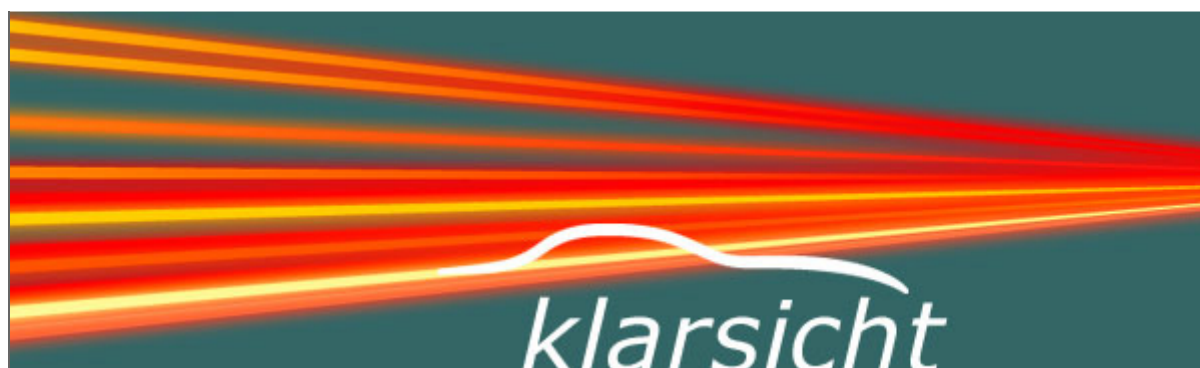


Falls Sie unseren Newsletter nicht oder nur teilweise sehen können, [klicken Sie hier](#).



»auto-schweiz
auto-suisse

NEWSLETTER NOVEMBER 2012

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser

Wer losfährt, ohne den Weg zu kennen, muss sich nicht wundern, wenn die Reise sehr beschwerlich wird. Ausserdem verfährt man sich ziemlich sicher. Das ist bekannt, und das weiss jeder, der mit dem Auto unterwegs ist. Deshalb studiert man vor der Abfahrt eine entsprechende Strassenkarte.



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Aber was für die meisten Autofahrerinnen und -fahrer Usus ist, gilt scheinbar nicht für die Politik. Genauer für unsere neue Energiepolitik. Geschockt von Fukushima und dem anschliessenden Medientsunami hat man sich dazu entschieden, die Energiepolitik der Schweiz auf den Kopf zu stellen. Ausstieg! So lautet das scheinbar erstrebenswerte Reiseziel. Wie aber kommt man dahin? Daran, also über den Weg, hat man im UVEK keinen Gedanken verschwendet.

Deshalb haben wir uns für Sie näher mit der bundesrätlichen **Energiestrategie 2050** auseinandergesetzt. Eines kann ich schon an dieser Stelle vorwegnehmen: Wir sind der Meinung, dass Ökologie nur funktioniert, wenn man auch ökonomischen Aspekten Raum einräumt. Schliesslich wollen auch hochfliegende Pläne bezahlt werden. [Lesen Sie mehr dazu hier...](#)

Das mit den hochfliegenden Plänen gilt auch für die Verkehrspolitik. Aktuell behandelt das Parlament jetzt nämlich

Editorial

Im Scheinwerfer
Scheibenwischer
Freisprechanlage
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



den unausgegorenen **FABI-Gegenvorschlag**. Dieser betrachtet die Strassenkasse als Selbstbedienungsladen. Weiterhin soll das Geld zugunsten des öffentlichen Verkehrs von der Strasse zur Schiene umgeleitet werden. Dabei wird übersehen, dass eigentlich die Strassen die Lebensadern unserer Volkswirtschaft sind. [auto-schweiz hat sich deshalb entschlossen, Ihnen in diesem Newsletter einige Fakten und Zahlen zum Strassenverkehr zu präsentieren.](#)

Die Zahlen und Fakten zeigen auch, dass es Zeit wird, die Strassenfinanzierung endlich in zukunftsfähige Bahnen zu lenken. In einer ähnlichen Weise, wie dies jetzt mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), der Bestandteil der FABI-Vorlage ist, für die Bahn geschieht. Nämlich ebenfalls mit einer Fondslösung. Wir von auto-schweiz unterstützen deshalb die Etablierung eines **Strasseninfrastrukturfonds** mit zugehörigem strategischem Entwicklungsprogramm.

Nun bedanke ich mich bei Ihnen ganz herzlich für Ihr Interesse und wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

[Zum Seitenanfang](#)

IM SCHEINWERFER

Energiestrategie 2050: Fehlstart

Noch bis Ende Januar 2013 haben die interessierten Kreise Zeit, zum bundesrätlichen Massnahmenpaket zur Umsetzung der

„Energiestrategie 2050“ Stellung zu nehmen. Aus dem vorliegenden Fragenkatalog betreffen uns als Vereinigung der Automobil-Importeure in einer ersten Phase nur zwei Punkte technischer Art (für diejenigen, die es wissen wollen: Es handelt sich um Art. 9, „Verschärfung des CO₂-Emissionszielwerts für die erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen auf durchschnittlich 95 g CO₂/km bis Ende 2020“, sowie um Art. 10, „Einführung eines CO₂-Emissionszielwerts für die erstmals in Verkehr gesetzten Lieferwagen und leichten Sattelschlepper und dessen Festlegung auf durchschnittlich 175 g CO₂/km bis Ende 2017 und auf durchschnittlich 147 g CO₂/km bis Ende 2020“). In unserer Vernehmlassungsantwort werden wir deshalb detailliert nur auf diese beiden Punkte eingehen, wobei selbstredend aus dieser Beschränkung nicht abgeleitet werden darf, dass wir mit der Stossrichtung der Strategie grundsätzlich einverstanden sind.



Wir von auto-schweiz werden aber die laufende Anhörung benützen, um das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über unsere Ansicht zur Stossrichtung und zur Art und Weise der Präsentation zu

informieren. Im Folgenden seien einige dieser Aspekte aufgeführt:

Zunächst einmal ist es höchst befremdlich und schärfstens zu verurteilen, dass bei der Präsentation der „Energiestrategie 2050“ offensichtlich mit falschen Zahlen operiert wurde. Dadurch verlor das bundesrätliche Papier viel von der ihm innewohnenden Brisanz. Insbesondere wurde durch Bundesrätin Doris Leuthard der Anschein erweckt, die angestrebte Energiewende könne praktisch „ohne nennenswerte wirtschaftliche Einbussen“ realisiert werden. Die Vermutung, man habe absichtlich mit falschen Zahlen operiert, um dem UVEK-Projekt einen guten Start zu ermöglichen, muss immerhin in Betracht gezogen werden. Fakt ist, dass die Energiestrategie dadurch wenig kritisch, um nicht zu sagen sogar mit Wohlwollen aufgenommen wurde; ein falsches Bild, das leider nur schwer zu korrigieren ist. Angesichts der Tragweite des Projekts ist der (bewusst oder unbewusst) gemachte Fehler schlicht unentschuldbar.

auto-schweiz legt ausserdem grossen Wert auf die Feststellung, dass die Automobilbranche im Prinzip sämtliche Massnahmen befürwortet, die der Effizienzsteigerung dienen und generell zu einem geringeren Verbrauch an fossilen Energieträgern führen. Dies jedoch immer nur unter der zwingenden Voraussetzung, dass jeweils neben dem ökologischen Aspekt auch der ökonomischen Seite gebührend Rechnung getragen wird; das vorliegende Strategiepapier lässt nicht erkennen, dass dies der Fall ist. Nach unserer Ansicht ist es unabdingbar, dass der Bundesrat nicht nur einseitig die CO₂-Reduktion im Auge hat, sondern gleichzeitig auch alle wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen muss. So gilt es namentlich, allfällige Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Schweiz zu prüfen. Bei allen Würdigungen der Chancen einer Energiewende dürfen die damit zusammenhängenden Risiken nicht ausgeblendet werden. Ohne Ökonomie keine Ökologie!

Im Hinblick auf die gigantischen Dimensionen des Projekts und die praktisch jeden Bereich unseres Lebens betreffenden Auswirkungen stellt auto-schweiz zudem die Forderung auf, dass fundamentale Entscheidungen in Bezug auf die Energiestrategie zwingend vors Volk gebracht werden müssen. Und schliesslich: Der ungewöhnlich lange Planungshorizont macht häufige, in vorher definierten Zeitabständen durchgeführte Standortbestimmungen mit Überprüfung des eingeschlagenen Weges (rollende Planung) unumgänglich; alles andere wäre in hohem Masse unseriös. Obwohl auf vier Dekaden hinaus geplant wurde, finden sich in der vorliegenden Energiestrategie keinerlei konkrete Hinweise auf – mit Sicherheit zu erwartende – Fortschritte punkto Wissen und Technologien.

Die Frage stellt sich, ob das UVEK wirklich glaubt, 2050 würde man mit demselben Know-how operieren wie heute. Ein Blick zurück zeigt, wie absurd es wäre, solches anzunehmen: Man

stelle sich bloss vor, in den 50er-Jahren hätte jemand Prognosen in Sachen Informationstechnologie gewagt; ob seine Phantasie bis zum Faxgerät gereicht hätte, darf mit Fug bezweifelt werden. Dieses Beispiel unterstreicht, wie wichtig das Instrument der erwähnten rollenden Planung ist.

Viel Brisanz steckt im Abschnitt mit dem harmlosen Titel „Effizienter Einsatz der Transportmittel“ im bundesrätlichen Massnahmenpaket. Dort gibt es Hinweise auf mögliche drastische Eingriffe in das Mobilitätsverhalten („Verkehrsträger sollen intensiver ihren Stärken entsprechend und vernetzt eingesetzt werden“). Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als dass die freie Wahl der Verkehrsmittel infrage gestellt wird. Hütet euch am Morgarten: Auch wenn diese Massnahme erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden soll, gilt es, aufzupassen, dass mit der ersten Stellungnahme nicht ein Persilschein für derartige Pläne erteilt wird. Auch aus diesem Grunde drängt sich nach gegebener Zeit (aber jedenfalls nicht bereits 2014, wie geplant) ein zweites Vernehmlassungsverfahren auf.

Zur Hauptstossrichtung bzw. zum auslösenden Element der zur Diskussion stehenden „Energiestrategie 2050“, nämlich dem Ausstieg aus der Atomenergie, äussert sich auto-schweiz ausdrücklich nicht. Die Frage „Atomkraft Ja oder Nein?“ muss unseres Erachtens auch gar nicht bereits jetzt beantwortet werden. Denn wenn wirklich alles unternommen wird, um die Effizienz zu steigern und den Energieverbrauch zu senken, gewinnt man genügend Zeit, um den Entscheid in dieser Grundsatzfrage um etliche Jahre hinauszuschieben. Unter anderem hätte das den Vorteil, dass diese wichtige Debatte – im Gegensatz zu heute – unideologisch und vorurteilsfrei geführt werden könnte.

Unser Fazit: Die bundesrätliche Strategie zur vielbeschworenen Energiewende hat einen veritablen Fehlstart hingelegt. Es ist zu hoffen, dass die Bürger und die Politik sich dessen bewusst werden.

[Zum Seitenanfang](#)

SCHEIBENWISCHER

Jetzt braucht es den Strasseninfrastrukturfonds

Strassen sind in der Schweiz omnipräsent. Und das ist gut so. Denn es ist unser Strassennetz, das die Mobilität von Menschen und Waren sicherstellt. Eine Mobilität, die sowohl für die Bevölkerung als auch für die Wirtschaft nicht mehr aus dem täglichen Leben wegzudenken ist. Strassen erschliessen praktisch jeden



hintersten Winkel der dicht besiedelten Schweiz. Sie ermöglichen so die freie Wahl von Wohn- und Arbeitsort sowie das Ausüben vielfältiger Freizeitaktivitäten. Aber auch den enorm wichtigen Transport und Austausch von Gütern und Dienstleistungen. Die Strassen garantieren nämlich Begegnung und Kommunikation. Kurzum: Die Strassen sind wesentlicher Teil des Service public und Treiber unseres Wohlstands. Bereits die alten Römer wussten es: „Wohlstand kommt auf guten Strassen.“

Um unseren Wohlstand zu sichern, sind auch zukünftig leistungsfähige und reibungslos funktionierende Strassen unentbehrlich.

Die Kapazitätsgrenze ist erreicht

Insbesondere die Nationalstrassen, auf denen zwei Fünftel des gesamten Strassenverkehrs fliessen, stossen heute in vielen Regionen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Stockender Kolonnenverkehr und Staus sind die Folgen und gehören längst zu unserem Alltag. Auf den Nationalstrassen staut es inzwischen gut 19 000 Stunden pro Jahr. Rund zwei Drittel dieser Stautunden sind der mangelnden Kapazität geschuldet. Die Staus aber nerven nicht nur, sondern kosten bares Geld: Die volkswirtschaftlichen Schäden gehen in die Milliarden. Nicht zuletzt sind Staus grosse Umweltsünder, denn sie verursachen völlig unnötige CO₂-Emissionen.

Aufgrund der überlasteten Autobahnen bleiben auch Sicherheit und Lebensqualität auf der Strecke. Denn: Zwangsläufig verlagert sich der Verkehr wellenartig von den überlasteten Nationalstrassen zurück auf die Kantons- sowie Gemeindestrassen. Er zwingt sich durch städtische und dörfliche Wohngebiete. Bei einer Verkehrsverlagerung auf das untergeordnete Strassennetz sind alle Verkehrsteilnehmenden – auch Fahrradfahrende und Zufussgehende – vermehrt gefährdet, denn innerorts ist das Unfallrisiko fünfmal höher als auf Autobahnen. Die Rückverlagerung des Strassenverkehrs auf Kantons- und Gemeindestrassen schränkt auch den öffentlichen Verkehr (öV) stark ein. Wer vom öV spricht, denkt zwar zuerst an die Eisenbahn. Aber Busse, Postautos und Trams fahren auf der Strasse. Jeder zweite Kilometer des gesamten öV-Netzes wird vom Strassenverkehr erschlossen.

Dringende Investitionen werden hinausgeschoben

Der Erhalt der Strasseninfrastruktur ist seit Jahren chronisch unterfinanziert. Es wird auf Kosten der bestehenden Substanz gelebt. Je älter die Strassen aber werden, desto teurer wird deren Unterhalt. Will man den Wert und die Substanz des Schweizer Strassennetzes langfristig sichern, bedingt dies Investitionen von 1,5 bis 2 Prozent des Wiederherstellungswerts, der über 210 Milliarden Franken beträgt. Jährlich müssten also gegen 4 Milliarden Franken investiert werden. Tatsache ist allerdings, dass in den vergangenen Jahren nie mehr als 600 Millionen Franken

ausgegeben worden sind. Kein Wunder, dass dadurch die Schweizer Strassen in einen immer schlechteren Zustand geraten und so auch zu einem Sicherheitsrisiko werden.

Das Fazit lautet: Das Strassennetz verfügt nicht mehr über die notwendige Kapazität und ist stellenweise baulich in einem kritischen Zustand. Ausserdem ist die Finanzierung der gesamten, dringend angezeigten Engpassbeseitigung nicht gedeckt. Diesbezüglich beläuft sich der Investitionsbedarf auf rund 40 Milliarden Franken bis ins Jahr 2030.

Eine nachhaltige Finanzierung tut not

Es ist deshalb allerhöchste Zeit, die Verkehrsfinanzierung in ihrer Gesamtheit neu zu überdenken und auf eine sichere Basis zu stellen. Dazu gehört insbesondere die nachhaltige Finanzierung von Unterhalt und Ausbau des schweizerischen Strassennetzes. Ein Strasseninfrastrukturfonds, alimentiert mit zweckgebundenen Strassengeldern, wäre das ideale Instrument. Die nun geplante Einführung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) böte die einmalige Gelegenheit, die komplexen und intransparenten Finanzflüsse zwischen Schiene und Strasse ein für alle Mal zu entflechten.

Für den Unterhalt und Betrieb von Strassen gilt momentan das Jährlichkeitsprinzip. Das bedeutet, dass Unterhaltsarbeiten aufgrund von Budgetbeschlüssen des Parlaments am Ende jeden Jahres zu Beginn des nächsten Jahres ausgeschrieben werden müssen. Treten bei einem Projekt Verzögerungen oder Probleme auf, droht das finanzielle Fallbeil. Ausgaben können dann weder vorgezogen noch verschoben werden. Das führt zu Planungsunsicherheit und zu hohen Mehrkosten. Diese werden letztlich von den Steuerzahlenden, insbesondere von den Automobilisten, bezahlt. In fast allen Bereichen arbeitet der Bund mit mehrjährigen Rahmenkrediten – etwa in der Landwirtschaft oder in der Entwicklungshilfe. Das gibt Planungssicherheit und gewährleistet eine sachgerechte Verstetigung der finanziellen Mittel. Auch die SBB und die Privatbahnen verfügen über mehrjährige Leistungsvereinbarungen.

Deshalb sind wir von auto-schweiz der Meinung, dass die aktuelle eidgenössische Strassenfinanzierung in einen Strasseninfrastrukturfonds zu überführen ist. Durch diesen Strasseninfrastrukturfonds sollen in Zukunft Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Strassennetzes nachhaltig finanziert werden.

[Zum Seitenanfang](#)

FREISPRECHANLAGE

Videointerview mit Andreas Burgener zur Umwelt Arena Spreitenbach

Vor etwas mehr als drei Monaten hat die Umwelt Arena in Spreitenbach zum ersten Mal ihre Tore geöffnet. Warum auto-schweiz mit einer eigenen Ausstellung präsent ist und wie die Auto-Vision der Zukunft aussehen könnte, sehen Sie im Videointerview mit Andreas Burgener:



[Zum Seitenanfang](#)

GANZ SCHÖN CLEVER...

Fakten und Zahlen zur schweizerischen Verkehrspolitik

Wer mitreden will, muss Bescheid wissen. Das gilt auch für die schweizerische Verkehrspolitik.

Diese allerdings ist gekennzeichnet durch eine Fülle von Daten, Zahlen, Fakten. Ein wahrer Dschungel. Sich hier Überblick zu verschaffen, ist kein leichtes Unterfangen. Wir haben für Sie in Kurzform einige interessante, und auch überraschende Fakten rund um den Schweizer Strassenverkehr zusammengetragen.



Haben Sie gewusst, dass ...

... der Strassenverkehr die eigentliche Milchkuh der Nation ist? Im letzten Jahr betragen die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs fast zwölf Milliarden Franken. Das entsprach rund einem Sechstel aller Steuereinnahmen des Bundes.

... die Automobilbranche eine der wichtigsten Stützen der Schweizer Wirtschaft ist? Autoimporteure, Garagisten, Transporteure, Tankstellen und Autoversicherungen garantieren zusammen rund 300 000 Menschen in der Schweiz hochwertige Arbeitsstellen. Sie erwirtschaften den bedeutenden Umsatz von nahezu 90 Milliarden Franken.

... der Verkehr jedes Jahr erheblich zunimmt? Und zwar durchschnittlich um rund drei Prozent. Erhöhten Prognosen zufolge wird der Strassenverkehr auch in Zukunft weiter wachsen – und zwar um 20 bis 40 Prozent bis ins Jahr 2030.

... der Verkehrskollaps in riesigen Schritten naht, wenn jetzt nicht Gegensteuer gegeben wird? Denn im Jahr 2020 werden 400 Kilometer des Nationalstrassennetzes überlastet sein.

... im letzten Jahr die Staustunden um 20 Prozent zugenommen haben? Mittlerweile kommen 19 200 Stunden zusammen, was uns Milliarden kostet.

... in der Schweiz aktuell fast 122 Milliarden Personenkilometer pro Jahr zurückgelegt werden? Davon entfallen rund 84 Prozent auf den Verkehrsträger Strasse.

... die Investitionen in die Strassen- und die Schieneninfrastruktur seit vielen Jahren nicht ausgewogen sind? Die Ausgaben für National-, Haupt- und Kantonsstrassen verharren seit 1970 auf gleichem Niveau. Pro 100 Leistungskilometer auf der Schiene gibt der Bund jährlich fast 14 Franken aus, für die Strassen nur gerade knapp vier Franken.

... sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des privaten motorisierten Strassenverkehrs auf über 100 Prozent beläuft? Bei der Bahn beträgt dieser gerade einmal 43 Prozent. Die Strasse finanziert sich selbst – und einen guten Teil der Bahn dazu.

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter weiterempfehlen](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)