

- [EDITORIAL](#)
- [IM SCHEINWERFER](#)
- [SCHEIBENWISCHER](#)
- [FREISPRECHANLAGE](#)
- [GANZ SCHÖN CLEVER](#)
- [RÜCKSPIEGEL](#)

EDITORIAL



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Liebe Leserinnen und Leser

Geahnt haben wir es schon immer, aber jetzt gibt es die Gewissheit: In der Klimadebatte wird in ganz grossem Stil manipuliert. Wir alle werden in einem Masse für dumm verkauft, dass man sich fragt, woher die Verantwortlichen die Unverfrorenheit dazu nehmen. Der Reihe nach.

Jahrelang wurden wir namentlich über die verschiedenen IPCC-Berichte des Weltklimarats mit angeblich wissenschaftlich fundierten Horrorszenarien konfrontiert. Dabei wurde schon früh das CO₂, genauer gesagt das durch den Menschen verursachte CO₂, als dominanter Klimatreiber ausgemacht. Die Hauptaussage: mehr CO₂, mehr Erwärmung, mehr Katastrophen. Dieser orchestrierte Alarmismus hat uns alle dermassen weichgekocht, dass sich kaum mehr jemand getraut, die Behauptungen und Prognosen zu hinterfragen. Darum ist auch kaum Gegenwehr auszumachen, wenn rigorose CO₂-Emissionsbeschränkungen gefordert werden. Wer sich gegen die veröffentlichte Meinung der im Weltklimarat zusammengeschlossenen Klimaforscher stellt, wird als Klimaleugner gebrandmarkt und geächtet.

Nachvollziehbar waren deshalb die Global warming Aktivisten und ihre Gefolgsleute wenig erbaut darüber, dass bereits vor der Veröffentlichung der aktuellen Zusammenfassung zum 5. IPCC-Bericht Auszüge daraus den Weg an die Öffentlichkeit gefunden haben. Angesichts der Inhalte kein Wunder: Erstmals wurde eingeräumt, dass die Klimaerwärmung seit mittlerweile 15 Jahren Pause macht, d.h., dass sich die Temperaturen nicht mehr erhöht haben (NZZ am Sonntag, vom 22. September 2013). Und: Die prognostizierte Erwärmung soll pro Jahrzehnt nur noch 0,12 °C betragen; noch im Jahre 2007 wurden 0,2 °C pro Dekade angenommen. Neuere Studien sollen ausserdem Hinweise darauf geben, dass die Auswirkungen von CO₂ auf die globale Erwärmung möglicherweise geringer sind als bisher angenommen. Oder mit anderen Worten: CO₂ könnte weniger klimarelevant sein, während auf der anderen Seite der Einfluss von Sonnenaktivitäten, Wolken, Aerosolen usw. vielleicht unterschätzt wurde. Man muss kein Mathematik-Genie sein, um behaupten zu können, dass damit die Ergebnisse der Computerberechnungen mehr als fragwürdig sind. In der Tat erscheinen vor diesem Hintergrund Modellrechnungen, welche die Welttemperatur im Jahre 2100 voraussagen wollen, als geradezu grotesk.

Doch: In einem Bericht des IPCC darf nichts stehen, was nicht sein darf. Denn Entwarnung würde nicht nur die Arbeit Tausender von Klimawissenschaftlern nachhaltig in Frage stellen, Entwarnung in den wichtigen Punkten bedeutete auch den Tod der globalen Klimapolitik.

Aus diesem Grunde durfte man darauf gespannt sein, was im IPCC-Bericht noch enthalten ist, nachdem er von Regierungsvertretern von über 100 Ländern redigiert, sprich weichgespült, wurde. Und in der Tat: Kein Wort über das 15-Jahre-Plateau der Temperaturentwicklung, kein Wort über die möglicherweise geringere Klimasensitivität von CO₂, kein Wort über mögliche andere Klimatreiber. Dafür wird gross herausgestrichen, dass es jetzt zu 95% als sicher gilt, dass die Klimaerwärmung menschengemacht ist (im Bericht von 2007 waren es nur 90%). Und auch der heftige Alarmismus darf nicht fehlen: Gewarnt wird vor einem stärker als bisher vermuteten Anstieg des Meeresspiegels.

Einmal mehr hat also die Politik eine (wir gehen mal davon aus: seriöse) Arbeit der Klimawissenschaft fast bis zur Unkenntlichkeit verfälscht. Kurzfristig könnte mit dieser schier unfassbaren Manipulation das Global warming zwar in den Agenden bleiben. Aber es könnte auch sein, dass man sich mit solchen Aktionen unglaubwürdig macht. Spätestens wenn es ein paar weitere Jahre nicht wärmer wird, werden wir es wissen. Unabhängig davon, ob die Klimawissenschaft recht hat oder nicht, wehrt sich auto-schweiz dagegen, dass die Autobranche politisch zu einem Klima-Sündenbock gemacht wird. Sie ist eine der innovativsten Industrien und hat in Sachen Umweltschutz bereits sehr viel erreicht. Lesen Sie zu diesem Thema unseren [GANZ SCHÖN CLEVER-Artikel](#).

Liebe Leserin, lieber Leser, nun noch einige Stichworte zu den Themen dieses Newsletters:

- [Sessionsrückblick](#): Im ersten Artikel erhalten Sie einen Überblick über die wichtigsten Geschäfte der vergangenen Session.
- [Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard](#): Erfreulicherweise setzt sich ein nationales, überparteiliches Komitee für den vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungstunnel ohne Kapazitätserweiterung ein. Diese Sanierungslösung weist das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aus, ist eine nachhaltige Investition in die Sicherheit und Zuverlässigkeit und verhindert ausserdem massive Verkehrsprobleme und Umfahrvverkehr. Das Komitee wird präsiert von Franz Steinegger, den Ständeräten Stefan Engler und Filippo Lombardi sowie den Nationalräten Max Binder, Olivier Français, Kurt Fluri, Martin Landolt, Fabio Regazzi und Jean-François Rime.
- [Neue Autosendung](#): Mit dem Magazin «Tacho» lanciert das Schweizer Radio und Fernsehen SRF eine neue Automobil-Sendung. «Tacho» soll dem Publikum Beratung, Information und Service rund um das Thema Auto bieten.
- [Mobilcity](#): Im Dezember ist grosser Zügeltermin angesagt: Die wichtigsten Organisationen der Schweizer Automobilwirtschaft ziehen unter das gemeinsame Dach eines Neubaus im Berner Wankdorfareal.
- [Nein zur 100-Franken-Vignette](#): Am Wochenende vom 23./24. November kommt das Referendum gegen die 150-prozentige Preiserhöhung bei der Autobahnvignette zur Abstimmung. Wir sagen, weshalb die 100-Franken-Vignette eine Mogelpackung ist. Und wir rufen dazu auf, an die Urnen zu gehen.
- Weitere Themen sind das [Mobility Pricing](#) sowie der markante [Rückgang des Treibstoffverbrauchs und der CO2-Emissionen](#).

Und nun: viel Vergnügen bei der Lektüre!

Freundliche Grüsse
Max Nötzli, Präsident auto-schweiz

IM SCHEINWERFER

Sessionsrückblick



Die Herbstsession 2013 stand im Zeichen der Einbürgerungspolitik und der Kampfjet-Beschaffung. In der Schlussabstimmung bestätigten die Räte die Beschaffung des Kampfjets Gripen und dessen Finanzierung für 3,126 Milliarden Franken. Der Ständerat bestätigte auch die 990 Millionen Franken für die Finanzierung des 4-Meter-Bahnkorridors auf der Gotthard-Achse ([13.045](#)). Er will für das Grossprojekt aber kein Geld aus der Strassenkasse nehmen. Die vorberatende Verkehrskommission hatte eine Finanzierung mit Beteiligung der Strassenkasse vorgeschlagen. Die Kosten sollten zu zwei Dritteln vom Bahnfonds (FinöV) beziehungsweise später vom neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) und zu einem Drittel von der Spezialfinanzierung Strasse gedeckt werden. Die Vertreter der bürgerlichen Parteien wehrten sich im Ständerat erfolgreich gegen diese Querfinanzierung. Nun geht die Vorlage in den Nationalrat.

Die Standesinitiativen des Kantons Bern zum Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau ([09.303](#)) sowie des Kantons Genf zur Seeüberquerung bei Genf ([11.307](#)) fanden im Nationalrat keine Mehrheit. Zwar sind die Engpassprobleme in diesen Regionen bekannt, aber weder der Autobahnzubringer noch die Seeüberquerung

erfüllen die Kriterien zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz, welche im Rahmen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ([12.018](#)) von Bund und Kantonen erarbeitet wurden. Eine weitere Standesinitiative des Kantons Genf zum Ausbau der Autobahn A1 in Genf ([12.323](#)) wird sistiert, bis die Botschaft zum zweiten Programm zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz vom Bundesrat vorliegt.

Der Nationalrat hat den Vorschlag der Energiekommission zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes ([09.499](#)) gutgeheissen. Für Steuererleichterungen auf Agrotreibstoffe sollen künftig strengere und erweiterte Kriterien gelten. Diese sollen gewährleisten, dass der Anbau der Rohstoffe für diese Treib- und Brennstoffe nicht den Anbau von Nahrungsmitteln verdrängt und nach nachhaltigen Prinzipien erfolgt. Mit dieser Entscheidung sind auch die Anliegen der Standesinitiative des Kantons Luzern gegen die Verarbeitung von Grundnahrungsmitteln zu Treibstoff ([09.315](#)) erfüllt. Die parlamentarische Initiative geht nun an den Ständerat. Eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes verlangt auch die Motion von Isidor Baumann ([12.4203](#)). Treibstoffe, die für Pistenfahrzeuge verwendet werden, sollen in dem Umfang von der Steuerpflicht befreit werden, als diese Mittel für Aufwendungen für den Strassenverkehr bestimmt sind. Dieser Vorstoss wurde nach dem Ständerat auch vom Nationalrat angenommen und somit an den Bundesrat überwiesen.

Erfreulicherweise wurde die Motion von Christian Wasserfallen zur Änderung des Strassenverkehrs Gesetzes angenommen. Wenn der Ständerat nun ebenfalls zustimmt, werden Weiterbildungskurse nur noch für diejenigen Neulenkler obligatorisch sein, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben ([12.3421](#)).

Bundesrat befürwortet Gotthard-Sanierungstunnel



Der Bundesrat hat dem Parlament die Botschaft für den Bau eines neuen Strassentunnels am Gotthard mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre überwiesen. Die Kapazität der Nord-Süd-Verbindung soll dadurch nicht erweitert werden. Die Vernehmlassung hatte gezeigt, dass Kantone, Parteien, Verbände und Organisationen diese Sanierungsvariante mehrheitlich favorisieren.

Der Gotthard-Strassentunnel ist seit über 30 Jahren in Betrieb und muss in rund zehn Jahren umfassend saniert werden. Nach sorgfältiger Prüfung mehrerer Varianten hat sich der Bau eines Sanierungstunnels als die Lösung mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis herausgestellt. auto-schweiz unterstützt diese Variante, da mit einem zusätzlichen Tunnel weitsichtig geplant wird. Die Verbindung durch den Gotthard wird so sicherer und zuverlässiger. Massive Verkehrsprobleme und Umfahrvverkehr werden verhindert.

Die Alternativen wären technisch riskant und sowohl finanz- als auch verkehrspolitisch nicht nachhaltig gewesen. Überzeugen Sie sich anhand der [Visualisierung](#) des überparteilichen Komitees «Ja zum Sanierungstunnel am Gotthard» selber.

SCHEIBENWISCHER

Neue Autosendung



Das Schweizer Radio und Fernsehen SRF hat eine neue Autosendung lanciert. Das Magazin heisst «Tacho» und wird seit Ende September jeden Sonntag auf SRF zwei im Anschluss an das «Sportpanorama» ausgestrahlt. Wir freuen uns, dass die im Jahr 2012 eingestellte Autosendung «Motorshow TCS» endlich ein Nachfolge-Programm bekommen hat.

«Tacho» soll dem Publikum Beratung, Information und Service rund um das Thema Auto bieten. Neben Autotests, Porträts von Autosammlern und Reportagen von allen grossen Messen zeigt «Tacho» auch jeweils einen Beitrag zum Thema Fahrsicherheit. Die Sicherheitsinformationen werden vom Schweizer Rennfahrer Fredy Barth vermittelt.

Erste Sendung verpasst? [Hier](#) können Sie sich «Tacho» vom Sonntag, 29. September ansehen

Mobility – das Kompetenzzentrum für Auto und Transport



auto-schweiz wird im kommenden Dezember umziehen. Zusammen mit neun weiteren Verbänden und Dienstleistern aus der Mobilitätsbranche wird im Wankdorf-Schermenareal in Bern ein leistungsfähiges und zukunftsorientiertes Kompetenzzentrum für das Auto- und Transportgewerbe errichtet.

Die Fahrzeugbranche bündelt mit Mobility ihre Kräfte, stärkt ihre Identität und kann ihre Kompetenzen im Bereich Technik und Sicherheit an einem gemeinsamen Standort zusammenführen. Als Aus- und Weiterbildungszentrum stellt Mobility zudem sicher, dass die Mobilitätsbranche die steigenden Bedürfnisse und Anforderungen der Kundinnen und Kunden noch besser abdecken kann.

auto-schweiz ist Mitinitiator und eine tragende Säule des Projekts. Die Geschäftsstelle freut sich auf diese Veränderung und verspricht sich zusätzliches Optimierungspotenzial in diversen Bereichen. So können Synergien besser ausgeschöpft werden und die Informationswege werden kürzer und schneller. Ein weiterer Vorteil ist der intensivere Kontakt zwischen gleichgesinnten Partnerorganisationen und die effizientere Zusammenarbeit bei wichtigen automobilwirtschaftlichen und politischen Geschäften. Die weiteren Partner von Mobility sind strasseschweiz, der Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der Schweizerische Carrosserieverband VSCI, die Stiftung Auto Recycling Schweiz, die Pensionskasse Mobil, die auf Schadendienstleistungen spezialisierte XpertCenter AG, die Ausgleichskasse AK33 sowie die Sektion Bern und Jura des AGVS. Weiter Informationen erhalten Sie auf der [Website Projekt Mobility](#)

BFS-Publikation Mobilität und Verkehr 2013



Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat Zahlen und Fakten rund um das Thema Mobilität und Verkehr im aktuellen statistischen Übersichtswerk «Mobilität und Verkehr 2013» zusammengefasst. Gleichzeitig wurde auch die «Taschenstatistik» aktualisiert, welche die wichtigsten Kennzahlen zu Mobilität und Verkehr enthält. Die Publikation soll dank der breiten Palette von Verkehrsdaten die Diskussion um Verkehrsthemen in Politik und Gesellschaft auf eine sachliche Basis stellen.

«Mobilität und Verkehr 2013» bietet interessante Daten und Fakten. So gibt es seit 1980 um 89% mehr Personenwagen in der Schweiz. 77% der 4,3 Millionen immatrikulierten Personenwagen sind benzinbetrieben. Über einen Dieselantrieb verfügen 22% dieser Fahrzeuge, zehnmal mehr als 1990. 1% der Personenwagen funktionierten mit anderen Treibstoffen. Elektroautos gibt es gerade einmal 1758. Das durchschnittliche Alter der Personenwagen liegt bei 8,2 Jahre, 1990 waren es noch 5,4 Jahren. Dies unterstreicht die stark verbesserte Lebensdauer der heutigen Automobile.

Zudem zeigt der Bericht, wie dringend der weitere Ausbau der Strasseninfrastruktur ist. Zwischen 1995 und 2001 hat die Anzahl der Strassenmotorfahrzeuge in der Schweiz um 25% zugenommen. Die Summe der in der Schweiz auf der Strasse oder Schiene zurückgelegten Strecken beträgt 122 Milliarden Personenkilometer (+23% seit 1998) – hohe 80% davon entfallen auf den Privatverkehr. Die Politik tut daher gut daran, den Fokus bei Verkehrsinvestitionen wieder verstärkt auf die Strasse zu legen.

Weitere Daten und Fakten: Übersichtswerk [«Mobilität und Verkehr 2013»](#) / [«Taschenstatistik 2013»](#)

FREISPRECHANLAGE

100-Franken-Vignette wäre Pflästerlipolitik



Am 24. November wird darüber abgestimmt, ob die Autobahnvignette künftig 100 Franken statt wie bisher 40 Franken kosten soll. auto-schweiz ist gegen diese Preiserhöhung. Die Pro-Argumente der Landesregierung sind alles andere als stichhaltig. Der Bund will von den Kantonen 376 Kilometer Strassen neu übernehmen. Dies soll mit den Mehreinnahmen aus der Vignette finanziert werden. Der Mehrwert für die Autofahrer ist jedoch gleich null, sie werden auch weiterhin im Stau stehen.

Es würden höchstens die Symptome, aber nicht die Ursachen der Missstände auf den Strassen bekämpft. Die Kapazitätsengpässe werden weiterhin bestehen bleiben, denn die 300 Millionen Franken, die durch die teurere Vignette in die Bundeskasse gespült würden, reichen für die Beseitigung der Engpässe bei weitem nicht aus.

Ein Nein zu dieser Vorlage ist ein klares Zeichen an Behörden und Politiker. Der Bundesrat betreibt eine Pflästerlipolitik, gefragt sind aber langfristig tragfähige Lösungen und gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene. Von den 9,5 Milliarden Franken, die den Autofahrern jährlich abgenommen werden, fließen 70% in die Bundeskasse und an die Kantone – für die Strasse bleibt permanent zu wenig übrig. Deshalb verlangt auto-schweiz einen verfassungsmässigen Strasseninfrastrukturfonds und eine neue, klare Diskussion um die Strassenfinanzierung, denn diese Diskussion läuft zurzeit in die falsche Richtung.

Mobility Pricing: richtige Debatte, falsche Forderung



Die liberale Denkfabrik Avenir Suisse hat in den vergangenen Wochen mit ihrem Diskussionspapier Mobility Pricing: «Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr» eine Debatte ausgelöst. Sie stellt fest, dass das Schweizer Verkehrssystem teuer und zunehmend überlastet ist. Als Gründe nennt sie Strukturfehler der Schweizer Verkehrspolitik: die umfangreiche Subventionierung des Verkehrs mit Steuergeldern, welche die Nachfrage zusätzlich anheizt (der Kostendeckungsgrad im Schienenverkehr liegt bei nur 41%), sowie die fehlende Differenzierung der Preise und die Politisierung der Investitionsentscheide. Dadurch werden Milliardenbeträge fehlgeleitet.

Um aus der Kostenspirale auszubrechen, schlägt Avenir Suisse ein umfassendes Mobility Pricing vor, also die Anwendung marktwirtschaftlicher Preismechanismen im Verkehr. Dies bedeutet einen höheren Grad an Benutzerfinanzierung, eine stärkere Preisdifferenzierung nach Zeiten und Strecken sowie Investitionsentscheide, die auf Kosten-Nutzen-Erwägungen basieren statt auf einem föderalen Wunschkonzert.

auto-schweiz begrüsst die Debatte um mehr Kostenwahrheit – diese Idee liegt auch unserer «Milchkuh-Initiative» zugrunde. Die Einnahmen aus Gebühren und Steuern sollen konsequent zweckgebunden sein und die Verkehrspolitik gerechter werden. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für das Funktionieren der Wirtschaft und die Befriedigung persönlicher Mobilitätsbedürfnisse von grösster Bedeutung.

Ein Mobility-Pricing-System lehnt auto-schweiz jedoch ab. Die technische Umsetzung ist kostenintensiv. Es muss ein teurer Überwachungsapparat installiert werden, und die Wirksamkeit ist höchst umstritten. Die Wirtschaft würde zudem erheblich unter einem solchen System leiden. Geschäfte, Restaurants, Schulen, Theater, Kino – fast alles befindet sich in der Stadt, wo die Abgaben am höchsten wären. Umsatzrückgänge aufgrund ausbleibender Kundschaft wären die Konsequenz.

GANZ SCHÖN CLEVER

Dank Innovationen: Treibstoffverbrauch und CO2-Emissionen markant rückläufig



Von 6,39 (2011) auf 6,21 Liter ist der durchschnittliche Treibstoffverbrauch aller im Jahr 2012 eingelösten neuen Personenwagen gesunken. Das entspricht einer Reduktion um 2,8%. Im gleichen Zeitraum sind auch die CO₂-Emissionen um 2,6% zurückgegangen, und zwar von 155 auf 151 g/km. Diese Zahlen erstaunen umso mehr, als dass das durchschnittliche Leergewicht mit 1510 kg (2011: 1483 kg) erneut gestiegen ist.

Die Bemühungen der Hersteller und die damit verbundenen Investitionen in immer effizientere Motoren und Antriebstechniken zeigen Wirkung. Die neuen Verbrauchszahlen beweisen, dass sich der motorisierte private und gewerbliche Strassenverkehr auf dem richtigen Weg befindet. Reduzierter Treibstoffverbrauch und gesteigerte Effizienz sprechen eine deutliche Sprache. Weltweit unternehmen die Fahrzeughersteller bereits seit Jahren grosse Anstrengungen – verbunden mit Investitionen in mehrstelliger Milliardenhöhe um die Umweltverträglichkeit und die Sicherheit ihrer Produkte stetig zu verbessern. Beispiele dafür sind die Verbesserungen durch Motoren-Downsizing, Start-Stopp-Automatik, Hybridantriebe und, ganz allgemein, die Alternativbetriebe.

Leider wird dies durch die Politik zu wenig anerkannt. Statt Staustunden auf den Schweizer Nationalstrassen zu bekämpfen, werden Einschränkungen bei den Autoproduzenten und Lenkungsabgaben durch zusätzliche Steuern und Gebühren bei den Autofahrern eingeführt. Ein flüssigerer Verkehr und weniger Stau würden die CO₂-Bilanz markant verbessern und die volkswirtschaftlichen Kosten senken. Denn es bleibt dabei: Dem motorisierten Individualverkehr kommt eine zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung zu, die in der Verkehrspolitik entsprechend berücksichtigt werden muss.

RÜCKSPIEGEL

Thema Auto in den Medien

Die Medienberichte zum Thema Auto und Verkehr konzentrierten sich in den vergangenen Wochen vor allem auf den Gotthard-Strassentunnel, das Mobility Pricing sowie die baldige Abstimmung zur Preiserhöhung der Autobahnvignette. Das war jedoch nicht alles. Eine Auswahl weiterer interessanter Beiträge:

- [«Von Marktsättigung kann keine Rede sein»](#) – auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener gibt auf cash.ch Auskunft über Europas grösste Automobilausstellung IAA sowie über den Automarkt Schweiz
- [«Staus: Zu wenig Lösungsmittel \(pdf\)»](#) – Das Problem der verstopften Autobahnen nimmt jährlich zu. Die Automobil Revue beschreibt die Problematik und nennt Lösungen zur Engpassbeseitigung
- [«Schock-Prävention»](#) – Eindrücklicher Beitrag: SRF Schweiz aktuell hat einen Lastwagen Chauffeur Ausbildungskurs besucht und dabei den Crash-Test festgehalten

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

www.auto-schweiz.ch / www.cleverunterwegs.ch

[Newsletter weiterempfehlen](#)