

NEWSLETTER FEBRUAR 2011

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Diskussion rund um den Ausbau und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist losgetreten – und das ist gut so. Denn lange, aus Sicht von auto-schweiz zu lange, blieb es ruhig um diese Themen, die uns alle unter den Nägeln brennen.

Doch aufgepasst: Einige Statements aus Bundesbern sowie verschiedene Projekte, die jetzt verdächtig rasch aus behördlichen Schubladen gezogen und auf den Tisch gelegt werden, machen uns hellhörig. Denn diese sehen vor, dass neben den Bahnpendlern vor allem die Autofahrerinnen und Autofahrer einmal mehr zünftig zur Kasse gebeten werden sollen. Bundesbern bläst Halali: Die Jagd auf die Brieftaschen des gewerblichen und privaten Strassenverkehrs ist eröffnet – [wir gehen dem in unserem Artikel nach](#).

Bei Leuten in neuen Funktionen schaut man bekanntlich sehr genau hin, wie sie die Dinge anpacken und ihren Job erledigen. Nach ihrer noch kurzen Amtszeit haben wir mal unserer neuen UVEK-Chefin Doris Leuthard über die Schulter geschaut und können ihr bis jetzt ein recht gutes Händchen attestieren. [Lesen Sie hier mehr ...](#)

Alle Jahre wieder schlagen sich die Sprachgewaltigen aller Länder mit den Wörtern bzw. Unwörtern des abgelaufenen Jahres herum. auto-schweiz-Präsident Max Nötzli hat sich dieses Jahr seine ganz eigenen Gedanken gemacht und gibt [hier](#) seine Favoriten für die Unwörter des Jahres bekannt.



Andreas Burgener
Direktor auto-schweiz

Editorial

Im Scheinwerfer

Scheibenwischer

Freisprechanlage

Im Bild

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



Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

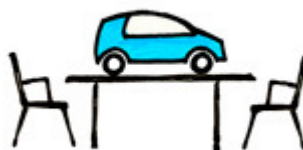
PS: Wenn Sie jemanden kennen, von dem Sie glauben, dass er/sie unseren Newsletter ebenfalls gerne lesen würde, danken wir Ihnen für Ihre Empfehlung – und für die [Bekanntgabe der E-Mail-Adresse](#).

[Zum Seitenanfang](#)

IM SCHEINWERFER

Verkehrspolitik – wie viel mehr sollen die Autofahrer noch bezahlen?

Gut, kommt dieses Thema endlich auf den Tisch. Lange, zu lange blieb es verdächtig still um die Finanzierung der



Verkehrsinfrastruktur und die Kostenwahrheit. Fast könnte man annehmen, der Vorgänger der neuen UVEK-Vorsteherin habe dieses Geschäft verdrängt respektive den «Schwarzen Peter» seiner Nachfolgerin weitergeben wollen. Aber wir wollen nicht grübeln, sondern uns um die Fakten kümmern:

Teurere Autobahnvignette – verschärfte Bussen – Bonus-Malus-System – Offroader-Verkaufsverbot – CO₂-Abgabe auf Treibstoffen – CO₂-Strafsteuern bei Grenzwertüberschreitungen – ÖV-Initiative: Wenn die laufenden Projekte der Verwaltung und die Forderungen der Autogegner durchkommen, wird das Autofahren in der Schweiz in vier Jahren rund doppelt so viel kosten wie heute. Mit dieser Salamtaktik muss jetzt Schluss sein, gefragt ist eine Gesamtschau der Verkehrskosten, und auch die Kostenwahrheit muss auf den Tisch.

85 Prozent der Verkehrsleistungen in der Schweiz (gemessen in Personen- und Tonnenkilometern) werden vom motorisierten Individualverkehr erbracht. Dahinter stehen Millionen von Einzelentscheidungen unserer Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaftsunternehmen, was die Wahl der Verkehrsmittel betrifft. Die Freiheit und die Flexibilität des Einzelnen sowie der Unternehmen dürfen nicht weiter beeinträchtigt werden. Der motorisierte, strassengebundene Personen- und Güterverkehr ist auch in Zukunft unentbehrlich. Deshalb ist das lückenhafte Strassennetz auszubauen und auf Überregulierungen im Strassenverkehr ebenso zu verzichten wie auf die Behinderung des motorisierten Verkehrs in bestimmten Gebieten, auf Verkaufsverbote für bestimmte Automodelle und auf ausufernde finanzielle Belastungen.

Es geht auto-schweiz aber nicht nur darum, zu schimpfen und zu fordern. Wir begrüßen den sinnvollen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und treten für eine rationale, den

Bedürfnissen der Menschen entsprechende Wahl der Verkehrsmittel ein. Gleichzeitig geben wir aber zu bedenken, dass der öV schnell die Grenzen seiner Kapazitäten und Finanzierbarkeit erreichen würde, wenn die Verkehrsteilnehmer in grossem Stil vom individuellen auf den öV umsteigen würden.

Genau wie die globale Automobilindustrie ist sich auch die Schweizer Autowirtschaft ihrer Verantwortung für bessere Umweltbedingungen bewusst. Die ständigen technischen Verbesserungen im Automobil- und Motorenbau durch Gewichtsreduktion etc. werden von den Kundinnen und Kunden unterstützt, indem sie vermehrt kleinere und/oder energieeffizientere Fahrzeuge kaufen. Die im vergangenen Jahr in der Schweiz neu in Verkehr gesetzten 294 239 Personenwagen weisen einen mittleren Verbrauch von 6,6 Liter auf 100 km auf, das sind 0,3 Liter weniger als im Vorjahr und volle 25 Prozent weniger als noch vor zehn Jahren. Die in zahlreichen Einzelschritten über die Jahre erfolgte technische Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit der Autos hat auch wesentlich zur Senkung der Unfall- und der Opferzahlen beigetragen. 1970 waren noch knapp 1700 Verkehrstote zu beklagen; 2009 waren es, bei einem zweieinhalbmal höheren Fahrzeugbestand, noch 348.

Vor diesem Hintergrund fordert auto-schweiz eine Versachlichung der Diskussion, eine verursachergerechte Verkehrspolitik sowie das Ende der Nadelstiche und Drohgebärden gegen die Autofahrerinnen und Autofahrer – die ja schlussendlich auch Wählerinnen und Wähler sind.

Zu diesen Themen wird auto-schweiz zu einer nationalen **Medienkonferenz** einladen, welche am **21. Februar 2011** in Bern stattfinden wird.

[Zum Seitenanfang](#)

SCHIEBENWISCHER

Die Hoffnungsträgerin

Bundesrätin Doris Leuthard ist erst seit kurzer Zeit im Amt als Vorsteherin des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), aber im Verkehrsbereich hat sie bereits klargemacht, dass die einseitig bahnfremdliche (und damit strassenunfreundliche) Linie ihres Vorgängers Moritz Leuenberger nicht weitergeführt wird.



Ihr Ziel ist es vielmehr, alle Verkehrsträger gleich fair zu behandeln. Und vor allem steht sie zum Verursacherprinzip, das heisst, jeder soll für die von ihm verursachten Kosten

aufkommen, egal, ob er die Eisenbahn oder die Strasse benützt oder den sich auf der Strasse abspielenden öffentlichen Verkehr. Das ist der richtige Ansatz.

Mit ihren Gedanken zur Raumplanung zeigt Frau Leuthard aber auch, dass sie die Verkehrsprobleme endlich von der richtigen Seite her anpacken will. So kommen plötzlich Begriffe wie Zersiedelung und Bevölkerungswachstum auf den Tisch, Themen, die der neue Implenia-Verwaltungsrat in seiner Aktivzeit als Bundesrat nie auf der Agenda hatte.

Über diesen Gesinnungswandel an der UVEK-Spitze freuen wir uns natürlich. Dies umso mehr, als Doris Leuthards erste Statements nach ihrer Rückkehr vom Klimagipfel in Cancún kurzzeitig befürchten liessen, sie sei in Leuenbergers grüne Fussstapfen getreten. Doch ihr mutiger Entscheid in Sachen Umweltzonen in Städten spricht eine andere, deutliche Sprache. Sie hätte es sich nämlich leicht machen können und das vom Bundesamt für Strassen (Astra) auf Geheiss von Moritz L. ausgearbeitete Projekt in den Bundesrat zur Abstimmung bringen können; ihr Vorgänger hätte dies trotz dem vernichtenden Vernehmlassungsergebnis mit Sicherheit getan. Doris Leuthard hingegen beerdigte die Pläne kurzerhand schon auf Departementsebene.

Was in diesem Zusammenhang mindestens ebenso bemerkenswert ist: Der Gesamtbundesrat hat Leuthards Entscheid «zur Kenntnis genommen», damit also sanktioniert. Theoretisch hätte er das UVEK beauftragen können, das Projekt trotzdem weiterzuverfolgen. Dass er das nicht getan hat, gibt ebenfalls Anlass zur Hoffnung. Das von Leuenberger befreite Siebnergremium scheint pragmatischer und weniger ideologisch zu entscheiden.

Wir wünschen der neuen UVEK-Chefin weiterhin ein gutes Händchen bei der Verkehrspolitik. Gelegenheit, ihre integrativen Fähigkeiten auszuspielen, wird sie in nächster Zukunft jedenfalls zur Genüge haben. (M.N.)

[Zum Seitenanfang](#)

FREISPRECHANLAGE

Meine Unwörter des Jahres

In der Schweiz wurde «**FIFA-Ethikkommission**» zum Unwort des Jahres 2010 gewählt. Kein Problem damit, auch wenn ich finde, das politische Vokabular gebe in Sachen Unwörtern zuverlässig mehr her als das fussballerische. Vielleicht akzentuiert sich einer meiner potenziellen Favoriten in den Monaten vor den eidgenössischen Wahlen im Oktober so sehr, dass er Chancen hat, zum Unwort 2011 erkoren zu werden.

Eines dieser Wörter ist **«lösungsorientiert»**. Unfassbar, wie inflationär diese Floskel in den politischen Diskussionen landauf, landab verwendet wird. Interessant dabei ist, dass es stets linksgrüne Kreise sind, die von «lösungsorientiert» schwadronieren, wobei selbstredend stets ihr eigener Lösungsvorschlag der richtige ist.



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Beispielsweise, wenn es darum geht, die Umwelt zu schützen, das Klima zu retten oder die sozialen Probleme zu lösen. Und weil die politische Konkurrenz logischerweise nur sehr selten oder gar nie gleicher Meinung ist, wird ihr unterstellt, sie hätte keine Lösungen anzubieten. Dabei ist der Fall klar: Jede einzelne unserer Tätigkeiten ist lösungsorientiert, wir tun buchstäblich nichts (nicht einmal faulenz), ohne – bewusst oder unbewusst – ein Ziel zu verfolgen. Wobei die anvisierte Lösung durchaus nicht immer gleich auszusehen braucht, Kooperation und Einverständnis sind ebenso lösungsorientiert wie Widerrede, Ablehnung oder gar Obstruktion. Das Wort (und hoffentlich bald Unwort) „lösungsorientiert“ ist an sich wertfrei, wird aber von Gutmenschen aller Art besetzt, um sich von Andersmeinenden abzugrenzen. Dass da die FIFA-Ethikkommission nichts unternimmt!

Der zweite Begriff, der nach meiner Ansicht reelle Chancen haben müsste, zum Unwort 2011 gewählt zu werden, lautet **«mit Inhalten füllen»**. Diskussionen, vorab politische, müsse man, so predigen uns Politiker jeder Couleur, «mit Inhalten füllen». Wohl damit die sich bereits dort befindenden Worthülsen nicht so alleine herumstehen.

Mein Favorit Nummer 1 ist aber ein anderes Wort, und dies schon seit mehreren Jahren: **«nachhaltig»**. Omnipräsent, nicht mehr auszurotten. Alles muss heute «nachhaltig» sein, die Energie, der Verkehr sowieso, unser Essen, die Ferienreise, die Politik, die Freizeitaktivitäten. Das Störende daran: Der Begriff «nachhaltig» wird ausschliesslich mit Umweltbewusstsein verknüpft. Dabei gibt es eine klare und akzeptierte Definition des Begriffs, nach der die ökologische Nachhaltigkeit nur eine von drei Säulen ist. Die beiden anderen sind die ökonomische Nachhaltigkeit (sicherstellen einer tragfähigen Grundlage für Erwerb und Wohlstand, Schutz wirtschaftlicher Ressourcen vor Ausbeutung) sowie die soziale Nachhaltigkeit (ermöglicht es allen Mitgliedern einer Gesellschaft, an Errungenschaften teilzuhaben; eine zukunftsfähige, lebenswerte Gesellschaft ist das Ziel). Ich wage zu bezweifeln, dass tatsächlich immer alle drei Komponenten gemeint werden, wenn von «Nachhaltigkeit» die Rede ist. Aber es klingt halt so schön nachhaltig.

[Zum Seitenanfang](#)

IM BILD

Die Autoindustrie ist wieder auf der Überholspur – 2010 kauften Herr und Frau Schweizer 294 293 neue Autos. Das sind 10,6 Prozent mehr als im Jahr zuvor, und das ist das beste Ergebnis seit 2002. Auch das laufende Jahr fängt gut an – die Neuwagenverkäufe liegen mit einem Plus von 7,7 Prozent über dem Vergleichsmonat des Vorjahres.



[Zum Seitenanfang](#)

GANZ SCHÖN CLEVER

Keine Umweltzonen in Schweizer Städten

In Schweizer Städten werden keine Umweltzonen für «saubere Autos» eingeführt. Nach der durchgeführten Anhörung hat Verkehrsministerin Doris Leuthard so entschieden. Vor allem die Kantone, welche für die Umsetzung solcher Umweltzonen verantwortlich gewesen wären, sahen ein zu grosses Missverhältnis zwischen Aufwand und Wirksamkeit.

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)