

# JAHRESBERICHT 2018|19

---

**Impressum**

Diese Publikation erscheint in Deutsch und Französisch  
Gestaltung und Produktion: KREBStypo, Innerberg  
Herausgabe: April 2019  
© auto-schweiz

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN</b>	<b>4</b>
Auf dem Weg zu «10/20»	4
<b>AUTOMOBIL/WIRTSCHAFT/VERKEHR/POLITIK/UMWELT</b>	<b>6</b>
Konjunkturrück- und -ausblick	6
Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad	8
Verkehrs- und Umweltpolitik	12
Kommunikation	14
Stiftung Auto Recycling Schweiz	16
<b>TÄTIGKEITSBERICHT</b>	<b>19</b>
Mitgliedschaft	19
Zusammensetzung des Vorstandes und der Kommissionen	20
Generalversammlung 2018	23
Geschäftsstelle	24
Aus der Tätigkeit der Kommissionen und Arbeitsgruppen	25
Mitgliedschaften und Vertretungen	26
<b>DER GASTKOMMENTAR</b>	<b>28</b>
Elektrizität ist magisch, aber...	28
<b>SCHLUSSWORT 2018</b>	<b>30</b>
<b>STATISTIKEN</b>	<b>31</b>
<b>VERZEICHNIS UND ABKÜRZUNGEN</b>	<b>44</b>

## GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN



François Launaz,  
Präsident

### Auf dem Weg zu «10/20»

auto-schweiz hat 2018 etwas Unerwartetes getan. Etwas, das uns viele Beobachter, Kritiker und Medien nicht zugetraut hätten. Unter dem Begriff «10/20» haben wir uns selbst ein schwer erreichbares Ziel gesteckt. Wir wollen es schaffen, dass im Jahr 2020 jeder zehnte neue Personenwagen in der Schweiz und in Liechtenstein ein Elektroauto oder ein Plug-in-Hybrid ist. Zehn Prozent der Neuwagen sollen also am Stromnetz aufladbar sein, oder anders gesagt, einen Stecker haben. Genau genommen ist es eine Buchse – trotzdem nennt man diese Modelle oft «Steckerfahrzeuge».

Mindestens zwei Punkte sind an diesen Fahrzeug-Typen interessant: Erstens können sie längere Strecken – bei Plug-in-Hybriden wenigstens einige Dutzend Kilometer – rein elektrisch und damit emissionsfrei zurücklegen. Und zweitens gibt es ohne diese Steckerfahrzeuge für die meisten Marken kaum eine Möglichkeit, die strengeren CO<sub>2</sub>-Vorgaben ab dem kommenden Jahr sanktionsfrei zu erfüllen. Unsere Berechnungen haben ergeben, dass wir 2020 mindestens diese zehn Prozent Marktanteil an E-Autos bei den Personenwagen benötigen, um die Reduktionsziele zu erreichen – auch unter Berücksichtigung der geltenden Einführungsmodalitäten für die neuen CO<sub>2</sub>-Ziele. 2018 lag die Steckerfahrzeug-Quote bei 3,2 % und somit haben wir bis zu unserem Ziel noch ein gutes Stück vor uns. Die Verteilung zwischen reinelektrischen Modellen und aufladbaren Hybriden war übrigens mit 1,7 zu 1,5 Prozentpunkten in etwa gleichmässig.

Ich werde immer wieder gefragt: «Ist die Erreichung des 10-%-Ziels überhaupt realistisch?» Natürlich ist sie das – und das sage ich nicht nur aus dem Bauch heraus. Die Ergebnisse aus dem letzten «Mobilitätsmonitor» haben dies deutlich gemacht. In dieser repräsentativen Studie zur Einstellung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, die auto-schweiz gemeinsam mit dem seriösen Forschungsinstitut gfs.bern regelmässig erstellt, haben wir anhand verschiedener Fragen die Meinungen der Schweizerischen Stimmbevölkerung zu alternativen Antrieben evaluiert. Dabei kamen spannende Ergebnisse ans Tageslicht. Zum Beispiel liegt der Hybridantrieb mit der Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor derzeit in der Gunst von Herrn und Frau Schweizer vorne. 85 % der Befragten könnten sich vorstellen,

beim nächsten Autokauf auf einen Antrieb mit der Kraft von zwei Motoren zurückzugreifen. Direkt dahinter folgt mit 83 % der reine Elektroantrieb.

Natürlich sind Umfragen und das wahre Leben zwei unterschiedliche Paar Schuhe. Trotzdem sind die Ergebnisse bemerkenswert. Hinzu kommt, dass genau 5 % der Befragten angaben, sich innerhalb der kommenden zwei Jahre ein rein elektrisches Fahrzeug zulegen zu wollen. Da wir davon ausgehen, dass sich für das «10/20»-Ziel die Werte von Elektroautos und aufladbaren Hybriden in etwa die Waage halten werden, sind diese 5 % genau der Wert, den wir nächstes Jahr brauchen. Ein Zufall? Jedenfalls haben wir unser «10/20»-Ziel veröffentlicht, bevor wir die Ergebnisse der Studie vorliegen hatten. Die Zahlen bestärken uns aber in unseren Überlegungen.

Nur mit der Zielvorgabe allein ist es aber nicht getan. Damit der Bestand an Elektrofahrzeugen auf unseren Strassen wachsen kann, müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Darauf haben wir bei der Vorstellung von «10/20» explizit hingewiesen. Dazu gehört zunächst ein breites Angebot an entsprechenden Fahrzeugen. Nichts leichter als das: Allein 2019 sollen fast 30 Modelle mit Stecker in den Schweizer Markt eingeführt oder vorgestellt werden. 2020 dürfte diese Zahl noch höher liegen. Und natürlich addieren sich dazu die weiteren Alternativenantriebe wie Gas-, Wasserstoff- und zahlreiche Hybridmodelle, für die es keine Steckdose braucht. All das trägt massgeblich zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Neuwagenflotte bei. Und der Kunde bekommt in den kommenden Monaten eine grosse Auswahl an noch modernere- und effizienten Fahrzeugen.

Doch das allein wird natürlich nicht reichen. Um die «Reichweitenangst» zu bekämpfen, die es bei modernen Elektroautos eigentlich nicht mehr gibt, braucht es Ladeinfrastruktur. Und für die Förderung weiterer alternativer Antriebe natürlich auch Tankinfrastruktur, etwa für Wasserstoff oder Gas. Nur so können die Fahrzeuge im Alltag entsprechend sauber und effizient betrieben werden. Die Investitionen hierfür stemmen derzeit viele unterschiedliche Marktteilnehmer: Importeure, Händler, Energieversorger, Einzelhandelsbetriebe, Raststättenpächter, Hoteliers, private Investoren und noch viele mehr. Dass diese «Last» auf unterschied-

## GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN

liche Schultern verteilt wird, ist gut und richtig. Denn der Strom etwa, der aus diesen Dosen kommt, sollte wenn möglich erneuerbar sein, um die Ökobilanz der Fahrzeuge zu optimieren. Dies kann die Automobilwirtschaft unmöglich allein stemmen. Hierfür brauchen wir valable Partner.

Dieser Gedanke hat auto-schweiz auch dazu bewogen, im Dezember 2018 die «Roadmap Elektromobilität» zu unterschreiben. Noch von Alt-Bundsrätin Doris Leuthard initiiert, haben sich viele unterschiedliche Partner daran beteiligt, um der elektrischen Individualmobilität auf die Sprünge zu helfen. Neben Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden sind viele Partner aus Wirtschaft und Verbänden dabei. Das gemeinsame Ziel, im Jahr 2022 einen Marktanteil von 15 % aufladbarer Personenwagen zu erreichen, ist ambitiös, aber nicht mehr als «10/20». Wir von auto-schweiz sind froh, wenn wir mit unserem Projekt eine Vorlage für die Roadmap Elektromobilität liefern konnten.

Noch eine weitere Voraussetzung braucht es für einen Schub bei der Elektromobilität in den kommenden Jahren: Die Einführungsmodalitäten für die kommenden CO<sub>2</sub>-Zielwerte ab dem kommenden Jahr dürfen nicht mehr angetastet werden. Dazu gehören die zeitlich begrenzte Mehrfachanrechnung von effizienten Fahrzeugen unter 50g CO<sub>2</sub>/km, «Supercredits» genannt. Dieser Hebel macht die Unterstützung entsprechender Modelle für Importeure sehr interessant. Auch die stufenweise Einberechnung der effizientesten Fahrzeuge einer Marke («Phasing-in») trägt zum schrittweisen und wirtschaftlich verträglicheren Übergang zu den neuen Zielen bei. Immerhin sinkt der Grenzwert bereits im kommenden Jahr bei Personenwagen von durchschnittlich 130 auf 95 Gramm pro Kilometer. Dies entspricht einer Absenkung von fast 27 %. Es ist utopisch zu glauben, dass dieser Sprung ohne abfedernde Massnahmen innerhalb eines Jahres zu schaffen wäre.

Genau aus diesem Grund haben die Automobilhersteller mit der EU diese Rahmenbedingungen vereinbart. Und die Schweiz hat sie, leicht adaptiert auf den hiesigen Markt mit höherer Kaufkraft (Ausstattung und Motorleistung) und höheren Bergen (4×4), übernommen. Das Stimmvolk hat den Bundesrat mit der Abstimmung zur Energiestrategie 2050 zum Erlass dieser Übergangsbestimmungen legitimiert. Und der Bundesrat hat in einem eng gesteckten Rahmen davon Gebrauch gemacht. Das Parlament sollte nicht den Fehler machen und

diesen Einführungsmodalitäten mit der derzeit laufenden Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes die Grundlage entziehen. Denn mit hohen Bussen für Importeure wäre dem Klima kein bisschen geholfen. Das Geld sollte lieber in die Förderung alternativ angetriebener Modelle investiert werden können.

So geht der Blick mit diesem Jahresbericht natürlich zurück, aber dennoch voraus. Denn die kommenden Jahre werden entscheidend sein für die weitere Entwicklung der Automobilität in der Schweiz. Und auch für die Erreichung von «10/20».

Eine weiterhin aufschlussreiche Lektüre wünscht

*François Launaz*

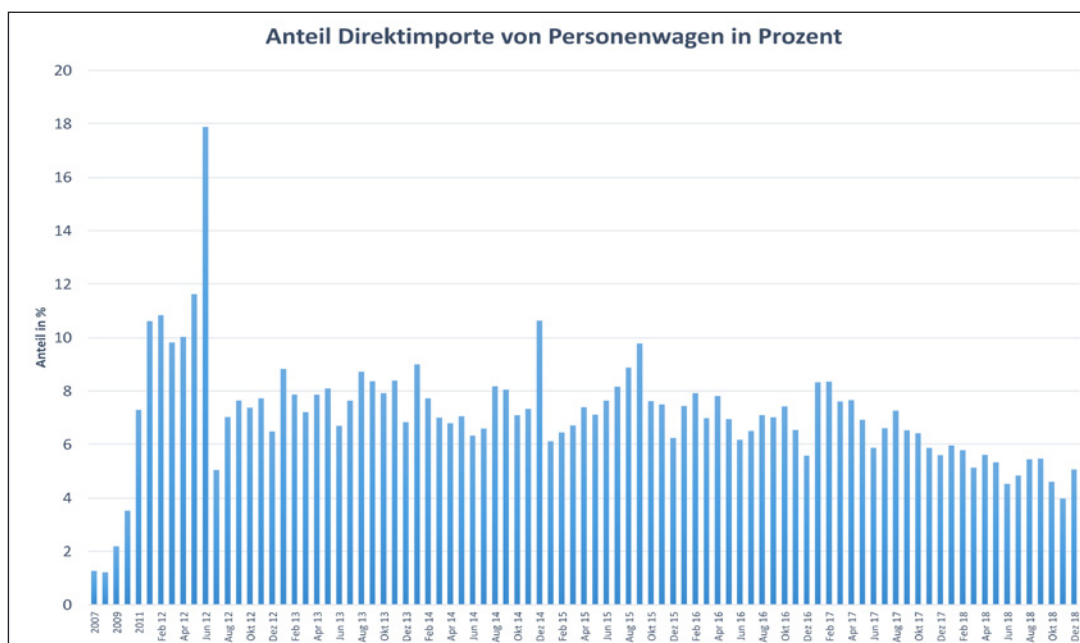
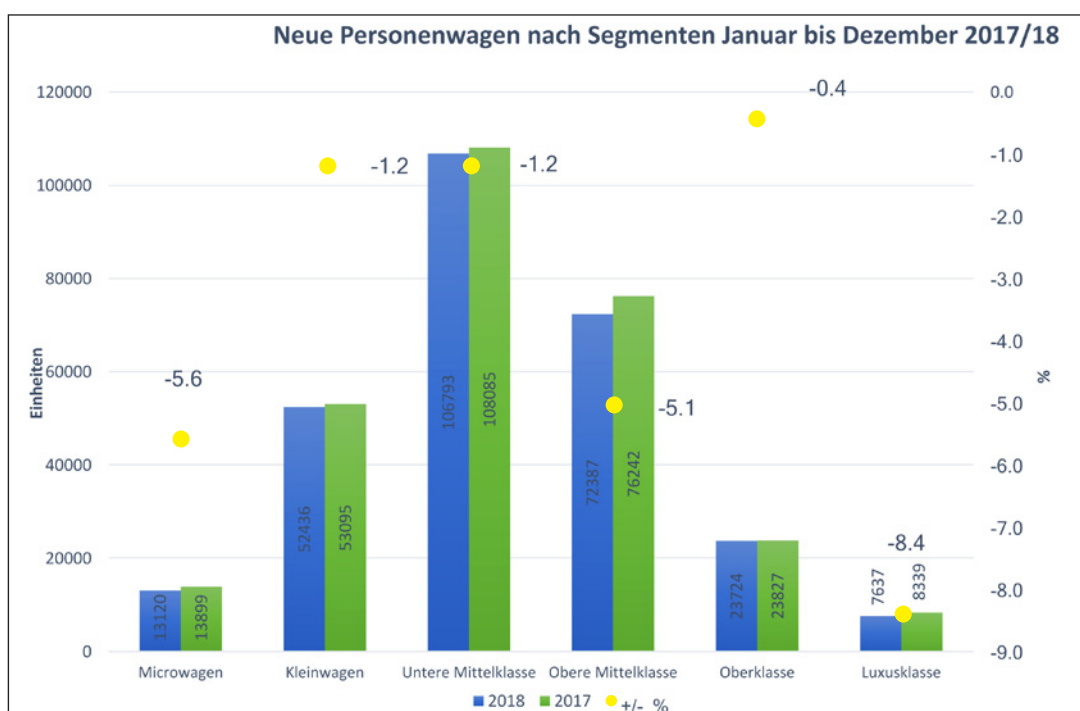
# AUTOMOBIL/WIRTSCHAFT/VERKEHR/ POLITIK/UMWELT

## Konjunkturück- und -ausblick

Im Jahr 2018 wurden von der schweizerischen Automobilbranche 299716 neue Personenwagen verkauft und zum Verkehr zugelassen (2017: 314028). Damit verzeichnete der Markt eine Abnahme von 4,6 % oder 14312 Einheiten. Aufgrund der Umstellung auf neue Abgasnormen und daraus resultierenden Lieferverzögerungen konnten zahlreiche bestellte

Fahrzeuge nicht mehr im alten Jahr an die Kunden ausgeliefert werden.

Die verspäteten Auslieferungen waren vor allem im Dezember deutlich spürbar. Mit 27539 eingelösten Neuwagen lag der letzte Kalendermonat des Jahres 2018 11,4 % unter dem Vorjahresergebnis. Während der Dezember in den vergangenen Jahren üblicherwei-



se zu den stärksten Monaten gehörte, lag er 2018 hinter März, Mai und Juni auf Rang vier. Der Allrad-Boom hielt an. Ein 4x4-Marktanteil von 49,1 % stellt hier erneut einen Rekord dar, dies ist bereits der neunte Höchstwert in Folge. Sollte sich das Wachstum beim Komfort- und Sicherheits-Merkmal Allrad ähnlich fortsetzen wie in den vergangenen Jahren, könnte 2019 die 50%-Marke übertroffen werden. Noch vor zwei Jahren hatte der 4x4-Anteil bei lediglich 44,2 % gelegen, 2017 bei 47,5 %. Hingegen verlor der Diesel erneut und kam noch auf einen Marktanteil von 30,0 %. Erfreulich ist der Zuwachs bei den alternativen Antrieben. Deren Marktanteil liegt über der 7%-Marke (7,2 %, +1,6 %) Punkte, wobei Benzin-Hybrid-Motorisierungen (14476) und Elektroautos (5109) die höchsten absoluten Werte erreichten.

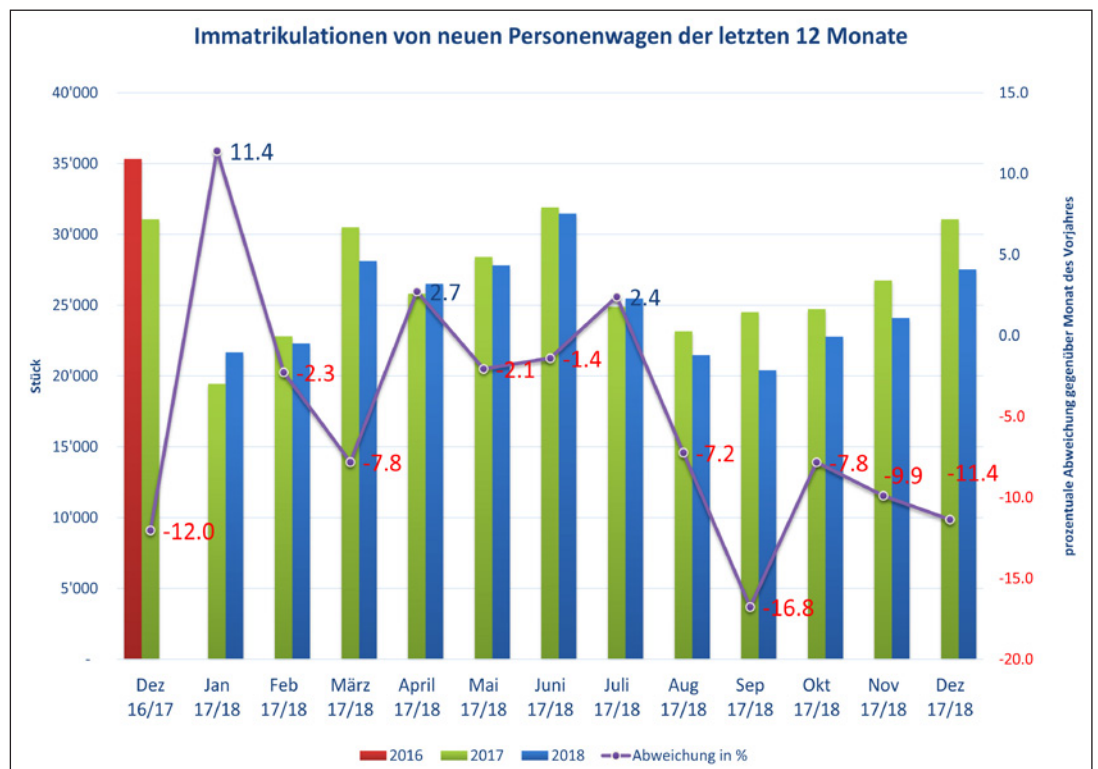
Geringer, aber immer noch hoch ist der Anteil der Direktimporte. Lange lag er im Bereich von 1 bis 2 %. Ab Sommer 2010 stieg er deutlich an und kratzte schon im Sommer 2011 an der 10%-Marke. Wegen der ab Juli 2012 geltenden CO<sub>2</sub>-Sanktionen wurden im Juni 2012 Fahrzeuge mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen vorzeitig zugelassen und damit ein Rekordwert von 17,9% erreicht. Seitdem ist die Kurve wieder abgeflacht. Das Jahresmittel lag im 2018

bei 5,1% und damit deutlich tiefer als 2017 (6,8 %).

Die Schweizer Wirtschaft wächst, der Nutzfahrzeugmarkt tut es ihr gleich: Im Jahresverlauf 2018 sind in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein 41639 neue Nutzfahrzeuge immatrikuliert worden. Damit lag die Nachfrage nach Lieferwagen, Trucks und Personentransportfahrzeugen noch einmal 0,1 % oder 314 Einheiten über dem Rekordjahr 2017. Das Ziel von auto-schweiz, dieses hohe Marktniveau auch 2018 zu halten, ist somit erreicht worden. Die einzelnen Segmente haben sich dabei allerdings unterschiedlich entwickelt.

Vor allem Lieferwagen und leichte Sattelschlepper bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht waren gefragt. Hier konnte der Rekordwert aus dem Vorjahr noch einmal um 1,7 % auf 32231 Immatrikulationen gesteigert werden. Die hohe Nachfrage ist ein Beleg für die gute Konjunktur im vergangenen Jahr und den Bedarf der Wirtschaft an entsprechenden Transport-Fahrzeugen.

Im stark schwankenden Markt für Lastwagen ist die erreichte Zahl neuer Fahrzeuge von 4389 nach wie vor hoch, auch wenn das Rekordniveau von 2017 – das beste Jahr der Dekade – um 4,3 % oder 197 Zulassungen verpasst wurde. Zum Vergleich: Bereits 2016 war mit 4076



## Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad

Fahrzeugkategorie	1990	2000	2014	2015	2016	2017	2018
Personenwagen	2 985 399	3 545 247	4 430 375	4 503 865	4 571 994	4 621 237	4 666 015
Zunahme zum Vorjahr %	3,1	2,2	1,43	1,63	1,49	1,10	0,95
Personentransportfahrzeuge	31 293	40 260	65 794	69 230	73 267	77 521	82 063
Sachtransportfahrzeuge	252 136	278 518	394 405	404 929	417 590	429 691	445 825
Landw. Fahrzeuge	162 939	177 963	191 207	192 211	193 233	193 938	194 432
Industr. Fahrzeuge	45 920	48 949	68 982	70 355	72 015	73 430	75 092
Total Motorwagen	3 477 687	4 090 937	5 150 763	5 240 590	5 328 099	5 395 817	5 463 428
Motorräder	299 264	493 781	704 429	715 279	725 763	735 252	746 630
Total Motorfahrzeuge	3 776 951	4 584 718	5 855 192	5 955 869	6 053 862	6 131 069	6 210 057
Motorfahrräder (ab 2007*)	464 609	238 770	175 000	175 000	175 000	175 000	175 000
Fahrräder*	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
CH-Bevölkerung in 1000	6 750	7 164	8 140	8 238	8 392	8 420	8 527
Zunahme %	1,1	0,2	1,3	1,2	1,8	1,1	1,2

Quelle: BFS (ab 2008 auto-schweiz, inkl. FL) \*Schätzungen

neumatrikulierten Trucks ein hervorragendes Ergebnis erzielt worden. Man kann also für 2018 von einem leichten Marktrückgang auf sehr hohem Niveau sprechen.

Das Gleiche gilt für Personentransportfahrzeuge. Erneut haben Wohnmobile, Busse und Cars die 5000er-Marke übertroffen und zwar um 19 Immatrikulationen. Zum Vorjahr ergibt sich damit ein unwesentliches Minus von 37 Einheiten oder 0,7 %. Vier von fünf Zulassungen in diesem Segment kamen wie im Vorjahr von den Campern. Mit 4006 neuen Wohnmobilen wurde auch hier der Rekordwert aus dem Vorjahr denkbar knapp um lediglich 11 Einlösungen oder 0,3 % verpasst.

Die Aussichten für 2019 sind aus der Optik von auto-schweiz stabil. Die Mitglieder von auto-schweiz gehen für das laufende Jahr im Durchschnitt von einem Markt für leichte Nutzfahrzeuge von rund 33000 Neuzulassungen aus. Bei den Personenwagen liegt die Prognose bei 308000 Einheiten.

Das Interesse am Auto ist aber weiterhin ungebrochen, denn die individuelle Mobilität und die zeitliche sowie örtliche Unabhängigkeit sind die Stärken des Motorfahrzeuges. Das zeigt auch das erneute Anwachsen des Bestandes (per 30. 09. 2018) um rund 0,95 % (44778 Einheiten) auf insgesamt 4666015 Personenwagen (CH inkl. FL).

Die Zunahme von Fahrzeugbestand und Bevölkerung hat den Motorisierungsgrad wie folgt beeinflusst:

Motorisierung	Personenwagen pro 1000 Einwohner	Nutzfahrzeuge pro 1000 Einwohner	Motorwagen pro 1000 Einwohner
Jahr			
1990	447	74	521
2000	495	76	571
2005	521	79	600
2006	523	80	603
2007	527	81	608
2008	525	81	607
2009	521	81	601
2010	523	81	604
2011	529	83	612
2012	535	84	619
2013	537	85	623
2014	539	86	624
2015	541	87	628
2016	543	88	631
2017	540	89	629
2018	540	90	630

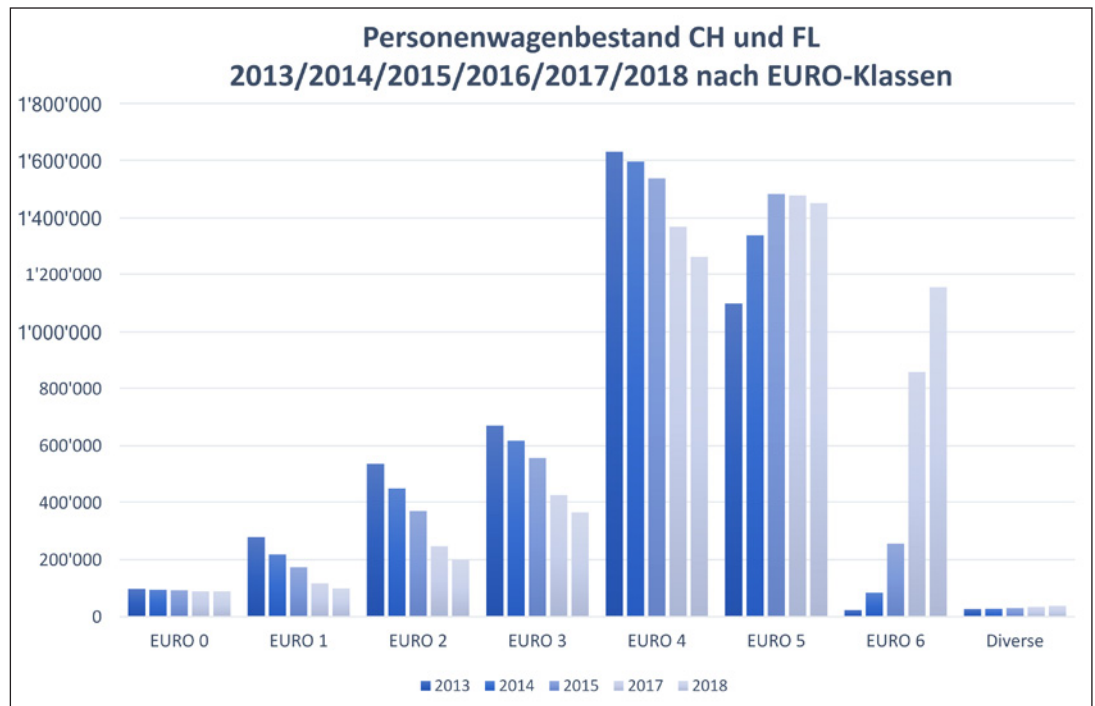
Quelle: Vademecum strasseschweiz

*Die detaillierten aktuellen Statistiken über Personenwagen und Nutzfahrzeuge finden Sie unter [www.auto.swiss](http://www.auto.swiss).*



Deutlich zugenommen hat in den letzten Jahren das Durchschnittsalter der Personenwagen. Noch in den 80er und frühen 90er Jahren des 20. Jahrhunderts lag es bei weniger als 6 Jahren. Seit damals hat es stetig zugenommen und liegt mittlerweile gemäss Bundesamt

für Statistik bei rund 8,4 Jahren. Bedenklich ist auch der grosse Bestand alter Personenwagen, die weder bezüglich Sicherheit noch bei den Emissionen dem heutigen Stand der Technik entsprechen. Mehr als 1,6 Millionen Personenwagen sind heute älter als 10 Jahre.



**Erstmals leichte Zunahme bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Das Bundesamt für Energie (BFE) ist für den Vollzug der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen zuständig. Gemäss Faktenblatt des BFE vom 28. 06. 2018 wurden im Jahr 2017 in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein rund 316000 Personenwagen erstmals zugelassen. Diese Zahl umfasst nach den geltenden CO<sub>2</sub>-Vorschriften auch PW, die im Ausland weniger als 6 Monate vor der Verzollung in der Schweiz erstmals in Verkehr gesetzt worden sind.

Im 2017 lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu zugelassenen Personenwagen in der Schweiz bei rund 134,1 g/km (2016: Rund 133,6 g/km).

Das durchschnittliche Leergewicht ist wieder deutlich gestiegen und zwar von 1638 kg auf 1672 kg.

Das Flottenziel von 130 g CO<sub>2</sub>/km wurde mit einem Schnitt von 134,1 g/km auch im 2017 knapp verfehlt. Verglichen mit 2016 (133,6 g/km) ergab sich eine Zunahme von 0,4 %. Bei der

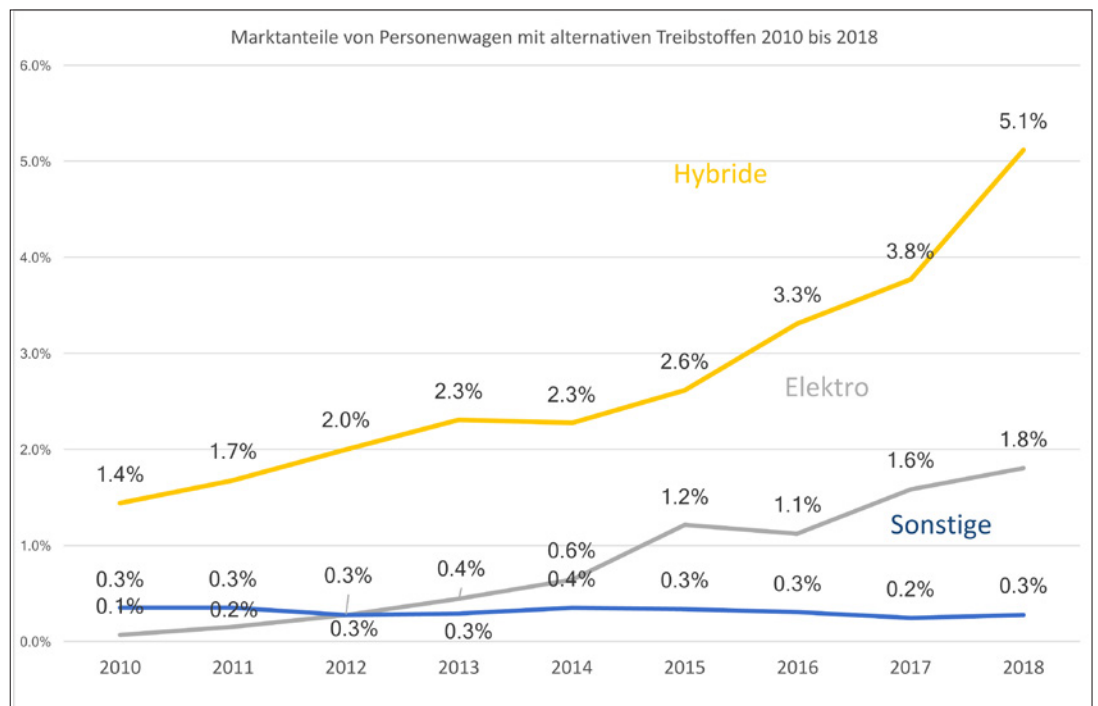
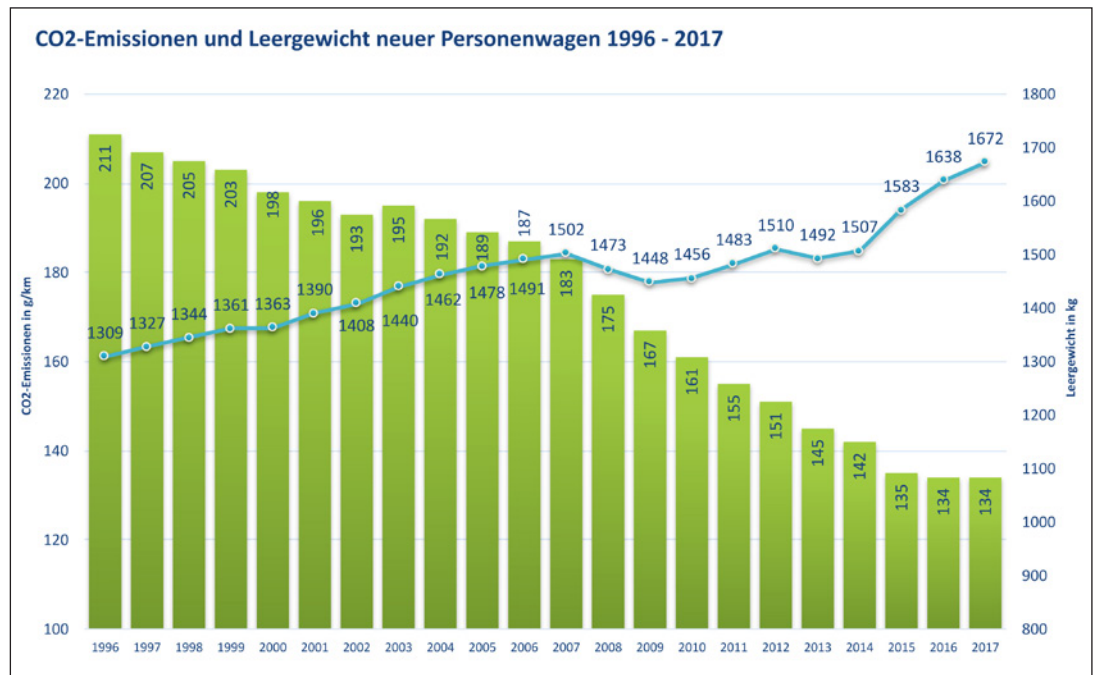
Sanktionsberechnung wird für jeden Grossimporteur (mehr als 50 PW pro Jahr) eine für seine Neuwagenflotte spezifische, individuelle CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe berechnet. Diese Zielvorgabe wird durch das durchschnittliche Leergewicht der Flotte und das Referenzleergewicht (entspricht dem Durchschnittsgewicht der im vorletzten Kalenderjahr neu zugelassenen PW) bestimmt.

Weil das Leergewicht 2017 im Schnitt über dem Referenzleergewicht lag, waren auch die individuellen Zielvorgaben der Importeure im Schnitt höher als 130 g/km.

Deshalb erreichten 59 der beim BFE registrierten 82 Grossimporteure ihre Zielvorgabe und mussten daher keine Sanktionen bezahlen. Der gesamte von Gross- und Kleinimporteuren zu entrichtende Sanktionsbetrag belief sich für 2017 auf knapp 2,9 Millionen Franken. Nach Abzug der Vollzugskosten blieben 1,8 Millionen Franken an Einnahmen für den Bund übrig.

**Alternative Antriebe**

Zum Absinken der CO<sub>2</sub>-Emissionen haben



in den letzten Jahren auch vermehrt die Personenwagen mit alternativen Antrieben und Treibstoffen beigetragen. Die meisten Zulassungen wiesen im Jahr 2018 mit 14476 Einheiten immer noch die Benzin-Hybrid-Fahrzeuge auf, gefolgt von den Elektrofahrzeugen mit 5109 Personenwagen. Gegenüber dem Vorjahr ergab sich im 2018 bei allen alternativen An-

triebsarten eine Zunahme, die sich insgesamt auf 22,9 % belief.

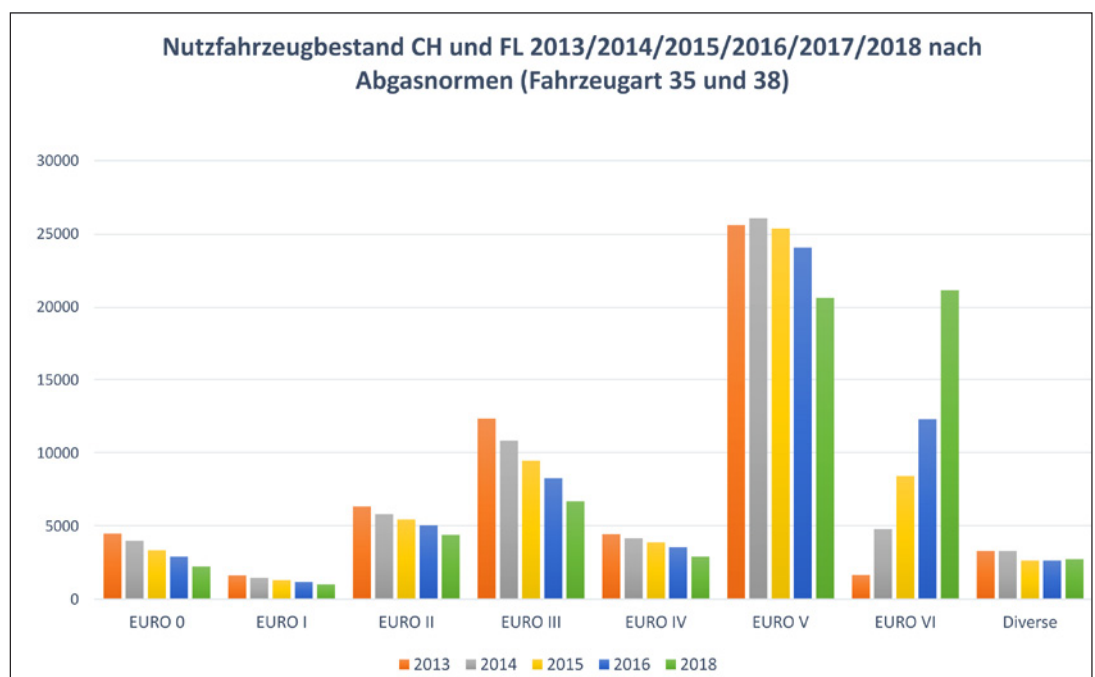
**Emissionsvorschriften  
Nutzfahrzeuge**

Zur Reduktion der Abgasemissionen hat die EU Richtlinien mit hohen Anforderungen erlassen, die ebenfalls in der Schweiz gelten.

**EU-NF-Abgasgrenzwerte**

		Grenzwerte [g/kWh]			
		Kohlenmonoxid CO	Kohlenwasserst. HC	Stickoxide NOx	Partikel PM
<b>Euro II</b>	1996	4.0	1.1	7.0	0.15
<b>Euro III</b>	2001	2.1	0.66	5.0	0.10
<b>Euro IV</b>	2006	1.5	0.46	3.5	0.02
<b>Euro V</b>	2009	1.5	0.46	2.0	0.02
<b>Euro VI</b>	2014	1.5	0.13	0.4	0.01

Grenzwert Euro III bis VI im ESC-Zyklus



Bei den Nutzfahrzeugen hatte per 1. 10. 2006 die Norm Euro IV die Euro III abgelöst. Bereits damals waren aber Fahrzeuge erhältlich, die schon der bis Ende 2013 noch aktuellen Norm Euro V (ab 1. 10. 2009) entsprechen. Ab 2012 waren bereits erste Fahrzeuge nach der ab Januar 2014 geltenden Norm Euro VI erhältlich.

Grossen Einfluss haben die Euro-Normen auf die leistungsabhängige Schwerverkehrs-

abgabe (LSVA). Der Park erneuert sich deshalb relativ rasch. Den grössten Bestand weisen erstmals die Euro VI Fahrzeuge auf, welche die günstigste LSVA-Kategorie bilden. In der teuersten Kategorie (Euro III und älter) hat der Bestand auch im letzten Jahr deutlich abgenommen.

*Rudolf Blessing*

## Verkehrs- und Umweltpolitik

### Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020

Der Bundesrat hat Ende 2017 einen Vorschlag zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit von 2021 bis 2030 vorgelegt. Hintergrund ist das Klimaabkommen von Paris, mit dessen Ratifizierung die Schweiz sich dazu verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 % zu senken. Die Vorlage wurde in der Wintersession 2018 vom Nationalrat beraten und nach viertägiger Detailberatung in der Schlussabstimmung abgelehnt. Dieser Entscheid entspricht einem Nichteintreten auf die Vorlage, der sich nun als nächstes der Ständerat annehmen wird.

Der Bundesratsvorschlag sieht ausser einer jährlichen Bekanntgabe des CO<sub>2</sub>-Flottendurchschnitts pro Importeur oder Emissionsgemeinschaft keine gravierenden Änderungen für die Mitglieder von auto-schweiz vor. Die neuen CO<sub>2</sub>-Zielwerte von 95g CO<sub>2</sub>/km für Personenkraftwagen und 147g/km für leichte Nutzfahrzeuge waren bereits mit der Annahme der Energiestrategie 2050 an der Urne im Mai 2017 gesetzlich fixiert worden. Auch die dazugehörigen Einführungsmodalitäten, bestehend aus einem Phasing-in und Supercredits während drei Jahren (s. Tabelle), sind vom Bundesrat in die dazugehörige CO<sub>2</sub>-Verordnung gegossen worden. Mit dem Ja zur Energiestrategie hatte die Schweizer Stimmbevölkerung die Landesregierung zu diesem Vorgehen legitimiert.

Einer knappen Mehrheit der zuständigen Umweltkommission des Nationalrats war dieser direktdemokratische Entscheid bei der Beratung der Vorlage offenbar nicht mehr bewusst. So wollte sie die Einführungsmodalitäten durch einen Zusatz im CO<sub>2</sub>-Gesetz zeitlich auf EU-Niveau begrenzen. Dies hätte zur Folge, dass bereits ab 2021 die gesamte Fahrzeugflotte eines

Importeurs oder einer Emissionsgemeinschaft den spezifischen Zielwert erreichen muss. Zudem sah der Entscheid der Kommission eine optionale Herausnahme von Elektrofahrzeugen aus der Berechnung des Flottendurchschnitts vor, was lediglich Anbietern gedient hätte, die ausschliesslich lokal emissionsfreie Fahrzeuge verkaufen – deshalb erhielt diese Regelung auch den Beinamen «Lex Tesla». Erfreulicherweise wurden beide Kommissionentscheide später vom gesamten Nationalrat korrigiert. Durch das Nichteintreten im Nachhinein sind aber so oder so sämtliche Entscheide «auf null gesetzt» und der Ständerat ist nun am Zug. auto-schweiz wird die weitere Beratung des Gesetzes im Parlament sowie eine mögliche Volksabstimmung eng begleiten.

### Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen

Eine abgelaufene Frist in der Lärmschutzverordnung des Bundes hat im vergangenen Jahr die Diskussion um Tempo 30 auf Hauptstrassen neu entfacht. Bis zum 31. März 2018 hatten Kantone, Städte und Gemeinden Zeit, für Strassen entsprechende Sanierungen beziehungsweise Schallschutzmassnahmen umzusetzen, um Anwohner vor hohen Lärmemissionen zu schützen. Die Frist war zuvor über viele Jahre hinweg immer wieder verlängert worden. Nun greifen einige Städte auch auf wichtigen Verbindungsachsen zum Mittel Tempo 30 mit der Begründung, andernfalls juristisch angreifbar zu sein. Vielerorts liegt aber die Vermutung nahe, einen passenden Vorwand zur eigentlich beabsichtigten Ausbremsung des motorisierten Individualverkehrs gefunden zu haben.

Die bisherige Rechtsprechung hat sich unverständlicherweise auf die Seite der Kantone und Städte geschlagen, die Hauptverkehrsachsen zu Schleichstrassen machen wollen. Damit

Schweiz			EU		
	Phasing-in	Supercredits		Phasing-in	Supercredits
2020	85%	2.00	2020	95%	2.00
2021	90%	1.67	2021	100%	1.67
2022	95%	1.33	2022	100%	1.33
2023	100%	1.00	2023	100%	1.00

öffnen die Gerichte gefährlichem Ausweichverkehr Tür und Tor. Denn wenn der einigermassen zügige Verkehrsfluss auf Hauptstrassen nicht mehr gewährleistet ist, sucht sich der Verkehr wie das Wasser seinen Weg – und wird abkürzende Ersatzrouten durch Wohnquartiere bevorzugen. Für diese Zonen ist Tempo 30 einst geschaffen worden, um durch die Verminderung von Durchfahrten Anwohner und Passanten zu schützen. Dieses funktionierende Regime wird nun durch die systematische Ausbremsung des motorisierten Verkehrs auf Hauptstrassen leichtfertig aufs Spiel gesetzt.

Um diesem Vorgehen einen gesetzlichen Riegel zu schieben, hat Nationalrat Gregor Rutz unter dem Titel «Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen» eine parlamentarische Initiative eingereicht. Diese verlangt, dass das grundsätzliche Regime von Tempo 50 auf Hauptstrassen nur aus Sicherheits-, nicht aber allein aus Lärmschutzgründen abgesenkt werden darf. Der Vorstoss durchläuft mittlerweile die zweite Runde im Parlament, nachdem zwar die Verkehrskommission des Nationalrats dem Anliegen Folge gegeben hat, nicht aber die Kommission des Ständerats. Nun ist, nach einer Annahme durch das Plenum des Nationalrats, auch bei dieser Vorlage der Gesamtständerat an der Reihe. Das Geschäft wird vom Dachverband strasseschweiz betreut, dessen zahlreiche Mitglieder ein gemeinsames und berechtigtes, hohes Interesse an einem funktionierenden Verkehrsfluss in Städten und Agglomerationen haben.

### **Neuer Prüfzyklus WLTP, neue Abgasnormen**

Seit dem 1. September 2018 gilt in der Schweiz wie in der EU für sämtliche erstmals immatrikulierte Personenwagen die Abgasnorm Euro 6c. Damit hat der neue Prüfzyklus WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) flächendeckend Einzug gehalten. Dieser soll realitätsnähere Verbrauchs- und Emissionswerte liefern als der vorher gültige NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Damit ist die Umstellung ganz im Sinne der Kunden der Mitglieder von auto-schweiz. Für die Ausweisung des Normverbrauchs auf der Energieetikette wird während des Jahres 2019 aber noch in NEFZ-Werte zurückgerechnet. Dieser «NEFZ 2.0» soll eine Vergleichbarkeit mit auslaufenden, lediglich im NEFZ-Verfahren geprüften Modellen gewährleisten, die nicht mehr nach WLTP homologiert werden. Ab 2020 gilt dann

nur noch der Verbrauchswert nach WLTP, auch für die Energieetikette.

Für neue Typengenehmigungen ist bereits seit September 2017 die Norm Euro 6d-TEMP vorgeschrieben. Neben dem WLTP-Labortest sieht diese die zusätzliche Abnahme von Neufahrzeugen auf der Strasse vor. Diese Real Driving Emissions (RDE) sollen die Emissionswerte im Fahrbetrieb auf der Strasse verdeutlichen. Dabei sind unter anderem Grenzwerte für den Ausstoss von Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM) einzuhalten. Die Messung dieser RDE mithilfe von mobilen Messsystem (Portable emissions measurement system, PEMS) ist sehr aufwendig und teuer. Zum 1. September 2019 wird die Abgasnorm Euro 6d-TEMP auf alle in der Schweiz und der EU erstmals zu immatrikulierenden Personenwagen ausgeweitet.

*Christoph Wolnik*

## Kommunikation

### «10/20»-Ziel: Auch Generalversammlung im Zeichen der Zukunft

# 10/20

**Branchenziel von auto-schweiz:**  
Der Anteil an Elektroautos und Plug-in-Hybriden am Markt für neue Personenwagen soll **10** Prozent im Jahr **2020** betragen.

Die 60. Generalversammlung von auto-schweiz, die am 30. Mai 2018 mit zahlreichen Mitgliedern und Gästen im Riverside Glattfelden stattgefunden hat, wurde zu einer Präsentation alternativer Antriebe genutzt. Dabei zeigten über ein Dutzend Marken aktuelle Modelle mit diversen Antriebssystemen und betonten damit das «10/20»-Ziel von auto-schweiz. Demnach soll allein mit Elektroautos und Plug-in-Hybriden ein Anteil von 10 % am Markt für neue Personenwagen im Jahr 2020 erreicht werden – vier Mal mehr als 2017 und drei Mal mehr als 2018.

«Die Schweizer Automobilbranche steht zu den Zielen aus der Energiestrategie 2050 – auch wenn die Vorgaben alles andere als leicht zu erreichen sind», hielt auto-schweiz-Präsident François Launaz in seiner damaligen Rede fest. Nur mit einem hohen Anteil an alternativen Antrieben – von rein elektrischen Fahrzeugen über Hybride bis hin zu Gas- und Wasserstoff-Autos – sei es möglich, die strengen CO<sub>2</sub>-

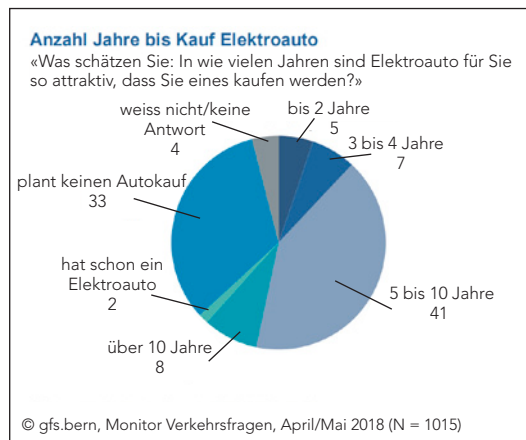
Vorgaben ab 2020 zu erfüllen. Deshalb habe auto-schweiz das «10/20»-Ziel ausgerufen und sei fest gewillt, im Jahr 2020 einen zweistelligen Prozentsatz beim Marktanteil von Elektroautos und Plug-in-Hybriden zu schaffen.

Die Präsentation der unterschiedlichen Modelle fand im Anschluss an die Generalversammlung regen Anklang in den Medien. Zudem wurde die Auto-Ausstellung zur Produktion von diverser Bildmaterial inklusive eines Drohnen-Videos genutzt. Dieses kann über einen Direktlink auf die «10/20»-Seite über auto.swiss abgerufen werden. Wie während des gesamten Jahres wurde das «10/20»-Ziel auch in Zusammenhang mit der GV in zahlreichen Artikeln, Interviews, Blog-Einträgen und Social-Media-Posts verbreitet.

### Mobilitätsmonitor 2018

Alternative Antriebe waren auch ein wichtiger Bestandteil des «Mobilitätsmonitors 2018», dessen Ergebnisse der Co-Leiter des Meinungsforschungsinstituts gfs.bern, Urs Bieri, ebenfalls im Rahmen der Generalversammlung vorstellte. Die Studie wird seit 2005 regelmässig von auto-schweiz in Auftrag gegeben, um die Einstellung der Schweizer Bevölkerung zu den Themen Automobil und motorisierter Individualverkehr zu messen. «72 % der Befragten können sich vorstellen, ein Auto mit alternativem Antriebssystem zu kaufen», so Bieri in seiner Präsentation. Dies sei ein Höchstwert seit der erstmaligen Befragung vor 13 Jahren. «Gleichzeitig sehen aber auch drei Vierteln der Studienteilnehmenden Stau als Problem an.»





Dies sei ebenfalls ein Rekordwert, hielt Bier fest.

In Bezug auf das «10/20»-Ziel von auto-schweiz hat der Mobilitätsmonitor 2018 noch weitere interessante Ergebnisse zu Tage gefördert. So können sich 53 % der Befragten vorstellen, innerhalb der nächsten zehn Jahre ein Elektroauto zu kaufen, 5 % innerhalb der kommenden zwei Jahre. Da bei den Steckerfahrzeugen im Jahr 2020 von einer ungefähr hälftigen Aufteilung zwischen reinelektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden auszugehen ist, deckt sich dieser Wert mit dem «10/20»-Ziel.

**Rubrik «Am Schalthebel» in der Automobil Revue**

Wie auch in den vergangenen Jahren wurde 2018 die auto-schweiz-Kolumne «Am Schalthebel» in der Automobil Revue fortgeführt. Dabei schreiben auto-schweiz-Präsident François Launaz und -Direktor Andreas Burgener wechselnd im Zwei-Wochen-Turnus über ihre Sicht auf aktuelle Entwicklungen in der automobilen Welt – natürlich mit Fokus Schweiz. Die Texte werden anschliessend auch auf dem Blog von auto-schweiz auf auto.swiss veröffentlicht und sind damit auch im Nachhinein abrufbar. Die Beiträge werden zudem über diverse Social-Media-Kanäle verbreitet. Für 2019 ist eine Ausweitung des «Schalthebels» auf die französischsprachige Revue Automobile geplant.

**KLARSICHT-Newsletter**

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr vier Ausgaben unseres Newsletters in jeweils zwei Sprachen (Deutsch und Französisch) publiziert. Das Themenspektrum präsentierte sich gewohnt vielfältig: So wurden das «10/20»-Ziel, die Energieetikette für Personenwagen, die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, die Geneva

International Motor Show, die Roadmap Elektromobilität, die Generalversammlung sowie aktuelle Medienberichte rund um das Thema Automobil und auto-schweiz behandelt. Zusätzlich wurde regelmässig über die aktuellen Marktentwicklungen sowie Beschlüsse des Parlaments, die den Strassenverkehr betreffen, berichtet.

**Blog auf auto.swiss**

Seit Ende 2017 verfügt auto-schweiz über ein Blog. Über einen Link auf der Verbands-Webseite auto.swiss gelangt man zu interessanten Hintergrundartikeln, die in regelmässigen Abständen aufgeschaltet werden. Dabei geht es hauptsächlich um die Themenfelder Verkehr, Politik, Technik und Umwelt. Im Zuge unserer Kampagne zum «10/20»-Ziel wird dieser Kanal neu auch verstärkt für Inhalte zum Thema alternative Antrieb genutzt, so etwa zu Statistiken zum Alternativ-Markt.

**Social Media**

Die Social-Media-Kanäle von auto-schweiz auf Facebook, Twitter und neu LinkedIn erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Neben Medienmitteilungen werden zahlreiche Blog-Artikel verbreitet oder es wird auf interessante Beiträge aus der automobilen und verkehrspolitischen Welt hingewiesen. Auch andere Medienbeiträge von und mit Vertretern von auto-schweiz werden geteilt. Die Nachfrage, sprich die Zahl Likes bei Facebook sowie der Follower bei Twitter und LinkedIn, steigt weiterhin an.



**Medienarbeit**

Von Januar bis Dezember 2018 hat auto-schweiz insgesamt 18 Medienmitteilungen in jeweils zwei Sprachen (Deutsch und Französisch) veröffentlicht, dies in folgenden Kategorien:

Personenwagen-Immatrikulationen:	12
Nutzfahrzeug-Immatrikulationen:	4
In eigener Sache:	2

Sämtliche Medienmitteilungen und Newsletter können auf www.auto.swiss eingesehen und heruntergeladen werden. Zusätzlich kann man sich dort selbst für die verschiedenen Verteiler an- oder abmelden (Medienmitteilungen und/oder Newsletter, Deutsch und/oder Französisch).

Christoph Wolnik

## Stiftung Auto Recycling Schweiz

Die Stiftung Auto Recycling Schweiz fördert die umweltgerechte Entsorgung von Motorfahrzeugen. So steht es in der Stiftungsurkunde. Heute würden wir nicht mehr «Entsorgung» schreiben, sondern «Verwertung» und «Recycling». Denn Autos werden in Wirklichkeit zu rund 90 % stofflich und energetisch verwertet, was ein hoher Wert ist.

Im letzten Jahr haben die schweizerischen Shredderwerke 72000 Fahrzeuge (– 6,5 % gegenüber Vorjahr) endgültig verwertet. Allerdings sind gegenüber 2017 nochmals mehr Fahrzeuge exportiert worden. Da es sich grösstenteils um ältere Occasionen handelt, fehlen diese früher oder später in unseren Verwertungsanlagen. Erfreulich ist dagegen die Abnahme derjenigen Fahrzeugmenge, die wir nirgends zuordnen können.

Die Shredderwerke produzierten insgesamt etwa 60000 Tonnen Shredderleichtfraktion. Davon stammen nur 17000 Tonnen aus Altfahrzeugen. Die Shredderleichtfraktion wird seit 1996 in Kehrichtverwertungsanlagen zusammen mit Hausmüll entsorgt. Das macht Sinn,

denn die Shredderleichtfraktion kann nicht mit verhältnismässigem Aufwand stofflich verwertet werden. Die Verbrennungsanlagen haben sich weiterentwickelt. So sind die Schadstoffemissionen laufend gesenkt, der energetische Wirkungsgrad gesteigert und – wie nachstehend beschrieben – die festen Rückstände behandelt worden.

Die Stiftung ist in den Projekten ZAR (Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung) und IGENASS (Interessengemeinschaft Nassaustrag der KVA-Schlacke) vertreten. Es geht hierbei um die Rückgewinnung von Restmetallen aus den festen Rückständen von Kehrichtverbrennungsanlagen und somit indirekt aus der mitverbrannten Shredderleichtfraktion. Immer mehr Verbrennungsrückstände werden über aufwändige Schlackenaufbereitungsanlagen geführt. Das ist klassisches Urban Mining.

Dass Fahrzeuge für die Produktion und den Betrieb Ressourcen benötigen, ist hinlänglich bekannt. Wieviel kann aber am Ende des Autolebens wieder zurückgewonnen werden? Diese

### Statistik über Personenwagen in der Schweiz

Jahr	Neuzulassungen <sup>1)</sup> (ASTRA/autoschweiz)	Importe <sup>2)</sup> (EZV)	Bestand (ASTRA/autoschweiz)	Ausser-betriebsetzung <sup>3)</sup>	Exporte <sup>2)</sup> (EZV)	In der Schweiz annullierte Fahrzeuge <sup>4)</sup>	In der Schweiz geshreddert <sup>5)</sup>	Differenz annulliert zu geshreddert
2000	315'398	332'880	3'545'247	254'908	73'404	181'504		
2001	317'126	330'541	3'629'713	246'075	83'319	162'756		
2002	295'109	302'763	3'700'951	231'525	90'034	141'491	166'198 <sup>6)</sup>	-24'707
2003	271'541	288'192	3'753'890	235'253	94'682	140'571	153'412 <sup>6)</sup>	-12'841
2004	269'211	281'588	3'811'351	224'127	108'235	115'892	147'096 <sup>6)</sup>	-31'204
2005	259'426	287'371	3'864'994	233'728	90'354	143'374	129'704 <sup>6)</sup>	13'670
2006	269'421	284'182	3'899'917	249'259	106'857	142'402	104'600	37'802
2007	284'674	305'102	4'002'584	202'435	131'695	70'740	88'261	-17'521
2008	288'525	310'841	4'031'205	282'220	108'205	174'015	82'195	91'820
2009	266'018	276'833	4'051'832	256'206	82'967	173'239	58'279	114'960
2010	294'239	333'808	4'119'684	265'956	91'965	173'991	78'657	95'334
2011	318'958	367'961	4'209'672	277'973	96'430	181'543	90'338	91'205
2012	328'139	374'379	4'300'036	284'015	127'806	156'209	99'448	56'761
2013	307'885	342'762	4'366'895	275'903	125'325	150'578	107'282	43'296
2014	301'942	337'653	4'430'375	274'173	120'977	153'196	105'034	48'162
2015	323'783	373'721	4'503'865	300'231	118'145	182'086	71'607	110'479
2016	317'318	349'433	4'571'994	281'304	131'319	149'985	76'112	73'873
2017	314'028	343'241	4'621'237	293'998	156'293	137'705	77'076	60'629
2018	299'716	333'148	4'666'015	288'370	169'664	118'706	72'032	46'674

ASTRA: Bundesamt für Strassen (Bestand per 30. September)

EZV: Eidgenössische Zollverwaltung (Aussenhandelsstatistik)

1) Erstzulassungen Schweiz und Fürstentum Liechtenstein inkl. Direkt- und Parallelimporte

2) alle Importe und Exporte gemäss Aussenhandelsstatistik

3) berechnet: Importe minus Bestandesehöhung

4) berechnet: Annullierte Fahrzeuge minus Exporte

5) nachweislich geshredderte Fahrzeuge (heute Fahrzeugausweise, bis 2005 Waagscheine)

6) umgerechnet aus den Waagscheinen (850kg/Fahrzeug), ab 2006 annullierte Fahrzeugausweise



Frage könnte nur mit einer sehr aufwändigen Ökobilanz beantwortet werden. Die Stiftung hat die Rechnung anhand von Stahl und Aluminium gemacht. Metalle können ohne grosse Verluste und mit gleichbleibender Qualität stetig im Stoffkreislauf geführt werden. Das ist ein grosser Vorteil gegenüber Kunststoffen. Sekundärstahl und -aluminium aus den 72000 geshredderten Fahrzeuge führten zu Einsparungen von 100000 Tonnen Eisenerz und 22000 Tonnen Bauxit. Dadurch sank der Energiebedarf um 370000 MWh. Mit den ebenfalls eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen von 100000 Tonnen macht man etwa einen Fünftel des CO<sub>2</sub>-Austosses der Neuwagenflotte (2017: 134 g CO<sub>2</sub>/km) wieder wett. Das kann sich durchaus sehen lassen.

Hinzu kommt die thermische Nutzung der Shredderleichtfraktion in den Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA). Allein die Shredderleichtfraktion aus Altfahrzeugen deckt den Strombedarf von 7000 Haushalten.

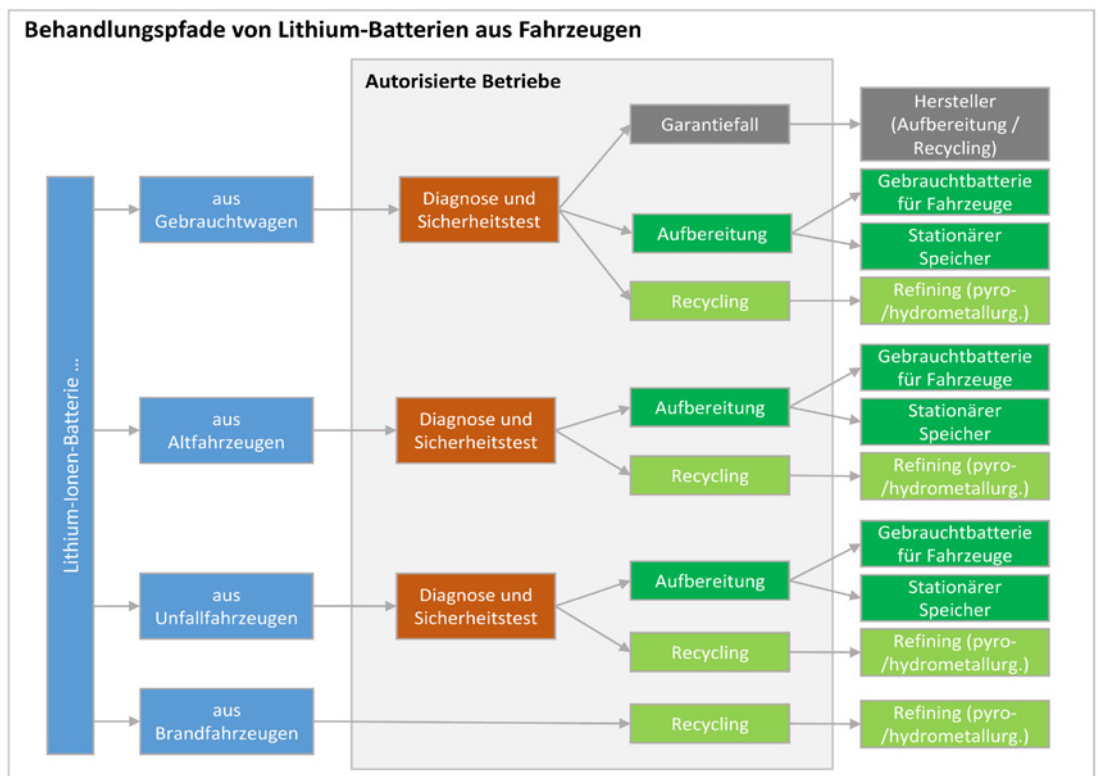
Die Stiftung ist an verschiedenen Projekten beteiligt. Zwei davon betreffen die festen Rückstände aus den KVA. Getrieben von der Kreislaufwirtschaft und vom Gesetzgeber, wird versucht, immer mehr Restmetalle aus Schlacken und Filteraschen zurückzugewinnen. Das ist ganz in unserem Sinn, denn die Shredder-

leichtfraktion beinhaltet noch Restmetalle. Das Hauptproblem ist, dass die wertvollen Metalle vorwiegend in den feinen Fraktionen vorhanden sind und daher der Aufwand sehr gross wird.

Eine zentrale Aufgabe, die zusammen mit auto-schweiz an die Hand genommen wurde, betrifft den Umgang mit Lithium-Ionen-Batterien. In diesem Bereich ist noch vieles unklar. Vor allem die Bergung, die Lagerung und die Behandlung von Unfallfahrzeugen mit Hochvolt-Systemen muss einheitlich geregelt werden. Ausgediente Antriebsbatterien sind dagegen noch sehr wenige zu erwarten. In fünf bis zehn Jahren wird dieser Bereich jedoch zunehmen. Die verschiedenen Möglichkeiten zur Weiterverwendung oder Recycling von Lithium-Ionen-Batterien zeigen sich am Schema unten.

Die Stiftung hat sich massgeblich bei der Überarbeitung der Vollzugshilfe über die Entsorgung von Altfahrzeugen eingebracht. Darin geht es um einheitliche Regelungen für die Behandlung, die Lagerung und die Entsorgung von Altfahrzeugen. Die Stiftung setzt sich ein für Minimalstandards, die dafür einheitlich in allen Kantonen vollzogen werden müssen. Die Vollzugshilfe richtet sich nach dem heutigen Stand der Technik.

*Daniel Christen*



**Organe der Stiftung Auto Recycling Schweiz**

**a. Stiftungsrat**

Stiftungsratspräsident  
auto-schweiz

Dr. iur. Hermann Bürgi  
Christine Ungricht, Vize-Präsidentin  
François Launaz  
Walter Frey  
Andreas Burgener  
Tobias Lukas  
Thomas Hurter  
Urs Wernli  
Adrian Amstutz  
Dr. Peter Kuhn  
Dr. Tobias Thommen  
Christoph Erb

Automobil Club der Schweiz  
Auto Gewerbe Verband Schweiz  
Schweiz. Nutzfahrzeugverband  
Abteilung für Umwelt, Kanton Aargau  
Schweizerischer Shredder Verband  
Touring Club Schweiz

**b. Stiftungsratsausschuss**

Hermann Bürgi  
Christine Ungricht  
François Launaz  
Christoph Erb  
Tobias Thommen

**c. Geschäftsstelle**

Daniel Christen, Geschäftsführer  
Urs Eberle, Administration

# TÄTIGKEITSBERICHT

## Mitgliedschaft

In der Berichtsperiode sind folgende Veränderungen im Mitgliederbestand zu verzeichnen:

Der Mitgliederbestand am **01. 01. 2019** be-

trägt somit **36 Importfirmen**. Die von ihnen importierten **56 Marken** setzen sich nach Herstellerländern wie folgt zusammen:

### Deutschland

AMAG Automobil- und Motoren AG  
BMW (Schweiz) AG  
EvoBus (Schweiz) AG  
FORD MOTOR COMPANY (Switzerland) SA  
Opel Suisse SA  
Max HEIDEGGER AG  
MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG  
MERCEDES-BENZ Schweiz AG  
MERCEDES-BENZ Trucks Schweiz AG  
PORSCHEN Schweiz AG

### Frankreich

CITROEN (Suisse) SA  
PEUGEOT (Suisse) SA  
RENAULT Suisse SA  
RENAULT Trucks (Schweiz) AG

### Grossbritannien

EMIL FREY AG  
ASTON MARTIN ST. GALLEN (AF RACING AG)  
JAGUAR LAND ROVER Schweiz AG

### Italien

DOCAR AG  
FCA Switzerland SA  
IVECO (Schweiz) AG  
MASERATI (Suisse) SA

### Korea

HYUNDAI Suisse  
KIA Motors AG  
SSANGYONG Schweiz AG

### Japan

HONDA (Suisse) SA  
INFINITI  
MAZDA (Suisse) SA  
MERCEDES-BENZ Schweiz AG  
MM Automobile Schweiz AG  
NISSAN Center Europe GmbH  
SUBARU Schweiz AG  
SUZUKI Automobile Schweiz AG  
TOYOTA AG

### Schweden

SCANIA Schweiz AG  
VOLVO Car Switzerland AG  
VOLVO Trucks (Schweiz) AG

### 18 Marken

Audi, Volkswagen, VW-Nutzfahrzeuge  
BMW, MINI  
Mercedes-Benz Busse, Setra  
Ford  
Opel  
BMW-Alpina  
MAN, Neoplan  
Mercedes-Benz, Smart,  
Mercedes-Benz Trucks, Fuso, Unimog  
Porsche

### 6 Marken

Citroën, DS  
Peugeot  
Renault, Alpine  
Renault-Nutzfahrzeuge

### 3 Marken

Aston Martin  
Aston Martin  
Jaguar, Land Rover/Range Rover

### 6 Marken

Piaggio  
Fiat, Lancia, Alfa-Romeo  
Iveco-Nutzfahrzeuge  
Maserati

### 3 Marken

Hyundai  
Kia  
SsangYong

### 10 Marken

Honda  
Infiniti  
Mazda  
Fuso  
Mitsubishi  
Nissan  
Subaru  
Suzuki  
Toyota, Lexus

### 3 Marken

Scania  
Volvo-Personenwagen  
Volvo-Nutzfahrzeuge

## TÄTIGKEITSBERICHT

### USA

FCA Switzerland SA

### 1 Marke

Jeep

### Diverse Herstellerländer

AMAG Automobil- und Motoren AG

AMAG Automobil- und Motoren AG

DAF Trucks (Schweiz) AG

DOCAR AG

RENAULT Suisse SA

### 6 Marken

CZ Skoda

E Seat, Cupra

NL DAF

CN DFSK

RO Dacia



François Launaz



Morten Hannesbo



Philipp Rhomberg



Donato Bochicchio



Marc Langenbrinck

## Zusammensetzung des Vorstandes und der Kommissionen

### Vorstand

François Launaz

Morten Hannesbo

Philipp Rhomberg

Donato Bochicchio

Marc Langenbrinck

Präsident auto-schweiz / Vorsitz

Vizepräsident, AMAG Automobil- und Motoren AG

Vizepräsident, Emil Frey Gruppe

Ford Motor Company

Mercedes-Benz Schweiz AG

### Mitglieder des Büro auto-schweiz

François Launaz

Morten Hannesbo

Philipp Rhomberg

Andreas Burgener

### Ehrenmitglieder auto-schweiz

Claude F. Sage

Alex Schnurrenberger

Tony Wohlgensinger

Max Nötzli

Ehrenpräsident

Ehrenpräsident

### PR-Kommission (max. 15 Mitglieder)

Andreas Burgener

Dino Graf

Oliver Peter

Fanny Cabanes

Serenella Artioli De Feo

Dominic Rossier

Lukas Hasselberg

Lionel Zimmer

Giuseppe Loffredo

Patrick Bossart

Karin Kirchner

Peter Bucher/Werner Bärtschi

Sascha Heiniger

Vorsitz auto-schweiz

AMAG Automobil- und Motoren AG

BMW (Schweiz) AG

PSA Peugeot Citroën

FCA Switzerland SA

Ford Motor Company (Switzerland) SA

Opel Suisse SA

Honda (Suisse) SA

Mazda (Suisse) SA

Mercedes-Benz Schweiz AG

Renault Suisse SA

Subaru Schweiz AG

Volvo Car Switzerland AG

(1- bis 2-mal jährlich werden die PR-Verantwortlichen aller auto-schweiz-Mitglieder zu einer Informationssitzung (Erfa) eingeladen).

## TÄTIGKEITSBERICHT

### Technische Kommission TK (max. 20 Mitglieder)

Rudolf Blessing	Vorsitz auto-schweiz
Hans Willimann	AMAG Automobil- und Motoren AG
Christoph Ernst	BMW (Schweiz) AG
Nicola Caiazza	Citroën (Suisse) SA
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Paolo Liistro	FCA Switzerland SA
Peter Baumann	Ford Motor Company (Switzerland) SA
Aldo Chierchia	Opel Suisse SA
Frédéric Bernard	Honda Automobiles (Suisse) SA
Daniel Kaiser	Hyundai Suisse AG
Josef Locher	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Reto Gasser	Mercedes-Benz Schweiz AG
Rolf Mattmüller	MM Automobile Schweiz AG
Michael da Silva	Porsche Schweiz AG
Claude Gregorini	Renault Suisse SA
Roger Pfeiffer	SCANIA Schweiz AG
René Schenk	Subaru Schweiz AG
Hannes Gautschi	Toyota AG
Romeo Poltera	Volvo Car Switzerland AG

### Technische Kommission der Nutzfahrzeug-Importeure TK-NF

Rudolf Blessing	Vorsitz auto-schweiz
Hans Willimann	AMAG Automobil- und Motoren AG
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Salvino Di Verde	Iveco (Schweiz) AG
Domenico Donatucci	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Alessandro de Tomi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Ralf Bär	Renault Trucks Schweiz AG
Roger Pfeiffer	SCANIA Schweiz AG
Konrad Sauser	Volvo Trucks (Schweiz) AG

Je nach Bedarf werden zur Behandlung spezifischer Themen Arbeitsgruppen gebildet oder die technischen Mitarbeiter aller auto-schweiz-Mitglieder zu den Sitzungen der TK eingeladen.

### Nutzfahrzeuggruppe

Andreas Burgener	Vorsitz auto-schweiz
Rico Christoffel	AMAG Automobil- und Motoren AG
Patrik Heher	DAF Trucks (Schweiz) AG
Thomas Rücker	Iveco (Schweiz) AG
Daniel Bernhard	MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG
Jürg Lüthi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Urs Gerber	Renault Trucks (Schweiz) AG
Gerhard Waser	SCANIA Schweiz AG
Urs Gerber	Volvo Trucks (Schweiz) AG

## TÄTIGKEITSBERICHT

Das Sekretariat auto-schweiz setzt sich aus den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusammen (Stand 04.02.2019):



**Rudolf Blessing**

Automobil Ing. HTL

seit  
21.02.2000



**Andreas Burgener**

Direktor

01.12.2003



**Anita Burkhard**

Kaufm. Angestellte/Sekretariat und Buchhaltung

21.09.1998



**Lucienne Hinderling**

Übersetzerin

04.11.2013



**Manuela Weber**

Kaufm. Angestellte/Sekretariat

01.02.2009



**Christoph Wolnik**

Public Relations/Mediensprecher

16.03.2015



**Ramona Zysset**

Kaufm. Angestellte/Sekretariat

04.02.2019

## Generalversammlung 2018

Die 60. Generalversammlung von auto-schweiz hat am 30. Mai 2018 im Riverside in Zweidlen-Glattfelden stattgefunden.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten François Launaz wurde die Veranstaltung in zwei Teilen durchgeführt. Am ersten statutarischen Teil nahmen 22 Mitglieder und sechs Mitarbeitende der Geschäftsstelle teil. Ganz besonders willkommen hiess François Launaz die Herren Andreas Bänziger, AF Racing/Aston Martin St. Gallen, Donato Bochicchio, Ford Motor Company Switzerland, Sergio Sorrentino, Infiniti Switzerland, Damian Donnellan, Jaguar Land Rover Schweiz, und Jerome De Haan, Mazda Suisse. Die genannten waren erstmals an einer auto-schweiz-GV anwesend, teils in neuen Positionen.

Das Protokoll der 59. Generalversammlung vom 11. Mai 2017 wurde ohne Gegenstimme gutgeheissen.

Die Mitglieder genehmigten den wiederum umfangreichen Jahresbericht von auto-schweiz, der ihnen mit dem Antrag auf Genehmigung des Vorstandes zugestellt worden war. Auf Beschluss der 59. GV gab es keine gedruckte Version mehr.

Sowohl der Jahresrechnung 2017, der Bilanz wie auch der Rechnung des Aktionsfonds und dem Revisionsbericht stimmte die Versammlung einstimmig zu. Auch das vorgelegte Budget 2018 wurde gutgeheissen. Dem Vorstand, dem Präsidenten und der Geschäftsstelle wurde für die geleistete Arbeit gedankt und Décharge für das Jahr 2017 erteilt.

Die Mitglieder stimmten den Änderungen zu und genehmigten das neue Geschäftsreglement.

In globo bestätigte die Generalversammlung die verschiedenen Wechsel im Salonkomitee seit der vorangegangenen Versammlung.

Die Generalversammlung bestätigte per Akklamation folgende Wahlen:

Die Neuwahl für drei Jahre von Donato Bochicchio (Ford) als Vorstandsmitglied.

Die Wiederwahl für drei Jahre von Philipp Rhomberg (Emil Frey AG) als Vorstandsmitglied.

Die Neuwahl für drei Jahre von Philipp Rhomberg (Emil Frey AG) als Vize-Präsident.

Für weitere zwei Jahre wurde die BDO AG als Revisionsstelle bestätigt.

*Anita Burkhard*

## Geschäftsstelle

Nebst den administrativen Arbeiten hat sich das Sekretariat auto-schweiz 2018 mit folgenden Aufgaben befasst:

- Umfragen bzw. Erhebungen bei den Mitgliedern zu folgenden Themen: Markteinschätzungen für 2018 und 2019, Mitglieder-Zufriedenheit, Durchschnittliche Neuwagenpreise, Terminumfragen für Arbeitsgruppensitzungen
- Organisation und Durchführung von drei Auto- und Transport-Abenden
- Organisation + Durchführung Meeting Markenhändlerverbands-Präsidenten am 16. Oktober 2018 bei RUAG Schweiz AG, Emmen
- Organisation und Durchführung des traditionellen Nachtessens am Autosalon
  - Medienmonitoring
  - Publikation KLARSICHT-Newsletter
  - Erstellen von verschiedenen Statistiken für Mitglieder sowie für die Öffentlichkeit
    - Statistiken der Immatrikulationen von neuen Personenwagen (Mofis) 4 Mal pro Monat
    - Neue monatliche Statistik der Immatrikulationen von neuen Personenwagen mit Alternativantrieb
    - Neue monatliche Statistik der Immatrikulationen von neuen leichten Motorwagen M1 + N1 (Inkl. den Fahrzeug-Arten 1 Personenwagen, 2 schwere Personenwagen, 10 leichte Motorwagen, 21 Kleinbusse und 30 Lieferwagen)
    - Erstellung der monatlichen Statistik Neumatrikulationen von Nutzfahrzeugen
    - Erstellung und Versand der monatlichen Statistik PW Mofis Detail
    - Erstellung und Versand der monatlichen Statistik Mofis nach Modellen + Art der Typengenehmigung
    - Direktimportstatistik und Gebrauchcode A Statistik (Personenwagen mit 1. Zulassung im Ausland) nach Marken
    - Bearbeitung und Nachführen des Pressekaltenders auf der Internetseite von auto-schweiz
    - Ausstellen von Abgaswartungsdokumenten für Fahrzeuge aus Übersiedlungsgut und für Direktimporte
    - Organisation und Durchführung von diversen Sitzungen mit dem politischen Beirat
    - Organisation und Durchführung der Generalversammlung am 30. Mai 2018
    - Organisation und Durchführung der Mitgliederversammlung am 25. Oktober 2018
    - Erstellen von Protokollen der General-

und Mitgliederversammlung sowie diverser Vorstands- und Kommissionsitzungen

- Information der Mitglieder auto-schweiz und ihrer verschiedenen, internen Kommissionen
- Verschiedene Briefwechsel wie Anfragen, Anregungen und Auskünfte an das ASTRA, BAFU, EFKO, Bundesamt für Statistik, UVEK/BFE und weitere Amtsstellen
- Neuerhebung Händlernetze in der Schweiz 2018
- Begleitung bei der Umsetzung der Energieetikette
- Stellungnahme in der Anhörung zur Änderung der Energieverordnung

auto-schweiz unterhielt verschiedene Kontakte zu Behörden und befreundeten Organisationen:

- Einsitz Direktionsausschuss strasseschweiz
- Einsitz Vorstand und Verkehrskommission economiesuisse
- Einsitz Vorstand VSIG Handel Schweiz
- Einsitz Vizepräsidium Stiftungsrat Automobilsalon
- Einsitz Komitee Geneva International Motor Show
- Einsitz im Vorstand der Schweizerischen Motorjournalisten SMJ
- Mitgliedschaft OICA Internationale Vereinigung der Automobilhersteller
- Mitgliedschaft und Kommissions-Einsitz Schweizerischer Gewerbeverband Sgv

Anita Burkhard, Manuela Weber



## Aus der Tätigkeit der Kommissionen und Arbeitsgruppen

### Technische Kommission

Im Geschäftsjahr 2018 tagte die TK der PW-Importeure zweimal.

Mit Schwergewicht sind im Berichtsjahr die folgenden Themen behandelt worden:

- Eingehend beschäftigt hat sich die TK auch mit den im Rahmen der Energiestrategie 2050 geplanten CO<sub>2</sub>-Vorschriften. Dabei waren sowohl die Verschärfung des Grenzwertes für Personenwagen als auch die Einführung eines solchen für leichte Nutzfahrzeuge ab 2020 erneut ein Thema. Diskutiert wurden verschiedene von auto-schweiz in die politischen Gremien eingebrachte Vorschläge.

- Beim ASTRA wurden mehrere Vorstösse eingereicht, die Interpretationen von Vorschriften betrafen.

- Die Techniker haben bei der Ausarbeitung der Stellungnahmen zu den in die Vernehmlassung gegebenen Änderungen verschiedener Verordnungen im Bereich des Strassenverkehrs mitgeholfen.

- Die Techniker wurden mit neuen Weisungen des Bundes sowie technischen Mitteilungen und Merkblättern der Vereinigung der Strassenverkehrsämter dokumentiert.

Die TK der Nutzfahrzeug-Importeure hielt im Geschäftsjahr 2018 einmal eine Sitzung ab.

- Die NF-Techniker haben ebenfalls bei der Ausarbeitung der Stellungnahmen zu den in die Vernehmlassung gegebenen Änderungen verschiedener Verordnungen im Bereich des Strassenverkehrs mitgeholfen.

- Die NF-Techniker wurden mit neuen Weisungen des Bundes sowie technischen Mitteilungen und Merkblättern der Vereinigung der Strassenverkehrsämter dokumentiert.

*Rudolf Blessing*

### PR-Kommission

Die PR-Verantwortlichen der Mitglieder von auto-schweiz werden mindestens einmal im Jahr zu einem gemeinsamen Treffen eingeladen.

Bei der Zusammenkunft im Jahr 2018, traditionell am Eröffnungstag der Auto Zürich, wurden folgende Themen diskutiert:

- Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit ab 2021

- Derzeitiger Stand der Energieetikette und von auto-schweiz angestrebte Änderungen

- Aktuelles aus der Kommunikationsarbeit von auto-schweiz im Rück- und Ausblick

- Parlamentarische Initiative zur Verhinderung von Tempo 30 auf Hauptachsen

- Überprüfung der ordnungsgemässen Preisauszeichnung durch die Wirtschaftspolizei während der Auto Zürich

Anschliessend präsentierte das Team der Geneva International Motor Show, Direktor André Hefti und PR-Verantwortliche Marianne Gyger, die aktuellen und künftigen Entwicklungen beim Genfer Automobil-Salon.

*Christoph Wolnik*

## Mitgliedschaften und Vertretungen

### Automobilsalon Genf (Stand 31. 01. 2019)

#### Fondation/Stiftungsrat

Launaz François, Vizepräsident  
Rhombert Philipp (Emil Frey Gruppe),  
Vizepräsident  
Langenbrinck Marc (Mercedes-Benz Schweiz AG.)  
Hannesbo Morten (AMAG)

#### Ehrenmitglieder

Sage Claude F. Ehrenpräsident  
Bösiger Werner  
Gmür Walter  
Meile Alexander Dr.  
Nötzli Max  
Stüber Peter Dr.  
Wohlgensinger Tony  
Würth Fred

### Salon-Komitee (25 besetzte Sitze auto-schweiz Stand 31. 01. 2019)

01.	Battiston Diego	FCA Switzerland SA
02.	Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
03.	Bochicchio Donato	Ford Motor Company (Switzerland) SA
04.	Borge Stephanie	BMW (Schweiz) AG
05.	Burgat Laurent	Renault Suisse SA
06.	Burgener Andreas	auto-schweiz
07.	Cecco Piergiorgio	Maserati (Suisse) SA
08.	de Haan Jérôme	Mazda (Suisse) SA
09.	Diserens Cédric	PSA Peugeot Citroën Suisse
10.	Frey Walter	Emil Frey-Gruppe
11.	Gaito Domenico	VOLVO Car Switzerland AG
12.	Glinski Michael	Porsche Schweiz AG
13.	Hasselberg Lukas	Opel Suisse SA
14.	Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
15.	Hüsser Roland	Subaru Schweiz AG
16.	Jarno Vincent	PSA Peugeot Citroën Suisse
17.	Jermann Dieter	AMAG Automobil- und Motoren AG
18.	Meyer Claudia	Nissan Center Europe GmbH
19.	Muller Jean-Christophe	Honda (Suisse) SA
20.	Müller Stephan	Mercedes-Benz Schweiz AG
21.	Perrais Sébastien	FCA Switzerland SA
22.	Sahlmann Nicole	SsangYong Schweiz AG
23.	Schmid Peter	AMAG Automobil- und Motoren AG
24.	Stegmann Oliver	AMAG Automobil- und Motoren AG
25.	Wittmann Olivier	Renault Suisse SA

### Ausstellerkommission PW

Gubser Alfred	Präsident
Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
Burgat Laurent	Renault Suisse SA
Cauderay Philippe	Toyota AG
Dumondelle Eric	PSA Peugeot Citroën Suisse
Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
Kucsera Dominic	AMAG Automobil- und Motoren AG
Walker Matthias	Mazda (Suisse) SA

## TÄTIGKEITSBERICHT

### **Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS**

#### **Kommission für Qualitätssicherung, Automobil-Verkaufsberater/in mit eidg. Fachausweis**

Präsident: Patrick Ganière  
Beisitz: Andreas Burgener

Brunswick Marine AG, Switzerland  
auto-schweiz

### **Dynamic Test Center DTC**

Andreas Burgener

Verwaltungsrat/Vizepräsident

### **Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG**

Rudolf Blessing

Kommission Technik

### **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

François Launaz

Vizepräsident

### **VSIG Handel Schweiz**

François Launaz

Vorstand

### **economiesuisse**

François Launaz  
Andreas Burgener

Vorstand und Kommission Infrastruktur  
Kommission Schiene/Strasse

### **Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM**

Rudolf Blessing

Vorstand/TK

### **Fonds für Verkehrssicherheit**

Andreas Burgener

Expertenrat

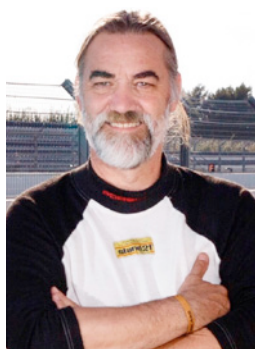
### **Weitere Mitgliedschaften**

Auto-Salon Vizepräsident Stiftungsrat (F. Launaz)  
Arbeitsgruppe Fahrzeugsicherheit, ASTRA (A. Burgener)  
Eco-Drive Quality Alliance  
Förderverein der Stiftung KMU Schweiz  
Handels- und Industrieverein des Kantons Bern  
Partner its-ch Intelligent Transport Systems Switzerland (A. Burgener)  
Schweizerischer Gewerbeverband SGV (Kommission Transporte)  
Swiss eMobility  
Society of Automotive Engineers Switzerland (A. Burgener und R. Blessing)  
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft SWVG  
Verkehrshaus der Schweiz Luzern  
Verkehrssicherheitsrat

### **Beteiligungen**

Palexpo SA (Halle 6)  
auto-i-dat  
Dynamic Test Center DTC Vaufflin  
Auto Sport Schweiz

## DER GASTKOMMENTAR



Philippe Clément  
Autojournalist

### Elektrizität ist magisch, aber...

Die Atmosphäre am GIMS Genf ist überspannt – Elektroautos wohin das Auge reicht. Und auch in den Statistiken ein Elektroschock: 2018 wurden in der Schweiz 21 591 Personenvagen mit «Alternativantrieb» immatrikuliert. Dies entspricht einem Plus von 23 % und ergibt einen Marktanteil von 7,2 %, wovon die rein elektrischen Modelle und Plug-in-Hybride 3,2% ausmachen. Bei diesem Tempo werden wir die berühmten «10/20» – 10 % Marktanteil bis 2020 – sicherlich erreichen.

Dabei wurde das «Batterieauto» lange als Gadget angesehen. Zwar war es damals die «Jamais Contente», die zum ersten Mal die 100 km/h knackte, neben ein paar Spinnern wie Fisker und Tesla wollte aber niemand daran glauben. Und dennoch...

Vom Jaguar I-Pace, zum Auto des Jahres gekürt, über die grosse Offensive der VW-Gruppe am Autosalon GIMS 2019 in Genf, bis zur Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz, die als Erste im grossen Stil auf die «Fee Elektrizität» setzte – alle Zeichen scheinen darauf hinzudeuten, dass die Industrie im Begriff ist, veraltete Begriffe wie «Pferdestärken», «0–100» oder «V8» zu vergessen und sie durch trendigere Bezeichnungen wie «Kilowattstunden», «Ladezeit», «CHAdemo», «T2» oder «maximale Reichweite» zu ersetzen.

#### Nun gut...

Jedenfalls kann dieser Elektronenwettbewerb ein klein wenig nachdenklich stimmen. Nicht, dass wir hier die charakteristischen Qualitäten der Elektroautos oder Plug-in-Hybriden in Frage stellen wollen. Der Reifegrad, den sie mittlerweile erreicht haben, macht sie in mehrfacher Hinsicht zu leistungsfähigen, komfortablen und attraktiven Fahrzeugen. Ihr Komfort hinkt demjenigen konventioneller Autos in nichts nach, das Fahrvergnügen ist gross und ihre Gesamtleistungen sind sehr zufriedenstellend. Nichtsdestotrotz...

Sie zum Allheilmittel zu machen, zum Vorzeigebispiel oder zur «Zukunft der individuellen Mobilität», ist ein grosser Schritt. Den uns gewisse Leute aufdrängen wollen, weil es in der Tat das einzige Mittel ist, die – technisch gesehen – unrealistischen und utopischen Grenzwerte für CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu erreichen, welche die Politiker willkürlich festgelegt haben und die einzuhalten wir nie imstande sein werden. Denn wie verlockend sie auch ist, die elektri-

sche Lösung kann – und wird immer – nur eine von mehreren Alternativen sein.

Erstens ist Elektroauto im Gegensatz zu dem, was man uns glauben machen will, nicht gleich Ökoauto. Bei weitem nicht. Mehrere seriöse und gut dokumentierte Studien haben gezeigt, dass ein Elektro- oder Hybridauto von der Herstellung bis zum Recycling nicht «grüner» ist als die sogenannten konventionellen Fahrzeuge. Ganz im Gegenteil. Zweitens ist das Elektroauto so teuer, dass es noch viele Budgets sprengt. Und zu guter Letzt reicht das Elektroauto allein nicht aus. Seine begrenzte Reichweite verlangt nach einem radikalen Überdenken der Vorstellung, die wir bis anhin von der erwähnten individuellen Mobilität hatten. Aussentemperaturen, Topografie, Ladestationen und -zeiten sind allesamt einschränkende Faktoren, aufgrund derer das konventionelle Fahrzeug gegenüber dem elektrischen locker den «Punktsieg» davonträgt.

Perfekt auf die Stadt zugeschnitten, wo es eine wichtige Rolle als – wie es die Marketingstrategen gerne nennen – «urbanes Pendlerfahrzeug» spielen kann, verliert das Elektroauto seinen ganzen Reiz, sobald der potentielle Käufer ausserhalb der Gebiete wohnt, wo sich die – noch zu seltenen – Ladestationen befinden. Auch lange Fahrten in die Ferien oder ein Skiwochenende sind unvorstellbar, es sei denn, man ist im Besitz einer privaten Ladestation beim Chalet oder legt ein aussergewöhnliches Planungstalent an den Tag. Die ausgezeichnete Reportage eines holländischen Paares über seine Fahrt in die Ferien in Österreich (<https://www.linkedin.com/pulse/9-lessons-from-ski-trip-amsterdam-austria-electric-car-steinmetz>) zeichnet ein Bild davon, wie diese Antriebsart einen kompletten Paradigmenwechsel bedingt was die Beziehung zum Auto angeht. Und die Rede ist hier noch nicht mal von der «Umweltfreundlichkeit» des zur Aufladung benutzten Stromes. Dabei ist dies ein weiterer, wesentlicher Dämpfer für die Euphorie über das «Rein-elektrische».

Das heisst, Trendfahrzeug Elektroauto ja – nicht als einzige und aufgezwungene Lösung, aber als ergänzender Partner einer globaleren Mobilität mit zusätzlich Benzinern, Gasfahrzeugen (derzeit bei Weitem die ökologischsten), Dieselaautos (es gibt sehr wohl noch Argumente für moderne Dieselfahrzeuge), Hybriden und sogar, in einer hoffentlich nahen Zukunft, Was-

## DER GASTKOMMENTAR

serstofffahrzeugen.

In der Zwischenzeit können wir die Anstrengungen der Ingenieure und Hersteller nur loben, die Jahr für Jahr alles daransetzen noch bessere, intelligentere und innovativere Motoren anzubieten. Die – wie beispielsweise mit der SKYACTIV-X-Technologie von Mazda – beweisen, dass die guten «alten» Verbrennungsmotoren sehr wohl noch Verbesserungspotential aufweisen in den Bereichen Leistung und Schadstoffemissionen.

Auch wenn die Schweizer Strassen zunehmend überlastet sind, noch ist Platz für alle da. Und erfreulicherweise haben wir das grosse Glück in einem Land zu leben, wo ein grosses und reiches Angebot herrscht. Sie haben also die Wahl, sich auf logische und gut überlegte Weise für einen Fahrzeugtyp zu entscheiden, der Ihren Bedürfnissen gerecht wird. Und Ihren Mitteln.

Gute Fahrt.

*Philippe Clément*  
Autojournalist

## SCHLUSSWORT 2018



Andreas Burgener,  
Direktor

Es kann ja wohl nicht die Idee gewesen sein, mit der vom Souverän angenommenen Energiestrategie 2050 die Mobilität zum Erliegen zu bringen. Denn Mobilität lässt sich nicht stoppen. Die individuelle Mobilität ist wichtig, sie ist das Leben. Verkehr ist Mittel zum Zweck. Wir legen eine Distanz zurück, um zu bekommen, was wir wollen. Die Fähigkeit, die besten Verkehrswege zu bauen, macht eine Volkswirtschaft erfolgreich. Nach Besserem zu suchen ist die Antriebskraft des Menschen. Darauf basiert die Innovationskraft. Darin ist unsere Branche ausgesprochen stark. So lässt sich auch das gute Resultat von knapp 300 000 Personenwagen und über 41 000 Nutzfahrzeugen, welche 2018 neu in Verkehr gesetzt worden sind, erklären. Ebenso erfreulich ist die Tatsache, dass die Schweizer Bevölkerung hoch mobil ist. Gemäss dem Bundesamt für Statistik legte die Bevölkerung im Jahr 2015 eine Tagesdistanz von 36,8 Kilometern zurück. Einen Grossteil davon mit dem Auto, nämlich 23,8 km. Alle Studien prognostizieren markant steigende Personenkilometer und im Bereich Güterverkehr steigende Tonnenkilometer. Wir befinden uns also in einem Wachstumsmarkt.

Soweit so gut, wäre da nicht die Politik, die eine Dynamik angenommen hat, welche für die Wirtschaft schwer zu verdauen ist. Fakt ist, wir leben in einem Zeitalter von einer messbar zunehmenden CO<sub>2</sub>-Konzentration und einer messbar höheren durchschnittlichen Temperatur, Punkt. Auswirkungen, wie zum Beispiel der Rückgang der Gletscher in den Alpen, sind sichtbar und für mich als Bergsteiger offensichtlich. Danach fangen Modellrechnungen der Klimawissenschaftler mit Annahmen an. Die exakte Wissenschaft verlässt ihren Pfad und der Glaube fängt, an Fuss zu fassen. Und wir müssen aufpassen, dass wir dadurch nicht ins tiefe Mittelalter zurückversetzt werden. Für die Politik ein hervorragend emotionales Betätigungsfeld. Wir alle wollen eine intakte Umwelt. Kein Ingenieur in unserer Branche entwickelt heute ein Produkt, welches nicht sicherer, effizienter, sauberer ist als das Vorgängermodell. Das Produkt würde andernfalls am Markt nicht bestehen. Wir alle streben nach ökologischen Produkten, welche unsere Bedürfnisse befriedigen können.

Wunderbar in unserer Welt sind aber auch die Emotionen, welche unsere Produkte beinhalten. Grossartig für den Kunden, für die Hersteller, aber eben auch für die Politik. Hier sind wir zum Teil angreifbar. Hier müssen wir uns Gedanken machen, wo die Kritik berechtigt ist, wo sie unberechtigt ist und wo aktiv gegen unsere Branche

gearbeitet wird. Sind Fahrverbote basierend auf einem Grenzwert für Stickstoffdioxid berechtigt, wenn er auf einem wissenschaftlich umstrittenen Fundament steht? Wie verhält es sich, wenn der Grenzwert in der Schweiz um 10 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft tiefer als in der EU angesetzt wurde? Ursprünglich zum Schutz der Hochmoore und nicht des Menschen. Muss die Welt sich daher vom hocheffizienten Dieselmotor verabschieden? Wenn ja, wie und was wären die Auswirkungen, zum Beispiel auf die Energiestrategie? Die Auswirkungen des sinkenden Vertrauens in den Dieselmotor mit dem grösstenteils Wechsel zum Benzinmotor hat eine steigende Tendenz der CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Folge. Wie also weiter? Streben wir eine Subventionspolitik an, wie es uns die Cleantech-Branche vormacht? Jammern wir wie die Strombranche um eine vorerst temporäre Unterstützung des Staates, damit sie vom Markt nicht allzu hart getroffen wird? Beispiele gibt es viele.

Ich denke, es ist Zeit, die Fakten auf den Tisch zu legen. Wir müssen den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger reinen Wein einschenken. Wir müssen ihnen sagen, dass die Energiestrategie einschneidende Auswirkungen auf das tägliche Leben hat, teuer ist und alle aufpassen müssen, dass die Entscheidungsfreiheit nicht tagtäglich eingeschränkt wird. Eine gewisse Ernüchterung bei der Stimmbevölkerung über die Umsetzung der Energiestrategie ist in einzelnen Kantonen feststellbar. So hat der Kanton Solothurn am 10. Juni 2018 die Teilrevision des Energiegesetzes mit gut 70 % Neinstimmen-Anteil hochkant abgelehnt. Für uns eine Chance, mit fundierter Aufklärungsarbeit zu wirken, damit die Mobilität, die freie Wahl des Verkehrsmittels und die Bewegungsfreiheit Bürgerrechte bleiben. Zusammen mit dem Team von auto-schweiz freue ich mich auf diese Aufgabe.

Andreas Burgener

## STATISTIKEN

Immatrikulationen von neuen Personenwagen (CH + FL) 2018	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von Personentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von leichten Sachentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von schweren Sachentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Verkaufsstatistik/Neuimmatrikulationen Personenwagen ab 2007	ASTRA/MOFIS
Neuzulassungen und Bestände Personenwagen ab 1975	auto-schweiz
Diesel-Fz: Neuzulassungen und Bestände ab 1980	auto-schweiz
4x4-Fz: Neuzulassungen und Bestände ab 1980	auto-schweiz
Monatlicher Vergleich Immatrikulationen PW ab 1989	auto-schweiz
Immatrikulationen von neuen Personenwagen 2008 – 2018	auto-schweiz
Bestand der Nutzfahrzeuge gemäss BFS ab 1980	BFS
Entwicklung Motorfahrzeugbestand Stand 2013–2018	ASTRA/MOFIS

## STATISTIKEN

Immatrikulationen von neuen Personenwagen (CH+FL)

Januar - Dezember 2018

Stichtag: 31. Dezember 2018 rb

Marken	Marktanteil [%]					Marktanteil [%]				
	Dez. 18	Dez. 17	Dez. 18	Dez. 17	+/- %	Kum. 18	Kum. 17	Kum. 18	Kum. 17	+/- %
Alfa Romeo	0.7	0.7	194	224	-13.4	1.2	1.0	3'617	3'288	10.0
Aston Martin	0.0	0.0	4	14	-71.4	0.1	0.1	165	217	-24.0
Audi	6.8	9.3	1'862	2'898	-35.7	6.1	6.6	18'378	20'618	-10.9
BMW	9.1	10.1	2'518	3'148	-20.0	8.1	7.9	24'227	24'865	-2.6
BMW Alpina	0.0	0.0	0	10	-100.0	0.0	0.0	62	51	21.6
Chevrolet	0.1	0.1	33	19	73.7	0.1	0.1	256	356	-28.1
Citroën	1.8	2.0	482	613	-21.4	2.1	2.3	6'416	7'088	-9.5
Dacia	2.1	2.4	577	737	-21.7	2.8	2.7	8'301	8'555	-3.0
DS	0.2	0.1	64	29	120.7	0.2	0.2	747	680	9.9
Fiat	2.0	2.4	540	760	-28.9	3.1	3.3	9'170	10'352	-11.4
Ford	4.5	4.5	1'238	1'409	-12.1	5.1	4.4	15'185	13'884	9.4
Honda	1.3	0.9	361	284	27.1	1.2	1.3	3'702	3'972	-6.8
Hyundai	2.6	3.0	722	919	-21.4	2.7	2.7	8'204	8'598	-4.6
Infiniti	0.0	0.1	11	20	-45.0	0.0	0.1	128	286	-55.2
Jaguar	0.8	0.4	209	111	88.3	0.7	0.4	1'958	1'295	51.2
Jeep	1.4	1.1	386	356	8.4	1.6	1.1	4'843	3'456	40.1
Kia	1.6	1.2	434	379	14.5	1.6	1.2	4'879	3'835	27.2
Land-Rover	2.1	1.1	574	331	73.4	1.3	1.1	3'809	3'546	7.4
Lexus	0.4	0.4	112	127	-11.8	0.2	0.2	734	689	6.5
Maserati	0.2	0.2	45	71	-36.6	0.2	0.3	600	917	-34.6
Mazda	1.8	1.6	506	506	0.0	2.1	2.5	6'227	7'878	-21.0
Mercedes	10.7	7.6	2'946	2'357	25.0	8.6	8.3	25'661	26'081	-1.6
MINI	1.9	1.8	532	548	-2.9	1.9	1.8	5'712	5'689	0.4
Mitsubishi	1.7	1.0	480	308	55.8	1.5	1.0	4'549	3'077	47.8
Nissan	1.2	1.5	343	476	-27.9	1.6	2.0	4'720	6'381	-26.0
Opel	4.3	4.0	1'175	1'248	-5.8	4.0	4.5	11'933	14'042	-15.0
Peugeot	3.2	2.8	886	867	2.2	3.2	3.3	9'712	10'213	-4.9
Porsche	0.8	1.0	208	315	-34.0	1.2	1.3	3'565	3'965	-10.1
Renault	3.3	4.3	900	1'344	-33.0	4.2	4.4	12'729	13'873	-8.2
Seat	3.4	3.6	924	1'118	-17.4	3.8	3.8	11'468	12'053	-4.9
Skoda	7.1	6.6	1'953	2'051	-4.8	6.4	6.6	19'160	20'582	-6.9
Smart	0.5	0.5	150	158	-5.1	0.7	0.7	2'025	2'327	-13.0
Ssangyong	0.2	0.3	66	84	-21.4	0.3	0.3	773	806	-4.1
Subaru	1.4	1.5	386	473	-18.4	1.6	1.6	4'681	4'987	-6.1
Suzuki	2.4	1.8	659	561	17.5	2.6	2.6	7'673	8'231	-6.8
Toyota	2.3	2.1	635	649	-2.2	3.2	3.3	9'508	10'307	-7.8
Volkswagen	11.4	13.1	3'153	4'070	-22.5	11.0	11.5	32'949	35'975	-8.4
Volvo	2.9	3.6	804	1'105	-27.2	2.7	2.4	8'122	7'497	8.3
Diverse Marken	1.7	1.2	467	375	24.5	1.1	1.1	3'168	3'516	-9.9
<b>GESAMT-TOTAL</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>27'539</b>	<b>31'072</b>	<b>-11.4</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>299'716</b>	<b>314'028</b>	<b>-4.6</b>
<b>4 x 4</b>	<b>50.9</b>	<b>53.2</b>	<b>14'005</b>	<b>16'534</b>	<b>-15.3</b>	<b>49.1</b>	<b>47.5</b>	<b>147'038</b>	<b>149'281</b>	<b>-1.5</b>
<b>DIESEL</b>	<b>31.9</b>	<b>35.9</b>	<b>8'789</b>	<b>11'152</b>	<b>-21.2</b>	<b>30.0</b>	<b>36.0</b>	<b>90'055</b>	<b>113'118</b>	<b>-20.4</b>
Hybrid (Benzin)	5.7	3.8	1'559	1'175	32.7	4.8	3.7	14'476	11'538	25.5
Hybrid (Diesel)	0.8	0.1	211	35	502.9	0.3	0.1	867	280	209.6
Elektrisch	2.7	1.8	743	546	36.1	1.7	1.5	5'109	4'773	7.0
Elektrisch (Range Ext.)	0.1	0.0	19	15	26.7	0.1	0.1	299	212	41.0
CNG	0.1	0.3	24	86	-72.1	0.3	0.2	803	760	5.7
Wasserstoff / Elektr.	0.0	0.0	3	1	200.0	0.0	0.0	29	2	1'350.0
<b>ALTERNATIV-ANTRIEB</b>	<b>9.3</b>	<b>6.0</b>	<b>2'559</b>	<b>1'858</b>	<b>37.7</b>	<b>7.2</b>	<b>5.6</b>	<b>21'591</b>	<b>17'569</b>	<b>22.9</b>

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 3.01.19



## STATISTIKEN

Neuimmatrikulationen von Personentransportfahrzeugen																
Januar bis Dezember 2018																
Marken	Wohnwagen		Kleinbusse		Cars		Busse		Uebrige		Marktanteil [%]		Total			
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	+/- %	
	CITROEN	278	103							2	4	5.6	2.1	280	107	161.7
DACIA	1										0.0	0.0	1	0		
DAF											0.0	0.0	0	0		
DFSK											0.0	0.0	0	0		
FIAT	1'702	1'838			2		1		11	11	34.2	36.6	1'716	1'849	-7.2	
FORD	133	68	23	23	4	8			2	3	3.2	2.0	162	102	58.8	
HYUNDAI											0.0	0.0	0	0		
IVECO	49	33			10	20	14	21	15	9	1.8	1.6	88	83	6.0	
LAND-ROVER											0.0	0.0	0	0		
MAN	3				8	15	80	113	7	1	2.0	2.6	98	129	-24.0	
MERCEDES	312	278	66	74	74	80	240	247	49	46	14.8	14.3	741	725	2.2	
MITSUBISHI											0.0	0.0	0	0		
FUSO									2		0.0	0.0	2	0		
NISSAN	4	1							5	6	0.2	0.1	9	7	28.6	
OPEL	1		6	7	4	2			9	13	0.4	0.4	20	22	-9.1	
PEUGEOT	59	36							5	1	1.3	0.7	64	37	73.0	
PIAGGIO									1	2	0.0	0.0	1	2	-50.0	
RENAULT	15	9	51	34	10	26			7	14	1.7	1.6	83	83	0.0	
SCANIA								17	10	4		0.4	0.2	21	10	110.0
SKODA									1	6	0.0	0.1	1	6	-83.3	
SSANGYONG											0.0	0.0	0	0		
TOYOTA	3	1	3	1					1		0.1	0.0	7	2	250.0	
VOLVO					11	7	53	51	6	4	1.4	1.2	70	62	12.9	
VW	1'249	1'423	3	4					44	48	25.8	29.2	1'296	1'475	-12.1	
UEBRIGE	197	227	3	3	84	72	69	40	6	13	7.2	7.0	359	355	1.1	
<b>Gesamttotal</b>	<b>4'006</b>	<b>4'017</b>	<b>155</b>	<b>146</b>	<b>207</b>	<b>230</b>	<b>474</b>	<b>482</b>	<b>177</b>	<b>181</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>5'019</b>	<b>5'056</b>	<b>-0.7</b>	

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 8.1.19

**STATISTIKEN**

Neuimmatrikulationen von leichten Sachentransportfahrzeugen													
Januar bis Dezember 2018													
Marken	Leichte Sachentransportfahrzeuge < 3,5 t								Total				
	GG < 2.25 t		GG 2.25 < 2.6 t		GG 2.6 < 3.45 t		GG 3.45 < 3.5 t		Marktanteil [%]		Markentotal LNF		+/- %
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	
CITROEN	542	656	31	26	918	914	326	296	5.6	6.0	1'817	1'892	-4.0
DACIA	551	482							1.7	1.5	551	482	14.3
DAF									0.0	0.0	0	0	
DFSK	136	164	8						0.4	0.5	144	164	-12.2
FIAT	442	433	162	151	988	866	686	672	7.1	6.7	2'278	2'122	7.4
FORD	828	752	227	474	3'064	2'514	705	640	15.0	13.8	4'824	4'380	10.1
HYUNDAI					22	29	61	123	0.3	0.5	83	152	-45.4
IVECO					4	3	1'808	1'899	5.6	6.0	1'812	1'902	-4.7
LAND-ROVER			2	6	1	7			0.0	0.0	3	13	-76.9
MAN					4	1	196	56	0.6	0.2	200	57	250.9
MERCEDES	191	158	2	1	1'460	1'411	1'782	1'771	10.7	10.5	3'435	3'341	2.8
MITSUBISHI			1		306	284	1		1.0	0.9	308	284	8.5
FUSO	5						127	141	0.4	0.4	132	141	-6.4
NISSAN	345	300	4	30	757	867	437	486	4.8	5.3	1'543	1'683	-8.3
OPEL	260	325	102	164	1'090	1'223	436	455	5.9	6.8	1'888	2'167	-12.9
PEUGEOT	408	359	10	1	762	628	373	317	4.8	4.1	1'553	1'305	19.0
PIAGGIO	74	83							0.2	0.3	74	83	-10.8
RENAULT	766	777	28	24	1'488	1'634	1'437	1'385	11.5	12.1	3'719	3'820	-2.6
SCANIA									0.0	0.0	0	0	
SKODA	1	35							0.0	0.1	1	35	-97.1
SSANGYONG					25	14			0.1	0.0	25	14	78.6
TOYOTA	2		2		880	998	85	95	3.0	3.5	967	1'095	-11.7
VOLVO									0.0	0.0	0	0	
VW	942	767	858	936	2'754	2'991	1'508	1'153	18.8	18.5	6'062	5'847	3.7
UEBRIGE	75	40	6	2	327	297	404	365	2.5	2.2	812	704	15.3
<b>Gesamttotal</b>	<b>5'568</b>	<b>5'331</b>	<b>1'441</b>	<b>1'817</b>	<b>14'850</b>	<b>14'681</b>	<b>10'372</b>	<b>9'854</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>32'231</b>	<b>31'683</b>	<b>1.7</b>

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 8.1.19

## STATISTIKEN

Neumatrikulationen von schweren Sachtransportfahrzeugen																			
Januar bis Dezember 2018																			
Marken	Schwere Sachtransportfahrzeuge > 3,5 t														Total				
	GG > 3.5<8 t		GG 8<16 t		GG 16<18 t		GG =18 t		GG >18 - 26 t		GG> 26 - 32 t		GG über 32 t		Marktanteil [%]		Markentotal SNF		
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	+/- %
CITROEN	1													0.0	0.0	1	0		
DACIA														0.0	0.0	0	0		
DAF	3	1	15	18	11	14	110	183	55	52	7	12	7	5	4.7	6.2	208	285	-27.0
DFSK														0.0	0.0	0	0		
FIAT		2												0.0	0.0	0	2	-100.0	
FORD	1	2												0.0	0.0	1	2	-50.0	
HYUNDAI														0.0	0.0	0	0		
IVECO	128	147	91	81	10	11	111	132	64	49	39	38	11	5	10.3	10.1	454	463	-1.9
LAND-ROVER														0.0	0.0	0	0		
MAN	3	5	54	54	5	9	187	239	158	141	78	90	136	93	14.1	13.8	621	631	-1.6
MERCEDES	78	40	124	129	40	35	295	367	178	173	169	148	89	74	22.2	21.1	973	966	0.7
MITSUBISHI														0.0	0.0	0	0		
FUSO	46	20	13	8										1.3	0.6	59	28	110.7	
NISSAN	1	2												0.0	0.0	1	2	-50.0	
OPEL	1													0.0	0.0	1	0		
PEUGEOT	1													0.0	0.0	1	0		
PIAGGIO														0.0	0.0	0	0		
RENAULT	4	6	31	30	22	18	153	219	59	78	32	37	40	50	7.8	9.6	341	438	-22.1
SCANIA			8	2	11	18	372	334	203	194	121	125	102	123	18.6	17.4	817	796	2.6
SKODA														0.0	0.0	0	0		
SSANGYONG														0.0	0.0	0	0		
TOYOTA	2	3												0.0	0.1	2	3	-33.3	
VOLVO			29	39	38	19	331	389	183	229	82	73	64	67	16.6	17.8	727	816	-10.9
VW	2	4												0.0	0.1	2	4	-50.0	
UEBRIGE	90	85	84	61			1		2	1	3	3		4.1	3.3	180	150	20.0	
<b>Gesamttotal</b>	<b>361</b>	<b>317</b>	<b>449</b>	<b>422</b>	<b>137</b>	<b>124</b>	<b>1'560</b>	<b>1'863</b>	<b>902</b>	<b>917</b>	<b>531</b>	<b>526</b>	<b>449</b>	<b>417</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>4'389</b>	<b>4'586</b>	<b>-4.3</b>

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 8.1.19

## STATISTIKEN

Neumatrikulationen Nouvelles immatriculations Personenwagen / Voitures de Tourisme											2008 bis 2018 2008 à 2018
											Bern, 8. Februar 2018 RB/LM
Marken	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Audi	16'964	16'793	16'910	18'502	22'083	21'254	20'949	22'225	19'582	20'618	18'378
Porsche	1'666	1'320	1'843	2'178	2'310	2'518	3'165	4'305	4'240	3'965	3'565
Volkswagen	32'183	29'487	33'839	40'594	44'258	40'925	40'146	42'212	42'142	35'975	32'949
BMW	16'134	14'288	16'061	17'532	18'947	20'303	21'057	24'039	24'708	24'865	24'227
Mini	3'917	3'647	3'791	4'581	4'593	4'726	4'463	4'861	5'267	5'689	5'712
BMW Alpina	34	36	18	32	21	61	87	64	72	51	62
Ford	14'768	14'535	15'967	18'400	18'179	14'840	12'949	13'704	13'083	13'884	15'185
Mercedes	13'919	11'706	12'198	14'037	16'638	16'737	18'384	22'884	23'842	26'081	25'661
Smart	2'670	2'342	2'264	2'148	1'888	1'708	1'681	3'409	2'770	2'327	2'025
Opel	18'670	14'091	16'305	15'978	15'307	14'192	13'384	13'769	13'186	14'042	11'933
<b>TOTAL Deutschland</b>	<b>120'925</b>	<b>108'245</b>	<b>119'196</b>	<b>133'982</b>	<b>144'224</b>	<b>137'264</b>	<b>136'265</b>	<b>151'472</b>	<b>148'892</b>	<b>147'497</b>	<b>139'697</b>
Citroën	9'888	11'458	13'232	12'984	11'678	11'024	11'268	11'517	7'678	7'088	6'416
DS	-	-	-	-	-	-	-	-	1'393	680	747
Peugeot	13'708	11'806	15'019	15'186	12'298	11'785	11'423	12'587	10'386	10'213	9'712
Renault	14'580	15'052	17'046	18'323	17'084	13'508	11'747	14'821	14'301	13'873	12'729
<b>TOTAL Frankreich</b>	<b>38'176</b>	<b>38'316</b>	<b>45'297</b>	<b>46'493</b>	<b>41'060</b>	<b>36'317</b>	<b>34'438</b>	<b>38'925</b>	<b>33'758</b>	<b>31'854</b>	<b>29'604</b>
Alfa Romeo	3'618	3'136	3'901	4'106	2'818	1'989	2'104	1'249	1'509	3'288	3'617
Ferrari	312	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fiat	14'122	11'424	11'108	9'849	10'261	9'725	9'029	9'025	8'757	10'352	9'170
Lancia	841	1'102	836	834	1'092	885	795	127	84	4	2
Maserati	343	239	204	183	161	190	731	705	783	917	600
<b>TOTAL Italien</b>	<b>19'236</b>	<b>15'901</b>	<b>16'049</b>	<b>14'972</b>	<b>14'332</b>	<b>12'789</b>	<b>12'659</b>	<b>11'106</b>	<b>11'133</b>	<b>14'561</b>	<b>13'389</b>
Daihatsu	2'749	2'291	2'031	1'328	869	-	-	-	-	-	-
Honda	8'014	8'289	7'068	5'851	5'540	5'595	4'501	3'345	4'773	3'972	3'702
Mazda	8'989	8'207	7'882	7'387	7'152	7'591	7'591	9'989	10'172	7'878	6'227
Mitsubishi	3'898	3'785	4'660	5'580	4'611	4'481	3'565	4'042	3'873	3'077	4'549
Nissan	6'525	5'921	7'902	9'486	9'063	7'508	7'166	7'968	6'038	6'381	4'720
Subaru	8'633	8'408	8'376	7'283	8'483	7'563	6'277	6'011	5'419	4'987	4'681
Suzuki	6'499	6'777	7'391	8'240	7'702	8'364	8'515	8'351	7'646	8'231	7'673
Toyota	15'224	13'955	13'735	13'335	13'038	12'646	11'275	9'881	10'386	10'307	9'508
Lexus	1'114	971	898	1'005	1'022	658	853	943	851	689	734
<b>TOTAL Japan</b>	<b>61'645</b>	<b>58'604</b>	<b>59'943</b>	<b>59'495</b>	<b>57'480</b>	<b>54'406</b>	<b>49'743</b>	<b>50'530</b>	<b>49'168</b>	<b>45'522</b>	<b>41'794</b>
Saab	1'891	714	628	299	-	-	-	-	-	-	-
Volvo	7'281	7'128	6'973	8'478	8'059	7'710	6'867	7'251	7'130	7'497	8'122
<b>TOTAL Schweden</b>	<b>9'172</b>	<b>7'842</b>	<b>7'601</b>	<b>8'777</b>	<b>8'059</b>	<b>7'710</b>	<b>6'867</b>	<b>7'251</b>	<b>7'130</b>	<b>7'497</b>	<b>8'122</b>
Aston Martin	267	191	211	244	224	224	156	127	127	217	165
Jaguar/Daimler	981	734	612	461	511	890	622	980	1'791	1'295	1'958
Land-Rover	1'694	1'233	1'488	1'803	3'789	3'454	3'490	3'808	3'941	3'546	3'809
<b>TOTAL England</b>	<b>2'942</b>	<b>2'158</b>	<b>2'311</b>	<b>2'508</b>	<b>4'524</b>	<b>4'568</b>	<b>4'268</b>	<b>4'915</b>	<b>5'859</b>	<b>5'058</b>	<b>5'932</b>
Ford US	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)
Cadillac US	334	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chevrolet US	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chrysler/Jeep US	3'409	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705	3'269	3'456	4'843
<b>TOTAL USA</b>	<b>3'743</b>	<b>2'352</b>	<b>2'447</b>	<b>2'128</b>	<b>3'088</b>	<b>2'312</b>	<b>3'274</b>	<b>3'705</b>	<b>3'269</b>	<b>3'456</b>	<b>4'843</b>
Chevrolet ROK	2'939	2'158	2'957	3'435	3'997	4'266	2'072	273	249	356	256
Hyundai ROK	5'795	5'761	6'249	9'976	11'456	10'241	11'001	9'937	9'076	8'598	8'204
Kia ROK	3'383	2'890	3'322	3'876	4'677	3'981	4'886	5'039	5'481	3'835	4'879
Ssangyong ROK	-	-	-	-	-	462	569	806	968	806	773
<b>TOTAL Korea</b>	<b>12'117</b>	<b>10'809</b>	<b>12'528</b>	<b>17'287</b>	<b>20'130</b>	<b>18'950</b>	<b>18'528</b>	<b>16'055</b>	<b>15'774</b>	<b>13'595</b>	<b>14'112</b>
Skoda CZ	11'134	11'611	14'388	17'470	19'132	17'939	19'517	20'972	21'060	20'582	19'160
Seat E	6'632	6'378	7'788	8'314	8'934	9'159	9'378	10'451	10'136	12'053	11'468
Dacia RO	1'628	2'177	4'966	5'823	5'309	5'171	4'784	5'396	7'422	8'555	8'301
Diverse Marken	1'175	1'625	1'725	1'709	1'867	1'300	2'221	3'005	3'717	3'798	3'294
<b>GESAMT-TOTAL</b>	<b>288'525</b>	<b>266'018</b>	<b>294'239</b>	<b>318'958</b>	<b>328'139</b>	<b>307'885</b>	<b>301'942</b>	<b>323'783</b>	<b>317'318</b>	<b>314'028</b>	<b>299'716</b>
davon / dont 4 x 4	71'958	69'116	81'954	91'399	109'774	110'820	116'186	130'793	140'410	149'281	147'038
davon / dont DIESEL	93'459	78'290	89'467	105'056	121'429	114'144	111'853	125'892	124'399	113'118	90'055

Quelle: auto-schweiz / ASTRA DB"MOFIS"

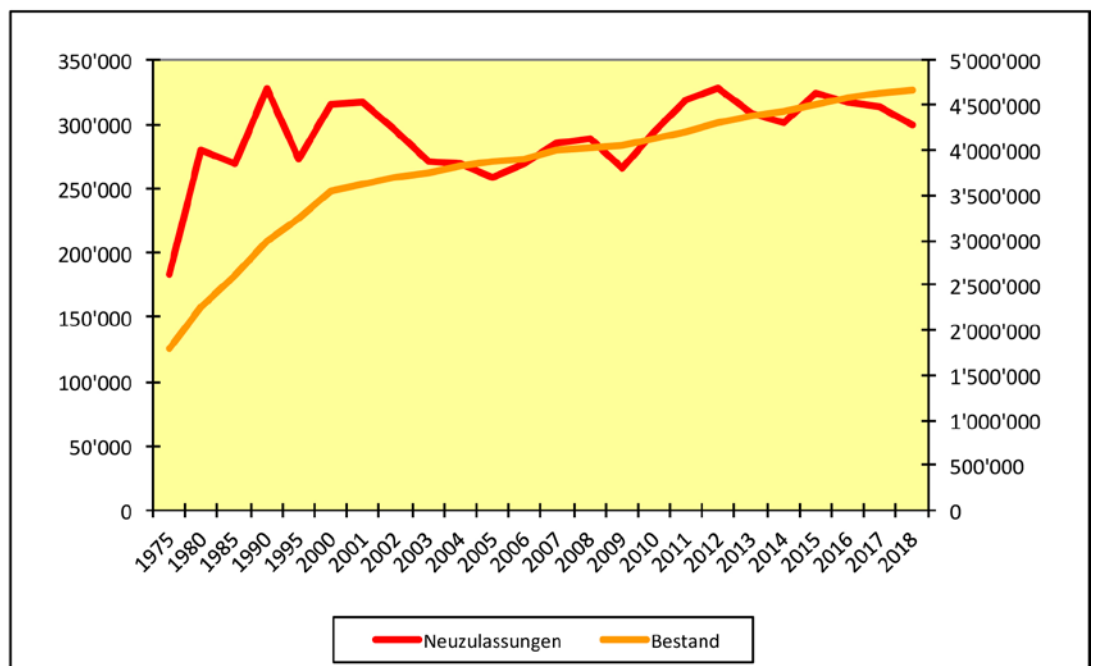
## STATISTIKEN

### Neuzulassungen und Bestand von Personenwagen ab 1975

Jahr	Bestand	Differenz zum Vorjahr		Neuzulassungen	Differenz zum Vorjahr	
		Stück	%		Stück	%
1975	1'794'255			183'384		
1980	2'246'752	92'478	4.3	279'764	7'692	2.8
1985	2'617'164	65'032	2.5	269'278	-3'887	-1.4
1990	2'985'399	89'557	3.1	327'456	-7'638	-2.3
1995	3'229'169	64'126	2.0	272'897	2'888	1.1
2000	3'545'247	77'972	2.2	315'398	-2'587	-0.8
2001	3'629'712	84'465	2.4	317'126	1'728	0.5
2002	3'700'951	71'239	2.0	295'109	-22'017	-6.9
2003	3'753'890	52'939	1.4	271'541	-23'568	-8.0
2004	3'811'351	57'461	1.5	269'211	-2'330	-0.9
2005	3'861'442	50'091	1.3	259'426	-9'785	-3.6
2006	3'900'014	38'572	1.0	269'421	9'995	3.9
2007	4'002'384	102'370	2.6	284'674	15'253	5.7
2008	4'030'985	28'601	0.7	288'525	3'851	1.4
2009	4'051'569	20'584	0.5	266'018	-22'507	-7.8
2010	4'119'370	67'801	1.7	294'239	28'221	10.6
2011	4'209'300	89'930	2.2	318'958	24'719	8.4
2012	4'300'036	90'736	2.2	328'139	9'181	2.9
2013	4'366'895	66'859	1.6	307'885	-20'254	-6.2
2014	4'430'375	63'480	1.5	301'942	-5'943	-1.9
2015	4'503'865	73'490	1.7	323'783	21'841	7.2
2016	4'571'994	68'129	1.5	317'318	-6'465	-2.0
2017	4'621'237	49'243	1.1	314'028	-3'290	-1.0
2018	4'666'015	44'778	1.0	299'716	-14'312	-4.6

BFS, ab 2007 auto-schweiz

auto-schweiz, ab 1993 MOFIS



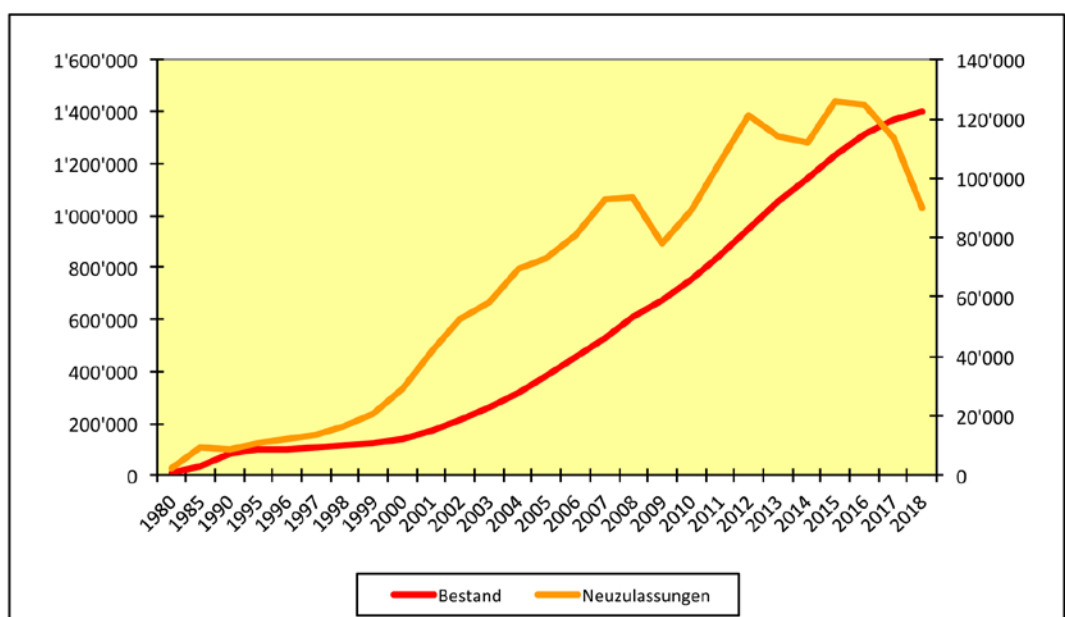
## STATISTIKEN

### Neuzulassungen und Bestand von Diesel-Personenwagen ab 1980

Jahr	Bestand	Davon Diesel		Neuzulassungen		Davon Diesel	
		Stück	%	Stück	%	Stück	%
1980	2'246'752	8'672	0.4	279'764	2'307	0.8	
1985	2'617'164	33'327	1.3	269'278	9'355	3.5	
1990	2'985'399	79'129	2.7	327'456	8'531	2.6	
1995	3'229'169	95'585	3.0	272'897	10'900	4.0	
1996	3'268'073	100'409	3.1	269'529	12'385	4.6	
1997	3'323'421	105'708	3.2	272'441	13'499	5.0	
1998	3'383'273	112'720	3.3	297'336	16'762	5.6	
1999	3'467'275	123'953	3.6	317'985	20'944	6.6	
2000	3'545'247	141'863	4.0	315'398	29'121	9.2	
2001	3'629'712	172'097	4.7	317'126	42'228	13.3	
2002	3'700'951	213'184	5.8	295'109	52'583	17.8	
2003	3'753'890	261'987	7.0	271'541	58'478	21.5	
2004	3'811'351	319'905	8.4	269'211	69'824	25.9	
2005	3'861'442	381'189	9.9	259'426	72'831	28.1	
2006	3'900'014	450'992	11.6	269'421	80'726	30.0	
2007	4'002'384	524'614	13.1	284'674	92'566	32.5	
2008	4'030'985	605'687	15.0	288'525	93'459	32.4	
2009	4'051'569	675'978	16.7	266'018	78'290	29.4	
2010	4'119'370	750'146	18.2	294'239	89'467	30.4	
2011	4'209'300	839'568	19.9	318'958	105'056	32.9	
2012	4'300'036	947'400	22.0	328'139	121'429	37.0	
2013	4'366'895	1'050'501	24.1	307'885	114'144	37.1	
2014	4'430'375	1'139'463	25.7	301'942	111'853	37.0	
2015	4'503'865	1'230'937	27.3	323'783	125'892	38.9	
2016	4'571'994	1'309'383	28.6	317'318	124'399	39.2	
2017	4'621'237	1'366'651	29.6	314'028	113'118	36.0	
2018	4'666'015	1'399'667	30.0	299'716	90'055	30.0	

BFS, ab 2007 auto-schweiz

BFS, ab 1988 auto-schweiz



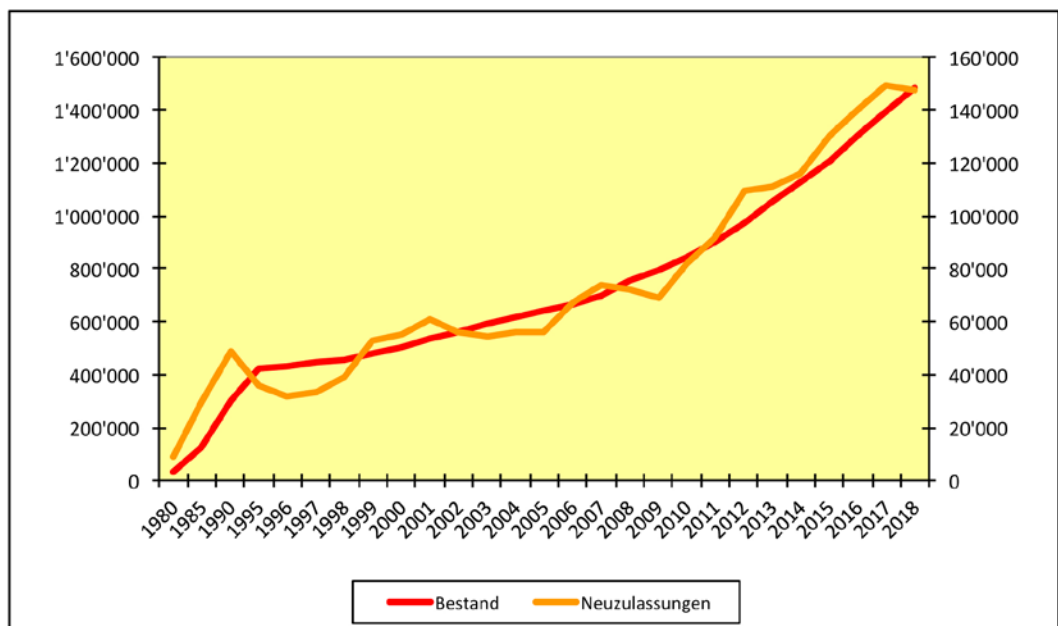
## STATISTIKEN

### Neuzulassungen und Bestand von 4x4-Personenwagen ab 1980

Jahr	Bestand	Davon 4x4		Neuzulassungen		Davon 4x4	
		Stück	%	Stück	%	Stück	%
1980	2'246'752	32'184	1.4	279'764	8'925	3.2	
1985	2'617'164	119'200	4.6	269'278	29'511	11.0	
1990	2'985'399	301'811	10.1	327'456	48'738	14.9	
1995	3'229'169	419'891	13.0	272'897	35'847	13.1	
1996	3'268'073	431'601	13.2	269'529	31'812	11.8	
1997	3'323'421	444'434	13.4	272'441	33'170	12.2	
1998	3'383'273	456'531	13.5	297'336	38'635	13.0	
1999	3'467'275	478'571	13.8	317'985	52'787	16.6	
2000	3'545'247	506'193	14.3	315'398	55'150	17.5	
2001	3'629'712	534'554	14.7	317'126	60'745	19.2	
2002	3'700'951	563'569	15.2	295'109	56'344	19.1	
2003	3'753'890	588'749	15.7	271'541	54'449	20.1	
2004	3'811'351	615'639	16.2	269'211	56'061	20.8	
2005	3'861'442	642'376	16.6	259'426	56'226	21.7	
2006	3'900'014	661'402	17.0	269'421	67'153	24.9	
2007	4'002'384	700'863	17.5	284'674	74'068	26.0	
2008	4'030'985	753'807	18.7	288'525	71'958	24.9	
2009	4'051'569	792'484	19.6	266'018	69'116	26.0	
2010	4'119'370	840'913	20.4	294'239	81'954	27.9	
2011	4'209'300	900'339	21.4	318'958	91'399	28.7	
2012	4'300'036	974'482	22.7	328'139	109'774	33.5	
2013	4'366'895	1'050'067	24.0	307'885	110'820	36.0	
2014	4'430'375	1'122'927	25.3	301'942	116'186	38.5	
2015	4'503'865	1'211'111	26.9	323'783	130'793	40.4	
2016	4'571'994	1'301'241	28.5	317'318	140'410	44.2	
2017	4'621'237	1'390'881	30.1	314'028	149'281	47.5	
2018	4'666'015	1'483'238	31.8	299'716	147'038	49.1	

BFS, ab 2007 auto-schweiz

BFS, ab 1988 auto-schweiz



## STATISTIKEN

### Monatlicher Vergleich Immatrikulationen PW

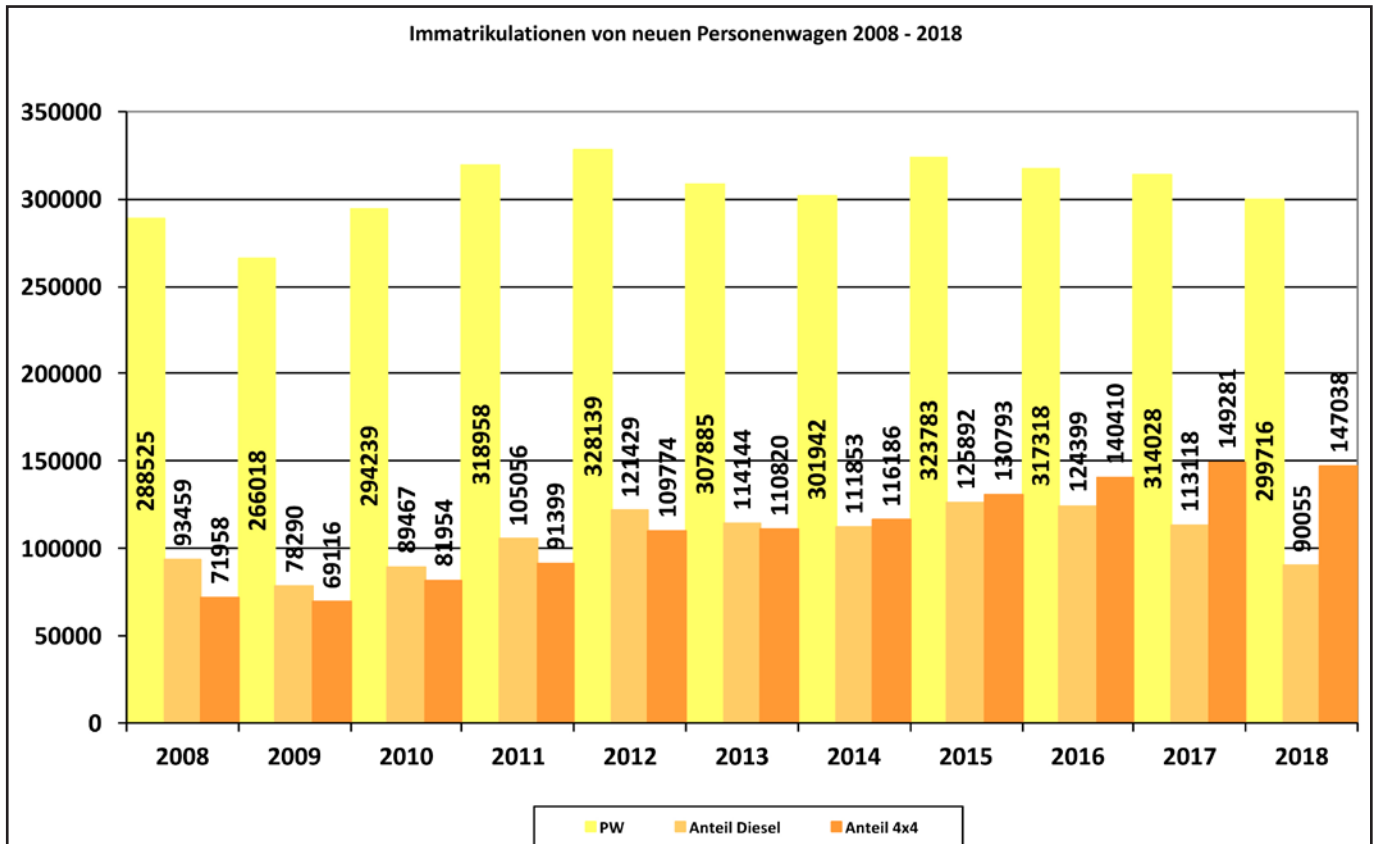
Quelle: ASTRA/MOFIS

auto-schweiz, 30. Januar 2019

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.
2018	21'671	22'292 / 43'963	28'126 / 72'089	26'519 / 98'608	27'826 / 126'434	31'476 / 157'910
2017	19'451	22'809 / 42'260	30'509 / 72'769	25'815 / 98'584	28'411 / 126'995	31'923 / 158'918
2016	20'205	22'653 / 42'858	29'099 / 71'957	28'698 / 100'655	26'123 / 126'778	31'259 / 158'037
2015	18'400	22'388 / 40'788	31'487 / 72'275	28'982 / 101'257	27'422 / 128'679	33'119 / 161'798
2014	20'214	21'931 / 42'145	26'250 / 68'395	27'804 / 96'199	25'787 / 121'986	27'919 / 149'905
2013	21'022	22'175 / 43'197	28'554 / 71'751	28'397 / 100'148	27'252 / 127'400	28'905 / 156'305
2012	23'386	23'255 / 46'641	32'489 / 79'130	28'834 / 107'964	29'441 / 137'405	39'905 / 177'310
2011	20'329	22'417 / 42'746	30'107 / 72'853	27'586 / 100'439	29'949 / 130'388	28'086 / 158'474
2010	18'738	18'520 / 37'258	28'354 / 65'612	25'657 / 91'269	24'771 / 116'040	31'549 / 147'589
2009	17'705	17'527 / 35'232	23'678 / 58'910	24'968 / 83'878	22'993 / 106'871	26'849 / 133'720
2008	21'459	21'539 / 42'998	23'493 / 66'491	28'654 / 95'145	27'145 / 122'290	29'471 / 151'761
2007	17'553	19'079 / 36'632	25'892 / 62'524	24'969 / 87'493	26'729 / 114'222	30'878 / 145'100
2006	18'360	17'519 / 35'879	26'975 / 62'854	23'933 / 86'787	27'400 / 114'187	29'825 / 144'012
2005	17'529	16'890 / 34'419	24'711 / 59'130	27'924 / 87'054	24'596 / 111'650	26'706 / 138'356
2004	18'218	18'362 / 36'580	25'640 / 62'220	26'998 / 89'218	26'473 / 115'691	27'694 / 143'385
2003	19'497	18'279 / 37'776	23'334 / 61'110	26'549 / 87'659	27'190 / 114'849	27'597 / 142'446
2002	21'785	21'648 / 43'433	27'377 / 70'810	30'433 / 101'243	28'152 / 129'395	30'879 / 160'274
2001	23'728	23'426 / 47'154	29'690 / 75'546	31'010 / 106'587	33'103 / 142'436	30'544 / 172'980
2000	21'587	22'854 / 44'441	32'474 / 76'915	29'691 / 106'606	35'321 / 141'927	29'090 / 171'017
1999	19'990	18'837 / 38'827	31'097 / 69'924	33'917 / 103'841	30'349 / 134'190	34'862 / 169'052
1989	25'281	26'056 / 51'337	36'755 / 88'092	36'974 / 125'066	35'379 / 160'442	36'576 / 197'018
Jahr	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.
2018	25'483 / 183'393	21'484 / 204'877	20'409 / 225'286	22'788 / 248'074	24'103 / 272'177	27'539 / 299'716
2017	24'885 / 183'803	23'160 / 206'963	24'520 / 231'483	24'724 / 256'207	26'749 / 282'956	31'072 / 314'028
2016	26'074 / 184'111	21'927 / 206'038	26'145 / 232'183	23'396 / 255'579	26'414 / 281'993	35'325 / 317'318
2015	30'228 / 192'026	23'431 / 215'457	24'137 / 239'594	25'236 / 264'829	26'312 / 291'141	32'642 / 323'783
2014	27'570 / 177'475	19'783 / 197'258	21'878 / 219'136	26'277 / 245'413	23'672 / 269'085	33'857 / 301'942
2013	26'333 / 182'638	20'996 / 203'634	22'632 / 226'266	26'626 / 252'892	24'882 / 277'774	30'111 / 307'885
2012	24'998 / 202'308	22'052 / 224'360	21'166 / 245'526	26'555 / 272'081	26'950 / 299'031	29'108 / 328'139
2011	25'822 / 184'296	21'963 / 206'259	26'479 / 232'738	26'987 / 259'725	28'750 / 288'475	30'483 / 318'958
2010	25'528 / 174'033	20'128 / 194'161	22'328 / 216'489	24'133 / 240'622	25'238 / 265'860	28'379 / 294'239
2009	24'057 / 157'777	17'995 / 175'772	21'211 / 196'983	22'840 / 219'823	22'061 / 241'884	24'134 / 266'018
2008	26'439 / 178'200	19'133 / 197'333	21'789 / 219'122	24'426 / 243'548	20'892 / 264'440	24'085 / 288'525
2007	25'238 / 170'338	21'180 / 191'518	21'057 / 212'575	24'390 / 236'965	24'946 / 261'911	22'763 / 284'674
2006	21'754 / 165'766	18'059 / 183'825	19'407 / 203'232	21'454 / 224'686	22'016 / 246'702	22'719 / 269'421
2005	21'380 / 159'736	17'962 / 177'698	21'263 / 198'961	19'505 / 218'466	21'386 / 239'852	26'918 / 266'770
2004	23'729 / 164'114	19'228 / 186'342	19'833 / 206'175	21'253 / 227'428	21'270 / 248'698	20'513 / 269'211
2003	26'084 / 168'530	18'685 / 187'215	20'596 / 207'811	22'843 / 230'654	21'101 / 251'755	19'786 / 271'541
2002	26'666 / 186'940	20'116 / 207'056	21'627 / 228'683	24'105 / 252'788	21'401 / 274'189	20'920 / 295'109
2001	27'308 / 200'288	25'591 / 224'335	22'014 / 246'349	24'800 / 271'149	25'851 / 297'000	20'126 / 317'126
2000	27'727 / 198'744	21'688 / 220'432	23'800 / 244'232	25'569 / 269'801	25'478 / 295'279	20'119 / 315'398
1999	30'354 / 199'406	22'721 / 222'127	24'122 / 246'249	26'782 / 273'031	24'072 / 297'103	20'882 / 317'985
1989	24'708 / 221'736	22'906 / 244'961	21'928 / 266'549	24'657 / 291'206	24'735 / 315'941	19'153 / 335'094

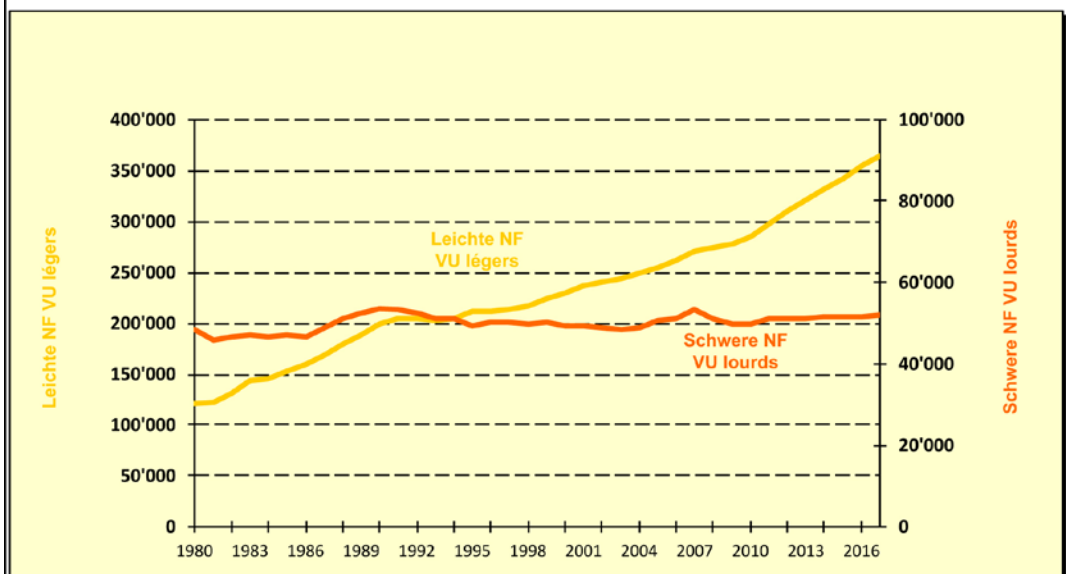


## STATISTIKEN



**Bestand der Nutzfahrzeuge gemäss BFS**  
**Effectifs des véhicules utilitaires selon OFS**  
 seit / dès 1980

Jahr Année	Leichte NF* VU* légers	Schwere NF* VU* lourds
1980	121'160	48'242
1985	153'494	47'043
1990	198'573	53'563
1995	211'017	49'141
2000	229'377	49'141
2001	235'990	49'256
2002	241'124	49'018
2003	244'005	48'324
2004	249'401	48'792
2005	254'400	50'761
2006	262'678	51'362
2007	270'788	53'365
2008	275'131	51'101
2009	278'095	49'713
2010	285'283	49'917
2011	297'612	50'941
2012	310'668	51'258
2013	320'343	51'018
2014	330'874	51'407
2015	342'165	51'433
2016	354'022	51'544
2017	364'594	51'907



© auto-schweiz/auto-suisse /RB 2.2017

## STATISTIKEN

### Entwicklung Motorfahrzeugbestand 2013 - 2018

Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

#### Fahrzeugart

(Code)	Fahrzeugart	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Personenwagen	4'366'426	4'429'885	4'503'339	4'571'402	4'620'630	4'665'390
2	Schwerer Personenwagen	469	490	526	592	607	625
10	Leichter Motorwagen	42'804	45'292	48'550	52'388	56'527	60'734
11	Schwerer Motorwagen	4'845	4'789	4'996	5'277	5'502	5'898
20	Gesellschaftswagen	6'679	6'771	6'906	7'006	7'135	7'313
21	Kleinbus	8'088	7'499	7'261	7'004	6'715	6'374
22	Gelenkbus	1'370	1'443	1'517	1'592	1'642	1'744
30	Lieferwagen	323'227	333'796	344'845	357'448	369'299	383'918
35	Lastwagen	48'499	49'029	48'390	48'447	48'459	49'296
36	Leichtes Sattelmotorfahrzeug	8	7	8	6	7	8
37	Schweres Sattelmotorfahrzeug	85	90	87	81	74	76
38	Sattelschlepper	11'366	11'483	11'599	11'608	11'852	12'527
42	Traktor	2'887	3'248	3'561	3'938	4'309	4'785
43	Landwirt. Traktor	137'169	138'064	139'340	140'540	141'379	142'241
50	Arbeitsmaschine	15'414	15'556	15'667	15'822	15'874	16'055
51	Arbeitskarren	29'078	29'568	29'977	30'711	31'319	31'932
52	Landw. Arbeitskarren	7'931	8'324	8'690	9'079	9'507	9'874
60	Motorrad	630'689	643'894	657'512	669'928	680'825	693'069
61	Kleinmotorrad	38'543	33'791	28'913	25'454	22'918	21'152
62	Motorrad-Dreirad	687	643	616	604	590	583
63	Motorrad-Seitenwagen	3'030	3'094	3'106	3'067	3'096	3'119
64	Kleinmotorrad-Dreirad	3'672	4'761	5'889	6'446	6'692	6'818
65	Leichtmotorfahrzeug	193	188	164	162	158	151
66	Kleinmotorfahrzeug	13'498	14'221	14'985	15'727	16'377	16'879
67	Dreirädr. Motorfahrzeug	2'288	2'568	2'863	3'206	3'501	3'750
68	Motorschlitten	1'308	1'269	1'231	1'169	1'095	1'109
80	Motorkarren	19'889	20'378	20'912	21'289	21'668	22'042
81	Landw. Motorkarren	36'378	35'976	35'472	35'020	34'581	33'988
82	Motoreinachser	234	232	238	255	260	278
83	Landw. Motoreinachser	8'948	8'814	8'678	8'563	8'437	8'296
84	Landw. Kombinations-Fahrzeug	26	29	31	31	34	33
<b>Total Motorfahrzeuge</b>		<b>5'765'728</b>	<b>5'855'192</b>	<b>5'955'869</b>	<b>6'053'862</b>	<b>6'131'069</b>	<b>6'210'057</b>

Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz/4.10.2018

## VERZEICHNIS UND ABKÜRZUNGEN

ACS	Automobil Club der Schweiz
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
AR	Automobil Revue
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
BR	Bundesrat
DTC	Dynamic Test Center
EKAS	Eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (Branchenlösung des Auto- und Zweiradgewerbes BAZ)
ERFA-Gruppe	Erfahrungsgruppe
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
EU	Europäische Union
FABI	Gesicherte Finanzierung + langfristiger Ausbau der Bahninfrastruktur
FRS	strassenschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
KMU	Kleinere und mittlere Unternehmen
KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NF	Nutzfahrzeuge
PR	Public Relations
PW	Personenwagen
RESH	REstoffe aus SHredderanlagen
SGV	Schweizer Gewerbeverband
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
SMJ	Schweizer Motorjournalisten
SWVG	Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
TCS	Touring Club Schweiz
TK	Technische Kommission auto-schweiz
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VDA	Verband der Automobilindustrie (Deutschland)
VSIG	Handel Schweiz VSIG
WEKO	Wettbewerbskommission
ZAR	Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung

