

NEWSLETTER MAI 2011

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Was will eine Behörde bewirken, wenn sie wichtige Zusammenhänge verschweigt? Uns ist eine sehr einseitige Medienmitteilung des Bundesamtes für Umwelt aufgefallen. So ganz nebenbei werden dort wichtige Fakten und Zusammenhänge ausgelassen und dadurch die ökologischen Leistungen der Automobilbranche klein gemacht. [Lesen Sie unsere Darlegungen.](#)



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Jetzt ist die Kostenkatze also aus dem Staatssack: Die Autobahnvignette soll um die Kleinigkeit von 150 Prozent von 40 auf 100 Franken angehoben werden. Auch wird die sogenannte Pendlerpauschale, also die Möglichkeit, für berufliche Fahrtkosten Steuerabzüge zu machen, massiv eingeschränkt. Möglich ist auch, dass der Benzinpreis wegen der geplanten CO₂-Abgabe um rund 30 Rappen pro Liter aufschlagen wird. Als ob wir solches gewusst hätten – geahnt hatten wir es natürlich –, haben wir im Februar die Kampagne «Doppelte Autokosten – ohne mich!» lanciert. Sie kam gut an. Und läuft natürlich weiter. Alles zur Kampagne lesen Sie im [Interview mit Andreas Burgener](#), Direktor von auto-schweiz.

Last but not least möchte ich mich für eine clevere Idee starkmachen: die Einführung einer Ombudsstelle gegen Baustellenärger. Wir haben dafür gesorgt, dass sich bald auch der Bundesrat dazu wird äussern müssen. [Lesen Sie hier mehr.](#)

Ich wünsche Ihnen nachdenkliche und spannende Lektüre.

PS: Wenn Sie jemanden kennen, von dem Sie glauben, dass

Editorial

Im Scheinwerfer

Scheibenwischer

Freisprechanlage

Ganz schön clever

Im Bild

Herausgeber

auto-schweiz
Vereinigung Schweizer
Automobil-Importeure
Postfach 5232
Mittelstrasse 32
CH-3001 Bern
T 031 306 65 65
F 031 306 65 60
info@auto-schweiz.ch

Rückfragen und
Auskünfte:
Andreas Burgener,
Direktor
Eduard Daetwyler,
Public Relations
Ruedi Blessing,
Technik
www.auto-schweiz.ch



CLEVERUNTERWEGS.CH

er/sie unseren Newsletter ebenfalls gerne lesen würde, danken wir Ihnen für Ihre Empfehlung – und für die [Bekanntgabe der E-Mail-Adresse](#).

[Zum Seitenanfang](#)

IM SCHEINWERFER

Wenn Hintergründe verschwiegen werden...

«Der Ausstoss von Treibhausgasen aus dem Verkehrssektor ist zwischen 1990 und 2009 um 1,8 Millionen Tonnen oder 12 Prozent angestiegen.» Dieser lapidare Satz war kürzlich in einer Medienmitteilung des Bundesamtes für Umwelt ([18. April, www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch)) zu lesen. Der Satz sollte die Mitteilung untermauern, dass der Rückgang der Treibhausgasemissionen in der Schweiz im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Millionen Tonnen ungenügend sei, weil dieses Ergebnis immer noch 0,6 Millionen Tonnen über dem Kyoto-Ziel von 48,6 Millionen Tonnen liegt.



So weit, so verwirrend, möchte man denken, weil Dinge (Kyoto-Protokoll, Gesamtvergleich 2008/2009, Vergleiche von Sektoren seit 1990) nebeneinandergestellt werden, die so nichts miteinander zu tun haben. Schaut man genauer hin, scheint einem die Sache mit dieser Medienmitteilung allerdings sehr problematisch. Das Problem der Zahlennennung, «12 Prozent angestiegen», liegt nämlich beim Verschweigen der Hintergründe. Ein Trick nur? Oder geht es der Behörde womöglich darum, «Auto-Bashing» zu betreiben?

«**Der Verkehr ist heute** für einen Drittel der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich», steht weiter im Text. Beigefügt wird eine [Grafik](#), in der die Entwicklung der einzelnen Sektoren wie Industrie, Dienstleistungen, Haushalte und Verkehr dargestellt werden. Zwischen 1990 und 2009 konnten die CO₂-Emissionen im Sektor Haushalt um zehn Prozent gesenkt werden, jene der Industrie und der Dienstleistungen je um neun Prozent, jene der Landwirtschaft um sieben Prozent. Die Automobilbranche steht mit der unkommentierten Zunahme von zwölf Prozent natürlich als Sündenbock da. Betrachtet man den Anteil an den CO₂-Emissionen des Sektors Verkehr, ist dieser nur um vier Prozent – von 28 (1990) auf 32 Prozent (2009) – angestiegen.

Die Gründe, die zu diesem Plus geführt haben, werden nicht erwähnt. Der Transparenz wegen zeigen wir hier auf, was im Sektor motorisierter Strassenverkehr zwischen 1990 und 2009 alles passiert ist:

- Der Bestand der Motorfahrzeuge in der Schweiz beträgt heute

rund 5,4 Millionen; das entspricht einer Zunahme von 42 Prozent seit 1990 (Zahlen BSF).

- Im privaten Personenverkehr wurden vor 20 Jahren rund 77,76 Millionen Personenkilometer zurückgelegt, im Güterverkehr 11,52 Millionen Tonnenkilometer. Im Jahr 2009 waren es 89,93 Millionen beim Personen- und 16,73 Millionen beim Güterverkehr. Das entspricht einer Zunahme der Verkehrsleistungen von 15,6 Prozent beim Personen- und 45,2 Prozent beim Güterverkehr.

Stellt man diese Fakten dem um vier Prozent angewachsenen CO₂-Anteil des Verkehrssektors gegenüber, möchte man fast von einem Klacks sprechen. Es geht uns aber keinesfalls darum, hier etwas zu verharmlosen oder herunterzuspielen, sondern darum, die richtigen Relationen aufzuzeigen.

Noch ein Punkt macht uns stutzig, wenn wir die behördliche Schuldzuweisung betrachten. Bei der Ermittlung der Brennstoff- und Treibstoffverbräuche misst das BAFU mit verschiedenen Ellen. Weil der Einfluss unterschiedlich kalter Winter auf den Brennstoffverbrauch gross ist, wird eine sogenannte «Klimakorrektur» durchgeführt. Dabei werden die Schwankungen des Brennstoffverbrauchs, die der unterschiedliche Heizbedarf nach sich zieht, ausgeglichen. Bemerkenswert ist nun, dass beim Treibstoffverbrauch, der genauso von Klimaschwankungen, sprich längeren Kälteperioden, betroffen ist wie der Brennstoffkonsum, keine «Klimakorrektur» vorgenommen wird.

In den vergangenen Jahren haben die Autobauer in Sachen Treibstoffeffizienz, saubere Motoren und auch Fahrzeugsicherheit riesige Fortschritte erzielt. Wir erinnern daran, dass der mittlere Verbrauch der aktuellen Neuwagenflotte in der Schweiz bei 6,7 l/100 km liegt, vor 20 Jahren lag er noch bei über neun Litern und vor zehn Jahren bei 8,4 l/100 km – und dies, obwohl erheblich mehr Masse bewegt werden muss, da die Autos aus Gründen der Sicherheit schwerer geworden sind. Noch beachtlicher als der stetige Verbrauchsrückgang sind die Fortschritte bei den Schadstoffemissionen. Wurden die Schadstoffanteile früher noch in Gramm gemessen, bewegen sie sich heute im Mikrogrammbereich; einige Komponenten sind so stark abgesenkt worden, dass sie messtechnisch kaum mehr nachweisbar sind.

Die von der Automobilindustrie in den vergangenen Jahren erzielten Fortschritte im ökologischen Bereich sind unübersehbar. Darauf kann sie mit Fug und Recht stolz sein, und darauf darf und soll sie immer wieder hinweisen. Wenn trotzdem von links-grüner Seite immer noch versucht wird, das private Motorfahrzeug in die Rolle des Umweltschädling zu drängen, so hat dies viel mit Ideologie und wenig mit Sachkenntnis zu tun – was ja dann immerhin eine Erklärung wäre. Doch von einem Bundesamt mag man solche politischen Spiele nicht hinnehmen.

[Zum Seitenanfang](#)

SCHEIBENWISCHER

Im Februar hat auto-schweiz die Kampagne «Doppelte Autokosten – ohne mich!» lanciert. Über die Beweggründe, welche Reaktionen hervorgerufen wurden und wie es weitergehen wird, erzählt Andreas Burgener, Direktor von auto-schweiz im Interview:



Andreas Burgener, die Kampagne „Doppelte Autokosten – ohne mich!“ wurde Anfang Jahr lanciert. Was erhofft sich auto-schweiz damit?

Unser Land braucht eine gerechtere Verkehrspolitik. Diese ist nur mit den richtigen, sprich «autofreundlichen» Parlamentarierinnen und Parlamentariern zu erreichen. Ziel der Kampagne ist es, die Wählerinnen und Wähler zuerst einmal wachzurütteln und ihnen zu zeigen, was hierzulande in Sachen Auto und motorisierter Individualverkehr alles schiefzulaufen droht. Mit anderen Worten: Wir wollen mit sachlichen Argumenten informieren, wie es um die derzeitige Verkehrspolitik bestellt ist – und was die Folgen davon sind.

Wie fielen die bisherigen Reaktionen aus?

Durchs Band weg positiv. Erlauben Sie mir ein Wortspiel: Viele Leute finden es sozusagen höchste Eisenbahn, dass etwas gegen die aktuellen verkehrspolitischen Zustände unternommen wird, und unterstützen uns nach Kräften.

Nur Fakten-Inserate werden kaum ausreichen, um Stimmbürger zu bewegen, ihre Stimme den richtigen, d.h. in Ihren Worten «autofreundlichen» Politikern zu geben. Was ist noch geplant?

Mit den Fakten-Inseraten konnten wir bereits viel bewegen, den Leuten die Augen öffnen, ihnen Zusammenhänge aufzeigen. Aber der grosse Wurf kommt erst nach den Sommerferien: Mit speziellen Inseraten werden wir den Urnengängern jene Kandidatinnen und Kandidaten zur Wahl empfehlen, mit denen eine vernünftige und vor allem gerechte Verkehrspolitik gemacht werden kann. Im Klartext: Wir werden Listen mit Wahlempfehlungen publizieren, und zwar sowohl in der Presse als auch in den elektronischen Medien. Unsere Kampagne finden Sie übrigens schon heute auf Facebook: www.facebook.com/DoppelteAutokostenOhneMich

Wann genau erscheinen diese Wahlempfehlungslisten?

Rechtzeitig vor den Parlamentswahlen, also konkret in den Monaten September und Oktober.

[Zum Seitenanfang](#)

FREISPRECHANLAGE

Strassenumfrage

Die Autobahnvignette soll künftig von 40 auf 100 Franken erhöht werden, die geplante CO₂-Abgabe führt zu einer Benzinpreiserhöhung um rund 30 Rappen, und die Autoimportsteuer soll verdoppelt werden. Wie informiert sind die Schweizerinnen und Schweizer, wenn es um Steuern und Abgaben beim Auto geht? Wir haben auf den Berner Strassen nachgefragt ...



[Zum Seitenanfang](#)

GANZ SCHÖN CLEVER

auto-schweiz fordert eine Ombudsstelle gegen Baustellenärger

Staumeldungen noch und noch, täglich, von Morgen früh bis Abend früh, immer wieder, immer mehr.

Wer Radio hört, hat eine Ahnung davon. Wer selbst oft unterwegs ist, weiss noch genauer Bescheid – vor allem über das fehlende Baustellenmanagement in der Schweiz. Bald kommt der nächste Sommer. Mit ihm quasi automatisch das übliche Baustellenchaos auf den Schweizer Autobahnen. Noch mehr Zeiteinbussen, Auffahrunfälle, Frust und Ärger sind vorprogrammiert – oft gar, so der Eindruck, gewollt.



Umfragen zeigen, dass Baustellen und ihre negativen wirtschaftlichen, umweltseitigen und nervlichen Folgen mit Abstand das grösste Ärgernis der Autofahrerinnen und Autofahrer sind. Staugeplagte Automobilisten sollten eine zentrale Anlaufstelle haben, bei der sie ihre Fragen (oder ihren Frust) zu bestimmten Baustellensituationen deponieren können. auto-schweiz fordert deshalb einen Ombudsmann, der ein offenes Ohr hat für Vorschläge, wie man es besser machen könnte

[\(Medienmitteilung vom März\).](#)

Unterstützt wird auto-schweiz vom Zürcher FDP-Nationalrat Markus Hutter. Er sieht die Schaffung einer Ombudsstelle im Einklang mit seiner Motion 10.3822 (Vorstoss Hutter), die von Parlament und Bundesrat angenommen wurde. Darin forderte Hutter eine bessere Koordination der Bautätigkeit auf den wichtigsten Strassenverkehrsachsen und ein optimiertes Lebensalters- und Zustandsmanagement der Nationalstrassen. Die ergänzende Ombudsmann-Motion will er in der Sommersession einreichen.

Vor einigen Jahren versprach der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi Besserung. Die Länge von Autobahnbaustellen solle beschränkt werden, und zwischen zwei Baustellen müsse zwingend eine freie Strecke von mindestens 30 km vorgesehen sein. Ausserdem würde man dafür sorgen, dass der Verkehr auch im Baustellenbereich immer vierspurig geführt werden könne. Heute sind diese Worte Makulatur. Dies in erster Linie, weil Moritz Leuenberger in seiner langen Regentschaft als Chef des Verkehrsdepartements nichts unternahm, um die Stausituation in den Griff zu bekommen. Diese Passivität wirkte sich umso fataler aus, als gleichzeitig das Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen geradezu explodierte.

Die Ernennung eines «Stau-Ombudsmanns» würde einem breiten Bedürfnis entsprechen. So könnten sich die Strassenbenützer ohne lange (und meist vergebliche) Suche sofort an einen kompetenten Ansprechpartner wenden, der bei berechtigten Reklamationen bei den richtigen behördlichen Stellen aktiv werden kann. Und um den Verdacht der Ämternähe gar nicht erst aufkommen zu lassen, darf es sich auch nicht um eine amtliche Stelle handeln. Ideal wären die Wahl und die Entlohnung beispielsweise durch die Automobil- und Transportbranche Schweiz. auto-schweiz wird gerne bereit sein, Lösungen zu suchen und zu finden.

Einen Überblick über die grössten Baustellen auf den Schweizer Nationalstrassen bietet die [«Baustellen-Karte» der WELTWOCHEN.](#)

[Zum Seitenanfang](#)

IM BILD

«Doppelte Autokosten – ohne mich!»

Die Politik macht Autofahren immer teurer. Was wir heute schon bezahlen – und was morgen noch kommt ...



[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)