Prozent sinken sollen; bis 2009 ist allerdings nur ein Rückgang von 1,3 Prozent zu verzeichnen.
(BaZ 19.10.10; 9. Jahresbericht EnergieSchweiz 18.10.10)

15.10. **Gotthard-Basistunnel: Hauptdurchschlag im längsten Eisenbahntunnel der Welt** – Der Gotthard-Basistunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) ist heute seiner Vollendung mit dem finalen Durchschlag in der Oströhre zwischen Faido (TI) und Sedrun (GR) ein grosses Stück näher gerückt. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2'500 Meter ist Gotthard-Basistunnel derzeit nicht nur der längste, sondern auch der tiefste bislang gebaute Eisenbahntunnel der Welt. Insgesamt misst das Tunnelsystem des Gotthard-Basistunnels mit allen Tunnels, Schächten und Stollen rund 152 Kilometer. Der zweite Hauptdurchschlag in der Weströhre erfolgt voraussichtlich im April 2011. Bereits heute ist klar, dass sich selbst bei einer optimistischen Verkehrs- und Preisentwicklung nur ein kleiner Teil der NEAT-Investitionen amortisieren lässt.
(NZZ 16./17.10.10, 13.10. und 08.10.10; BaZ 06.10.10; SonntagsZeitung 03.10.10 und 17.10.10; NZZ am Sonntag 10.10.10; „Beobachter" 21/2010; UVEK-Medienmitteilung 15.10.10)

14.10. **Neue Studien ergeben höhere externe Kosten für den Schwerverkehr** – Gemäss vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Auftrag gegebenen Prognose-Studien zu den externen Kosten des Schwerverkehrs sowie zu den zu erwartenden Erträgen für die Jahre 2010 bis 2015 resultieren insgesamt höhere externe Kosten als bislang berechnet. Betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist dabei mit Bruttoerträgen zwischen 1,5 und 1,6 Milliarden Franken zu rechnen. Die externen Kosten belaufen sich auf 1,7 bis 1,8 Milliarden Franken und liegen damit um 300 bis 400 Millionen Franken über den bisherigen Prognosen. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse und Ergebnisse ist laut ARE für die kommenden Jahre davon auszugehen, dass der Schwerverkehr die von ihm verursachten externen Kosten nicht vollständig decken wird.
In einer Medienverlautbarung hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) von „neuesten Zahlenspielen zu den externen Kosten des Schwerverkehrs" und von einem „illegalen Griff in die Trickkiste der Statistik zu fiskalpolitischen Zwecken" gesprochen. Die ASTAG wies zudem auf die neue Eurovignetten-Richtlinie hin, in der die Anlastung der Kosten für den Strassentransport klar und fair geregelt werde; ausgeklammert blieben die Staukosten. Die ASTAG fordert die EU-hörige Beamtenschar in der Schweiz, die ansonsten immer gleich eine Harmonisierung im Gleichschritt mit

Brüssel anstrebe, zu einem raschen Nachvollzug auf.
(NZZ 15.10.10; ARE-Medienmitteilung 14.10.10; ASTAG-Medienmitteilung 14.10.10)

01.10. **Bewilligungsverfahren für Sonntags- und Nachtfahrten vereinfacht** – Der Bundesrat hat die Verkehrsregelverordnung (VRV) insofern angepasst, als das Bewilligungsverfahren für Sonntags- und Nachfahrten des Schwerverkehrs neu geregelt und gleichzeitig vereinfacht wird. Künftig kann ein Teil der bisher bewilligungspflichtigen Transporte ohne Bewilligung durchgeführt werden; dabei handelt es sich um dringliche und unvermeidbare Fahrten. Dadurch dürften rund ein Drittel aller Sonntags- und Nachtfahrtbewilligungen dahinfallen; dies entspricht rund 6'000 Bewilligungsverfahren. Insgesamt wird die Anzahl der Nacht- und Sonntagsfahrten nicht erhöht, hingegen nimmt der Aufwand für die Unternehmen und die Verwaltung ab. Die revidierte VRV tritt am 1. Januar 2011 in Kraft.
(ASTRA-Medienmitteilung 01.10.10; AS 2010 S. 4569-4571)

01.10. **Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten** – Mit 127 zu 58 Stimmen bei vier Enthaltungen (Nationalrat) und 38 zu zwei Stimmen bei einer Enthaltung (Ständerat) ist eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) beschlossen worden, mit der die Velonummer abgeschafft wird. Zudem ist mit 179 zu sechs Stimmen bei acht Enthaltungen (Nationalrat) und 40 zu null Stimmen bei einer Enthaltung (Ständerat) das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen verabschiedet worden, das eine Aufstockung der finanziellen Mittel aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) in der Höhe von 850 Millionen Franken auf Anfang 2012 vorsieht.
(NZZ 02.10.10; BBl 2010 S. 6557-6562; AS 2011 S. 1753)

30.09. **Nationalrat gegen Offroader-Initiative, aber für Gegenvorschlag** – Der Nationalrat hat die Offroader-Initiative mit 116 zu 58 Stimmen klar zur Ablehnung empfohlen. Dank SP, Grünen und CVP sowie einzelnen FDP-Stimmen wurde allerdings ein Antrag von Nationalrat Hans Grunder (bdp, Bern) mit 95 zu 75 Stimmen angenommen, der die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) mit der Ausarbeitung eines indirekten Gegenvorschlags beauftragt. Demnach sollen die CO_2-Emissionen aller neu verkaufter Autos ab 2015 durchschnittlich auf 130 Gramm pro Kilometer gesenkt werden. Der Grundsatzentscheid zugunsten eines indirekten Gegenvorschlags dürfte zur Folge haben, dass die Offroader-Initiative nicht bereits im kommenden Frühjahr zur Abstimmung gelangt.
(NZZ 01.10.10; BaZ 01.10.10)

30.09. **Bund testet neues Tempo-Messsystem auf Autobahnen** – Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) testet seit Mitte September ein neues Tempo-Messsystem gegen Geschwindigkeitsübertretungen auf der Nationalstrasse A2 im Arisdorftunnel (BL). Eine weitere Anlage soll gegen Ende 2010 auf der A9 zwischen Aigle und Bex (VD) in Betrieb gehen. Die so genannten Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) messen das Durchschnittstempo über mehrere Kilometer. Die AGK sind Teil der Umsetzung des Projekts Enfon (Enforcement Nationalstrassen), das seit Herbst 2007 am Laufen ist. Das ASTRA rechnet mit positiven Ergebnissen. In Deutschland, Österreich, Holland und Italien habe sich das System bereits bewährt. Dort seien der Verkehr flüssiger und die Geschwindigkeitsüberschreitungen seltener geworden. Erkennt das ASTRA hierzulande

einen vergleichbaren Effekt, soll die AGK ab 2012 auf dem gesamten Nationalstrassennetz eingesetzt werden. Während ein ASTRA-Verantwortlicher in Bezug auf die AGK von Fairness und Sicherheit redet, sprechen Kritiker von einer reinen Fiskaltankstelle sowie vom nächsten grossen Schritt hin zum totalen Überwachungsradarstaat.
(NZZ 01.10.10; BaZ 01.10.10 und 06.10.10; ASTRA-Medienmitteilung 30.09.10; NZZ am Sonntag 17.10.10; SwissCamion 11/2010)

29.09. **Protokolle zur Alpenkonvention definitiv vom Tisch** – Der Nationalrat ist mit 102 zu 76 Stimmen zum zweiten Mal nicht auf die Vorlage betreffend die Ratifikation von Durchführungsprotokollen zur Alpenkonvention eingetreten. Damit sind diese Protokolle nun definitiv vom Tisch.
(NZZ 30.09.10; BaZ 30.09.10)

29.09. **Ausreichendes Verbot von Tiertransporten** – Anders als der Nationalrat will der Ständerat im Tierschutzgesetz kein Verbot verankern, das den Transit von Schlachttieren durch die Schweiz untersagt. Die Kleine Kammer ist mit 19 zu 18 Stimmen auf einen entsprechenden Gesetzesentwurf nicht eingetreten. Ständerat Peter Bieri (cvp, Zug) wies auf die Tierschutzverordnung hin, wonach Klauentiere bereits heute nur per Bahn oder Luftverkehr durch die Schweiz transportiert werden dürfen; Strassentransporte seien ausgeschlossen. Doris Leuthard, Bundespräsidentin und Vorsteherin des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements, hielt fest, dass es schon seit Jahren keine Tiertransporte mehr durch die Schweiz gebe.
(30.09.10)

28.09. **Neuer Super-Radar in Genf in Betrieb** – Die Genfer Polizei hat einen neuen Super-Radar in Betrieb genommen. Das in der Schweiz bislang einzigartige Gerät kann gleichzeitig 22 Fahrzeuge überwachen sowie zehn Verkehrsregelnverletzungen registrieren. Der Radar erkennt sogar zu nahes Auffahren oder das Überfahren der Sicherheitslinie.
(NZZ 29.09.10; BaZ 01.10.10; NZZ am Sonntag 17.10.10; Handelszeitung 20.10.10)

28.09. **Ausstieg aus der Bioethanol-Versorgung** – Der Bund zieht sich aus dem Markt für Bioethanol-Treibstoffe zurück. Gemäss der Eidgenössischen Alkoholverwaltung (EAV) übernehmen die privaten Unternehmen North Sea Group und Landor Fenaco ab 1. Oktober die Versorgung der Schweiz mit Bioethanol.
(NZZ 29.09.10; EAV-Medienmitteilung 28.09.10)

28.09. **Freie Fahrt trotz Baustellen** – Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) muss künftig dafür besorgt sein, dass auf Autobahnen auch bei Baustellen – sofern möglich und zumutbar – zur Verfügung stehen. Die eidgenössischen Räte haben eine entsprechende Motion von Ständerat This Jenny (svp, Glarus) überwiesen.
(NZZ 29.09.10)

28.09. **Mehr Geld für Privatbahnen** – Der Ständerat hat beschlossen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in den kommenden zwei Jahren für ihre Infrastruktur rund 3,3 Milliarden Franken und die Privatbahnen gegen 1,3 Milliarden Franken erhalten sollen. Während ein Antrag zur Aufstockung des SBB-Kredits um 140 Millionen Franken knapp abgelehnt wurde, nahm das „Stöckli“ eine geringe Erhöhung des Kredits

für die Privatbahnen an.
(NZZ 29.09.10)

26.09. **Kanton St. Gallen erhält einen S-Bahn-Ring** – Die Stimmberechtigten des Kantons St. Gallen haben mit einem Ja-Stimmenanteil von fast 81 Prozent die Vorlage zu S-Bahn 2013 genehmigt. Damit kann der Kanton St. Gallen sein Zugsangebot mit verhältnismässig geringen Investitionen um 30 Prozent ausbauen. Der Kanton beteiligt sich mit rund 50 Millionen Franken am Ausbau seines S-Bahnnetzes, das auf total gut 200 Millionen Franken zu stehen kommt. Der Bund übernimmt die restlichen drei Viertel. Parteien und alle Beteiligten sprachen von einer neuen Ära im öffentlichen Verkehr der Ostschweiz. Künftig soll ein Ringzug vom Kantonshauptort über Sargans und Uznach verkehren. Die S-Bahn 2013 bringt zudem auf allen Strecken klimatisiertes und behindertengerechtes Rollmaterial.
(NZZ 27.09.10)

26.09. **Städte-Initiative fällt in Luzern durch** – In Luzern ist die so genannte Städte-Initiative des Vereins „Umverkehr" zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs mit einem Nein-Stimmenanteil von gut 54 Prozent abgelehnt worden. Mit einem Ja-Stimmenanteil von rund 63 Prozent ist hingegen der Gegenvorschlag gutgeheissen worden, der die Anliegen der Initiative aufnimmt, ohne allerdings eine konkrete Zielvorgabe zu machen. Umstritten am Volksbegehren war insbesondere die Forderung, wonach der Anteil von öV und Langsamverkehr binnen zehn Jahren um zehn Prozent hätte erhöht werden sollen.
(NZZ 27.09.10; BaZ 27.09.10)

24.09. **Im kommenden Jahr erhält die Schiene 1,84 Milliarden Franken von der Strasse** – Im Jahr 2011 werden die Strassenbenützer wiederum die Strasseninfrastruktur und im Umfang von 1,84 Milliarden Franken auch einen Grossteil der neuen Schieneninfrastruktur bezahlen. Die budgetierten und die geschätzten Gesamteinnahmen des Bundes aus Strassen- und Autosteuern werden sich voraussichtlich auf gut neun Milliarden Franken belaufen.
(Medienmitteilung **strasse**schweiz 24.09.10)

22.09. **Höhere Strafen für Lenken ohne Ausweis** – Wer keinen Führerausweis besitzt und trotzdem fährt, soll künftig härter bestraft werden – und zwar gleich hart wie jene, die trotz Führerausweisentzugs mit dem Motorfahrzeug unterwegs sind. Der Nationalrat hat eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) mit 140 Stimmen ohne Gegenstimme gutgeheissen.
(NZZ 23.09.10)

22.09. **Velovignette wird abgeschafft** – Nach dem Ständerat hat sich auch der Nationalrat für die ersatzlose Abschaffung der Velovignette ausgesprochen. Eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) ist in der Grossen Kammer mit 96 zu 51 Stimmen angenommen worden. Anfänglichen Bedenken, dass nach der Vignetten-Abschaffung etwa zehn Prozent der Bevölkerung ohne Versicherungsschutz dastehen, tragen die eidgenössischen Räte mit dem Nationalen Garantiefonds (NGF), der via Einnahmen aus der obligatorischen Motorfahrzeugversicherung gespeist wird, Rechnung.
(NZZ 23.09.10)

21.09. **Bundesversammlung verabschiedet zwei Bundesbeschlüsse im Verkehrsbereich** – Die eidgenössischen Räte haben den Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln (Kredit von total 5,5 Milliarden Franken) sowie den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (Kredit von total rund 1,5 Milliarden Franken) verabschiedet.
(BBl 2010 S. 6899-6902)

21.09. **Mehr Geld für Strasse und Schiene** – Nach dem Ständerat hat nun auch der Nationalrat beschlossen, den Infrastrukturfonds für Verkehrsprojekte in Agglomerationen und für Engpässe auf dem Nationalstrassennetz mit einer zusätzlichen Einlage aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) in der Höhe von 850 Millionen Franken zu alimentieren. Dieser Geldtransfer führt zu einer Neuverschuldung des Bundes.
(NZZ 22.09.10)

17.09. **Bundesrat verabschiedet Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze** – Der Bundesrat hat den Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze verabschiedet. Dieser Bericht enthält erstmals eine Gesamtschau über alle schweizweiten Infrastrukturnetze in den Bereichen Verkehr, Energieversorgung sowie Telekommunikation, streicht die volkswirtschaftliche Bedeutung gut funktionierender Infrastrukturnetze heraus und zeigt strategische Stossrichtungen auf. Im Strategiebericht hält der Bundesrat unter anderem fest, dass, wer stark genutzte Verkehrswege befährt, dafür auch mehr bezahlen soll – seien dies Strassen oder Bahnstrecken. Der Bundesrat zieht in Betracht, alle bisherigen Infrastrukturabgaben langfristig durch eine flächendeckende, verkehrsträgerübergreifende sowie leistungsabhängige Mobilitätsabgabe („Mobility Pricing“) zu ersetzen. Laut Landesregierung ist denkbar, für gewisse Strassenabschnitte, die Automobilisten wesentlich schneller ans Ziel bringen, mehr zu verlangen als für andere. Gemäss neuem Strategiebericht fallen zwischen 2010 und 2030 folgende Kosten an: bis zu gut 68 Milliarden Franken für die Strasse und bis zu 95 Milliarden Franken für die Schiene.
(NZZ 18.09.10; UVEK-Medienmitteilung 17.09.10; BBl 2010 S. 8665-8758)

10.09. **Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen 2009** – Im Jahr 2009 ist auf den Nationalstrassen um 4,5 Prozent mehr Verkehr verzeichnet worden. Fast 40 Prozent des gesamten Strassenverkehrs der Schweiz wurde auf dem Nationalstrassennetz, das nur gerade 2,5 Prozent des ganzen Strassennetzes ausmacht, abgewickelt. Eine noch dominantere Rolle spielte das Nationalstrassennetz beim schweren Güterverkehr: In diesem Segment wurden sogar 65 Prozent der gesamten Fahrleistungen auf den Autobahnen zurückgelegt. Der Verkehr auf den Nationalstrassen wächst damit weiterhin deutlich stärker an als der Verkehr auf dem übrigen Strassennetz. Markant zugenommen hat 2009 die Anzahl der Staustunden (11'829), was einem Wachstum von 18 Prozent gegenüber 2008 entspricht. Hauptursache für Staus blieb mit total 8'029 Stunden eindeutig die Verkehrsüberlastung. Wegen Baustellen staute sich der Verkehr 1'881 Stunden lang. Diese Zunahme der Baustellen-Staus ist primär darauf zurückzuführen, dass letztes Jahr vor allem auf stark befahrenen Agglomerationsautobahnen gebaut werden musste. Stauschwerpunkt der Schweiz war nach wie vor der Grossraum Zürich.
(NZZ 11.09.10; SDA-Meldung 10.09.10; ASTRA-Medienmitteilung 10.09.10)

06.09. **VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr eingereicht“** – Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hat seine Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ mit 140'759 gültigen Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Laut den Urhebern des Volksbegehrens sollen die Einnahmen der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags künftig zur Hälfte vorweg dem Bahnausbau zugute kommen.
In ihren Medienverlautbarungen geisselten die Strassenverkehrsverbände die VCS-Initiative als Mogelpackung und Etikettenschwindel sowie als Raubzug aufs Portemonnaie von Auto- und Motorradfahrenden sowie Transporteuren. Dies deshalb, weil bei einer Annahme der VCS-Initiative 70 Prozent der Mittel aus der Strassenkasse in den Bau neuer Schieneninfrastrukturen geleitet und für die Bedürfnisse des Strassenverkehrs nur noch 30 Prozent übrig bleiben würden.
(NZZ 07.09.10; Medienmitteilungen von ACS, AGVS, ASTAG, auto-schweiz, TCS und **strasse**schweiz)

02.09. **Beschwerden gegen Abklassierung der Euro-3-Norm abgewiesen** – Im Rechtsstreit um die gewissermassen versteckte Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) durch die Abklassierung modernster Nutzfahrzeuge, welche die Euro-3-Norm erfüllen, hat sich das Bundesverwaltungsgericht hinter den Bundesrat gestellt. Die noch hängigen Beschwerden, die gegen diese Abklassierung erhoben worden sind, wurden abgewiesen. Somit muss die vom Bundesrat vorgenommene Versetzung von Euro-3-Norm-Lastwagen von der höchsten in die mittlere, teurere LSVA-Kategorie nicht rückgängig gemacht werden. Für den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) kommt dieses negative Urteil nicht überraschend. Nach dem definitiven Entscheid des Bundesgerichts im Hauptprozess zur LSVA-Erhöhung 2008 hätten die Richter offensichtlich nicht den Mut gehabt, die Verwaltung nochmals in die Schranken zu weisen.
(ASTAG-Medienmitteilung 02.09.10)

01.09. **Bundesrat verabschiedet Botschaft zum KOP 12/13** – Der Bundesrat hat die Botschaft zum Konsolidierungsprogramm für die Jahre 2012 und 2013 (KOP 12/13) zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Das KOP 12/13 besteht aus sechs Massnahmenpaketen und führt zu einer Entlastungswirkung von 1,7 Milliarden Franken (2012) bzw. 1,6 Milliarden Franken (2013). Trotzdem bleibt auch nach Umsetzung des KOP 12/13 ein strukturelles Defizit von bis zu 400 Millionen Franken pro Jahr bestehen. Gleichzeitig hat der Bundesrat die Massnahmen und Meilensteine für die Umsetzungsplanung der Aufgabenüberprüfung (AÜP) festgelegt. Grössere Reformen werden von den zuständigen Departementen in separaten Vorlagen nach individuellem Zeitplan vorangetrieben. Im Verkehrsbereich betrifft dies unter anderem folgende Massnahmen: eine stärkere Verursacherfinanzierung, die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (vollständige Kompensation des Mehraufwands) oder die Reform des regionalen Personenverkehrs (Umstellung von Bahn auf Bus).
(NZZ 02.09.10; EFD-Medienmitteilung und -Rohstoff 01.09.10; BBl 2010 S. 7059-7231)

13.08. **Strassenabwasser wird gereinigt** – beim Autobahnanschluss Niederwangen hat der Bund die erste Strassenabwasser-Behandlungsanlage (Saba) im Kanton Bern in Betrieb genommen. Das Strassenabwasser wird in sieben Havarie- und Retentionsbecken gespeichert, in denen sich die grösseren Schmutzpartikel absetzen. Über eine gemeinsame Transportleitung wird das Wasser dann in die Saba gepumpt. In verschiedenen Becken

wird es zudem gefiltert und gereinigt, bevor es wieder im Boden versickert.
(„Bund“ 14.08.10)

04.08. **Beleuchtung der Autos auch tagsüber** – Ab Februar 2011 müssen Neuwagen in der Schweiz mit einer Lichtautomatik ausgerüstet sein. Ab 2012 sollen dann auch alle neu zugelassenen Lastwagen und Reisecars mit einer solchen Automatik versehen sein. Diese Übernahme einer neuen Norm der Europäischen Union (EU) kann der Bundesrat in Eigenregie beschliessen. Vom nationalen Parlament hingegen muss entschieden werden, ob das Tageslicht-Obligatorium für bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge, die noch nicht über eine entsprechende Automatik verfügen, ebenfalls gelten soll.
(NZZ 05.08.10)

04.08. **Höhere Preise im öffentlichen Verkehr** – In der Schweiz steigen die Preise des öffentlichen Verkehrs (öV) mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 um durchschnittlich fast sechs Prozent. Besonders werden die Preise der Halbtax- und Generalabonnemente sowie der Tageskarten angehoben.
(NZZ 05.08.10; BaZ 05.08.10; 20Minuten 05.08.10; PUE-Medienmitteilung 04.08.10)

30.07. **Strassenverkehrsunfälle: Weitere Abnahme der Getöteten und Schwerverletzen** – Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) sind im Jahr 2009 bei Strassenverkehrsunfällen 349 Personen getötet (2008: 357), 4'708 Menschen schwer verletzt (2008: 4'780) und 20'422 leicht verletzt (2008: 20'776) worden. Bei den Velofahrenden war hingegen eine Verdoppelung der Getöteten von 27 im Jahr 2008 auf 54 (2009) zu verzeichnen. Darüber, ob dies im Zusammenhang mit der vermehrten Nutzung von Elektro-Fahrrädern, die relativ hohe Geschwindigkeiten erreichen können, steht, kann derzeit nur spekuliert werden, da keine einschlägigen Daten erhoben wurden.
(BFS-Medienmitteilung 30.07.10; NZZ 31.07.10; BaZ 31.07.10)

23.07. **Temporeduktion der Tessiner Behörden aufgehoben** – Auch in Zukunft kann auf der Autobahn A2 zwischen Chiasso und Bissone im Kanton Tessin mit 120 Stundenkilometer (km/h) gefahren werden. Das Bundesverwaltungsgericht hiess eine Beschwerde des Touring Club Schweiz (TCS) und des Automobil Club der Schweiz (ACS) sowie weiterer Organisationen gegen einen Beschluss der Tessiner Regierung gut, die auf besagter Strecke von 18 Kilometer eine Tempolimite von 100 km/h einführen wollte, um die Luftqualität zu verbessern. Das Bundesverwaltungsgericht bezweifelte, dass Tempo 100 die richtige Massnahme ist, um die Luftverschmutzung zu verringern. Zudem sei eine solche permanente Temporeduktion unverhältnismässig, da die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in keinem Verhältnis zum Nutzen stehe. Ferner habe sich die Luftqualität im Südtessin in den vergangenen Jahren verbessert; laut dem Tessiner Umweltamt sei die Tessiner Luft trotz Verkehrszunahme so sauber wie vor 20 Jahren. Hätte die Tessiner Kantonsregierung Recht bekommen, wäre erstmals in der Schweiz auf einem so langen Autobahnabschnitt eine dauerhafte Temporeduktion aus Umweltschutzgründen eingeführt worden.
(NZZ 24.07.10; „Bund“ 24.07.10; SDA-Meldung 23.07.10)

12.07. **Kantonsstrassen droht massiver Wertverlust** – Betreffend die Werterhaltung stünde es mit Blick auf die gut 18'000 Kilometer Kantonsstrassen nicht zum Besten. Über die Hälfte aller Kantone investierten zu wenig, um ihre Strasseninfrastruktur langfristig sowie kosteneffizient zu erhalten. Bei fast zehn Prozent der Kantonsstrassen oder rund

1'700 Kilometer bestünde sogar akuter Sanierungsbedarf. Diesen Befund erbringt eine von der Organisation „Infrastruktur Strasse" publizierte Studie. Gemäss einer Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sollten jährlich zwischen 1,8 und 2,6 Prozent des Wiederbeschaffungswerts der Strassen in Unterhalt und Ausbau investiert werden, was 63'000 bis 91'000 Franken pro Kilometer bzw. grossen Sanierungen alle 35 bis 40 Jahre entsprechen würde.
(NZZ 13.07.10; Medienmitteilung Infrastruktur Strasse 12.07.10)

09.07. **CO_2-Austoss im Jahr 2009 leicht rückgängig** – Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) ist der CO_2-Ausstoss in der Schweiz im Jahr 2009 um ein Prozent zurückgegangen. Verbraucht wurden nicht nur weniger Heizöl, sondern erstmals seit Jahren auch weniger Benzin und Diesel. Dafür verantwortlich zeichnet primär der wirtschaftliche Abschwung. Die gesamten CO_2-Emissionen lagen 2009 in der Schweiz – unter Berücksichtigung des Kaufs und der Anrechnung ausländischer Emissionszertifikate – um 7,6 Prozent unter dem Niveau von 1990. Laut BAFU entspricht dies den Erwartungen.
(NZZ 10.07.10; BaZ 10.07.10; BAFU-Medienmitteilung 09.07.10)

06.07. **Rampen für Autobahn-Baustellen** – Auf der Bäumlihofbrücke der Autobahn A2 in Basel wird der Verkehr während Bauarbeiten zum ersten Mal in der Schweiz über eine Hilfsbrücke (so genannte Fly-Over-Rampe) geführt, die rund 1,6 Meter über der gesperrten Fahrbahn liegt. Diese Hilfsbrücke hat eine Gesamtlänge von gut hundert Meter und wiegt rund 300 Tonnen. Der Bund hat drei Fly-Over-Rampen, die künftig bei Sanierungen eingesetzt werden sollen, für insgesamt 1,7 Millionen Franken aus Österreich erworben.
(NZZ 07.07.10; BaZ online 01.07.10; ASTRA-Medienmitteilung 15.06.10)

05.07. **SBB Cargo und Hupac gründen SBB Cargo International** – SBB Cargo und der Kombi-Operateur Hupac gründen Anfang 2011 gemeinsam eine eigenständige und neutrale Gesellschaft für den alpenquerenden Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien. Ein vertaktetes Produktionssystem und schlanke Strukturen sollen das neue Unternehmen zum Kostenführer auf der Nord-Süd-Achse machen. Aktionäre der Gesellschaft sind SBB Cargo (75%) und Hupac (25%). Bis im Jahr 2015 soll SBB Cargo International nachhaltig schwarze Zahlen schreiben.
(E-Mail Rail Business 05.07.10; NZZ 06.07.10; BaZ 06.07.10)

30.06. **Arbeitszeit von Berufschauffeuren wird EU-Regelungen angepasst** – Der Bundesrat hat beschlossen, die Vorschriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten von Berufschauffeuren den Regelungen in der Europäischen Union (EU) anzupassen. Auf diese Weise sollen die Wettbewerbsbedingungen des inländischen Transportgewerbes und der ausländischen Konkurrenz im internationalen Verkehr angeglichen werden. Konkret enthält die modifizierte Chauffeurverordnung unter anderem folgende wichtige Neuerungen: Zum einen beträgt die maximal erlaubte Höchstarbeitszeit pro Woche 60 Stunden (bisher 56 Stunden). Über einen Zeitraum von sechs Monaten darf durchschnittlich höchstens während 48 Stunden wöchentlich gearbeitet werden. Damit können Transporteure und Chauffeure flexibler auf Spitzenbelastungen reagieren. Zum andern muss sich die tägliche Ruhezeit auf mindestens ununterbrochen neun Stunden belaufen.
(ASTRA-Medienmitteilung 30.06.10; AS 2010 S. 3239-3248)

30.06. **Bundesrat genehmigt sechstes HGV-Teilpaket** – Der Bundesrat hat eine Finanzierungsvereinbarung mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für den Doppelspurausbau zwischen Jetstetten-Süd (D) und Fischerhölzlitunnel (Strecke Schaffhausen–Stuttgart) genehmigt. Dieser Ausbau wird auf total rund 94 Millionen Franken veranschlagt. Davon werden gut 88 Millionen Franken via den FinöV-Fonds finanziert. Beim Vorhaben handelt es sich um das sechste Teilpaket von Finanzierungsvereinbarungen für den Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz (HGV-Anschluss).
(BAV-Medienmitteilung 30.06.10)

27.06. **Klimarappen hat Ziele zur CO_2-Reduktion erreicht** – Die Stiftung Klimarappen hat alle Programm per Ende 2009 eingestellt. Das Programm zum Kauf von Kyoto-Zertifikaten sei ebenso erfüllt worden wie sämtliche Inlandprogramme. Die Stiftung hat demnach alle vereinbarten Emissionsreduktionen unter Vertrag.
(BZ 28.06.10; Jahresbericht 2009 der Stiftung Klimarappen)

25.06. **CO_2-Reduktion des Strassenverkehrs: Höchst erfreuliche Zwischenbilanz** – Gemäss einer Medienverlautbarung kann **strasse**schweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS mit Blick auf den Beitrag des privaten Strassenverkehrs an die CO_2-Reduktion in der Schweiz eine höchst erfreuliche Zwischenbilanz ziehen. Hauptsächlich dank der freiwilligen Massnahmen der Wirtschaft und des Strassenverkehrs werde die Schweiz den Kyoto-Verpflichtungen nachkommen können. Eine besondere Rolle übernehme dabei der Klimarappen, der zu mehr als 50 Prozent an das Kyoto-Klimaziel beitrage. Hinsichtlich der weiteren Beratungen zur Revision des CO_2-Gesetzes könne der motorisierte Privatverkehr zudem auch in Zukunft einen wesentlichen Anteil an die Erreichung des CO_2-Reduktionsziels beisteuern.
(Medienmitteilung **strasse**schweiz 25.06.10)

23.06. **Mehr Geld fürs Schiennetz** – Der Bundesrat will in den Jahren 2011 und 2012 insgesamt rund 4,54 Milliarden Franken in Form von Betriebs- und Investitionsbeiträgen für die Bahninfrastruktur verwenden. Davon erhalten die Privatbahnen 1,22 Milliarden und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 3,32 Milliarden Franken. Das sind total pro Jahr 210 Millionen Franken mehr für den Unterhalt und Betrieb des Schienennetzes als bisher. Diese Aufstockung der Substanzerhaltungsmittel soll durch eine temporäre Abzweigung von Einlagen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) kompensiert werden. Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) sollte dies auf die Bauprogramme keine einschneidenden Auswirkungen haben.
(NZZ 24.06.10; BaZ 24.06.10; „Bund“ 24.06.10; BAV-Medienmitteilung 23.06.10; BBl 2010 S. 4933-5026)

22.06. **Neue Studie zum Tanktourismus** – Eine neue Studie des Bundesamts für Energie (BFE) und der Erdöl-Vereinigung (EV) zeigt, dass rund 390 Millionen Liter Benzin oder zehn Prozent des Absatzvolumens im Inland sowie 70 Millionen Liter Diesel im Jahr 2008 in der Schweiz von Tanktouristen aus den angrenzenden Staaten konsumiert wurden. Dies entspricht insgesamt einer Menge von mehr als einer Million Tonnen CO_2 (Kohlendioxid). Tanktourismus findet praktisch nur in einer Entfernung bis 30 Kilometer ab der Grenze statt, rund drei Viertel sogar innerhalb von lediglich zehn Kilometer. Der Bund profitierte vom Tanktourismus durch Mehreinnahmen bei der Mineralöl-

und Mehrwertsteuer im Umfang von über 340 Millionen Franken. Würde die Mineralölsteuer beim Benzin um rund 20 Rappen pro Liter erhöht, führte dies zu einer Abnahme des Tanktourismus um 45 Prozent, was 174 Millionen Liter Benzin oder 400'000 Tonnen CO_2 entspricht. Der Anteil des Tanktourismus am inländischen Benzinabsatz würde dadurch von zehn auf 5,5 Prozent einbrechen. Bei einer Anhebung der Dieselpreise um fünf Rappen pro Liter würde sich der Tanktourismus um 62 Prozent verringern, was 43 Millionen Liter Dieselöl oder 115'000 Tonnen CO_2 entspricht. Der Anteil am inländischen Dieselabsatz würde von heute 4,2 auf 1,6 Prozent sinken. Der Tanktourismus in der Schweiz hat während der vergangenen Jahren stark zugelegt: beim Benzin von 260 Millionen Liter im Jahr 2001 auf fast 390 Millionen Liter 2008, beim Diesel von minus 70 Millionen Liter 2001 auf plus 70 Millionen Liter 2008.
(NZZ 23.06.10; BFE-Medienmitteilung 22.06.10)

22.06. **Gesamtenergieverbrauch um 2,5 Prozent gesunken** – Der Endenergieverbrauch der Schweiz ist im Jahr 2009 mit 877'560 Terajoule (TJ) um 2,5 Prozent unter dem Wert von 2008 geblieben. Dazumal wurde als Folge der positiven Wirtschaftsentwicklung sowie der kälteren Witterung mit fast 900'000 TJ der höchste nationale Energieverbrauch aller Zeiten registriert. Umgekehrt waren 2009 der wirtschaftliche Abschwung und die wärmere Witterung im Wesentlichen für den Rückgang des Gesamtenergieverbrauchs verantwortlich. In den vergangenen zehn Jahren konnte viermal ein rückläufiger Endenergieverbrauch verzeichnet werden: 2007 (minus 2,7%), 2006 (minus 0,4%), 2002 (minus 2,2%) und 2000 (minus 0,9%). Während der Benzinverbrauch rückläufig war (minus 2,7%), stieg der Absatz von Dieselöl um 1,6 Prozent. Damit setzte sich der Trend zur Substitution von Benzin durch Dieseltreibstoff fort. Nicht zuletzt wurden 2009 auch deutlich weniger Biotreibstoffe verbraucht (minus 28,6%).
(BaZ 23.06.10; BFE-Medienmitteilung 22.06.10)

18.06. **Schlussabstimmungen in den eidgenössischen Räten** – Der Nationalrat hat mit 140 zu 44 Stimmen bei einer Enthaltung und der Ständerat mit 42 zu null Stimmen eine Verordnung der Bundesversammlung über das Reglement des Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) gutgeheissen. Ferner wurde das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGTS) vom Nationalrat mit 189 zu null Stimmen bei zwei Enthaltungen und vom Ständerat mit 41 zu null Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt.
(NZZ 19.06.10; BBl 2010 S. 4251-4256)

18.06. **Bundesrat verzichtet auf Umweltetikette** – Der Bundesrat führt – wie von den Strassenverkehrsverbänden stets gefordert – keine neue Umweltetikette für Personenwagen ein. Für Neufahrzeuge will er auch in Zukunft die bestehende Energieetikette zwar beibehalten, diese aber verbessern. Künftig sollen CO_2-Ausstoss und Energieverbrauch klarer dargestellt werden. Die modifizierte Energieetikette kann auch als Grundlage für die Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern dienen.
(NZZ 19.06.10; BFE-Medienmitteilung 18.06.10)

18.06. **Bundesrat senkt Benzinsteuer wieder** – Umweltschonende Treibstoffe werden seit 2008 steuerlich begünstigt. Im Gegenzug wurde damals die Mineralölsteuer auf Benzin um 1,35 Rappen angehoben. Diese Erhöhung macht der Bundesrat nun wieder rückgängig. Der Grund dafür ist, dass weniger umweltschonende Treibstoffe abgesetzt wurden als erwartet. Die Steuerausfälle beliefen sich bloss auf 17 Millionen Franken, die Mehrein-

nahmen durch die Erhöhung der Benzinsteuer betrugen hingegen knapp 90 Millionen Franken. Der Bundesrat hat sich deshalb dafür entschieden, ab Oktober 2010 wieder den alten Steuersatz von 73,12 Rappen pro Liter einzuführen. Ausgehend von einem zuviel angehäuften Kompensationsbetrag von ca. 110 Millionen Franken per Ende September 2010 und effektiv zu kompensierenden Mindereinnahmen von ungefähr 12 Millionen Franken im Jahr 2011 bzw. 17 Millionen Franken jährlich ab 2012 wird der Abbau sechs bis sieben Jahre dauern.
(NZZ 19.06.10; EZV-Medienmitteilung 18.06.10; AS 2010 S. 3215)

18.06. **LSVA im Jahr 2012 um 1,6 Prozent erhöhen** – Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) soll im Jahr 2012 um rund 1,6 Prozent erhöht werden. Der Bundesrat hat sich dafür ausgesprochen, dannzumal die Teuerung auszugleichen. Zudem hat er beschlossen, Lastwagen mit Partikelfilter zu diesem Zeitpunkt einen Rabatt von zehn Prozent zu gewähren. Über diese Entscheide muss die Schweiz zunächst noch mit der Europäischen Union (EU) verhandeln.
(NZZ 19.06.10)

16.06. **Bundesgericht begründet die Aufhebung des Urteils zur LSVA-Erhöhung** – Die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verletzt gemäss Begründung des einschlägigen Bundesgerichtsurteils das Kostendeckungsprinzip insofern nicht, als die Stauzeitkosten als externe Kosten mitberücksichtigt werden, wie dies auch die Bundesverwaltung tut. Das Bundesverwaltungsgericht hatte noch ein anderes Urteil gefällt und die Stauzeitkosten als interne Kosten taxiert, weil sie grösstenteils nicht bei der Allgemeinheit, sondern bei den Verkehrsteilnehmenden selbst anfielen. Gemäss der gesetzlichen Konzeption der LSVA gelten sämtliche vom Schwerverkehr verursachten und nicht gedeckten Kosten als extern. Das gilt aus Optik des Bundesgerichts auch für die vom Schwerverkehr den übrigen Verkehrsteilnehmenden „bescherten" Stauzeitkosten: Einzig im – beschränkten – Umfang der vom Transportgewerbe sich selbst gegenüber zugefügten (und damit auch bereit von im selber getragenen) Zeitkosten lägen interne Kosten vor. Dürfe nun der Grossteil der Stauzeitkosten berücksichtigt werden, verletze die LSVA-Erhöhung das im Schwerverkehrsabgabegesetz verankerte Kostendeckungsprinzip nicht. Ferner beurteilte das Bundesgericht die Frage nach dem Einbezug der Klimakosten als externe Kosten des Schwerverkehrs: Ein solcher Einbezug sei grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn mit der überwiegenden Mehrheit der Wissenschaft von einer Relevanz der anthropogenen CO_2-Emissionen auf die Klimaerwärmung ausgegangen werde.
In einer Medienverlautbarung geisselt der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) die Urteilsbegründung des Bundesgerichts zur LSVA-Erhöhung 2008. Für Unmut sorgt bei der ASTAG insbesondere die fadenscheinige Argumentation des mehrheitlich linksgrünen Richtergremiums. Mit ihrem Urteil würden die obersten Rechtshüter der politischen Willkür Tür und Tor öffnen – zumal den Camionneuren kein Gegenrecht eingeräumt werde, ihrerseits die Kosten für staubedingte Verspätungen dem Bund in Rechnung zu stellen. Es seien schliesslich die Behörden gewesen, die es unterlassen hätten, die Engpässe rechtzeitig auszubauen, und die deshalb für die Staus verantwortlich zeichneten. Die besagen Kosten müssten bei den offiziellen Berechnungen des Bundes anteilsmässig in Abzug gebracht werden. Die ASTAG geht dabei davon aus, dass der Schwerverkehr vermutlich mehr in Abzug bringen kann als jene rund 200 Millionen Franken, die ihm die Bundesbehörden als Stauzeitkosten anlasten

wollen.
(NZZ 17.06.10; ASTAG-Medienmitteilung 22.06.10)

16.06. **Gegen Gigaliner** – Besonders lange und schwere Lastzüge mit bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht und einer Länge von über 28 Meter – so genannte Gigaliner – sollen auf Schweizer Strassen nicht verkehren dürfen. Der Ständerat hat mehrere entsprechende Standesinitiativen gutgeheissen und sogar mit einer eigenen Motion nachgedoppelt.
(NZZ 17.06.10)

16.06. **Finanzspritze für Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen** – Der Ständerat hat beschlossen, zusätzliche 850 Millionen Franken in den Infrastrukturfonds einzuschiessen. Dieser Zustupf soll den sich auf 2014 abzeichnenden Liquiditätsengpass verhindern. Insgesamt gab die Kleine Kammer für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz sowie für Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen je gut 1,5 Milliarden Franken frei. Dank dieser finanziellen Mittel sollen bereits beschlossene Projekte ohne Verzögerung gebaut werden können. Die Zusatzausgaben, die von zweckgebundenen Strassengeldern (Mineralölsteuer, Autobahnvignette) stammen, sind binnen sechs Jahren durch Einsparungen im ordentlichen Budget zu kompensieren.
(NZZ 17.06.10; BaZ 17.06.10)

16.06. **Ständerat will Velovignette ersatzlos abschaffen** – Mit 25 zu sechs Stimmen hat der Ständerat eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes gutgeheissen, womit die obligatorische Fahrradvignette für eine spezielle Haftpflichtversicherung abgeschafft werden soll. Bei jenen zehn Prozent, die über keine Privathaftpflichtversicherung verfügen, sollen die Opfer von Schäden, die Velofahrer verursachen, aus dem Nationalen Garantiefonds (NGF) entschädigt werden. Dieser NGF springt bereits heute bei Fahrrad Fahrenden aus dem Ausland und anderen Personen, die keine Vignette haben, sowie bei nicht ermittelbaren Verursachern ein.
(NZZ 17.06.10; BBl 2010 S. 4137-4154)

13.06. **Nein zur Parkraumbewirtschaftung im Kanton Basel-Stadt** – Mit einem hauchdünnen Nein-Stimmen-Anteil von gut 50,4 Prozent wurde das neue Konzept zur Parkraumbewirtschaftung im Kanton Basel-Stadt zu Fall gebracht. Die Annahme dieses Konzepts hätte die Bewirtschaftung von rund 100'000 Gratisparkplätzen sowie ein mit Bern und Zürich vergleichbares Parkplatzregime zur Folge gehabt.
(NZZ 14.06.10; BaZ 14.06.10; E-Mail Geschäftsführer Verkehrsliga beider Basel 14.06.10)

11.06. **Energiesparprogramm „EnergieSchweiz" geht in die nächste Runde** – Auf seiner zweiten Etappe, die von 2011 bis 2020 dauert, soll das Energiesparprogramm des Bundes „EnergieSchweiz" gemäss dem heute vom Bundesrat verabschiedeten Detailkonzept mit Information und Sensibilisierung das energiebewusste Verhalten fördern und die Bevölkerung dazu bringen, von Benzin- und Stromfressern auf sparsame Haushaltgeräte oder verbrauchsarme Fahrzeuge umzusatteln, und zwar freiwillig. Ein Schwerpunkt der künftigen Anstrengungen liegt also im Mobilitätsbereich. So sollen z.B. Automobilisten vor der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs (noch) besser auf über die Energieeffizienz aufgeklärt werden, etwa durch die Publikation von Autolisten. Auch bei der Fahrweise soll Nachhilfe erteilt werden. Dazu ist unter anderem ein Angebot von Eco-Drive-Kursen ebenso geplant wie Massnahmen, die beispielsweise für

das Motorabstellen werben.
(NZZ 12.06.10; BFE-Medienmitteilung 11.06.10)

09.06. **Autos werden immer sauberer** – Ein Rückblick auf 27 Jahre unabhängige Abgasmessungen des Touring Club Schweiz (TCS) beweist, dass bei Personenwagen die Schadstoffemissionen kontinuierlich zurück gegangen sind. Aufgrund der erzielten Fortschritte sei insbesondere bei Autos, welche die Euro-5-Norm erfüllen, der Verzicht auf separate Termine für die obligatorische Abgaswartung zwischen den Jahren der amtlichen Nachprüfung sinnvoll. Die wissenschaftlich fundierten und neutralen Messresultate versetzen den TCS nicht zuletzt in die Lage, Versuche zu bekämpfen, welche die individuelle Mobilität mit dem Hinweis auf den Umwelt belastenden Strassenverkehr immer mehr einschränken wollen.
(TCS-Medienmitteilung 09.06.10)

09.06. **strasse**schweiz **verlangt strategisches Handeln statt Durchwursteln** – **strasse**schweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat anlässlich seiner 65. ordentlichen Mitgliederversammlung mit Blick auf die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen kein weiteres Durchwursteln, sondern strategisches Handeln bzw. eine klare Konzeption gefordert. Strasse und Schiene stünden vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Es bedürfe heute mehr denn je einer Auslegeordnung für beide Landverkehrsträger, auf deren Basis verantwortungsvoll gehandelt werden kann.
(Info **strasse**schweiz 09.06.10)

07.06. **Durchschnittlicher Spritverbrauch von Neuwagen erstmals unter sieben Liter** – 6,86 Liter (l) pro 100 Kilometer (km) hat der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch der im Jahr 2009 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW) betragen. Gegenüber 2008 (7,14 l/100 km) entsprach dies einer deutlichen Abnahme um fast vier Prozent. Die mittleren CO_2-Emissionen der Neuwagen sind sogar um rund 4,5 Prozent gesunken und lagen 2009 bei 167 Gramm (g) CO_2 pro km (2008: 175 g/km). Erneut verringert hat sich auch das durchschnittliche Leergewicht der neuen PW: Es lag im Jahr 2009 bei rund 1'450 Kilogramm (kg), was gegenüber 2008 eine Reduktion um 25 kg oder 1,7 Prozent bedeutete. Ebenfalls ging der mittlere Hubraum der Neuwagen 2009 deutlich zurück und betrug noch 1'836 Kubikzentimeter (cm^3). Dies waren 72 cm^3 weniger als 2008. Erstmals seit 1996 gesunken ist der Anteil neuer Autos mit Dieselmotor. Er lag 2009 bei rund 29 Prozent (2008: 33 Prozent). Die neu in Verkehr gebrachten Diesel-PW verbrauchten im Durchschnitt 6,48 l/100 km; das sind 0,54 l oder fast acht Prozent weniger als der mittlere Verbrauch der neuen PW mit Benzinmotor.
(NZZ 08.06.10; BZ 08.06.10; 20Minuten 08.06.10; BFE-Medienmitteilung 07.06.10; Medienmitteilung und 14. Berichterstattung von auto-schweiz 07.06.10)

01.06. **Klimaschutz primär im Inland – Widersprüchliche Entscheide des Nationalrats** – Bei der Beratung zur Totalrevision des CO_2-Reduktionsgesetzes, das als indirekter Gegenvorschlag zur Klima-Initiative gilt, hat der Nationalrat beschlossen, den Ausstoss an Treibhausgasen – insbesondere Kohlendioxid (CO_2) – bis 2020 gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 um 20 Prozent zu verringern, und zwar vollumfänglich durch Massnahmen im Inland. Die Grosse Kammer will dem Bundesrat zudem die Kompetenz erteilen, das Reduktionsziel auf 40 Prozent zu erhöhen, sofern dafür doch noch eine internationale Vereinbarung zustande kommt. Diese zusätzliche Verminderung dürfte bis zu drei Viertel durch Massnahmen im Ausland erreicht werden. Gleichzeitig lockerte

der Nationalrat die Reduktionsvorgabe für die CO_2-Emissionen neu immatrikulierter Personenwagen: Mit 85 zu 81 wurde das Ziel von 130 Gramm pro Kilometer (g/km) auf 150 g/km angehoben. Ebenso wurde mit 108 zu 82 Stimmen die Möglichkeit zur Einführung einer CO_2-Abgabe auf Benzin und Diesel ersatzlos gestrichen. Klar angenommen wurde hingegen eine Teilkompensation für CO_2-Emissionen aus Treibstoffen. Hersteller und Importeure müssen Emissionszertifikate erwerben und dem Bund abgeben. Der Bundesrat kann die Kompensation je nach Erreichung des Reduktionsziels auf fünf bis 40 Prozent festlegen. Insgesamt gesehen bleiben die Beschlüsse des Nationalrats aber inkohärent, um nicht zu sagen widersprüchlich.
(NZZ 01./02.06.10; BaZ 01./02.06.10; „Bund“ 01./02.06.10)

26.05. **Revidierte EU-Regeln sollen Autoreparaturen billiger machen** – Autoreparaturen sollen in der Europäischen Union (EU) dank schärferen Wettbewerbsregeln günstiger werden, bestehende Sonderregeln für den Vertrieb von Neuwagen laufen im Jahr 2013 aus: Dies ist die Quintessenz von überarbeiteten Wettbewerbsvorschriften für Vereinbarungen zwischen Autoherstellern und Vertragshändlern, Werkstätten und Ersatzteilanbietern, welche die EU-Kommission definitiv verabschiedet hat. Die neuen, bis 2023 geltenden Vorschriften lösen eine seit 2002 bestehende Regelung ab. Das neue Regime für Wartung und Reparatur tritt am 1. Juni 2010 in Kraft, während die bisherigen Vorgaben für den Vertrieb im Sinne einer Übergangsfrist noch bis Ende Mai 2013 beibehalten werden. Im Jargon der Wettbewerbsexperten geht es um eine neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Automobilsektor sowie ergänzende Leitlinien. In einer Medienverlautbarung hat der AGVS, Autogewerbeverband Schweiz, den Wegfall der kartellrechtlichen Bestimmung betreffend den Vertrieb entschieden abgelehnt und kämpft weiter dafür, dass die in der Schweiz als Pendant zur besagten GVO geltende KFZ-Bekanntmachung über das Jahr 2013 hinaus in Kraft bleibt.
(NZZ 28.05.10; AGVS-Medienmitteilung 28.05.10)

20.05. **Bund will Nationalstrassentunnel bis 2020 sanieren** – Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat ein umfassendes Programm zur Sanierung von 126 Tunneln im Nationalstrassennetz, die nicht in allen Belangen den neuesten Sicherheitsanforderungen genügen, gestartet. Die Hauptarbeiten würden zwischen 2012 und 2016 durchgeführt. Insgesamt sei mit Kosten von 1,2 Milliarden Franken zu rechnen.
(NZZ 21.05.10; „Bund“ 21.05.10; AR 02.06.10; ASTRA-Medienmitteilung 20.05.10)

19.05. **Bundesrat setzt PrSG in Kraft** – Der Bundesrat setzt das Bundesgesetz über die Produktesicherheit (PrSG) und Verordnung über die Produktesicherheit (PrSV) auf den 1. Juli 2010 in Kraft. Das PrSG bringt nicht nur eine Angleichung an die EG-Richtlinie über die allgemeine Produktesicherheit, sondern stellt auch eine Totalrevision des Bundesgesetzes über die Sicherheit von technischen Einrichtungen und Geräten (STEG) dar. Der Geltungsbereich des PrSG wurde ausgedehnt auf Produkte allgemein und gelangt immer dann zur Anwendung, wenn nicht andere bundesrechtliche Bestimmungen in den sektoriellen Gesetzen bestehen, mit denen das gleiche Ziel verfolgt wird.
(SECO-Medienmitteilung 19.05.10)

19.05. **Bundesrat setzt revidiertes THG in Kraft** – Der Bundesrat hat beschlossen, die Revision des Bundesgesetzes über technische Handelshemmnisse (THG) auf den 1. Juli 2010 in Kraft zu setzen. Gleichzeitig hat er die dazu gehörige Vollzugsverordnung verab-

schiedet, die zusammen mit dem THG in Kraft treten wird. Mit dem revidierten THG wird das so genannte „Cassis-de-Dijon-Prinzip" autonom eingeführt. Demnach können Produkte, die in der Europäischen Union (EU) bzw. im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) rechtmässig in Verkehr sind, grundsätzlich auch in der Schweiz ohne vorgängige zusätzliche Kontrolle frei zirkulieren. Ausnahmen sind dabei nur zum Schutz überwiegender öffentlicher Interessen möglich.
(EVD-Medienmitteilung 19.05.10)

12.05. **Bundesrat genehmigt weitere HGV-Teilprojekte** – Der Bundesrat hat im Rahmen des fünften Pakets für den Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz (HGV-Anschluss) drei Finanzierungsvereinbarungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für Anpassungen der Publikums- bzw. Gleisanlagen in Sargans und für Anlagenanpassungen in St. Gallen sowie in Rorschach-Staad genehmigt. Von den Gesamtkosten in der Höhe von rund 62 Millionen Franken werden insgesamt gut 37 Millionen Franken aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) bezahlt.
(BAV-Medienmitteilung 12.05.10)

11.05. **bfu veröffentlicht Sicherheitsdossier „Geschwindigkeit"** – Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) legt mit dem neuen Sicherheitsdossier „Geschwindigkeit" eine wissenschaftliche Analyse vor, die Risikofaktoren beschreibt und konkrete Massnahmen herleitet, wie das auf überhöhter Geschwindigkeit basierende Unfallgeschehen reduziert werden könnte. Dabei würden Massnahmen gegen Raser nur die Spitze des Eisbergs abdecken. Ebenso unerlässlich seien Anstrengungen, die den Durchschnittsfahrer dazu brächten, Höchstgeschwindigkeiten (signalisiert oder generell) nicht zu überschreiten bzw. den Verhältnissen angepasst zu fahren.
(bfu-Medienmitteilung 11.05.10)

28.04. **Gültigkeit des neuen LSVA-Tarifs** – Nachdem das Bundesgericht die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gestützt hatte, hat der Bundesrat nun entschieden, dass der neue Tarif für inländische Fahrzeuge ab März und für ausländische ab Mai 2010 gilt. Da die Rechnungen für inländische Camions erst im Mai gestellt werden, profitieren sowohl in- als auch ausländischen Fahrzeughalter während insgesamt sechs Monaten von tieferen Tarifen. Die Regelung sei somit nicht diskriminierend.
(NZZ 28.04.10; EFD-Medienmitteilung 28.04.10)

27.04. **Eidgenössische Volksinitiative „Schutz vor Rasern" lanciert** – Mit der Eidgenössischen Volksinitiative „Schutz vor Rasern" will ein von der Strassenopfer-Stiftung „Roadcross" getragenes überparteiliches Komitee das Fahren mit massiv übersetzten Geschwindigkeiten zu einem Tatbestand machen, der in jedem Fall strafrechtlich rigoros zu ahnden ist. Vorgesehen ist dafür eine Ergänzung des Strafrechtsartikels der Bundesverfassung. Punkto Definition des Begriffs „Raser" ist dabei entscheidend, dass krass überschrittene Geschwindigkeit als vorsätzliches Delikt gewertet wird. Ebenfalls ist klar festgehalten, wo die fahrlässige Geschwindigkeitsübertretung endet und wo die vorsätzliche Raserei beginn. Hochgerechnet auf die ganze Schweiz ist von rund tausend ertappten Rasern auszugehen – dies bei über vier Millionen Motorfahrzeugen sowie rund fünf Millionen Führerausweisbesitzerinnen und -besitzer. Ausserdem ist feststellbar, dass viele so genannte Raser ausgesprochene Wiederholungstäter sind.
In einer Medienverlautbarung hat **strasse**schweiz das Volksbegehren als nicht stufen-

gerecht und daher als verfehlt bezeichnet. Handlungsbedarf bestehe auf Gesetzesstufe. Dabei biete nur ein äusserst ziel- und wirkungsorientiertes Vorgehen Gewähr, dass die grosse Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmenden nicht zusätzlich und unverhältnismässig „kriminalisiert" werde. Bei einer Verschärfung der gesetzlichen Grundlagen zur Verfolgung schwerer Geschwindigkeitsexzesse sei es vordringlich, zuerst eine breit abgestützte sowie akzeptierte rechtliche Definition des Begriffs „Raser" vorzunehmen.
(NZZ 28.04.10 und 03.05.10; BaZ 28.04.10; „Blick" 28.04.10; NZZ am Sonntag 02.05.10; SDA-Meldung 27.04.10; Medienmitteilung **strasse**schweiz 27.04.10; BBl 2010 S. 2639-2641)

22.04. **Provisorische Strassenrechnung 2008** – Gemäss den provisorischen Resultaten für das Jahr 2008 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Strassenrechnung der Schweiz erreicht der Kostendeckungsgrad des privaten Motorfahrzeugverkehrs 121 Prozent und dessen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 118 Prozent.
(BFS-Medienmitteilung 22.04.10)

22.04. **Eisenbahnrechnung 2008** – Gemäss den definitiven Resultaten für das Jahr 2008 der vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Schweizerischen Eisenbahnrechnung weisen die Eisenbahnen einen Kostendeckungsgrad von gut 106 Prozent aus. Das sind über vier Prozent mehr als im Jahr 2007. 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 gegen 75 Prozent. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von etwas mehr als 43 Prozent macht deutlich, dass die Eisenbahnen die Volkswirtschaft sehr viel kosten.
(BFS-Aktuell 22.04.10)

20.04. **LSVA-Erhöhung: ASTAG unterliegt vor Bundesgericht** – Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) verliert den Streit um die vom Bundesrat Anfang 2008 verfügte Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Das Bundesgericht hat auf Beschwerde der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) hin das erstinstanzliche Urteil aufgehoben, mit dem das Bundesverwaltungsgericht die LSVA-Erhöhung wegen Verletzung des Kostendeckungsprinzips beanstandet hatte. Dieser Bundesgerichtsentscheid ermöglicht es den Bundesbehörden, die LSVA in den nächsten Tagen wieder auf das höhere Niveau anzuheben. Der Preis der Transitfahrt eines 40-Tonnen-Lastwagens von Basel nach Chiasso steigt dadurch im Durchschnitt von 292 auf 325 Franken. Über alle Lastwagenkategorien und Fahrten gerechnet, macht die Erhöhung weniger, nämlich fünf Prozent, aus oder, in absoluten Zahlen, 75 Millionen Franken pro Jahr. Gemäss Auskunft der EZV ist die Zahl der ausländischer Camionfahrten im laufenden Jahr bereits wieder auf das Niveau von vor dem Wirtschaftseinbruch angestiegen, so dass der Bund mit Einnahmen aus der LSVA im Umfang von rund 1,5 Milliarden Franken rechnen kann.
In einer Medienverlautbarung spricht die ASTAG davon, dass das Bundesgericht offenbar ein politisch gefärbtes Urteil gefällt habe. Finanzpolitische Motive seien vermutlich höher gewichtet worden als eindeutige wissenschaftliche Kriterien. Klar sei nun, dass die Transportpreise umgehend erhöht werden müssten.
(NZZ 21.04.10; „Bund" 21.04.10; ASTAG-Medienmitteilung 20.04.10)

16.04. **Jahresergebnis 2009 der SBB** – Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schliessen das Jahr 2009 mit einem Ergebnis von rund 370 Millionen Franken ab. Dieses Rech-

nungsergebnis ist gemäss SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi allerdings nicht nachhaltig, weil es erst durch einen einmaligen Erlös aus Immobilienverkäufen in der Höhe von gut 239 Millionen Franken möglich wurde. Die kumulierten Leistungen der öffentlichen Hand – vor allem für Investitionen in die Infrastruktur und Abgeltungen des Regionalverkehrs – beliefen sich auf fast 2,7 Milliarden Franken. Den SBB gelang es wiederum nicht, alle von ihnen selber zu tragenden Investitionen (ohne Infrastruktur) aus Betriebserträgen zu bestreiten, was ein weiteres Anwachsen der Bruttoverschuldung von 16,2 auf 17 Milliarden Franken zur Folge hatte. 2005 waren es noch 13,4 Milliarden Franken gewesen.
(NZZ 17.04.10; BaZ 17.04.10; „Bund" 17.04.10; Handelszeitung 21.-27.04.10)

14.04. **Historische Verkehrswege sollen geschützt werden** – Der Bundesrat hat die Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) erlassen; sie tritt per 1. Juli 2010 in Kraft und stützt sich auf Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG). Die Schutz- und Erhaltungsmassnahmen des Bundes konzentrieren sich auf Abschnitte von insgesamt rund 3'700 Kilometer Länge, auf denen die alte Bausubstanz der historischen Verkehrswege noch gut sichtbar ist.
(NZZ 15.04.10; ASTRA-Medienmitteilung 14.04.10; AS 2010 S. 1593-1598)

14.04. **Qualitative Verbesserung der Strassenverkehrsunfallstatistik** – Der Bundesrat hat die Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register (SURV) verabschiedet und damit die rechtliche Grundlage geschaffen, dass ab 2011 das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Statistik zuständig ist. Dank dem neuen SURV können polizeiliche Unfalldaten mit anderen ASTRA-Registern verknüpft werden, insbesondere mit dem Register der Administrativmassnahmen (ADMAS), dem Fahrberechtigungsregister (FABER), mit dem Fahrzeug- und Halterregister (MOFIS) sowie mit dem Infrastrukturverzeichnis (MISTRA). Dadurch lässt sich quantifizieren, welchen Einfluss menschliches Verhalten auf das Unfallgeschehen hat, wie sich die Fahrzeugart auswirkt und welche Rolle die Strasseninfrastruktur spielt.
(NZZ 15.04.10; ASTRA-Medienmitteilung 14.04.10; AR 21.04.10; AS 2010 S. 1651-1666)

09.04. **Finanzspritze für Infrastrukturfonds** – Mit 19 zu vier Stimmen bei drei Enthaltungen hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) den Entscheid der ständerätlichen KVF gutgeheissen, eine Kommissionsinitiative zu ergreifen, die verlangt, dass die mittelfristigen Liquiditätsprobleme des Infrastrukturfonds mittels einer ausserordentlichen Einmaleinlage aus Geldern der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) in denselben Fonds zu lösen sind. An der Konzeption des Infrastrukturfonds soll nichts geändert werden. Die KVF des Ständerats kann nun mit der Ausarbeitung einer Vorlage beginnen.
(Medienmitteilung KVF-NR 09.04.10; BBl 2010 S. 3419-3436)

05.04. **Mit Drogencocktail am Steuer** – Die erste nationale Drogenstatistik am Steuer zeigt erschreckende Resultate: Cannabis, Alkohol und Kokain waren im Jahr 2005 die häufigsten Drogen, die Verkehrssünder intus hatten, und zwar oft gleich mehrere aufs Mal. Cannabis ist die am weitesten verbreitete Droge im Strassenverkehr. Immer mehr Auto-, Motorrad- und Radfahrende scheinen mit Kokain aufgeputscht zu sein. Die schweizweite Studie über Drogen und illegale Substanzen im Strassenverkehr hat in fast 90 Prozent aller Verdachtsfälle mindestens eine Substanz (Cannabis, Alkohol,

Kokain, Opiate, Amphetamine wie Speed, Crank oder Cystal, als Beruhigungs- und Schlafmittel verwendete Benzodiazepine sowie Methadon) im Blut vorgefunden.
(BaZ 06.04.10; SDA-Meldung 05.04.10)

23.03. **Bahn 2030: Zwei Varianten präsentiert** – Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zwei Varianten für das von den eidgenössischen Räten in Auftrag gegebene Projekt „Bahn 2030" erarbeitet. Die Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Milliarden Franken vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre. Die Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Milliarden Franken umfassen. Der Hauptunterschied der beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist. Bahn 2030 hat zum Ziel, einen bedeutenden Teil der stetig wachsenden Mobilität der Schweiz Bevölkerung zu übernehmen. Das eidgenössische Parlament hat beschlossen, die Investitionen von Bahn 2030 aus dem FinöV-Fonds zu finanzieren. Dies setzt voraus, dass dieser Fonds über die bisher vorgesehene Laufzeit hinaus verlängert wird. Zudem sollen zusätzliche, zeitlich befristete Finanzquellen bestimmt werden. Geprüft werden unter anderem ein Zuschlag auf die Fahrausweise des öffentlichen Verkehrs (öV) von rund zehn Prozent sowie eine Umwidmung des Anteils der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der den Kantonen zugute kommt. Bei Variante 2 steht ein Beitrag der Bahnbenutzer im Vordergrund, bei Variante 1 zusätzlich zu dieser Bahnabgabe die Umwidmung des LSVA-Kantonsanteils. Der Bundesrat hat im Übrigen entschieden, dass die bisherigen Einnahmequellen des FinöV-Fonds weiterhin zur Verfügung stehen sollen. Namentlich sind dies der Bundesanteil an der LSVA, ein Mehrwertsteuer-Promille sowie ein Anteil aus der Mineralölsteuer, der bislang nur für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) verwendet wird (so genanntes NEAT-Viertel). Für die Weiterführung des FinöV-Fonds und die neuen Einnahmen ist eine Verfassungsänderung notwendig. Somit werden Volk und Stände in jedem Fall über Bahn 2030 abstimmen können.
(BAV-Medienmitteilung 23.03.10; NZZ 24.03.10; BaZ 24.03.10)

22.03. **Volksinitiative „Neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien" lanciert** – Die Sozialdemokratische Partei (SP) der Schweiz hat ihre Volksinitiative „Neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien (Cleantech-Initiative)" lanciert. Mit dieser soll der Anteil erneuerbarer Energien bis ins Jahr 2030 auf 50 Prozent erhöht werden. Dies würde unter anderem auch bedeuten, dass treibstoffarme Fahrzeuge verwendet werden müssten.
(SP-Medienmitteilung und -Mediendossier 22.03.10; BBl 2010 S. 1735-1740)

17.03. **Baustellendauer soll künftig massiv verkürzt werden** – Eine von National- sowie Ständerat überwiesene Motion von Ulrich Giezendanner (svp, AG) verlangt, der Bundesrat müsse die Richtlinien und Gesetzesvorschriften betreffend Strassenbauprojekte so anpassen, dass die Bauzeiten von Bauvorhaben (Neubau, Unterhalt, usw.) massiv verkürzt werden können.
(AR 17.03.10)

15.03. **In der Krise verliert die Schiene mehr Marktanteile als die Strasse** – Der Güterverkehr durch die Alpen ist im Jahr 2009 aufgrund der Wirtschaftskrise sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene stark zurückgegangen. Mit rund 39,5 Prozent war

dabei der Marktanteil der Strasse am alpenquerenden Gütertransit so hoch wie noch nie. Die Zahl der Camions, welche die schweizerischen Alpenübergänge passierten, sank um rund 95'000 Fahrzeuge oder gut sieben Prozent gegenüber dem Jahr 2008 auf gegen 1,2 Millionen Lastwagen. Verglichen mit dem Referenzjahr 2000 entsprach dies einer Reduktion um 16 Prozent.
(NZZ 16.03.10; BaZ 16.03.10; UVEK-Medienmitteilung 15.03.10)

14.03. **Hohe Besucherzahl am Autosalon** – Am 80. Internationalen Automobilsalon in Genf, der heute zu Ende gegangen ist, konnten 692'000 Besucherinnen und Besucher gezählt werden. Dies sind sieben Prozent mehr als im Jahr 2009.
(„Blick“ 15.03.10)

11.03. **Nationalrat schwenkt auf private Vignetten-Kontrolle ein** – Auf Antrag der Einigungskonferenz hat sich der Nationalrat bei der letzten im Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) verbliebenen Differenz der Version von Bundes- und Ständerat angeschlossen. Demnach dürfen private Sicherheitsangestellte künftig an der Grenze die Autobahnvignetten kontrollieren. Rechtlich sei diese Auslagerung an Private zulässig, und in vielen Gemeinden verteilten ja auch Securitas-Angestellte Parkbussen, lautete das eines der Hauptargumente.
(SDA-Meldung 11.03.10; NZZ 12.03.10; BBl 2010 S. 2083-2088)

07.03. **Stadt St. Gallen friert Autoverkehr ein** – Die Stimmberechtigten in St. Gallen haben bei einer Stimmbeteiligung von rund 45 Prozent die Stadt darauf verpflichtet, das Verkehrswachstum in Zukunft mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr aufzufangen. Mit 11'417 (59%) zu 7'916 Stimmen (41%) sagten sie ja zur so genannten Städte-Initiative des Vereins „Umverkehr“, der auch in den Städten Zürich, Luzern, Basel und Winterthur entsprechende Volksbegehren lanciert hat.
(NZZ 08.03.10; „Bund“ 08.03.10; 20Minuten 08.03.10; St. Galler Tagblatt 19.02.10; Weltwoche Nr. 10.10)

05.03. **Bundesrat genehmigt Sanierungskonzept für SBB-Pensionskasse** – In seiner heute zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedeten Botschaft sieht der Bundesrat vor, dass der Bund einen Beitrag von rund 1,15 Milliarden Franken an die Sanierung der Pensionskasse (PK) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) leistet. Den Hauptteil dieser Sanierung tragen allerdings das Unternehmen SBB und sein Personal selber. Zudem wird die Bundeshilfe nur dann gewährt, wenn sowohl die SBB als auch die PK SBB auf sämtliche Forderungen gegenüber dem Bund als Träger und Leistungsgarant der ehemaligen Pensions- und Hilfskasse (PHK) der SBB definitiv verzichten. Die beiden bestehenden Ausfinanzierungsbegehren im Umfang von rund 3,3 bzw. 2,7 Milliarden Franken würden damit gegenstandslos. Ende 2009 belief sich die Unterdeckung der PK SBB auf rund 2,2 Milliarden Franken, was einem Deckungsgrad von gut 84 Prozent entsprach.
(NZZ 06.03.10; EFD-Medienmitteilung 05.03.10; BBl 2010 S. 2523-2584)

04.03. **Der 80. Internationale Genfer Automobilsalon ist eröffnet** – Bundespräsidentin Doris Leuthard hat den 80. Genfer Autosalon, der bis 14. März 2010 dauert, eröffnet. Am diesjährigen Salon dominieren die wirtschaftlichen und umweltpolitischen Kräfte. Der „grüne“ Trend hin zu Hybrid- und Elektroantrieben ist unübersehbar. Die gilt vor allem auch für die rund hundert Welt- und Europapremieren im Fahrzeugbereich. Auf

einer Nettostandfläche von 78'000 Quadratmeter zeigen 250 Aussteller aus 30 Ländern etwa 700 Automarken. Die Salonverantwortlichen rechnen angesichts des attraktiven Ausstellungangebots mit 650'000 bis 700'000 Besucherinnen und Besuchern.
(NZZ 05.03.10; Medienmitteilung Geneva Palexpo 18.02.10)

01.03. **Verbot längerer Tiertransporte auf der Strasse** – Mit 173 zu zwei Stimmen hat der Nationalrat eine Revision des Tierschutzgesetzes gutgeheissen. Damit wird das bereits in einer Verordnung verankerte Verbot längerer Transporte von Tieren (Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine) auf Gesetzesstufe gehoben und auf den Strassentransit von Schlachttieren generell ausgedehnt. Zulässig ist nur noch der Transit per Bahn oder per Flugzeug. Die Vorlage geht nun an den Ständerat.
(NZZ 02.03.10)

25.02. **Bund will bis zu knapp drei Milliarden Franken pro Jahr sparen** – Der Bundesrat hat ein Massnahmenpaket zur Aufgabenüberprüfung (AÜP) verabschiedet und das Konsolidierungsprogramm 2011-2013 (KOP 11/13) weiter konkretisiert. Beide Vorhaben zusammen sollen im Jahr 2015 zu Verbesserungen des Bundeshaushalts in der Höhe von jährlich rund 2,7 Milliarden Franken führen. Das KOP 11/13 sieht Einsparungen von insgesamt 1,5 Milliarden Franken pro Jahr vor. Davon entfallen durchschnittlich rund 400 Millionen Franken auf kurzfristig umsetzbare AÜP-Massnahmen. Bei der Verkehrsfinanzierung setzt der Bund auf einen höheren Beitrag der Verkehrsteilnehmenden. Zudem will er nur dann Strassen zu Nationalstrassen aufklassieren, wenn ihn die Kantone für den Betrieb sowie Unterhalt entschädigen und wenn die Mineralölsteuer für den Ausbau um drei bis vier Rappen pro Liter Treibstoff erhöht werden kann. Kantone und Verkehrsverbände haben mit lautem Protest reagiert und verlangten höhere Ausgaben statt Einsparungen, um das Bevölkerungs- und Verkehrswachstum auch in Zukunft bewältigen zu können.
(NZZ 26.02.10; EFD-Medienmitteilung 25.02.10)

25.02. **Gut zwei Milliarden Franken für die Nationalstrassen** – Der Bund investiert im Jahr 2010 gut zwei Milliarden Franken ins Nationalstrassennetz. Davon fliessen 945 Millionen Franken, die aus dem Infrastrukturfonds stammen, in den Bau neuer Abschnitte und rund 1,15 Milliarden Franken, die der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) entnommen werden, in den Ausbau sowie Unterhalt des bestehenden Netzes. Ende 2009 waren rund 1'789 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb. Dies entspricht 94,5 Prozent der heute geplanten Netzlänge.
(NZZ 26.02.10; ASTRA-Medienmitteilung 25.02.10)

23.02. **Weniger Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr** – Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist im Jahr 2009 die Zahl der auf Schweizer Strassen Getöteten um drei Prozent auf 348 Personen (2008: 357) und jene der Schwerverletzten ebenfalls um drei Prozent auf 4'648 Personen (2008: 4'780) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die markante Abnahme der getöteten und schwer verletzten Insassen von Personenwagen zurückzuführen. Hingegen hat sich die Zahl der getöteten Velofahrer mehr als verdoppelt.
(bfu-Medienmitteilung 23.02.10; NZZ 24.02.10; BaZ 24.02.10)

22.02. **Zahl der Ausweisentzüge stabil** – Gemäss den neuesten Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) mussten im Jahr

2009 knapp 75'000 Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ihren Führerausweis abgeben. Dies sind praktisch gleich viele wie 2008. Hauptgründe für den Führerausweisentzug waren das Überschreiten der Geschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Wegen zu schnellen Fahrens gaben gut 35'000 Personen – fünf Prozent mehr als 2008 und so viele wie noch nie – den Führerausweis ab. Erneut abgenommen haben die Massnahmen aufgrund von Fahren in angetrunkenem Zustand. Die meisten Ausweisentzüge waren auf einen Monat bis drei Monate befristet (knapp 70 Prozent). Rund 16 Prozent der Ausweise wurden auf unbestimmte Zeit entzogen.
(NZZ 23.02.10; ASTRA-Medienmitteilung 22.02.10)

21.02. **Hohe Besucherzahl für Swiss-Moto** – Die Motorradmesse Swiss-Moto, die in allen sieben Hallen des Zürcher Messezentrums auf einer Fläche von über 30'000 Quadratmeter stattfand, konnte mit rund 62'500 Besucherinnen und Besuchern eine sehr hohe Besucherzahl registrieren.
(Medienmitteilung Swiss-Moto 21.02.10)

19.02. **Die SBB haben sich verrechnet** – Sollen die Infrastrukturnetze der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) intakt bleiben, sind in der Periode 2010-2016 zusätzlich zu den mittelfristig bereits geplanten 1,48 Milliarden Franken im Durchschnitt weitere 850 Millionen Franken pro Jahr aufzuwenden. Dies ist knapp 60 Prozent mehr, als die SBB in ihrer Finanzplanung für die Substanzerhaltung bislang vorher gesagt haben. In den 850 Millionen Franken sind jährlich 130 Millionen Franken enthalten, mit denen die SBB den aufgelaufenen Nachholbedarf von 1,35 Milliarden Franken abbauen wollen. Eines von den SBB in Auftrag gegebenes so genanntes Netzaudit gelangt zum Schluss, dass drei Viertel der SBB-Anlagen in gutem oder mittlerem Zustand seien, und macht deutlich, dass die SBB in den vergangenen 15 Jahren über weite Strecken von der Substanz gelebt haben. Der grösste Teil der Mehrkosten geht offenbar auf die heute um 50 Prozent stärkere Belastung der Schienen zurück. Deshalb müssen diese früher ausgewechselt werden. Dasselbe gilt für Stromleitungen und viele andere Bereiche der Infrastruktur. Absehbar ist dass der Unterhaltsaufwand mit der fortschreitenden Inbetriebnahme neuer Strecken, wie etwa des Gotthardbasistunnels, noch einmal massiv ansteigen wird. Im Weiteren nimmt der Netzunterhalt nicht linear mit der Mehrbelastung zu, sondern wächst exponentiell. Schon Ende des letzten Jahres hat der Bundesrat beschlossen, dass kurzfristig die Finanzierung der Bahninfrastruktur den allgemeinen Bundeshaushalt nicht zusätzlich belasten soll. Das heisst konkret, dass zusätzliche Finanzmittel für den Substanzerhalt der Bahnen in anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs kompensiert werden müssen. Zum einen könnten die Erträge des Bundes aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur (Mit-)Finanzierung des Mehrbedarfs herangezogen werden. Zum andern ist es vorstellbar, dass die Züge des überregionalen Verkehrs der SBB höhere Trassenpreise entrichten müssen. Über dem Ganzen hängt freilich noch das Damoklesschwert eines Entlastungsprogramms 2011/2013, in dem die Landesregierung im Verkehrsbereich Einsparungen in dreistelliger Millionenhöhe vornehmen will. Der Bundesrat beabsichtigt, im Sommer eine Botschaft betreffend die Finanzierung der Bahninfrastruktur in den kommenden zwei Jahren an die eidgenössischen Räte zu verabschieden.
(NZZ 20.02.10; „Bund“ 20.02.10; BaZ 20.02.10; BZ 20.02.10; BAV-Medienmitteilung 19.02.10)

18.02. **Die Swiss-Moto hat ihre Tore geöffnet** – Die Motorrad-Messe Swiss-Moto findet vom 18. bis 21. Februar 2010 in allen sieben Hallen der Messe Zürich statt. Wer sich für Motor-

räder und Roller interessiert, wird an der Swiss-Moto mit den wichtigsten Neuerungen der Branche bedient, auch punkto Zubehör, Bekleidung und Tuning.
(NZZ 19.02.10)

04.02. **SBB Cargo fährt künftig zweigleisig: In- und Auslandgeschäft werden getrennt** – Die notorisch defizitäre Gütertochter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird neu aufgestellt. Das Auslandgeschäft soll bis Anfang nächsten Jahres in eine Tochtergesellschaft ausgelagert werden. Diese SBB Cargo International AG wird in enger Zusammenarbeit mit der Hupac funktionieren. Die SBB beschränken sich künftig auf die Tätigkeit als „Fuhrhalter"; das Beladen und Entladen der Waggons übernehmen die so genannten Operateure. Die SBB geben also ihre von Experten bereits seit längerer Zeit als untauglich beurteilte Rolle als halber Logistiker im internationalen Geschäft, der auch einzelne Wagen oder Waren akquiriert, auf. Im Inland wird SBB Cargo allerdings weiterhin allein tätig sein, was den Wagenladungsverkehr anbelangt. Gemäss Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi wollen die SBB in nationalen Verkehr mindestens so viel erwirtschaften, dass sie die Rollmaterialinvestitionen selber finanzieren können. Nach dem Verkauf des nationalen Stückgutdienstes Cargo Domizil im Jahr 1996 an Strassentransporteure werden nun über die Hupac auch im internationalen Geschäft private Branchenspezialisten die Geschicke des Güterverkehrs auf der Schiene wesentlich mitbestimmen.
(NZZ 05.02.10; BaZ 05.02.10)

03.02. **Bundesrat konkretisiert Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura"** – Die Leidensgeschichte des Verkehrsicherheitsprogramms „Via sicura" dauert nun schon mehrere Jahre. Nach Auswertung der Vernehmlassung hat der Bundesrat nun entschieden, bis Ende Jahr die Botschaft mit einem abgespeckten Programm zuhanden der eidgenössischen Räte zu verabschieden. Mit einer Reihe von Massnahmen sollen vor allem die bestehenden Vorschriften besser durchgesetzt und die grössten Unfallschwerpunkte beseitigt werden. Darüber hinaus wird auch die Prävention verstärkt. In der Vernehmlassung verworfen wurden insbesondere die Erhöhung des Zuschlags auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie sowie die Zweckbindung der Bussengelder. Demzufolge ist keine Bereitschaft dafür vorhanden, die Verkehrssicherheit mit neuen Abgaben zu finanzieren. „Via sicura" muss deshalb ohne zusätzliche Einnahmen auskommen und umgesetzt werden. Das bedeutet, dass auch die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur – Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen sowie der Bau von Kreiseln, Abschrankungen, usw. – aus den bestehenden Finanzmitteln für den Strassenbau, den Beiträgen des Bundes an die Kantone aus Mineralölsteuer, leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Autobahnvignette, bezahlt werden.
(NZZ 04.02.10; SDA-Meldung 03.02.10; ASTRA-Medienmitteilung 03.02.10)

01.02. **Strengere Effizienzkriterien für Neuwagen** – Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) verschärft die Effizienzkategorien der Energieetikette für Personenwagen. Die entsprechende Anpassung basiert auf dem aktuellen Datenstand der Typengenehmigungen und stellt sicher, dass erneut nur ein Siebtel aller Neuwagenmodelle unter die beste Energieeffizienz-Kategorie A fällt. Die neuen Grenzen der Effizienzkategorien A bis G gelten ab 1. Juli 2010. Gemäss Bundesamt für Energie (BFE) sind aufgrund verbesserter Motorentechnologie der Treibstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen von Neuwagen in den vergangenen zwei Jahren stark gesunken. Der

durchschnittliche CO_2-Ausstoss für neue Fahrzeugmodelle liegt in der Schweiz neu bei 188 und nicht mehr wie bis anhin bei 204 Gramm pro Kilometer. Das UVEK beabsichtigt ferner, per 1. August 2010 die Energieetikette in eine Umweltetikette zu überführen. Für Letztere sollen andere Kategoriengrenzen und Durchschnittswerte gelten als für Erstere. Vorgesehen ist, dass während einer Übergangsfrist bis Ende 2010 beide Etiketten in Gebrauch wären. Ab dem Jahr 2011 hätte dann nur noch die Umweltetikette Gültigkeit.
(BZ 02.02.10; BFE-Medienmitteilung 01.02.10; BBl 2010 S. 585)

04.02. **Automobilwirtschaft: Gut 95 Milliarden Franken Umsatz** – Die Automobilbranche in der Schweiz erzielte im Jahr 2008 einen Umsatz von gut 95 Milliarden Franken. Das geht aus dem Vademecum 2010 von **strasse**schweiz hervor. In knapp 21'600 Betrieben trugen 256'600 Personen zu diesem Umsatz bei.
(Medienmitteilung **strasse**schweiz 01.02.10)

28.01. **EU notifiziert Emissionsreduktionsziele zur Uno-Klimakonferenz** – Heute wurde offiziell bekannt gegeben, dass die Europäische Union (EU) bereit sei, ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 einseitig um 20 Prozent unter den Wert von 1990 zu reduzieren. Gleichzeitig stellt die EU eine noch stärkere Reduktion um 30 Prozent in Aussicht, sofern andere Grossemittenten zustimmen, ihren Teil dieser globalen Aufgabe zu übernehmen. Damit bezeugt die EU auch die feste Entschlossenheit, weiter zu verhandeln, um so bald als möglich ein rechtverbindliches internationales Übereinkommen für die Zeit nach dem 1. Januar 2013, wenn der erste Verpflichtungszeitraum nach dem Kyoto-Protokoll abgelaufen sein wird, zu vereinbaren.
(Energie-Report 04/10)

27.01. **TCS-Studie über Gefährlichkeit von Schweizer Strassen** – Im Rahmen des Projekts EuroRAP (European Road Assessment Programme) hat der Touring Club Schweiz (TCS) eine Studie über die Gefährlichkeit des schweizerischen Strassennetzes publiziert. Gemäss dieser Studie hat die Zahl der schweren Unfälle pro Milliarde Fahrzeugkilometer auf Autobahnen und Hauptstrassen zwischen den Jahren 2003 und 2008 zwar abgenommen. Während die Autobahnen aber zunehmend sicherer geworden sind, blieben die Hauptstrassen verhältnismässig gefährlich: Auf Autobahnen und Autostrassen ist die Unfallrate von rund 21 (Periode 1997 bis 2002) auf knapp 15 gesunken; auf Hauptstrassen hingegen ist die Rate in derselben Zeit von gut 58 nur auf etwas über 53 gesunken. Auffallend sind zudem die regionalen Unterschiede: So ist die Unfallrate in der Romandie sowie im Tessin um die Hälfte höher als in der Deutschschweiz.
(TCS-Medienmitteilung 27.01.10)

27.01. **Bessere Bedingungen für Biotreibstoff** – Der Bundesrat will den Absatz von Biotreibstoff fördern. Vergangenes Jahr waren in der Schweiz – trotz bereits erfolgter Steuerbefreiung und Importliberalisierung – an gut 180 Tankstellen nur gerade knapp zwei Millionen Liter Bioethanol abgesetzt worden, was einem halben Promille aller Benzinverkäufe entsprach. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde deshalb beauftragt, die Luftreinhalteverordnung so zu ändern, dass auch in der Schweiz so genanntes Tiefdruckbenzin erhältlich ist. Damit wird der Einsatz von Benzin mit einem Anteil von fünf Prozent Bioethanol ganzjährig möglich statt wie bisher nur im Winterhalbjahr. Ferner sollen die admini-

strativen Hürden in der Treibstoffökobilanzverordnung zur Gewährung einer Steuerbefreiung verringert werden. Das langfristige Jahrespotenzial von Bioethanol wird in der Schweiz auf 200 Millionen Liter geschätzt, was einem CO_2-Reduktionspotenzial von jährlich 0,47 Millionen Tonnen CO_2 brutto entspricht. Dies würde einen beachtlichen Beitrag im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich bedeuten (NZZ 28.01.10; EFD-Medienmitteilung 27.01.10)

25.01. **Occasionenmarkt stützt schwächelnde Neuwagenverkäufe** – In der Schweiz hat der Gebrauchtwagenmarkt im Jahr 2009 der Wirtschaftskrise getrotzt: Die ausgewerteten Handänderungen (ohne den Kanton Tessin) nahmen verglichen mit 2008 um gut vier Prozent zu. Insgesamt wechselten 2009 rund zweieinhalb Mal mehr Personenwagen den Besitzer (rund 658'200) als Neufahrzeuge in Verkehr gesetzt wurden (rund 266'000). (Medienmitteilung EurotaxGlass's International AG 25.01.10)

22.01. **Temporeduktion wegen Wintersmog im Tessin** – Das Umweltdepartement des Kantons Tessin hat wegen Wintersmog eine Temporeduktion auf der Autobahn A2 veranlasst: Zwischen Melide und Chiasso darf seit heute nur noch mit 80 Stundenkilometer gefahren werden. Und für Lastwagen gilt ein generelles Überholverbot. (BaZ 23.01.10)

21.01. **Bundesrat präsentiert indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative** – Der Bundesrat lehnt die Offroader-Initiative der Jungen Grünen ab und stellt ihr einen indirekten Gegenvorschlag gegenüber. Gemäss diesem soll der Import von Offroader weiterhin zugelassen bleiben; im Gegenzug will der Bundesrat jedoch Anreize schaffen, damit in der Schweiz vermehrt kleinere Autos gekauft werden. Betreffend die CO_2-Einsparungen übertrifft der indirekte Gegenvorschlag die Forderungen des Volksbegehrens. Es soll nämlich ein Durchschnittswert von 130 Gramm CO_2 pro Kilometer für neue Personenfahrzeuge eingeführt werden. Das entspricht pro hundert Kilometer einem Verbrauch von 5,6 Liter Benzin oder fünf Liter Diesel. Ab 2012 sollen die umweltfreundlichsten 65 Prozent der neu zugelassenen Autos diesem Wert entsprechen; bis 2015 muss der Durchschnitt aller Neuwagen einer importierten Flotte diese Vorgabe erfüllen. Für jedes zusätzliche Gramm CO_2 (Kohlendioxid) ist eine Strafsteuer zu entrichten. Deren Höhe sowie der Zeitplan und der Durchschnittswert korrespondiert mit dem Vorgehen der Europäischen Union (EU). Diese Strafabgabe kann bis zu 140 Franken pro Gramm und Fahrzeug betragen. Je nach Autotyp kann das einige tausend Franken Aufpreis bedeuten. Der Bund erhofft sich von der Steuer Einnahmen im Umfang von 125 Millionen Franken pro Jahr, die an die Bevölkerung ausgeschüttet werden sollen. Nichts wissen will die Landesregierung von einer Tempolimite von hundert Kilometer pro Stunde auf der Autobahn für bereits immatrikulierte Fahrzeuge, welche die neuen CO_2-Werte nicht einhalten. Diese Forderung würde heute zwar vier von fünf Autos betreffen, der Nutzen der Massnahme für die Umwelt ist aber relativ gering und der Aufwand für die Umsetzung, z.B. für Kontrollen, sehr hoch. Ferner lehnt der Bundesrat die Beschränkung des Leergewichts auf 2,2 Tonnen ab, da damit nichts über das tatsächliche Gewicht des Autos im Strassenverkehr ausgesagt wird.
(NZZ 22.01.10; BaZ 22./26.01.10; „Bund" 22.01.10; ASTRA-Medienmitteilung 21.01.10; BBl 2010 S. 973-1032)

18.01. **Pannenstreifen wird zu zusätzlicher Autobahnspur** – Auf dem notorisch überlasteten Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Morges und Ecublens (VD) dürfen die Benützer

ab heute auf dem Pannenstreifen fahren, wenn viel Verkehr herrscht. Dieser Pilotversuch mit dem Pannenstreifen als zusätzlicher Fahrspur stellt eine Premiere auf dem Nationalstrassennetz dar.
(„Blick“ 15.01.10; AR 17.02.10)

14.01. **Tarifaufschläge beim öffentlichen Verkehr** – Erstmals seit drei Jahren sind für die Benützung von Bahn, Bus und Schiff in der Schweiz Preisaufschläge angekündigt worden. Die Mehrkosten belaufen sich ab Dezember 2010 im Durchschnitt auf 6,4 Prozent. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) begründen diesen Schritt mit Kostenfaktoren. Den stärksten Zuschlag sollen das Generalabonnement (GA) und das zweijährige Halbtax-Abonnement erfahren. Die Preiserhöhungen dürften den öV-Betrieben Zusatzeinnahmen von gegen 150 Millionen Franken pro Jahr einbringen. Auf eine Abstufung der Billetpreise nach Tageszeiten verzichten die öV-Unternehmen vorderhand; in drei bis fünf Jahren möchten sie konzeptionell allerdings soweit sein, um differenzierte Tarife einführen zu können.
(NZZ 15.01.10; „Bund“ 15.01.10; BaZ 15.01.10)

14.01. **Zürcher Luft ist noch lange nicht gesund** – Ab Mitte der 1980er-Jahre bis zur Jahrhundertwende hat sich die Luftqualität im Kanton Zürich verbessert. Seither stagniert die Belastung durch Schadstoffe auf immer noch zu hohem Niveau. Die Grenzwerte für Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon werden überschritten. Dies verursacht im Kanton Zürich Kosten in der Höhe von rund 800 Millionen Franken pro Jahr. Aus diesen Gründen hat die Kantonsregierung einen neuen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung präsentiert. Was sowohl die zu hohe Feinstaub- als auch Stickstoffdioxidbelastung angeht, gilt der Strassenverkehr als der grösste Verursacher. Die Reduktion der Schadstoffe soll primär durch die Förderung des technischen Fortschritts realisiert werden. Von Massnahmen, die einschneidender Verhaltensänderungen bedürfen, wird weitgehend abgesehen. Bei den Gegenmassnahmen soll das Schwergewicht auf den Feinstaub gelegt werden. Damit ist freilich klar, dass Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs grösstenteils ausgeklammert bleiben mussten.
(NZZ 15.01.10)

13.01. **Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst das Aus von Gratisparkplätzen** – Mit 52 zu 34 Stimmen hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt die Parkraumbewirtschaftung verabschiedet und zog damit einen Schlussstrich unter ein jahrelanges politisches Hickhack um die letzten verbliebenen, rund 10'000 „weissen“ Gratisparkplätze auf öffentlichem Grund in der Stadt Basel. Diese Gratisparkplätze sollen gemäss dem Willen des Kantonsparlaments bis 2013 verschwinden. Im Gegenzug soll die blaue Zone mit Parkkarten für Anwohner und Gewerbetreibende ausgeweitet werden. Eine so genannte Stadtparkkarte, die das Parkieren auf dem ganzen Stadtgebiet ermöglicht, kostet 2'000 bis 3'000 Franken pro Jahr etwa soviel wie ein Einstellhallenplatz. Der Fonds, der aus den Nettoeinnahmen der Parkraumbewirtschaftung geäufnet wird, soll sich gemäss Schätzungen auf jährlich nahezu zwölf Millionen Franken belaufen und nicht nur für Quartierparkings oder Park&Ride-Anlagen, sondern auch für Vorhaben des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen.
(NZZ 14.01.10; BaZ 14.01.10; SDA-Meldung 14.01.10)

strasseschweiz/pk; 11.04.2013

Stichwortverzeichnis 2010 11.04.2013

Verkehr (Datum)

Agglomerationsverkehr; Neue Tramlinien für Bern und Zürich offiziell eröffnet; Dritte Etappe der Glatttalbahn; Tram nach Bern-Bümpliz und -Bethlehem 11.12.
Agglomerationsverkehr; Eisenbahntunnel am Weinberg durchschlagen; Herzstück der Durchmesserlinie (DML) 22.11.
Agglomerationsverkehr; Stimmberechtigte des Kantons St. Gallen genehmigen Kredit von 50 Mio. Franken für S-Bahnausbau; Kosten von total 200 Mio. Franken 26.09.
Agglomerationsverkehr; Eidg. Räte beschliessen Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr; Kredit von total rund 1,5 Mia. Franken 21.09.

Allgemeines; Neuer Grundlagenbericht des ARE zur Erschliessung und Erreichbarkeit in der Schweiz mit dem öV und dem MIV 28.10.

Automobilsalon; 692'000 Besucherinnen und Besucher; Sieben Prozent mehr als 2009 14.03.
Automobilsalon; 80. Ausgabe in Genf offiziell eröffnet; Rund hundert Welt- und Europapremieren; Trend hin zu Hybrid- und Elektroantrieben unübersehbar 04.03.

Automobilwirtschaft; Gut 95 Mrd. Franken Umsatz im Jahr 2008; Publikation des Vademecum 2010 von **strasse**schweiz mit den wichtigsten Kennzahlen 01.02.
Automobilwirtschaft; Gebrauchtwagenmarkt trotzt 2009 der Wirtschaftskrise; Handänderungen nehmen verglichen mit 2008 um gut vier Prozent zu 25.01.

Bahn 2030; BAV und SBB präsentieren zwei Varianten im Umfang von 21 bzw. 12 Mia. Franken; Weiterführung des FinöV-Fonds; Befristete Zusatzeinnahmen geplant 23.03.

EU; Sonderregeln für Autovertrieb teilweise gelockert; AGVS setzt sich für eine Beibehaltung der KFZ-Bekanntmachung als Pendant zur GVO ein 26.05.

Geschwindigkeitsbeschränkung; bfu veröffentlicht neues Sicherheitsdossier „Geschwindigkeit"; Reduktion des Unfallgeschehens als Ziel 11.05.

Gotthard-Strassentunnel; Bundesrat präsentiert Grundlagenbericht zur Sanierung der bestehenden Röhre; Voll- bzw. Teilsperrung von zwei- bis dreieinhalb Jahren 17.12.

Güterverkehr; Jahr 2009; Rückgang der Transportleistungen im Güterverkehr; Schienengüterverkehr (-13%) sowie Strassengüterverkehr (minus 3%) 20.12.
Güterverkehr; Ständerat ist gegen die Ausdehnung des Verbots internationaler Tiertransporte per Lastwagen durch die Schweiz auf Pferde und Geflügel 14.12.
Güterverkehr; Bundesrat senkt Gebühren für obligatorische Zulassungsbewilligung von gewerblichen Güter- und Personentransporten auf der Strasse 10.12.
Güterverkehr; Ständerat will kein Verbot des Strassentransits von Schlachttieren durch die Schweiz im Tierschutzgesetz; Regelung in Verordnung genügt 29.09.
Güterverkehr; SBB Cargo und Hupac gründen auf Anfang 2011 neue Gesellschaft für den alpenquerenden Gütertransitverkehr; SBB Cargo International 05.07.
Güterverkehr; Ständerat spricht sich klar gegen die Zulassung von Gigaliner aus 16.06.

Güterverkehr; Marktanteil der Strasse am alpenquerenden Güterverkehr 2009 mit fast 39,5 Prozent so hoch wie noch nie; Rund 1,2 Mio. Lastwagenfahrten 15.03.
Güterverkehr; Nationalrat beschliesst Verbot längerer Tiertransporte auf der Strasse 01.03.
Güterverkehr; SBB Cargo wird reorganisiert; Zweiteilung in ein In- und Auslandgeschäft; SBB Cargo International AG arbeitet mit Hupac zusammen 04.02.

HGV-Anschluss; Bundesrat genehmigt Teilprojekt in der Ostschweiz; Gesamtkosten von rund 94 Mio. Franken; Gut 88 Mio. Franken aus dem FinöV-Fonds 30.06.
HGV-Anschluss; Bundesrat genehmigt Teilprojekte in der Ostschweiz; Gesamtkosten betragen rund 62 Mio. Franken; Gut 37 Mio. Franken aus FinöV-Fonds 12.05.

Infrastruktur; Bundesrat verabschiedet Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze in der Schweiz; Langfristig soll „Mobility Pricing" eingeführt werden 17.09.

Kantonsstrassen; Neue Studie von Infrastruktur Strasse; Massiver Wertverlust droht; Mehr als die Hälfte aller Kantone investiert zu wenig in den Werterhalt 12.07.

Motorfahrzeugimport; Bundesrat setzt neues PrSG und neue PrSV per 1. Juli 2010 in Kraft; Angleichung an EG-Richtlinie über allgemeine Produktesicherheit 19.05.
Motorfahrzeugimport; Bundesrat setzt revidiertes THG sowie dazu gehörige Vollzugsverordnung per 1. Juli 2010 in Kraft; Einführung „Cassis-de-Dijon-Prinzip" 19.05.

Nationalstrassen; ASTRA-Jahresbericht 2009 zur Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit; Deutliche Zunahme der Fahrleistungen und der Staustunden 10.06.
Nationalstrassen; Pannenstreifen als zusätzliche Fahrspur bei viel Verkehr; Premiere auf dem Nationalstrassennetz zwischen Morges und Ecublens (VD) 18.01.

Nationalstrassenbau; Miniautobahn A4 im Zürcher Weinland eröffnet 22.10.
Nationalstrassenbau; Motion in eidg. Räten verabschiedet; Bei Baustellen müssen künftig – sofern möglich und zumutbar – vier Spuren zur Verfügung stehen 28.09.
Nationalstrassenbau; Eidg. Räte beschliessen Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln; 5,5 Mia. Franken 21.09.
Nationalstrassenbau; Erste Strassenabwasser-Behandlungsanlage (Saba) im Kanton Bern in Betrieb genommen 13.08.
Nationalstrassenbau; Premiere auf der A2 in Basel; Während Bauarbeiten wird der Verkehr über eine Hilfsbrücke oberhalb der gesperrten Fahrbahn geführt 06.07.
Nationalstrassenbau; Bund startet Programm zur Sanierung von 126 Autobahntunneln bis ins Jahr 2020; Kosten von insgesamt 1,2 Mia. Franken 20.05.
Nationalstrassenbau; National- und Ständerat überweisen Motion zur massiven Verkürzung der Baustellendauer 17.03.
Nationalstrassenbau; Investitionen von gut zwei Mia. Franken im Jahr 2010; 94,5 Prozent des heute geplanten Netzes Ende 2009 in Betrieb 25.02.

NEAT; Gotthard-Basistunnel; Hauptdurchschlag in Oströhre zwischen Faido und Sedrun; Längster und tiefstgelegener Eisenbahntunnel der Welt 15.10.

Öffentlicher Verkehr; Per 12. Dezember 2010 steigen die Preise um durchschnittlich fast sechs Prozent; Primär Halbtax- und Generalabonnemente betroffen 04.08.

Offroader-Initiative; Nationalrat beschliesst mit 105 zu 65 Stimmen einen indirekten Gegenvorschlag; Dieser folgt jenem des Bundesrats (130 g CO_2/km bis 2015) 07.12.
Offroader-Initiative; Nationalrat lehnt Volksbegehren mit 116 zu 58 Stimmen ab; Vorberatende Kommission soll indirekten Gegenvorschlag ausarbeiten 30.09.
Offroader-Initiative; Bundesrat stellt indirekten Gegenvorschlag vor; Bis 2015 darf der Durchschnitt aller importierter Neuwagen nur noch 130 g CO_2 pro km ausstossen 21.01.

Parkplatzbewirtschaftung; Stimmberechtigte des Kantons Basel-Stadt lehnen Konzept zur Parkraumbewirtschaftung knapp mit 50,4 Prozent Nein-Stimmen ab 13.06.

Personenverkehr; Eidgenössische Räte verabschieden Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr 18.06.

Raser-Initiative; Eidg. Volksbegehren „Schutz vor Rasern“ lanciert; Überparteiliches Komitee wird von Strassenopfer-Stiftung „Roadcross“ getragen 27.04.

SBB AG; Ergebnis Rechnung 2009: rund 370 Mio. Franken; Erlös aus Immobilienverkäufen: gut 239 Mio. Franken; Bruttoverschuldung: 17 Mia. Franken 16.04.
SBB AG; Bundesrat genehmigt Sanierungskonzept für SBB-Pensionskasse; Finanzspritze in der Höhe von rund 1,15 Mia. Franken 05.03.
SBB AG; Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur kostet durchschnittlich 850 Mio. Franken pro Jahr mehr als die geplanten rund 1,5 Mia. Franken 19.02.

Strassenbau; Bundesrat erlässt Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz; Schutz- und Erhaltungsmassnahmen vorgesehen 14.04.

strasseschweiz; 65. ordentliche Mitgliederversammlung; Künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen; Strategisches Handeln statt Durchwursteln verlangt 09.06.

SVG; Bundesversammlung heisst höhere Strafen für das Lenken ohne Ausweis gut 17.12.
SVG; Nationalrat will die Maximallänge von 18,75 Meter neu im Gesetz und nicht mehr in einer Verordnung verankert wissen; Dem Ständerat gefolgt 15.12.
SVG; Höhere Strafen für Lenken ohne Ausweis; Ständerat oppositionslos dafür 30.11.
SVG; Bundesrat vereinfacht Bewilligungsverfahren für Sonntags- und Nachtfahrten des Schwerverkehrs; VRV-Änderung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft 01.10.
SVG; Eidgenössische Räte beschliessen ersatzlose Abschaffung der Velonummer 01.10.
SVG; Erster Super-Radar der Schweiz in Genf in Betrieb; Überwachung von 22 Fahrzeugen und Registrierung von zehn Verkehrsregelnverletzungen gleichzeitig 28.09.
SVG; Höhere Strafen für Lenken ohne Ausweis; Nationalrat einstimmig dafür 22.09.
SVG; Velovignette wird abgeschafft; Nach Ständerat auch Nationalrat dafür 22.09.
SVG; Tageslicht-Obligatorium ab 2011 für Personenwagen und ab 2012 für Lastwagen sowie Reisecars; Einschaltautomatik; Übernahme einer neuen EU-Norm 04.08.
SVG; Bundesrat beschliesst Änderungen der Chauffeurverordnung; Anpassungen der Arbeits- und Ruhezeiten von Berufschauffeuren an die EU-Regelungen 30.06.
SVG; Ständerat beschliesst mit 25 zu sechs Stimmen die Abschaffung der Velovignette; NGF soll in Härtefällen einspringen 16.06.
SVG; Bundesrat verabschiedet Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register; ASTRA ab 2011 für Statistik zuständig; Vielfältige Verknüpfungen möglich 14.04.
SVG; ADMAS-Register; Zahl der Ausweisentzüge 2009 stabil geblieben 22.02.

Swiss-Moto; Rund 62'500 Besucherinnen und Besucher 21.02.
Swiss-Moto; Die Motorrad-Messe findet heuer vom 18. bis 21. Februar statt 18.02.

Verkehrsbeschränkung; Stimmberechtigte im Kanton Basel-Stadt sagen neun zur so genannten Städte-Initiative, Gegenvorschlag wird jedoch angenommen 28.11.
Verkehrsbeschränkung; Stimmberechtigte von Luzern sagen nein zur so genannten Städte-Initiative; Gegenvorschlag wird hingegen klar angenommen 26.09.
Verkehrsbeschränkung; Stimmberechtigte von St. Gallen sagen deutlich ja zur so genannten Städte-Initiative von „Umverkehr"; Autoverkehr wird plafoniert 07.03.

Verkehrssicherheit; Bundesrat verabschiedet Botschaft zu „Via sicura"; Keine neuen Abgaben für Umsetzung geplant; Reduktion der Verkehrsopfer um ein Viertel 20.10.
Verkehrssicherheit; 2009 sind laut BFS 349 Personen auf Schweizer Strassen gestorben und 4'708 schwer verletzt worden; Leichter Rückgang gegenüber 2008 30.07.
Verkehrssicherheit; Erste schweizweite Studie über Drogen und illegale Substanzen im Strassenverkehr; Erschreckende Resultate; Mit Drogencocktail am Steuer 05.04.
Verkehrssicherheit; 2009 sind laut bfu 348 Personen auf Schweizer Strassen gestorben und 4'648 schwer verletzt worden; Deutliche Abnahme gegenüber 2008 23.02.
Verkehrssicherheit; Bundesrat konkretisiert „Via sicura"; Keine Erschliessung neuer oder zusätzlicher Einnahmequellen; Botschaft ans Parlament bis Ende 2010 03.02.
Verkehrssicherheit; TCS-Studie über Gefährlichkeit des Schweizer Strassennetzes; Periode 2003-2008; Autobahnen zunehmend sicherer, Hauptstrassen nicht 27.01.

Energie (Datum)

Energieetikette; UVEK verschärft Effizienzkategorien; Durchschnittlicher CO_2-Ausstoss von Neuwagenmodellen von 204 auf 188 g/km gesunken 01.02.

Energieschweiz; Vor zehn Jahren gesteckte Verbrauchsziele nicht erreicht; Verbrauch fossiler Energie z.B. statt um zehn nur um 1,3 Prozent gesunken 18.10.
EnergieSchweiz; Energiesparprogramm geht in nächste Runde; Zweite Etappe dauert von 2011-2020; Bundesrat verabschiedet Detailkonzept; Schwerpunkt Mobilität 11.06.

Treibstoffe; Der Bund zieht sich per 1. Oktober 2010 aus der Bioethanol-Treibstoffmarkt zurück; Private Anbieter übernehmen künftig die Versorgung 28.09.
Treibstoffe; Bundesrat will wirtschaftliche Nutzung von Bioethanol fördern; Punktuelle Anpassung des Rechtsrahmens in Auftrag gegeben 27.01.

Verbrauch; Nationaler Energieverbrauch 2009 um 2,5 Prozent gegenüber Rekordwert 2008 gesunken; Gründe: Wärmere Witterung und wirtschaftlicher Abschwung 22.06.
Verbrauch; Neu in Verkehr gesetzte PW verbrauchen 2009 im Durchschnitt erstmals weniger als sieben Liter, nämlich 6,86 l/100 km; CO_2-Emissionen bei 167 g/km 07.06.
Verbrauch; SP Schweiz lanciert „Cleantech-Initiative"; Anteil erneuerbarer Energien bis 2030 auf 50 Prozent erhöhen; Einsatz treibstoffarmer Fahrzeuge notwendig 22.03.

Umwelt (Datum)

Abgasvorschriften; Rückblick auf 27 Jahre unabhängige Abgasmessungen des TCS; Kontinuierlicher Rückgang der Schadstoffemissionen von Autos; 09.06.

Alpenkonvention; Nationalrat tritt mit 102 zu 76 Stimmen zum zweiten Mal nicht auf Ratifikation von Durchführungsprotokollen ein; Diese sind somit vom Tisch 29.09.

Emissionen; Aktualisierter BAFU-Bericht; Bessere Luft als früher trotz Zunahme des Strassenverkehrs; Erfreuliche Prognosen bis ins Jahr 2035 25.11.
Emissionen; Kräftiges Wirtschaftswachstum stellt Erreichung der Kyoto-Klimaziele in Frage; Treibhausgasemissionen liegen 0,8 Mio. Tonnen über dem Zielwert 19.11.
Emissionen; CO_2-Ausstoss im Jahr 2009 in der Schweiz leicht rückgängig; Wirtschaftlicher Abschwung primär verantwortlich 09.07.
Emissionen; **strasse**schweiz zieht eine höchst erfreuliche Zwischenbilanz betreffend den Beitrag des Strassenverkehrs zur CO_2-Reduktion 25.06.
Emissionen; Totalrevision CO_2-Gesetz; Nationalrat erhöht den Wert für den CO_2-Ausstoss neuer Autos von 130 auf 150 g/km; Streichung der CO_2-Abgabe 01.06.
Emissionen; EU notifiziert Reduktionsziele für die Treibhausgasemissionen zuhanden der Uno-Klimakonferenz; Minus 20 Prozent bis 2020 unter den Wert von 1990 28.01.
Emissionen; Zu hohe Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung im Kanton Zürich; Neuer Massnahmenplan zur Luftreinhaltung; Strassenverkehr ausgeklammert 14.01.

Klimarappen; Ziele zur CO_2-Reduktion erfüllt; Alle Programme per Ende 2009 eingestellt 27.06.

Klimaveränderung; Uno-Klimakonferenz in Cancùn wird zum Rettungsring für die Klimapolitik; Keine Einigung in wesentlichen Fragen; 2-Grad-Ziel verankert 11.12.

Tempobeschränkung; Bundesverwaltungsgericht heisst Beschwerde von TCS und ACS gut; Keine Temporeduktion auf 100 km/h zwischen Chiasso und Bissone (TI) 23.07.
Tempobeschränkung; Wegen Wintersmog darf auf der Autobahn A2 zwischen Melide und Chiasso im Südtessin nur noch 80 km/h gefahren werden 22.01.

Umweltetikette; Verzicht des Bundesrats; Bestehende Energieetikette soll beibehalten und verbessert werden 18.06.

Verbandsbeschwerderecht; Bundesrat bereinigt Liste der beschwerdeberechtigten Organisationen; Trotz massiven Vorbehalten verbleibt VCS auf der Liste 27.10.

Finanzen (Datum)

Autobahnvignette; Letzte Differenz im neuen Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) durch Einigungskonferenz ausgeräumt; Private Kontrollen künftig möglich 11.03.

Bundesfinanzen; Bundesrat verabschiedet KOP 12/13; Festlegung von Massnahmen und Meilensteinen zur Umsetzungsplanung der AÜP 01.09.
Bundesfinanzen; AÜP verabschiedet; KOP 11/13 weiter konkretisiert; Einsparungen von jährlich bis zu knapp drei Mia. Franken bis ins Jahr 2015 25.02.

Eisenbahnrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2008; Deckungsgrad bei 106 bzw. 75 Prozent (ohne Beiträge); Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 43 Prozent 23.04.

FinöV; Eidgenössische Räte heissen Verordnung über das Reglement des Fonds für Eisenbahngrossprojekte gut 18.06.

Infrastrukturfonds; Eidgenössische Räte beschliessen Änderung des entsprechenden Bundesgesetzes; Aufstockung um 850 Mio. Franken aus SFSV 01.10.
Infrastrukturfonds; Auch der Nationalrat spricht sich für zusätzliche 850 Mio. Franken aus; Geldtransfer führt zu Neuverschuldung des Bundes 21.09.
Infrastrukturfonds; Ständerat spricht sich für zusätzliche 850 Mio. Franken aus; Verhinderung des sich abzeichnenden Liquiditätsengpasses 16.06.
Infrastrukturfonds; KVF-NR heisst Entscheid der KVF-SR gut; Ausserordentliche Einmaleinlage aus SFSV vorgesehen; Konkrete Vorlage wird ausgearbeitet 09.04.

Infrastrukturkosten; Bundesversammlung stimmt der Leistungsvereinbarung 2011/2012 mit SBB und Privatbahnen zu; Total 4,741 Mia. Franken 17.12.
Infrastrukturkosten; Leistungsvereinbarung 2011/2012 mit SBB und Privatbahnen unter Dach; Ständerat schliesst sich dem Nationalrat an 16.12.
Infrastrukturkosten; Nationalrat spricht 3,462 Mia. Franken für das Schiennetz der SBB und rund 1,28 Mia. Franken für jenes der Privatbahnen 15.12.
Infrastrukturkosten; Ständerat bewilligt gut 3,32 Mia, Franken für das Schienennetz der SBB und rund 1,28 Mia. Franken für jenes der Privatbahnen 28.09.
Infrastrukturkosten; 2011 und 2012 insgesamt 4,52 Mia. Franken für Schienennetz; 1,22 Mia. für Privatbahnen; 3,32 Mia. für SBB; Pro Jahr total 210 Mio. mehr 23.06.

Kostenwahrheit; Externe Kosten des Schwerverkehrs zwischen 2010-2015 um 300-400 Mio. Franken höher als bisher prognostiziert; Neue ARE-Studie 14.10.

LSVA; Für die Jahre 2010-2015 Bruttoerträge von 1,5 bis 1,6 Mia. Franken prognostiziert; Neue ARE-Studie 14.10.
LSVA; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts; Abklassierung modernster Nutzfahrzeuge mit Euro-3-Norm durch den Bundesrat ist rechtens 02.09.
LSVA; Bundesrat will im Jahr 2012 Teuerung ausgleichen; Erhöhung um rund 1,6 Prozent; Zehn Prozent Rabatt für Lastwagen mit Partikelfilter 18.06.
LSVA; Begründung des Bundesgerichts zum Urteil betreffend LSVA-Erhöhung liegt vor; Stauzeit- und Klimakosten sind grösstenteils externe Kosten 16.06.
LSVA; Bundesrat entscheidet über Zeitpunkt betreffend Gültigkeit des neuen Tarifs 28.04.

LSVA; Bundesgericht erklärt Erhöhung im Jahr 2008 für rechtens; ASTAG verliert im Streit mit der EZV um die Frage des Kostendeckungsprinzips 20.04.

Mineralölsteuer; Neue Studie von BFE und EV zum Tanktourismus in der Schweiz; Mehreinnahmen für den Bund von über 340 Mio. Franken 22.06.
Mineralölsteuer; Bundesrat senkt den Steuersatz auf Benzin ab Oktober 2010 um 1,35 Rappen wieder auf 73,12 Rappen; Kompensation der Mehreinnahmen 18.06.

Parkplatzbewirtschaftung; Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst das Aus der letzten rund 10'000 Gratisparkplätzen auf Stadtgebiet 13.01.

Strassen- und Autosteuern; Neun Milliarden Franken auf Bundesebene im Jahr 2011; Schiene erhält von Strasse 1,84 Mia. Franken 24.09.

Strassenrechnung; Definitive Resultate für das Jahr 2008; Deckungsgrad liegt bei 120 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 117 Prozent 17.11.
Strassenrechnung; Provisorische Resultate für das Jahr 2008; Deckungsgrad liegt bei 121 Prozent; Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 118 Prozent 22.04.

Tarife; Erstmals seit drei Jahren gibt es Preisaufschläge beim öV von im Durchschnitt 6,4 Prozent; Zusatzeinnahmen von gegen 150 Mio. Franken pro Jahr erwartet 14.01.

Zweckbindung; VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ mit 140'759 Unterschriften eingereicht; Gegner reden von Mogelpackung und Etikettenschwindel 06.09.