



## NEWSLETTER JANUAR 2012

### EDITORIAL

#### Liebe Leserinnen und Leser

**Das Jahr 2011 ist zu Ende.** Es waren turbulente zwölf Monate, angefangen bei der Havarie von Fukushima und deren Konsequenzen in der Energiedebatte, gefolgt von sich akzentuierenden wirtschaftlichen Verwerfungen weltweit. Eurokrise, starker Franken, Rabattaktionen – das sind die Stichworte, welche den schweizerischen Automobilmarkt 2011 prägten. Umso erfreulicher ist die Tatsache, dass das Jahr für die Automobilbranche trotz allem insgesamt ein sehr gutes war.



**Max Nötzli**  
Präsident auto-schweiz

**Was den Markt betrifft,** kann wohl zumindest im ersten Quartal 2012 oder sogar im ersten Semester mit weiterhin guten Zahlen gerechnet werden. Längerfristig dürften sich aber die vor allem im EU-Raum schlechter werdenden Rahmenbedingungen auch bei uns im negativen Sinne bemerkbar machen, die Herausforderungen an die Branche steigen. Aus diesem Grunde ist auto-schweiz bei der Absatzprognose für das kommende Jahr eher zurückhaltend und spricht von total 295 000 Neuimmatrikulationen.

**Noch nicht abzuschätzen** sind die Auswirkungen, welche die ab 1. Juli 2012 geltenden CO<sub>2</sub>-Zielwerte für neue Personenwagen auf die Verkäufe haben werden. Es darf aber angenommen werden, dass sich der Trend hin zu noch effizienteren Fahrzeugen weiter verstärkt. Und das wiederum bedeutet, dass sich das Automobil schneller als erwartet zum ökologischen Vorzeigeprodukt mausert. In der Tat gibt es kein industrielles Massenerzeugnis,

Editorial

Im Scheinwerfer

Freisprechanlage

#### 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](mailto:info@auto-schweiz.ch)

Rückfragen und  
Auskünfte:  
Andreas Burgener,  
Direktor  
Eduard Daetwyler,  
Public Relations  
Ruedi Blessing,  
Technik  
[www.auto-schweiz.ch](http://www.auto-schweiz.ch)



das in so kurzer Zeit so grosse Fortschritte in Sachen Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit erzielen konnte.

**Dennoch:** Aufgrund langjähriger Erfahrung und angesichts der eher düsteren Wolken am Konjunkturhimmel stellt sich die Branche – sowohl der Import als auch die Händlerbetriebe – auf ein anforderungsreiches Jahr 2012 ein. An Anstrengungen wird es nicht fehlen – die Käufer wirds freuen.

In diesem Newsletter wollten wir auch mal andere zu Wort kommen lassen. So zeigt **Raoul Studer, Redaktor der Automobil Revue**, auf, was 2012 so alles auf dem politischen Verkehrsparkett zu erwarten ist. [Lesen Sie hier den Artikel ...](#)

Noch viel weiter in die Zukunft blickt **AMAG-Chef Morten Hannesbo**: [Schauen Sie hier das Video-Interview.](#)

Wir wünschen Ihnen eine spannende 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

### Verkehrspolitischer Überblick 2012

Von **Raoul Studer, Redaktor Automobil Revue**

**Anfang 2011** fand der grosse Wechsel im eidgenössischen Verkehrsdepartement (Uvek) statt. Bundesrätin Doris Leuthard folgte auf Bundesrat Moritz Leuenberger, der dem Amt von 1995 bis 2010 vorgestanden hatte. Viele Hoffnungen und Erwartungen ruhten auf ihr. Vermutlich zu viele. Denn dass sie eine Kehrtwende von 180 Grad vornehmen würde, war unrealistisch. Und dass sie nun plötzlich die Strasse zulasten der Bahn bevorzugen würde, darauf durfte man nicht vertrauen. Gewiss, eine ihrer ersten Amtshandlungen war eine Auslegeordnung der Verkehrsinfrastrukturen. Sie wollte deren Finanzierung auf eine neue Grundlage stellen. Aber der grosse Wurf war es nicht. Hier hat sie eine Chance verpasst, «ohne Zorn und Vorliebe» aufzuzeigen, wie die Verkehrsinfrastrukturen künftig finanziert werden könnten. Von der gross angekündigten Gesamtschau blieb nicht viel übrig. Denn die Bundesrätin begnügte sich lediglich, eine neue Finanzierung der Schiene vorzustellen. Was dagegen die Strasse angeht, machte sie bloss den Vorschlag, den



Preis der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken anzuheben, da das Geld in der Strassenkasse langsam zur Neige geht.

Verdienstvoll wäre es gewesen, für die Finanzierung beider Verkehrsträger nach Möglichkeit neue Wege zu zeigen und diese parallel darzustellen. Leider ist nicht davon auszugehen, dass das noch erfolgt. So bleibt es denn beim Stückwerk. Wie auch immer, die verkehrspolitischen Themen werden uns auch im eben angebrochenen Jahr beschäftigen.

### **FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur)**

Die Vernehmlassung hierzu ist abgeschlossen. Es ist dabei beabsichtigt, den heutigen FinÖV-Fonds in einen Bahninfrastrukturfonds zu überführen. Dabei ist geplant, die bisherige Querfinanzierung durch die LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) beizubehalten. Der sogenannte Neat-Viertel aus der Mineralölsteuer soll dagegen voraussichtlich gegen 2030 auslaufen. Fabi ist gleichzeitig der direkte Gegenvorschlag (auf Verfassungsstufe) zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr».

Nach Auffassung des Bundesrats löst die VCS-Initiative die Finanzierungsprobleme des öffentlichen Verkehrs nicht, sondern wälzt sie nur auf den Strassenverkehr ab.

Die Fabi-Botschaft wird der Bundesrat im Januar 2012 verabschieden. Gleiches gilt für den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Übernahme der rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund). Im Frühjahr sollen dann die beiden Botschaften an das Parlament weitergeleitet werden.

### **CO<sub>2</sub>-GESETZ**

Die beiden Räte haben in der vergangenen Session das CO<sub>2</sub>-Gesetz beraten, das als indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Für ein gesundes Klima» gilt, und ihm in der Schlussabstimmung zugestimmt. Bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen hat sich der Ständerat dem Nationalrat angeschlossen und auf diese Abgabe verzichtet, nachdem die vorberatende Kommission des Ständerats auf diese Linie eingeschwenkt ist. Auch die übrigen Differenzen wurden ausgeräumt. Neu soll der Ertrag aus den Sanktionszahlungen, welche die Automobilimporteure für übermässig CO<sub>2</sub>-emittierende Modelle leisten müssen, nicht der Bevölkerung via Verbilligung der Krankenkassenprämien zurückerstattet werden, sondern in den Infrastrukturfonds fliessen. Das total revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz soll Anfang 2013 in Kraft treten. Über den Rückzug der Klima-Initiative wird im März entschieden.

Noch nicht vom Tisch ist in diesem Zusammenhang die Standesinitiative des Kantons Bern. Sie verlangt unter dem Titel «Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene» die Einführung eines Bonus-Malus-Systems. Unter anderem soll die Automobilsteuer von heute vier auf acht Prozent erhöht werden.

Die ständerätliche Urek-Kommission hat einen Vorentwurf ausgearbeitet und in die Vernehmlassung gegeben. Sie hat aber entschieden, die Frist zur Ausarbeitung eines Erlassentwurfs bis zur Wintersession 2012 zu verlängern.

### **VIA SICURA**

In der vergangenen Wintersession hat der Nationalrat die Via-sicura-Vorlage behandelt. Diese hiess ursprünglich Vision zero, bevor sie den jetzigen Namen erhielt. Das Ziel bleibt eine wesentliche Reduktion der Zahl der Unfallopfer und der Schwerverletzten im Strassenverkehr. 2010 verunglückten 327 Personen tödlich. Nachhaltig verschärft wird dabei das Strassenverkehrsrecht für Raser. Dabei ist der Nationalrat auf die Linie des Ständerats eingeschwenkt. Wie erinnerlich, hatte der Ständerat bei vorsätzlicher Verletzung elementarer Vorschriften die Sanktionen drastisch verschärft. Damit wollte er der Raser-Initiative den Wind aus den Segeln nehmen und die Initianten zum Rückzug ihres Volksbegehrens bewegen.

Der Nationalrat hat der Verschärfung nun zugestimmt. Das bedeutet Erhöhung des Strafmasses auf ein bis vier Jahre Freiheitsentzug bei Geschwindigkeitsexzessen (Tempoüberschreitungen von mindestens 40 bis 80 km/h, je nach Limite auf der jeweiligen Strasse). Ebenso wurde die Bestimmung angenommen, dass bei groben, skrupellosen Verkehrsregelverletzungen das Fahrzeug beschlagnahmt werden kann. Damit soll Rasern die «Tatwaffe» entzogen werden. Eine Verschrottung ist dabei nicht vorgesehen, wohl aber eine sinnvolle Verwertung, insofern das Fahrzeug nicht dem rechtmässigen Eigentümer zurückzugeben ist.

Klar angenommen hat der Nationalrat ein striktes Alkoholverbot bei gewissen Führerausweiskategorien wie Bus- und Lastwagenchauffeuren oder Neulenkern. Überdies hat die grosse Kammer ein striktes Verbot für öffentliche Radarwarnungen beschlossen. Im Weiteren lehnte es der Nationalrat ab, einen Teil der Bussgeldeinnahmen für die Verbesserung der Sicherheit an Fussgängerstreifen einzusetzen und damit in die Verfügungsfreiheit der Kantone einzugreifen. Das Geschäft geht nun an den Ständerat zurück zur Bereinigung der Differenzen. Vor allem die Helmpflicht für Kinder und das Mindestalter für das Velofahren dürften noch zu reden geben.

### **2. GOTTHARDRÖHRE**

Der Streit um den zweiten Gotthard-Strassentunnel wird uns 2012 mit Sicherheit beschäftigen. Gegen Ende des vergangenen Jahres sind ein Bericht des Bundesamts für Strassen (Astra) über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Sanierung sowie ein weiterer über die Verkehrsverlagerung publiziert worden. Was die volkswirtschaftlichen Auswirkungen betrifft, wird das Verkehrsdepartement dem Bundesrat eine Auslegeordnung und einen konkreten Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten.

Was die Verlagerung angeht, schlägt der Bundesrat vor, eine breite Diskussion zur Verlagerungspolitik zu starten.

Laut Bundesrätin Leuthard soll 2012 der Entscheid fallen, welche Sanierungsvariante bevorzugt wird und ob ein zweiter Strassentunnel kommen soll oder nicht. Zu diesem Zweck will die Magistratin die Meinungen der Verkehrskommissionen des National- und Ständerats kennenlernen. In diesem Zusammenhang sei die Standesinitiative des Kantons Tessin vom 17. Dezember 1999 für eine zweite Gotthard-Strassenröhre erwähnt. Sie ist in der vorberatenden Verkehrskommission des Ständerats hängig.

### **VRV (Verkehrsregelverordnung) und (SSV) Signalisationsverordnung**

Der Schilderwald soll auf ein erträgliches Mass reduziert werden. Die Vernehmlassung dazu fand im Frühjahr statt. Gemäss Aussagen des Bundesamts für Strassen (Astra) ist die Vernehmlassung abgeschlossen. Als Nächstes sollen verschiedene Arbeitsgruppen gebildet werden. Da es sich um Neuerungen auf Verordnungs- und nicht auf Gesetzesstufe handelt, gibt es keine Botschaft dazu, sondern einen Entscheid des Bundesrats.

### **WEITERE INITIATIVEN**

Neben den drohenden weiteren Belastungen für den motorisierten Strassenverkehr gibt es zwei Initiativen, die bei ihrer Umsetzung den Strassenverkehr finanziell belasten. Es ist dies zum einen die zustande gekommene **Cleantech-Initiative («Neue Arbeitsplätze dank erneuerbaren Energien»)**. Sie verlangt in ihrem Verfassungstext: «Der Bund erlässt Vorschriften über den Energieverbrauch von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten.»

Die andere Initiative ist diejenige **«Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft»** (grüne Wirtschaft). Gegenwärtig läuft die Unterschriftensammlung. Sie muss bis 8. September 2012 abgeschlossen sein. Das Volksbegehren hält als Ziel fest: Bund, Kantone und Gemeinden streben eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft an. (...) Zur Verwirklichung der Grundsätze nach Absatz 1 legt der Bund mittel- und langfristige Ziele fest. Bei deren Nichterreicherung ergreifen Bund, Kantone und Gemeinden zusätzliche Massnahmen.

Schliesslich wird im eidgenössischen Finanzdepartement eine ökologische Steuerreform vorbereitet, die haushaltsneutral ausfallen soll. Das heisst, unter dem Strich – so lässt man verlauten – wird sie keine Mehrausgaben für die Bevölkerung zur Folge haben. Es wird sich zeigen, was daran wahr ist.

[Zum Seitenanfang](#)

## FREISPRECHANLAGE

Im Interview mit **Morten Hannesbo**, CEO der AMAG-Gruppe und Vizepräsident von auto-schweiz, erfahren Sie, wieso das Auto der Zukunft nicht nur ein Mobilitätsmittel, sondern ein «Alleskönner» sein muss.



[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)