

NEWSLETTER OKTOBER 2010

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Auf dem verkehrspolitischen Parkett fordert die Bundesverwaltung nach der gescheiterten Umweltetikette zu einem neuen «Tanz» auf: Das UVEK prüft die rechtlichen Grundlagen für die Einführung sogenannter Umweltzonen nach bundesdeutschem Muster. Das Geschäft befindet sich in der Anhörung, Eingabetermin ist der 26. November. Wir sagen Ihnen, weshalb auto-schweiz gegen neue Fahrverbote ist, und begründen dies selbstverständlich auch.



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Den Fünfer, das Weggli und den Kuss der Bäckerstochter gleich dazu: Der tiefe Euro-Kurs mag einige Autokäufer zum Gedanken verleiten, ihr neues Fahrzeug im Ausland zu erwerben und in die Schweiz einzuführen. Neben volkswirtschaftlich negativen Aspekten hat die Sache verschiedene Haken, die Käuferinnen und Käufer kennen sollten, bevor sie sich zu diesem Schritt verführen lassen.

Gute Lektüre!

PS: Wenn Sie jemanden kennen, von dem Sie glauben, dass er/sie unseren Newsletter ebenfalls gerne lesen würde, danken wir Ihnen für Ihre Empfehlung – und für [die Bekanntgabe der E-Mail-Adresse.](#)

Editorial

Im Scheinwerfer

Scheibenwischer

Routenplaner

Freisprechanlage

Im Bild

Ganz schön clever

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



[Zum Seitenanfang](#)

IM SCHEINWERFER

Halt, hier ist Fahrverbot für Sie!

Stellen Sie sich einen selbstständigen Elektriker vor. Er hat vor ein paar Jahren einen neuen Kombi für sein Geschäft gekauft. In einem grossen Bürogebäude in der Innenstadt erhält er einen lukrativen Auftrag. Beim Weg zur Arbeit stoppt ihn die neue Umweltpolizei – halt, hier ist Fahrverbot für Sie!



Stellen Sie sich ein ausländisches Touristenpaar vor. Sie haben sich für ihren Besuch ein feines Hotel in einer Schweizer Innenstadt ausgesucht. Bei der Anfahrt voller Vorfreude werden sie von der neuen Umweltpolizei gestoppt – halt, hier ist Fahrverbot für Sie!

Auf Wunsch einzelner Kantone will der Bund die Einrichtung von Umweltzonen in Städten ermöglichen. Auch befassen sich derzeit verschiedene städtische Behörden mit der Einführung solcher Zonen. Was gut gemeint ist – die Verbesserung der Luftqualität – führt mit der Einführung einer neuen Vignettenpflicht, neuen Verboten und neuen Bussen in eine ganz falsche Richtung.

Als Erstes ist zu fragen: Lässt sich das Ziel Verbesserung der Luftqualität überhaupt so erreichen? Nein, ist die höfliche Antwort der Techniker und Wissenschaftler, Alibiübung ist die ehrliche. Die Belastung der Luft durch den motorisierten Strassenverkehr ist dank moderner Technik (vom Katalysator bis zum Partikelfilter) stark rückläufig. Wurden früher die Schadstoffe NO_x, HC und CO in Gramm pro Kilometer gemessen, sind es heute Milligramm – bei gewissen Schadstoffen ist der Ausstoss messtechnisch nicht mehr nachweisbar. Die Schadstoffemission von modernen Benzinfahrzeugen sei heute «sehr gering», schreibt der Touring Club der Schweiz TCS.

Auch die Feinstaubbelastungen sind aufgrund des Einsatzes neuester Technologien stetig am Sinken. Heute wissen auch Politiker, was Messspezialisten längst sagten: Tempo 80 auf Autobahnen wegen Feinstaub war ein Irrtum. Das gilt logischerweise auch bei der behördlich geplanten Einführung von Umweltzonen. Und ist auch schon belegt: In Hannover (Dieselanteil dreimal höher als bei uns!) ist es gerade mal zu einem 1-prozentigen Rückgang der Feinstaubbelastung innerhalb der ausgeschiedenen Umweltzone gekommen.

Der erwähnte Elektriker, das Touristenpaar – generell hätten Gewerbler, Unternehmer, Touristen, gewöhnliche Bürgerinnen und Bürger mit ganz und gar gewöhnlichen Mobilitätswünschen die Einführung von Umweltzonen überproportional zu tragen.

Auch wären die absehbaren behördlichen Mehraufwände und Kontrollkosten massiv. Das ist störend für eine Idee, die bereits im Grundprinzip falsch ist, da sie nur auf einen vergleichsweise kleinen Teil der Umweltproblematik abzielt.

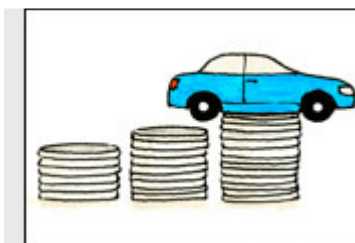
Was wäre gescheiter zu tun? Statt mit Verboten, die zu kilometerreichen Umfahrungen führen, müssten unerwünschte Emissionen mit cleverem Management der Verkehrsflüsse verhindert werden. Und mit politischen Anreizsystemen, die dafür sorgen, dass die weit über eine Millionen 10-jähriger und älterer Autos auf unseren Strassen mit modernen, energieeffizienten ersetzt werden.

[Zum Seitenanfang](#)

SCHEIBENWISCHER

Autopreise: Der schnelle erste Blick trügt

«Autos importieren leicht gemacht» – mit solchen Schlagzeilen glauben derzeit Direktimporteure und Medien Kunden- oder Lesernähe beweisen zu können. Wegen des starken Frankens propagieren sie den Kauf von Autos im Ausland. Tatsächlich scheinen auf einen schnellen ersten Blick die von offiziellen Importeuren und Händlern verkauften Autos manchmal teurer als die im Ausland gekauften Modelle.



Bei genauem Hinschauen merken die Kunden aber bald, dass die «grau» importierten Autos kaum je dem gewohnt hohen Schweizer Ausstattungsstand entsprechen. Es fehlt an langen Garantien bei Wartung und Reparatur, es fehlt an Leasingangeboten, es fehlt an zusätzlichen Gratisdienstleistungen – alles Servicepakete, welche hiesigen Markenpartnern selbstverständlich sind. Auch sind im Schweizer Preis Ersatzteilversorgung und Entsorgung sowie auch gut schweizerische Traditionen wie faire Entlohnung und Lehrlingsausbildung inbegriffen. Und nicht zuletzt: Ein ausländischer Anbieter wird Ihnen keine Eintauschofferte für Ihr Auto machen können.

Der Autohandel ist ein kompetitiver und elastischer Verdrängungsmarkt. Dabei haben die Käuferinnen und die Käufer viele Trümpfe in der Hand: Sie vergleichen, sie verhandeln, sie fragen nach Vergünstigungen. Dass sie finden, was sie suchen, belegen die steigenden Verkaufszahlen. Viele Importeure haben auch längst mit kreativen Aktionen auf die Euro-Schwäche reagiert – was zeigt, wie gut der Wettbewerb funktioniert.

Wie andere Branchen decken die Autoimporteure ihre Fremdwährungsrisiken mittelfristig auf ein bis drei Jahre ab.

Währungsänderungen bewirken nicht sofort Preisänderungen, weder nach oben noch nach unten. Autos sind Investitionsgüter und werden niemals wie Aktien oder Währungen auf der Basis von Tagespreisen gehandelt werden. An solcherlei Preisinstabilität kann auch niemand ein Interesse haben. Wer beispielsweise heute ein Auto – mit vielleicht in Leasingverträgen festgelegten Restwerten – kauft, soll doch nicht morgen der Verlierer sein. Ebenso würden kurzfristige Preissenkungen bei den Neuwagen im Occasionsmarkt zu Wertvernichtungen in Milliardenhöhe führen.

Und: Kaum je wird unter der Lockzeile «Auto importieren leicht gemacht» aufgeführt, dass auf jedes selbst eingeführte Gefährt eine Importsteuer von vier Prozent gelegt wird. Wenn also auf den ersten Blick Preisunterschiede zwischen der Schweiz und dem Ausland bestehen mögen, so zeigt doch ein cleveres Nachrechnen, dass sich für Kundinnen und Kunden der Gang zu einem vertrauenswürdigen Schweizer Markenvertreter allemal lohnt.

[Zum Seitenanfang](#)

ROUTENPLANER

Aktueller Stand relevanter verkehrspolitischer Bundesvorlagen mit Fokus auf Strasse und Finanzierung der Mobilität:

2. Hälfte 2010: Via sicura – Programm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr. Botschaft des Bundesrates mit einem Gesetzgebungskatalog auf zweite Hälfte 2010 angekündigt.

August 2010: Ablauf der Frist zur Behandlung der Volksinitiative «Für ein gesundes Klima». Der Nationalrat hat im März 2010 dem Ablehnungsantrag des Bundesrates zugestimmt. National- und Ständerat haben bis Sommer 2011 eine Fristverlängerung verlangt.

September: Eidg. Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr». Die Initiative wurde am 9. September 2010 eingereicht und von der Bundeskanzlei inzwischen als gültig erklärt.

September: Eidg. Volksinitiative «Für menschenfreundlichere Fahrzeuge». Im Januar hat der Bundesrat die Initiative abgelehnt und einen indirekten Gegenvorschlag zur Teilrevision des CO₂-Gesetzes unterbreitet. Der Nationalrat hat sich in der Herbstsession ebenfalls gegen die Initiative ausgesprochen; hingegen wurde die vorberatende Kommission mit der Ausarbeitung eines (indirekten) Gegenvorschlags beauftragt. Der Ständerat befasst sich in der Wintersession mit dem Geschäft.

Herbst 2010: Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie

Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. National- und Ständerat heissen die Gesetzesänderung gut.

2010: Verwesentlichung der Verkehrsregeln – Totalrevision der Verkehrsregeln- und der Signalisationsverordnung. Anhörung vorgesehen.

Januar 2011: Verordnung über das Strassenverkehrsunfall-Register (Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Einführung des Registers). Die Verordnung wird im Januar 2011 in Kraft treten.

[Zum Seitenanfang](#)

FREISPRECHANLAGE

Im Gespräch mit Max Nötzli

Für was steht auto-schweiz, der Verband der Schweizer Automobil-Importeure? Welche Interessen vertritt er, und geht es letzten Endes nur um das Verkaufen von Autos? Antworten auf diese und weitere Fragen können Sie im Videointerview mit Max Nötzli, Präsident von auto-schweiz, einsehen.



[Zum Seitenanfang](#)

IM BILD

Profis der Strassen

Auch in anspruchsvollen Situationen haben sie ihren Lastwagen souverän im Griff und können problemlos auf einem schmalen Waldweg wenden.



(Video: YouTube)

[Zum Seitenanfang](#)

GANZ SCHÖN CLEVER

Clevere Eco-Drive iPhone App

Mit ein paar wenigen Handgriffen und Eingaben erhalten iPhone-Benutzer neu aktuelle Informationen und Auswertungen über Treibstoffverbrauch, Reifendruck, CO₂-Ausstoss sowie über die



Treibstoffentwicklung. Mit dieser Gratisapplikation von Quality Alliance können alle iPhone-Besitzerinnen und -Besitzer ab sofort noch energieeffizienter und sparsamer unterwegs sein.

[» Gratisdownload der Eco-Drive iPhone App](#)

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)