

EDITORIAL

IM SCHEINWERFER

SCHEIBENWISCHER

FREISPRECHANLAGE

GANZ SCHÖN CLEVER

RÜCKSPIEGEL

Klarsicht 05/2014



François Launaz,
Vizepräsident auto-schweiz

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser!

Jetzt müssen Sie – wenn Sie ein Verkehrsproblem beschäftigt und Ihnen die richtige Ansprechstelle fehlt – nicht mehr die Faust im Sack machen. Denn ab sofort gibt es Sorgentacho.ch von auto-schweiz. Die Macher dieser neuartigen digitalen Plattform nehmen Ihnen Ihre persönlichen Anliegen, Sorgen oder Bedürfnisse rund um die Themen Verkehr und Autofahren ab und leiten sie in die richtigen Kanäle. Sorgentacho.ch ermöglicht es Ihnen überdies, weitere Betroffene zu mobilisieren, die Ihren Beitrag unterstützen und ihm dadurch zusätzliche Dringlichkeit verschaffen können. Neugierig geworden? [Hier erfahren Sie mehr...](#)

Hier ein kleiner Überblick über andere spannende Themen dieses Newsletters:

- **Sessionsrückblick:** Die wichtigsten Geschäfte der Frühjahrssession 2014.
- **Strassenfonds des Bundes:** Erneuter Griff in die Tasche der Autofahrer!
- **Autosalon Genf 2014:** Die neuesten Erfindungen und wichtigsten technischen Neuerungen des Autosalons Genf 2014 fotografisch festgehalten.

-
- **Road Pricing:** Zuerst aussperren, dann abkassieren.
 - **CO₂-Regelung 2020 – die EU hat vorgespurt:** Jetzt liegt die Lösung, ein Kompromiss, auf dem Tisch.
 - **Milchkuh-Initiative:** Die Initiative ist eingereicht und durch die Bundeskanzlei bestätigt worden.
 - **Sorgentacho.ch:** Sprechen Sie mit bei der Verkehrspolitik!

... und weitere spannende Themen.

Freundliche Grüsse und viel Spass bei der Lektüre!



IM SCHEINWERFER

Rückblick Frühjahrsession 2014

Der Ständerat will die zweite Röhre durch den Gotthard. Er bekräftigte als Erstrat das Vorhaben des Bundesrates, den Gotthard-Strassentunnel mit einem zweiten Tunnel zu sanieren (13.077). Nach der Renovation soll die Kapazität der Verbindung nicht erweitert, sondern nur eine Spur pro Tunnel für den Verkehr freigegeben werden.

Geplant ist, ab etwa 2030, nur eine Spur pro Tunnel für den Verkehr freizugeben und die andere als Pannestreifen zu benutzen. Die Durchfahrt von Lastwagen soll von einem Tropfenzählersystem gedrosselt werden. Gegen eine zweite Röhre sprachen sich neben den Linken und Grünen auch Vertreter der Innerschweizer Kantone aus. Sie sehen darin einen «Etikettenschwindel». Für sie ist absehbar, dass das Verkehrsregime unter dem Druck der Strassenbenützer über kurz oder lang aufgeweicht wird. Als Nächstes wird der Nationalrat über den Sanierungstunnel entscheiden. Da mit dem Entwurf auch die Anliegen der Standesinitiative des Kantons Tessin zur Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels (10.301) erfüllt sind, entschied der Ständerat, dieser keine Folge zu geben. Standesinitiativen können nicht zurückgezogen werden, deshalb geht das Geschäft auch noch an den Nationalrat.

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene soll

weiter finanziell gefördert werden. Der Nationalrat hat einer Verlängerung der Zahlungsdauer und einer Aufstockung der Gelder für den kombinierten Verkehr zugestimmt (13.102). Im Rahmen dieser Beratung hat er auch den Verlagerungsbericht 2013 (13.111) diskutiert. Darin schlägt der Bundesrat vor, die Verlagerungspolitik stärker umwelt- und klimapolitisch einzubetten. Der Nationalrat hat vom Bericht Kenntnis genommen, der Stand der Zielerreichung wurde jedoch erwartungsgemäss unterschiedlich beurteilt. Jetzt gehen beide Geschäfte an den Ständerat.

Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat eine Motion von Walter Müller (FDP/SG) angenommen. Damit ist der Bundesrat beauftragt, sich bei der österreichischen Regierung für eine rasche Realisierung der Verbindung der Rheintalautobahnen zwischen der Schweiz und Österreich einzusetzen (12.3102). Ebenso wurde eine Motion von Lorenz Hess (BDP/BE) überwiesen, welche den Bundesrat beauftragt, Massnahmen zu ergreifen, damit das Gesamtgewicht eines Nutzfahrzeuges oder Anhängers flexibler verändert werden kann (13.3572).

Hingegen entschied sich der Nationalrat gegen den Bau eines Brüttener Tunnels. Wie bereits der Ständerat lehnte er die entsprechende Standesinitiative des Kantons Zürich (12.301) ab. Damit ist die Initiative gescheitert. Seit der Abstimmung vom 9. Februar dominiert das Ja zur Masseneinwanderungsinitiative die politische Agenda. So diskutierte der Nationalrat die Auswirkungen der Annahme während der Frühjahrs-session mehrmals und führte in der letzten Sessionswoche eine dringliche Debatte zum Thema durch. Zu entscheiden gab es allerdings nichts. Der Ball liegt derzeit beim Bundesrat. Dieser will bis Ende Juni ein Konzept für die Umsetzung vorlegen. Auch der Ständerat befasste sich in der Frühjahrs-session intensiv mit der Zuwanderung. Er debattierte ausgiebig über die Ecopop-Initiative, welche die Netto-zuwanderung auf 0,2 Prozent der ständigen Wohnbevölkerung pro Jahr beschränken will. Die kleine Kammer sieht in der Volksinitiative kein taugliches Mittel zur Sicherung der Lebensgrundlage und empfahl die Vorlage deutlich zur Ablehnung.

Im Weiteren befasste sich der Ständerat in der Frühjahrs-session intensiv mit Handelsfragen. So genehmigte nach dem Nationalrat auch der Ständerat

das Freihandelsabkommen mit China und beauftragte den Bundesrat, die Vor- und Nachteile eines umfassenden Freihandelsabkommens zwischen der Schweiz und der EU zu überprüfen. Viel zu reden gab im Nationalrat die Änderung des Radio- und Fernsehgesetzes RTVG. Künftig soll jeder Haushalt eine Radio- und TV-Abgabe bezahlen, unabhängig davon, ob dieser ein Radio- oder Fernsehgerät besitzt. Die geräteunabhängige Abgabe sollen aber auch Unternehmen ab einem Jahresumsatz von 500'000 Franken berappen müssen. In der Schlussabstimmung empfahlen beide Räte die Volksinitiativen «Für eine öffentliche Krankenkasse» sowie «Schluss mit der MWST-Diskriminierung des Gastgewerbes» zur Ablehnung. Die Änderungen des Steueramtshilfegesetzes wurden angenommen. Bei Steueramtshilfe können somit neu in gewissen Fällen Informationen an andere Staaten geliefert werden, ohne dass der Betroffene vorher darüber informiert wird.

Der Ständerat hat zudem erstmals in seiner Geschichte per Knopfdruck abgestimmt. Die kleine Kammer hatte lange an der traditionellen Abstimmung per Handerheben festgehalten. Die Einführung der elektronischen Abstimmungsanlage war erfolgreich.



Strassenfonds des Bundes – erneut Griff in die Tasche der Autofahrer

So begrüßenswert der längst fällige, vom Bundesrat vorgeschlagene Strassenfonds auch ist, so vehement lehnt auto-schweiz, die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, eine Erhöhung der Mineralölsteuer und damit höhere Treibstoffpreise ab. Die Autofahrer zahlen schon genug. Solange von den heute rund 9,5 Milliarden Franken, welche die Strassenbenützer abliefern müssen, nur gerade 2,6 Milliarden zugunsten der Strasseninfrastruktur eingesetzt werden, darf es keine weiteren Steuerhebungen geben. Vielmehr fordert auto-schweiz, dass die Vorlage zwingend mit der **Milchkuh-Initiative** zu verknüpfen ist. Diese verlangt ja, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr konsequent in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Nur so ist

gewährleistet, dass Strassengelder in Zukunft nicht mehr zweckentfremdet und für Quersubventionierungen aller Art missbraucht werden. Mit der erfolgten Einreichung der **Milchkuh-Initiative** ist die Voraussetzung für eine zeitgleiche Behandlung der beiden Vorlagen im Bundesrat und im Parlament nun gegeben.

Staus auf Nationalstrassennetz nehmen weiter zu

Im letzten Jahr wurden auf den Schweizer Nationalstrassen 1,7 Prozent mehr Kilometer als im Vorjahr zurückgelegt. Vor allem wegen den anhaltenden Verkehrsüberlastungen haben die Stautunden erneut zugenommen. Der weitere Ausbau des Strassennetzes ist nötiger denn je.

Im vergangenen Jahr wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen insgesamt 26,39 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 1,7 Prozent. Leicht rückläufig war die Fahrleistung des schweren Güterverkehrs. Die Anzahl Stautunden erhöhte sich auch 2013 wiederum, dieses Mal um 3,4 Prozent auf 20'596 Stunden. Im Vorjahr lag die Zunahme bei 4 Prozent. Ausgelöst wurden die Staus vor allem durch Verkehrsüberlastungen. Diese machten drei Viertel aller Stautunden aus (17'144 Stunden). Rückläufig waren Staus wegen Unfällen und Baustellen. Dies geht aus den ASTRA Verkehrsflusszahlen 2013 hervor.

Das ASTRA betonte in ihrer Mitteilung, dass angesichts der wachsenden Mobilität, der steigenden gesellschaftlichen Ansprüche und der volkswirtschaftlichen Bedeutung eines guten Verkehrsnetzes eine langfristig sichere Finanzierung wichtig sei. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) und das Programm zur Engpassbeseitigung seien Massnahmen dafür. Im Februar hat der Bundesrat diesbezüglich die zweite Programmbotschaft verabschiedet und beantragt dem Parlament Investitionen auf den Strecken Genf Flughafen - Le Vengeron, Luterbach - Härkingen und Andelfingen - Winterthur.

Für auto-schweiz ist klar; diese Daten zeigen erneut und deutlich, dass die zunehmende Stauproblematik auf dem Schweizer Strassennetz dringend mit gezielten Kapazitätserweiterungen bekämpft werden muss. Dies kann nur durch eine nachhaltige Finanzierung und auf Basis eines neuen Strassenfonds erfolgen. Der Bundesrat hat diesen bereits skizziert. Für auto-schweiz muss die Vorlage jedoch zwingend noch dahingehend angepasst werden, dass die zweckentfremdete Verwendung von Geldern, die durch den Strassenverkehr generiert werden, beseitigt wird. Genau dies sieht die Volks-Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative) vor. Mit dieser würde auch die vom Bundesrat geforderte Erhöhung der Mineralölsteuer hinfällig, da die Strassenbenützer (Automobilisten, Motorradfahrer und Transporteure) bereits genügend Steuern und Gebühren aufwenden und diese für Bau und Unterhalt von Strassenprojekten mehr als ausreichen.

Beitrag des Schweizer Fernsehen: [Link](#)

Medienmitteilung des Bundesamt für Strasse ASTRA: [Link](#)

Weitere Informationen zu den grösseren Bauprojekten auf dem Nationalstrassennetz: [Link](#)



SCHEIBENWISCHER

Auto-Salon Genf 2014

Wie jeden März präsentierte die Automobilindustrie auch dieses Jahr anlässlich des Auto-Salons in Genf die neuesten Erfindungen und Automodelle. Im Vordergrund standen dieses Jahr umweltfreundliche Automodelle. auto-schweiz hat für Sie die wichtigsten technischen Neuerungen fotografisch festgehalten.

[Bildergalerie Auto-Salon Genf 2014](#)



Road Pricing – zuerst aussperren, dann abkassieren

Seit einigen Jahren geistert das Zauberwort Road Pricing in den Köpfen der Verkehrsplaner herum. Spätestens seit zuerst London, später dann Stockholm und Singapur, für die Einfahrt in den Citybereich eine Maut erhoben, begannen rot-grüne Politiker von dieser neuen Art der Verkehrslenkung zu träumen. Zwar führten sie vordergründig marktwirtschaftliche Überlegungen ins Feld – für das knappe Gut «Verkehrsfläche» in den Innenstädten müsse man mehr bezahlen –, aber in Tat und Wahrheit ging es ihnen einzig und allein darum, dem motorisierten Individualverkehr das Leben möglichst schwer zu machen.

Dumm nur, dass die Idee des Road Pricing nicht wirklich vom Fleck kam, weil die Vorbehalte gegen derartige Lenkungsmaßnahmen nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch bei Politikern und bei Verkehrsverbänden gross waren. Nicht zuletzt darum, weil es jedermann dämmern musste, dass keine Schweizer Stadt mit London (8,1 Mio. Einw.), Singapur (5,3 Mio. Einw.) und Stockholm (800'000 Einw.) verglichen werden kann.

Was tun? Als wäre es abgesprochen, begannen vor allem die rot-grün dominierten Städte systematisch, die Autos auszusperren. Durch Fahrbahnverengungen, Spurabbau, Fahrverbote und Niedrigtempolimiten wird ein grosser Teil des Langdistanz-Stadtverkehrs auf die Autobahn gezwungen, wo er auf den echten Transitverkehr stösst und dort vor allem zu den Hauptpendlerzeiten für noch mehr Staus verantwortlich ist. Wenn nun das Road Pricing als Allheilmittel gegen die morgendlichen und abendlichen Megastaus propagiert wird, ist das an Dreistigkeit kaum zu überbieten. Ein «Buebetrickli».

Dass in einer CS-Studie mit überholten Statistiken operiert wird, macht die Sache nicht besser: Entgegen den Aussagen des Autors Fabian Hürzeler ist es nämlich heute so, dass die Wohnbevölkerung in den Städten wieder zunimmt, während mehr und mehr Unternehmen ihre Arbeitsplätze in die Agglomerationen verlagern. Und das real steigende Haushalteinkommen mag vielleicht zu einem Anstieg des Freizeitverkehrs führen, mit dem Pendlerverkehr

hingegen hat es rein gar nichts zu tun. Nicht künstlich herbeigeführte Verknappungen und schamloses Abkassieren bei den Autofahrern bringen die Lösung. Nachhaltig sind einzig und allein der bedarfsgerechte Ausbau der viele Jahre lang sträflich vernachlässigten Strasseninfrastruktur und die Engpassbeseitigung – nicht nur auf dem Nationalstrassennetz. Und der Bund müsste ein Wörtchen mitreden können, wenn Städte ihre Verkehrslasten auch weiterhin ungeniert auf die umliegenden Autobahnen verlagern wollen.

Sollte – in einer fernerer Zukunft – doch der Weg der Verkehrslenkung beschritten werden müssen, dann bitte nur in Form eines Mobility Pricing, das auch den öffentlichen Verkehr mit einschliesst. Road Pricing dagegen ist reine Schikane.



CO₂-Regelung 2020: EU hat vorgespurt – auch für die Schweiz

Über mehrere Monate haben das EU-Parlament und die europäischen Automobilhersteller und -verbände um die neuen CO₂-Vorgaben für neue Autos ab dem Jahr 2020 gerungen. Jetzt liegt die Lösung, ein Kompromiss, auf dem Tisch. Und sie sieht wie folgt aus:

Ursprünglich hatte die Europäische Union eine Zielvorgabe von 95 g CO₂-Ausstoss pro Kilometer für alle Neufahrzeuge für das Jahr 2020 vorgesehen. Die ausgehandelte Kompromisslösung läuft nun darauf hinaus, dass im Jahr 2020 95 Prozent der neuen Autos die 95-g-Obergrenze einhalten müssen und dass diese erst per 2021 für alle Fahrzeuge verbindlich wird. Dabei gelten für jeden Hersteller einzeln festgelegte Zielvorgaben. Zudem können sich die Autoproduzenten elektrisch angetriebene und andere schadstoffarme Fahrzeuge zum Teil mehrfach in ihrer Klimabilanz anrechnen lassen. Dadurch werden Anreize gesetzt, in neue Technologien zu investieren und die verstärkte Entwicklung alternativer Antriebe zu forcieren. Das entsprechende Gesetz verabschiedeten die EU-Staaten am 10. März in Brüssel.

auto-schweiz, die Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure, begrüsst diese

Kompromisslösung. «Ein notwendiger und richtiger Schritt, denn damit wird das nach wie vor ambitionöse CO₂-Ziel von den europäischen Automobilproduzenten mitgetragen», kommentiert auto-schweiz-Präsident Max Nötzli das neue Abkommen und ergänzt: «Wir legen unseren Behörden eindringlich nahe, der Stossrichtung dieser Regelung zu folgen, allerdings mit gewichtigen, für die Schweiz unabdingbaren Vorbehalten. Auf eine womöglich noch rigorosere Insellösung ist zwingend zu verzichten. Es ist jetzt nicht die Zeit, mit Alleingängen den Musterknaben spielen zu wollen.»

Da der überwiegende Anteil der hierzulande verkauften Neuwagen europäischer Produktion entstammt, wäre der Anschluss an die europäische CO₂-Verordnung der einzig logische Schritt. Zudem liegt es für die Importeursvereinigung auf der Hand, dass auf die speziellen Rahmenbedingungen des hiesigen Automarktes mit einem entsprechend angepassten Implementierungsprozess Rücksicht genommen werden muss.

«Die Einführung der neuen Limite muss für die Schweiz auf der Zeitachse mindestens um drei Jahre nach hinten verschoben werden; ausserdem fordern wir eine Erhöhung der in der EU angewendeten Mehrfachanrechnung besonders energieeffizienter Fahrzeuge», äussert sich dazu auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener und ergänzt: «Sonst laufen wir aufgrund der topografischen und klimatischen Verhältnisse in der Schweiz, aber auch wegen des im Vergleich zu anderen Ländern kleinen Anteils an Dieselfahrzeugen bzw. überdurchschnittlich hohen Anteils an Allradautos Gefahr, das ambitionöse CO₂-Ziel nicht zu erreichen.»

Politik und Behörden täten gut daran, diese Überlegungen in die Entscheidungsfindung für die CO₂-Gesetzgebung für die Schweiz ab 2020 einfließen zu lassen.



FREISPRECHANLAGE

Milchkuh-Initiative: Unterschriften sind eingereicht und die Initiative ist durch die Bundeskanzlei bestätigt worden

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach ihrer Lancierung wurde am 10. März 2014 die eidgenössische Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung, landesweit bekannt geworden als Milchkuh-Initiative mit 114'326 beglaubigten Unterschriften eingereicht. Im Beisein von auto-schweiz-Präsident Max Nötzli und zahlreichen Vertretern des Initiativkomitees wurden die Unterschriftenformulare der Bundeskanzlei übergeben. Bekanntlich wurde der Vorstoss der Autolobby offiziell an der Eröffnung des letztjährigen Genfer Autosalons lanciert. Aus diesem Grund griff Salon-Präsident Maurice Turettini an seiner diesjährigen Eröffnungsansprache im Beisein des amtierenden Bundespräsidenten Didier Burkhalter das Thema ebenfalls auf und wies auf die Übergabe der Unterschriften hin.

Die in rekordverdächtiger Zeit gesammelten Unterschriften belegen deutlich, dass dieser Vorstoss einem echten Bedürfnis entspricht und dass die motorisierten Verkehrsteilnehmer mithin nicht mehr bereit sind, die Milchkuh der Nation zu spielen, d.h. sich mit immer mehr und immer neuen finanziellen Belastungen abzufinden. Mit ihren Unterschriften haben sie manifestiert, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr konsequent der Strasse zugutekommen sollen und dass sie bei jeder Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben ein gewichtiges Wort mitreden wollen. Drei Wochen nach Eingabe der Unterschriften bestätigte die Bundeskanzlei, dass die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» auch formell zustande gekommen ist. Die Prüfung der Unterschriftenlisten durch die Bundeskanzlei hat ergeben, dass von insgesamt 114'254 eingereichten Unterschriften 113'306 gültig sind. Damit ist das Bedürfnis der motorisierten Verkehrsteilnehmer endgültig auf dem politischen Parkett.

[Mediabeitrag Milchkuh](#)



Sorgentacho.ch – das neue Online-Tool für Verkehrsteilnehmende und Verkehrspolitiker

Mit [Sorgentacho.ch](https://www.sorgentacho.ch) hat auto-schweiz eine neuartige digitale Plattform für alle Strassenverkehrsteilnehmer geschaffen. Das Tool bietet die Möglichkeit, Anliegen, Probleme oder Bedürfnisse rund um das Thema Verkehr auf einfache Art und Weise zu deponieren. Bereits wurden Einträge verfasst und täglich melden sich neue Politiker an. Dabei wird unter anderem der Bau von Fussgängerstreifen direkt nach Kreiseln kritisiert, die neue Verkehrsführung in Arbon diskutiert oder der Überfluss an Ampeln und Schildern infrage gestellt. Auch zu nationalen Themen wie der Gotthard-Gebühr oder dem geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) können Benutzer Stellung beziehen.

Nun gilt es, die Anträge zu unterstützen, damit Verkehrspolitiker die Relevanz erkennen und handeln. Helfen auch Sie mit. Melden Sie sich auf [Sorgentacho.ch](https://www.sorgentacho.ch) an, liken Sie Beiträge oder verfassen Sie gleich Ihren eigenen Vorschlag und verändern Sie so die Verkehrspolitik!

Für weitere Informationen oder Auskünfte und auch für Ideen zur Bewerbung des Tools stehen wir Ihnen unter Info@sorgentacho.ch gerne zur Verfügung.

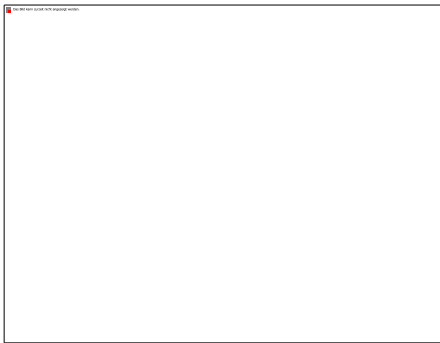


GANZ SCHÖN CLEVER

Energieeffiziente Mobilität – 2,4 Liter auf 100 Kilometer

Effizienz konsequent auf die Spitze getrieben. So lässt sich der Erdgas-Diesel-Hybrid-Motor des Instituts für Dynamische Systeme und Regelungstechnik (IDSC) der ETH Zürich charakterisieren. Der neuartige Automotor ist so effizient, dass er nur halb so viel CO₂ emittiert wie herkömmliche Motoren, rund 56 Gramm pro Kilometer, das entspricht einem Benzinverbrauch von 2,4 Liter auf 100 km. Das Team, das schon mit dem Wasserstofffahrzeug Pac Car II für einen Weltrekord und mit einem pneumatischen Hybridmotor für Furore

gesorgt hat, legt nun nach. In nur fünf Jahren könnte der Erdgas-Diesel-Hybrid den Markt erobern, wenn das Konzept von den Autoherstellern aufgenommen wird. Die Chancen stehen gut, mit ersten Industriepartnern laufen Gespräche. Der Watt d'Or 2014 in der Kategorie Energieeffiziente Mobilität geht an das IDSC, ein Institut, das in Sachen Effizienz der Konkurrenz stets eine Nasenlänge voraus ist. Lesen Sie den ganzen Artikel im «energeia» zum Watt d'Or oder sehen Sie den Beitrag dazu in der Sendung **10 vor 10**.



Wo steht das Autorecycling heute und welches sind die künftigen Herausforderungen?

Bereits zum 14. Mal wurde am International Automobile Recycling Congress über den Stand des Autorecyclings und die Herausforderungen in der Zukunft berichtet. Dieses Jahr fand der Kongress im Zentrum der EU in Brüssel statt. Nicht ohne Grund, denn nach der EU-Altfahrzeug-Direktive von 2005 müssen die Mitgliedstaaten ab nächstem Jahr eine Verwertungsquote für Altfahrzeuge von 95 Prozent nachweisen. Dabei sind maximal 10 Prozent energetische Verwertung erlaubt. Eine hundertprozentige Umsetzung im Sinne des Gesetzgebers bedeutet einen enormen Aufwand. Insbesondere die Shredderleichtfraktion (RESH) muss zu einem Teil stofflich verwertet werden.

Was dies bedeutet, demonstriert Auto Recycling Nederland (ARN) in ihrer komplexen Aufbereitungsanlage. Trotz der weitgehenden Separation werden immer noch 12 Prozent der Shredderleichtfraktion deponiert. 60 Prozent können thermisch und immerhin 28 Prozent stofflich recycelt werden. In der Schweiz wird die Shredderleichtfraktion ausschliesslich in Kehrichtverbrennungsanlagen verwertet. Dabei wird nicht nur Energie in Form von Elektrizität und Fernwärme gewonnen, sondern auch Metalle aus den Verbrennungsrückständen in den Stoffkreislauf zurückgeführt. Bei solchen komplexen Aufbereitungsprozessen wie bei ARN muss man sich fragen, ob nicht mehr Energie in die Aufbereitung gesteckt wird als schliesslich über die Sekundärrohstoffe eingespart werden kann.

Ein weiterer Schwerpunkt befasste sich mit der Elektromobilität. Diese stellt in einigen Jahren eine besondere Herausforderung an die Verwertung dar. Einerseits gilt es im Rahmen der Rohstoffsicherung wertvolle Metalle zurückzugewinnen, welche in den Elektronik- und Elektrikbauteilen enthalten sind. Andererseits werden Fahrzeuge mit Leichtbaumaterialien gewichtsoptimiert, um das Batteriegewicht zu kompensieren. Diese Leichtbaumaterialien, zum Beispiel carbonfaserverstärkter Kunststoff (CFK) oder andere Materialverbunde, benötigen alternative Verwertungswege.

Ein weiterer Diskussionspunkt betraf – nicht zum ersten Mal – den «illegalen» Export von Fahrzeugen aus Europa. Damit fließen Rohstoffe ab, die teilweise endgültig verloren sind. Die Schweiz ist eines der Länder, die den besten Überblick besitzen, wohin die Altfahrzeuge abfließen, und die eine relativ gute Kontrolle mit einer einfachen und verständlichen Vollzugshilfe haben. Das Entscheidende ist nämlich die Definition zwischen Gebrauchtfahrzeug (Produkt) und Altfahrzeug (Abfall). Fahrzeuge werden nicht aus Gründen der billigen Entsorgung exportiert, sondern weil sie weiterhin im Einsatz stehen. Auch Entwicklungsländer haben ein Recht auf Mobilität, ohne die ein Wirtschaftswachstum gar nicht möglich ist.

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz ist Sponsor des International Automobile Recycling Congress und mit dem Geschäftsführer Daniel Christen im Steering Committee vertreten.



Checkliste Frühlingsputz

Die Tage werden länger, der Schnee schmilzt, die Temperaturen steigen – der Frühling ist da.

Zeit also, nicht nur den Haushalt auf Vordermann zu bringen, sondern auch das Auto. Schnee, Eis und Salz haben ihre Spuren hinterlassen – auf der Karosserie, in Ritzen und Radkästen, im Wageninneren – einfach überall. Diese Rückstände müssen weg, bevor es zu

Dauerschäden kommt. Wir haben für Sie eine Checkliste für den perfekten Frühlingsputz zusammengestellt.

[Checkliste Frühlingsputz](#)

RÜCKSPIEGEL

Thema Auto in den Medien

Aktuelles und Lustiges in den Medienberichten zum Thema Auto und Verkehr. Eine Auswahl weiterer interessanter Beiträge haben wir hier für Sie zusammengestellt:

- [Volksinitiative «140 auf der Autobahn»](#) – innert kürzester Zeit konnte die Facebook-Seite «Volksinitiative 140 auf der Autobahn» über 150'000 Likes generieren.
- [Lastwagenfahrer haben genug vom Stau](#) – bei einer Aktion von Les Routiers Suisses haben am 26. April rund 80 Lastwagenfahrer auf dem Bundesplatz in Bern gegen Autobahnstaus protestiert.

HERAUSGEBER

auto-schweiz

Wölflistrasse 5, 3006 Bern, T + 41 31 306 65 65, F + 41 31 306 65 60

info@auto-schweiz.ch, www.auto-schweiz.ch