

»auto-schweiz
auto-suisse

NEWSLETTER MAI 2010

EDITORIAL

Vor sich auf dem Bildschirm haben Sie die Erstausgabe des politischen Newsletters von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure. Mit diesem neuen Onlineinformationsmittel informieren wir ab heute in regelmässigen Abständen Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft, befreundete Verbände und Organisationen sowie Medienvertreter rund um das Thema Auto, Mobilität, Verkehr, Politik und Wirtschaft. Wir hoffen, dass unsere Informationen auf Ihr Interesse stossen.



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Das Hauptthema dieser Erstausgabe haben wir der Teilrevision des CO₂-Gesetzes gewidmet, weil wir der Meinung sind, dass der bundesrätliche Vorschlag in die Sackgasse führt und in seiner derzeitigen Version nicht realisierbar ist. Das hat auch die Umweltkommission des Nationalrates (UREK-N) gemerkt und einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der an der bevorstehenden Sommersession im Parlament behandelt wird. [Lesen Sie dazu](#)

Editorial

Im Scheinwerfer

Scheibenwischer

Drei Fragen an Max Nötzli

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

[unseren Bericht.](#)

Die Kostenwahrheit im Verkehr ist bekanntlich ein Dauerthema. Das verleitete eine namhafte Schweizer Tageszeitung zur Aussage: „Die Strasse soll noch mehr für die Schiene blechen.“ Hier sagen wir: „Halt!“ auto-schweiz ist durchaus nicht gegen einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr. Wir machen uns aber dafür stark, dass nicht nur immer die Automobilistinnen und Automobilisten zur Kasse gebeten werden, um den öV zu alimentieren. Unsere Meinung und einige aufschlussreiche Zahlen dazu lesen Sie [hier](#).



Das waren nur zwei Kostproben von dem, was Sie künftig in unserem Newsletter erwartet. 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](#).

Und nun wünsche ich Ihnen eine abwechslungsreiche Lektüre.

[Zum Seitenanfang](#)

IM SCHEINWERFER

CO₂-Vorlage: der falsche Weg ins richtige Ziel

Der CO₂-Ausstoss neu immatrikulierter Autos soll ab 2015 auf 130 Gramm pro Kilometer (g/km) reduziert werden. Das schlägt der



Bundesrat bei der Teilrevision des CO₂ -Gesetzes vor. Der Nationalrat berät das Dossier in der kommenden Sommersession. auto-schweiz bekämpft die bundesrätliche Idee, weil sie den besonderen Gegebenheiten der schweizerischen Mobilität nicht Rechnung trägt. Und weil den Automobilistinnen und Automobilisten im Schnitt jeder Neuwagen 1300 Franken teurer zu stehen käme.

Die Reduktion des Treibhausgases CO₂ und die Energieeffizienz sind längstens wichtige Leitlinien der Autobranche. Dank Forschung und Innovation bieten Importeure in der Schweiz über 1800 Modelle an, die durchschnittlich nur 5,9 Liter Benzin pro Kilometer verbrauchen und entsprechend weniger CO₂ ausstossen. Die Autobranche ist mitverantwortlich dafür, dass die Schweiz bezüglich des Klimaschutzes im internationalen Vergleich sehr gut dasteht. Auch wenn in der Schweiz nur 0,2 Prozent des weltweiten CO₂-Ausstosses produziert wird, unterstützt auto-schweiz weitere Massnahmen, um CO₂-Emissionen zu reduzieren oder zu verhindern.

Neuwagenpreise erhöhen sich um drei Prozent

Die Absicht ist löblich, doch der vom Bundesrat gewollte Weg der falsche. Die Planer aus dem Verkehrsdepartement begründen die Fixierung auf 130 g/km mit der Anpassung an europäische Richtlinien. Das ist unredlich argumentiert. Denn keines der europäischen Länder mit ähnlichen CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte muss den angepeilten EU-Durchschnittswert erreichen. Da werden Äpfel nicht mal mit Birnen, sondern mit Kirschen verglichen.

Die EU-Ländergemeinschaft kann nämlich die hohen CO₂-Werte der einen Länder, etwa Schweden und Deutschland, beispielsweise mit Italien und Portugal kompensieren. Schweden und Deutschland werden – wie die Schweiz – 2015 keinesfalls 130 g/km erreichen. Sie müssen jedoch wegen der gesamteuropäischen Verrechnungen von 27 Ländern nicht mit Sanktionen rechnen. Die Schweiz hingegen kann keine solche Mischrechnung einkalkulieren.

Dennoch sollen die Berner Beamten bei Nichteinhaltung Bussen aussprechen, die sich voraussichtlich auf einen Wert von 350 Millionen Franken belaufen werden. Ein schlechtes Signal für die Schweizer Wirtschaft! Und böse Kunde für den Konsumenten: Die Neuwagenpreise würden sich um drei Prozent oder um 1300 Franken pro Auto erhöhen.

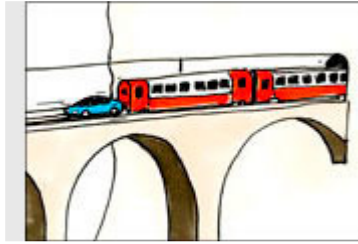
In Graubünden stehen mehr Berge als in Brüssel

Es gibt weitere schweizerische Besonderheiten, welche den Benzinverbrauch und damit den CO₂-Ausstoss nach oben treiben. Bei uns ist aus fiskalischen Gründen der Anteil der Dieselaautos tief – 30 Prozent sind es hier, 54 Prozent in der EU. Und dann ist die Schweiz ein Land der Berge. So kann es wohl nicht überraschen, dass bei uns im Winter eher mal ein 4 x 4 anzutreffen ist als in Brüssel oder Amsterdam (60 Prozent der in Graubünden eingelösten Autos sind mit Allrad ausgerüstet, in der ganzen Schweiz sind es 26, in der EU nur 9 Prozent!).

Die nationalrätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-N) hat diesen Fakten erfreulicherweise Rechnung getragen. Sie erachtet die Zielvorgabe des Bundesrates als unverhältnismässig und schlägt vor, dass die CO₂-Emissionen von neuen Autos bis Ende 2015 nicht auf 130, sondern auf 150 g/km zu reduzieren seien. Das ist kein Nachgeben: Die 150 g/km sind für die Schweiz ebenso schwierig zu realisieren wie die 130 g/km für Europa. Beide Vorgaben sind übrigens als strenge Reduktionsrichtlinien zu bezeichnen. Dennoch stellt sich auto-schweiz hinter diesen Antrag und hofft, dass auch der gesamte Rat dieser Linie folgen wird.

[Zum Seitenanfang](#)

Kostenwahrheit als Basis kluger Verkehrspolitik!



Rund 80 Prozent des Personen- und Güterverkehrs werden in der Schweiz auf der Strasse abgewickelt. Und gleichzeitig sind wir hierzulande Weltmeister

im Zugfahren. Strasse und Schiene, Auto und Zug – die Kosten für die Infrastruktur von Schiene und Strasse sollten demnach in einem politisch klug definierten, ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen.

Tun sie aber nicht. Die Politik fördert und fördert und fördert den öffentlichen Verkehr (öV) mit allen Mitteln. Wir haben mal nachgerechnet: **Zwischen 1970 und 2007 sind die Gesamtausgaben des Bundes pro 100 Leistungskilometer für Strassen praktisch gleich geblieben, jene für den öV hingegen haben sich um sage 2500 und schreibe zweitausendfünfhundert Prozent erhöht!** Anders gerechnet: 2007 gab der Bund gemäss eigenen Angaben pro 100 Leistungskilometer für den öV 16 Franken und 10 Rappen aus, für den Strassenverkehr 2 Franken und 35 Rappen.

Auch andere Zahlen werden oft ausgeblendet. Automobilistinnen und Automobilisten haben letztes Jahr Bund und Kantone mehr als elf Milliarden Franken an Steuern und Abgaben (Mineralölsteuer, Einfuhrzölle, andere Zollerträge, Vignette, Mehrwertsteuern, LSVA, Motorfahrzeugsteuern) abgeliefert. Machen wir die gleiche Rechnung beim Zugfahren, kippt die Sache ins Gegenteil: Die Hälfte jedes Billetts wird nicht von den Bahnreisenden bezahlt, sondern durch Subventionen.

Es muss die volle Kostenwahrheit auf den Tisch, wenn in Bern neue Weichen für Infrastrukturinvestitionen in die Verkehrsträger Schiene und Strasse gestellt werden. Etwa diese Kostenwahrheit: **Über 20 Prozent – 1,9 Milliarden Franken – des Geldes, das die Strassenbenützer dem Bund abliefern, werden heute für Eisenbahnprojekte eingesetzt**, rund 40 Prozent fliessen in die allgemeine Bundeskasse. Oder diese Wahrheit über Kosten: Die Strassenrechnung weist einen jährlichen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von fast 120 Prozent aus, die Eisenbahnrechnung hingegen weist einen solchen von unter 50 Prozent aus.

Jetzt gerät die SBB immer mehr in Schieflage. Die jährlichen gut sieben Milliarden an Beiträgen an den öV reichen weder für einen reibungslosen Betrieb noch für Investitionen in die Zukunft – für das Projekt Bahn 2030 sollten zusätzlich mehr als 20 Milliarden Franken bereitgestellt werden. Gleichzeitig sind viele Strassen sanierungsbedürftig, die A1 ist dauerverstopft, es mehren sich Staus mit Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Umwelt und die

Nerven der Autofahrer.

Unter dem Stichwort Kostenwahrheit muss die Politik das Missverhältnis in der Investitionspraxis bezüglich Schienen- und Strasseninfrastruktur ändern. Auch müssen die variantenreichen Forderungen nach immer neuen Griffen ins Portemonnaie der brav zahlenden Autofahrerinnen und Autofahrer gestoppt werden. Überhaupt ist die Mode abzustellen, Autos, des Schweizers erste Wahl beim Verkehrsmittel, zu verteufeln und das Autofahren zu erschweren. Denn eine letzte Kostenwahrheit zeigt: **Aus dem Strassenverkehr erhält die Schweizer Volkswirtschaft fünfmal mehr zurück als aus dem Schienenverkehr.**

[Zum Seitenanfang](#)

DREI FRAGEN AN MAX NÖTZLI

Herr Nötzli, warum, glauben Sie, wollen viele in der Schweiz die Kostenwahrheit in der Verkehrspolitik nicht hören?

Das hat Tradition. In der politischen Diskussion der vergangenen Jahrzehnte hat die Eisenbahn ganz klar dominiert. Das Problem der „Kostenwahrheit“ wird nun schon ewig lange diskutiert, und immer wieder hat es der Bereich öV geschafft, sich gegenüber der Strasse besser zu positionieren, als es der Wirklichkeit entspricht.

Es gibt doch gute Gründe dafür, dass in der Schweiz der öffentliche Verkehr gut alimentiert wird?

Es ist schon richtig, dass der öV gut alimentiert wird. Nur: Es ist nicht einsehbar, weshalb für die anfallenden Kosten zu einem guten Teil der motorisierte Strassenverkehr aufkommen soll. Schliesslich ist ein gut organisierter öV ein System, das allen zugute kommt, also sollen auch alle, und eben nicht überproportional die Autofahrer, dafür bezahlen.

Was wollen Sie: masshalten bei den Ausgaben für die Schieneninfrastruktur oder schlicht und einfach mehr Geld für die Strasse?

Die Strasse benötigt in Zukunft sehr viel Geld für den dringend nötigen Ausbau des Netzes, zur Beseitigung von Engpässen und für den Unterhalt. Wenn die Strasseneinnahmen ausschliesslich dafür verwendet werden, sind die anstehenden Probleme lösbar, nicht aber, wenn noch mehr Begehrlichkeiten vonseiten der Schiene abgedeckt werden sollen. Wenn der öV mehr Geld braucht, müssen neue Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden, etwa die Erhöhung der Mehrwertsteuer. Man muss endlich aufhören, nach dem Muster zu verfahren, der (böse) Autoverkehr müsse quasi den (guten) Eisenbahnverkehr

bezahlen.

[Zum Seitenanfang](#)

ROUTENPLANER

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

Januar 2010: Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge – Stopp Offroader“: Der Bundesrat spricht sich klar gegen die Volksinitiative aus und hat dem Parlament einen indirekten Gegenvorschlag unterbreitet. Die zuständige Kommission des Nationalrates (UREK-N) hat sowohl diesen indirekten Gegenvorschlag wie auch die Initiative abgelehnt.

Januar 2010: Zustandekommen einer Volksinitiative zur Lancierung einer Standesinitiative in Uri „Zweite Gotthardröhre im Hinblick auf Totalsanierung des Tunnels“.

Februar 2010: Im Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz berechnete Bundesrat Leuenberger einen Finanzierungsbedarf von 135 Milliarden Franken für den Ausbau des Strassen- und Schienennetzes, welcher mittels Mobility Pricing gedeckt werden soll. Die Anhörung zu diesem Bericht ergab Ablehnung für dieses Finanzierungsmodell.

März 2010: St. Gallen nimmt als erste Stadt die Städte-Initiative zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in einer Volksabstimmung an. Ähnliche Initiativen wurden auch in Winterthur, Zürich, Basel-Stadt, Luzern und Genf lanciert.

März 2010: Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen: Das Parlament hat das neue Nationalstrassenabgabegesetz verabschiedet. Die Vignette kostet weiterhin 40 Franken, die Busse wird auf 200 Franken erhöht. Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten des Gesetzes.

April 2010: Unterschriftensammlung für die Initiative „Schutz vor Rasern“ lanciert.

April 2010: Verordnungen des Strassenverkehrsrechts: Wichtigste Neuerung waren die neuen Sicherheitsbestimmungen beim Mitführen von Kindern unter zwölf Jahren.

Sommersession 2010: Revision des CO₂-Gesetzes: CO₂-Reduktionsziele nach 2012 mit der Vorgabe, die Emissionen bis ins Jahr 2020 um 20, allenfalls sogar um 30 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 zu senken. Der Nationalrat diskutiert in der Sommersession. Mehr Informationen zu diesem Thema finden Sie [hier](#).

Sommersession 2010: Parlamentarische Initiative Stähelin: Abschaffung der Fahrradnummer. Die Gesetzesänderung geht an den Bundesrat zur Stellungnahme und soll in der Sommersession 2010 im Ständerat behandelt werden.

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

2. Hälfte 2010: Bundesbeschluss zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz: im Visier die Engpässe auf der A1 bei Crissier und bei der Nordumfahrung Zürich/Gubrist. 2009 wurden für die erste Finanzierungsetappe Geldmittel gesprochen. Die Vorlage soll in der Sommersession im Ständerat behandelt werden.

Juli 2010: Die Änderung der Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen tritt ab 1. Juli 2010 in Kraft.

August 2010: Das Inkrafttreten der Umweltetikette ist auf den 1. August 2010 vorgesehen. Sie soll die bisherige Energieetikette ablösen. Verordnungen werden 2011 folgen.

August 2010: Ablauf der Frist zur Behandlung der Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“. Der Nationalrat hat im März 2010 dem Ablehnungsantrag des Bundesrates zugestimmt.

September 2010: Eidg. Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ – Ablauf der Sammelfrist am 17. September 2010.

2010: Verwesentlichung der Verkehrsregeln (Projekt "Verve") – Totalrevision der Verkehrsregeln- und der Signalisationsverordnung. Anhörung vorgesehen.

[Zum Seitenanfang](#)

FREISPRECHANLAGE

Im Gespräch mit Andreas Burgener

Im Vergleich zum Vorjahresquartal wurden in diesem Jahr 8,8 Prozent mehr Neuwagen verkauft. Ist die Krise schon vorbei? Gibt es einen

bestimmten Grund für diese positive Entwicklung? Wie beurteilt auto-schweiz diesen Aufschwung? Wie sind die Prognosen für das zweite Halbjahr 2010? Und welche Autos liegen aktuell im Trend, welche weniger? Antworten auf diese Fragen können Sie in diesem Videointerview mit Andreas Burgener, Direktor von auto-schweiz, einsehen.



[Zum Seitenanfang](#)

IM BILD

Soll die Vignette bald 100 Franken kosten? Noch letzten Herbst sagte der Bundesrat auf die Motion von Urs Hany (CVP/ZH) explizit Nein. Nur wenige Monate später wird im Departement Leuenberger ein Wortbruch geplant:

In der ständerätlichen Verkehrskommission wurde ruchbar, dass die Option "Preiserhöhung Vignette" schon wieder auf behördlichen Tischen liegt – als eine von verschiedenen Massnahmen, um die Infrastrukturaufgaben im Strassenverkehr zu finanzieren.



Ein Zollbeamter verkauft 1985 eine der ersten Vignetten, zum Preis von 30 Franken.

[Zum Seitenanfang](#)

GANZ SCHÖN CLEVER ...

... finden wir den neuen Webauftritt von [CLEVER UNTERWEGS](#), eine Informationskampagne rund um intelligente Mobilität. Neu sind das frischere Design, der klare Aufbau sowie der Multimedia-



Teil. Im Bereich [CLEVER fahren](#) finden Interessierte zum Beispiel sinnvolle und nützliche Tipps rund ums Autofahren, oder im Bereich [CLEVER mitreden](#) geht es um aktuelle Informationen und Meinungen zu Verkehr und Politik. Am besten gleich selbst mal [ausprobieren!](#)

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)