



»auto-schweiz
auto-suisse

NEWSLETTER MAI 2012

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser

Mögen Sie sich erinnern? Das Bonus-Malus-System auf Bundesebene geriet mit guten Gründen ausser Diskussion. Doch traue nie einer Verkehrsministerin – jetzt will die verkehrspolitisch lavierende Doris Leuthard dieses Umverteilungsverwaltungsmonster nämlich wieder aus der Schublade holen – warum wir darüber empört sind, lesen Sie in diesem politischen Newsletter.

Mögen Sie sich erinnern? Noch im Amt, wehrte sich Leuthard-Vorgänger Moritz Leuenberger gegen einen zweiten Gotthardstrassentunnel. Nun ist er als Verwaltungsrat der Implanja offenbar klüger geworden – seine Firma setzt sich für



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Editorial

Im Scheinwerfer

Scheibenwischer

Freisprechanlage

Ganz schön clever

...

Ganz schön unclever ...

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

Lösungen in diesem Sinne jenseits ideologischer Barrieren ein.

Der Gotthardtunnel muss totalsaniert werden. Das führt nach 2020 zu einer dreijährigen Totalsperre und zu Wahnsinnschaos. Wir legen Ihnen in diesem Artikel dar, warum der Bau einer richtungsgetreunt befahrbaren zweiten Röhre mit Pannestreifen die einzig vernünftige Lösung ist – weil es ums höchste Gut geht, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Und nun wünsche ich Ihnen gute Fahrt durch, so glaube ich, abwechslungsreiche 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](#).

[Zum Seitenanfang](#)

IM SCHEINWERFER

Fröhliches Hauen und Stechen

Als auto-schweiz vergangenes Jahr die Informationskampagne «Doppelte Autokosten – ohne mich!» startete und prophezeite, dass innert vier Jahren der Betrieb eines Automobils doppelt so teuer sein wird wie heute, mag das der eine oder andere als Panikmacherei abgetan haben.



Die neuesten Attacken auf das Portemonnaie der Strassenbenützer dürften nun allerdings auch die Blauäugigsten nachdenklich machen: Das fröhliche Hauen und Stechen gegen das Automobil setzt sich weiter fort. So ist die 150-prozentige (!) Preiserhöhung bei der Autobahnvignette praktisch beschlossene Sache, nachdem als scheinheilige Begründung für die Notwendigkeit einer 100-Franken-Vignette über 300 km neue Autobahnen in Aussicht gestellt wurden (kein Wort davon, dass diese 300 km bereits gebaut sind und lediglich von kantonalen Autobahnen ins Nationalstrassennetz übergeführt worden sind, fortan also vom Bund unterhalten werden).

Eduard Daetwyler,
Public Relations
Ruedi Blessing,
Technik
www.auto-schweiz.ch



Und die unendliche Geschichte setzt sich nahtlos fort. Momentan ist das sogenannte Bonus-Malus-System wieder auf dem Tisch. Es handelt sich um eine Standesinitiative des Kantons Bern, die 2005 eingereicht wurde und den harmlosen Titel «Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene» trägt. Die Idee dahinter: Generell werden alle Autos um vier Prozent verteuert (dies durch die Verdoppelung der ohnehin schon fragwürdigen Automobil-Importsteuer), und die dadurch generierten rund 300 Millionen Franken werden dazu verwendet, Autos mit geringem CO₂-Ausstoss wieder zu verbilligen. Wobei: Es werden natürlich nie und nimmer 300 Millionen sein, die solcherart umverteilt werden können, denn der neu aufzubauende Verwaltungsapparat dürfte einen happigen Anteil davon verschlingen.

Ende 2009 wurde das Geschäft sistiert mit der Begründung, man wolle zuerst die CO₂-Zielwerte für Personenwagen (als Gegenvorschlag zur Stopp-Offroader-Initiative) einführen. Doch wer geglaubt hat, das Bonus-Malus-System werde in der Schublade verstauben, hat nicht mit dem Eifer der Bundesverwaltung gerechnet.

Noch ist das Regime der CO₂-Zielwerte nicht einmal in Kraft gesetzt, schon bringt Bundesrätin Doris Leuthard das Bonus-Malus-System im Zusammenhang mit der CO₂-Problematik der zukünftigen Energiebereitstellung (Stichwort Gas-Kombi-Kraftwerke) ins Spiel, und zwar als Beitrag der Automobilisten zur CO₂-Reduktion! Am 30. April war das Geschäft bereits in der vorberatenden Kommission des Ständerates (UREK-S) traktandiert.

Das ist, gelinde gesagt, eine bodenlose Frechheit. Ein solches Bonus-Malus-System auf Bundesebene wäre nämlich mittlerweile die dritte (!) Lenkungsmassnahme, welche zum Ziel hat, den Kauf von energieeffizienten (und damit wenig CO₂ ausstossenden) Fahrzeugen zu fördern bzw. den Kauf von CO₂-intensiven Autos zu bestrafen.

Neben den oben erwähnten CO₂-Zielwerten für neue Personenwagen – ein sehr kräftiges Lenkungsinstrument – dürfen nämlich die kantonalen Motorfahrzeugsteuern nicht vergessen werden, die ebenfalls Lenkungscharakter haben. Aktuell kennen nur noch zwei Kantone keine Rabatte für ökologische Fahrzeuge; der Trend geht ganz klar in die Richtung eines Bonus-Malus-Systems bei der Besteuerung, wobei CO₂-intensive Fahrzeuge künftig kräftig zur Kasse gebeten werden sollen. Die Vereinigung

der Strassenverkehrsämter asa hat ein entsprechendes Modell für ökologisch differenzierende Motorfahrzeugsteuern empfohlen.

Drei gleichzeitig geltende Massnahmen mit Lenkungscharakter via Portemonnaie: Das ist auch für das an mediale und politische Schelte gewohnte Automobil klar zu viel des Guten. Ein Schildbürgerstreich ohnegleichen. Unsere Botschaft an die eidgenössischen Parlamentarier: Das Bonus-Malus-System gehört schleunigst in den Papierkorb. auto-schweiz wird auch weiterhin am Ball bleiben.

[Zum Seitenanfang](#)

SCHEIBENWISCHER

Es darf nur um Sicherheit gehen

Beleuchtung, Belüftung, Belag:
Der bestehende

Gotthardstrassentunnel muss bis
2025 umfassend saniert werden.



Bis vor Kurzem meinten die Fachleute des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) noch, die Sanierung der so wichtigen Nord-Süd-Achse könne 2030, im Jahr des 50-Jahre-Jubiläums, angegangen werden. Die nötigen Anpassungen wären in Sperrnächten gemacht worden. Nach dem schweren Unfall 2001 und der zweimonatigen Vollsperrung musste ein anderes Tempo angeschlagen werden – weil zu Recht Sicherheitsüberlegungen in den Vordergrund rückten.

Die geplante Sanierungsarbeit wird lange 900 Tage dauern – und bedingt eine ebenso lange Totalsperre. Der Bund plant, während der Schliessung des Tunnels eine «rollende Landstrasse» mit Verladestationen in den Kantonen Uri und Tessin einzurichten. Denn es steht bald die Gotthard-Neat mit dem neuen Eisenbahntunnel zur Verfügung.

Verkehrschao an den Verladestationen

Alle Autos und LKW verladen? Oder sie über die kurvenreiche San-Bernardino-Route durchs Bündnerland schicken? Den Gotthardtunnel wirklich 900 Tage schliessen? Gegen diese behördlichen Pläne stellen sich viele Parteien mit vielen guten Argumenten. Zuvorderst natürlich wehren sich die betroffenen Kantone Uri und Tessin. Den beiden Kantonen droht ein

Abseitsstehen von wirtschaftlichen Kreisläufen, mithin Schäden von bis zu 300 Millionen Franken. Zudem droht Verkehrschaos an den Verladestationen Biasca und Rynächt, das diese Gemeinden nicht hinnehmen wollen. Die Gemeinde Biasca, die am vorgesehenen Terminal eigene Bauprojekte realisieren will, wurde nicht mal informiert.

Auch der Lastwagenverband ASTAG kritisiert die Idee Totalsperre plus Verladen als praxisfremd, weil die Kapazitäten der neuen Schieneninfrastruktur nicht genügen. Gegen sechs Millionen Fahrzeuge passieren jedes Jahr den neuralgischen Nord-Süd-Durchstich. Mit 4,6 Millionen den grössten Anteil haben Personalfahrzeuge, der Anteil der schweren Lastwagen beträgt 16 Prozent. Neuerdings warnt mit der Hupac, der Marktführerin im kombinierten alpenquerenden Verkehr, auch eine Organisation, die sich für eine Verlagerung der Güter auf die Bahn einsetzen: Die Hupac sieht bei zusätzlichem Verkehr im Basistunnel mit Pendelzügen zu wenig Platz für die Güterzüge.

Clevere Idee: zweite Röhre mit Pannestreifen

Was tun bei dieser komplizierten Ausgangslage? Es liegt eine clevere Idee auf den Tischen des politischen Diskurses – und die Idee droht von vielen ohne Nachdenken vom Tisch weggefegt zu werden. Es geht um den Bau einer zweiten Röhre. Diese könnte während der Sanierung den Verkehr aufnehmen. Nach erfolgter Sanierung könnte der Verkehr richtungstrennt, aber einspurig durch beide Tunnel geführt werden – neu je mit einem Ausweich- und Pannestreifen.

Doch ideologisch motivierte Kritik überwiegt. Die Idee sei verfassungswidrig, wird immer wieder behauptet. Stimmt nicht, musste, noch im Amt, selbst der autokritische ehemalige Bundesrat Moritz Leuenberger zugeben. Denn bei nur einer Fahrspur und der Tempobeschränkung auf 80 km/h würde die Kapazität nicht erhöht. Also ist auch das Verfassungsziel der Verlagerung des Schwerverkehrs nicht in Gefahr (wobei dieses ja längst von der Realität überholt ist: seit 20 Jahren wird versucht, die Anzahl der Lastwagenfahrten durch den Gotthard zu minimieren – letztes Jahr waren es behördlich bewilligte 1,3 Millionen).

Unfaire Unterstellungen

Auch wird schnell mal behauptet, den politischen Promotoren der zweiten Röhre sei nicht zu trauen, sie würden dann bald mal

beide Spuren öffnen wollen. Die Behauptung ist unsachlich und unfair. Unsachlich ist sie, weil ein neuer Fahrstreifen nur über eine Verfassungsänderung, mithin eine Volksabstimmung, eingeführt werden könnte. Unfair ist sie, weil den Befürwortern unredliche Taktiererei unterstellt wird. Es geht um eine klare Sicht auf Fakten. Die Vorteile einer zweiten Röhre sind offensichtlich: Es geht um einen besseren Verkehrsfluss, um grössere Zuverlässigkeit der Verbindung, und vor allem geht es um das wichtigste Gut: um viel mehr Sicherheit!

[Zum Seitenanfang](#)

FREISPRECHANLAGE

Wir haben bei den Autofahrerinnen und Autofahrern den Puls gefühlt: Was funktioniert auf den Schweizer Strassen gut? Was weniger? Und was könnte der Staat verbessern? Antworten auf diese Fragen sehen Sie in diesem Video:



[Zum Seitenanfang](#)

GANZ SCHÖN CLEVER ...

Mr. Clever

Oft kritisierten wir hier die Politik des früheren Verkehrsministers Moritz Leuenberger – zu einseitig privilegierte der Zuggeniesser den öV. Kein Wunder, dass er öffentlich kundtat, ein zweiter



Strassentunnel am Gotthard sei nicht sein Ziel.

Immerhin gab Jurist Leuenberger zu, dass eine zweite Röhre mit Pannestreifen weder Gesetz noch Verfassung verletze – mit dieser Behauptung versuchen Ideologen noch heute diese Idee zu torpedieren.

Und jetzt dies! Als Mitglied des Verwaltungsrates der Baufirma Implenia unterstützt Moritz Leuenberger einen Vorstoss der Wirtschaft für eine zweite Röhre. Einen interessanten Vorstoss übrigens: Es könnten gar Private im Zusammenspiel mit dem Bund das Projekt ausführen und später über eine Tunnelgebühr refinanzieren.

Was lernen wir? Auch ein gescheiter Bundesrat kann noch cleverer werden ...

[Zum Seltenanfang](#)

GANZ SCHÖN UNCLEVER ...

Verhältnisblödsinn par excellence

Mit Stolz verkünden die Organisatoren die Teilnehmerzahl am 13. slowUp von Murten: Rund 40'000 Hobbysportler joggten, wanderten, radelten oder rollten am 29. April auf autofrei gehaltenen Strassen rund um den Murtensee. Da kommt einem doch spontan der beliebte Gassenhauer «Mir si mit em Velo da» in den Sinn – denkste!



Der Grossteil der ach so umweltbewussten Freizeitathleten war mit dem Auto angereist. Die ausgebuchten Parkplätze sowie sämtliche zuparkierten Ausstellplätze an den Ein- und Ausfallstrassen rund um Murten legten beredtes Zeugnis davon ab, was die Bewegungsmenschen von nachhaltiger Mobilität halten.

Die Veranstalter nennen es «ein fröhliches Volksfest zu Ehren gesunder Mobilität». Und weisen darauf hin, dass die slowUp-Events schweizweit bereits 18-fach ausgetragen werden. Wir nennen es ganz einfach in höchstem Masse uncleveren Nonsens, der mit umweltfreundlicher Mobilität rein gar nichts zu tun hat.

Bekanntlich ist es gerade in diesen Kreisen gross in Mode, den

motorisierten Individualverkehr zu verteufeln. Umso verfehlt ist es, wenn solche Anlässe aus reinen PR-Gründen als «Volksfest zu Ehren einer gesunden Mobilität auf 32 motorfreien Strassenkilometern» propagiert wird. Ist es ein Trost? Die Teilnehmerzahl ist gegenüber dem letztem Jahr um 10'000 gesunken ...

[Zum Seitenanfang](#)

IM BILD

Alle Jahre wieder ... Stau am Gotthard. Was denken Sie über eine zweite Gotthardröhre?



Nehmen Sie an [unserer Umfrage](#) teil.

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter weiterempfehlen](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)