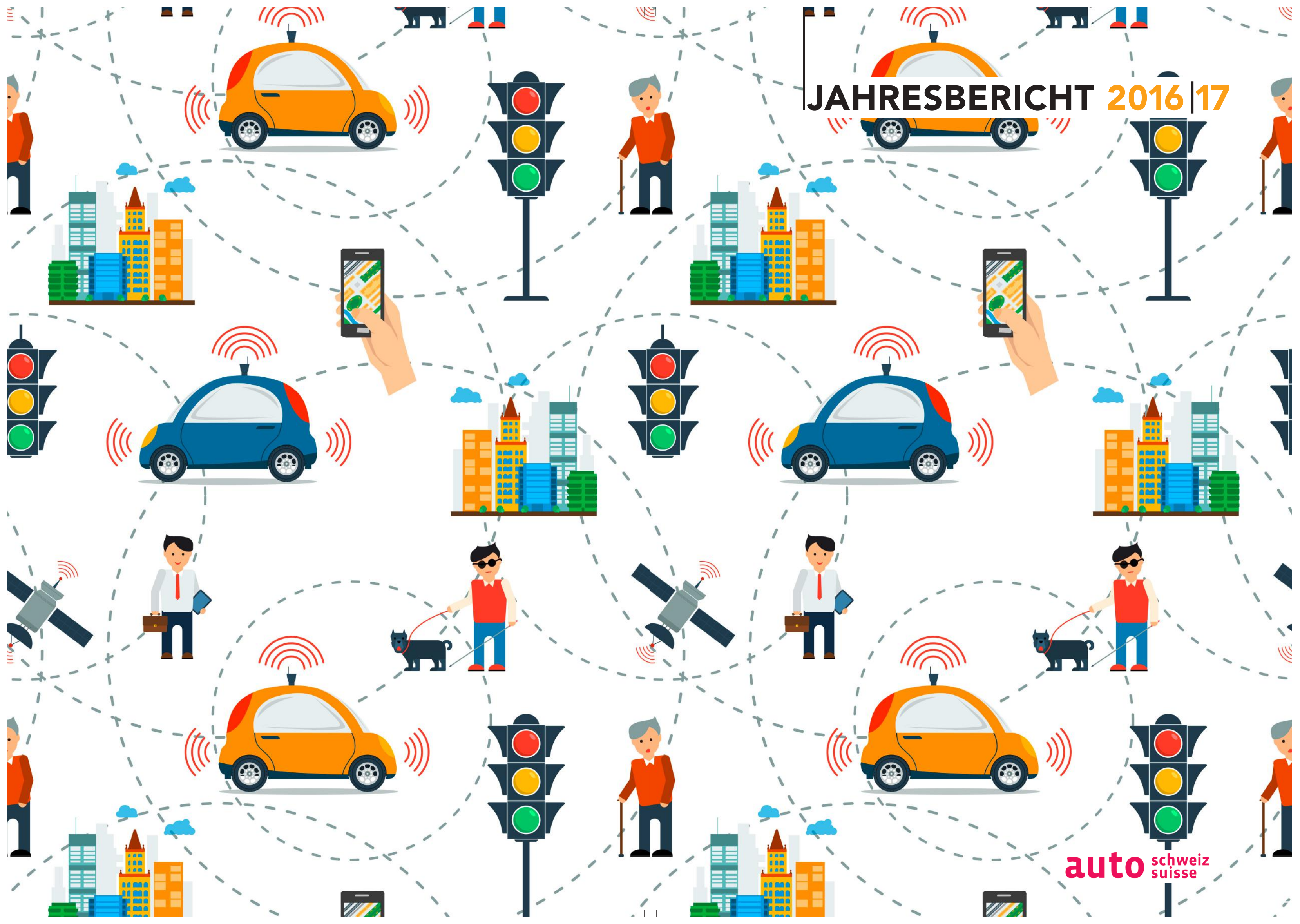


JAHRESBERICHT 2016 | 17



INHALTSVERZEICHNIS

GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN	5
Ein politisch ereignisreiches Jahr	5
AUTOMOBIL/WIRTSCHAFT/VERKEHR/POLITIK/UMWELT	9
Konjunkturrückblick und Ausblick	9
Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad	11
Verkehrspolitik	15
Kommunikation	17
Stiftung Auto Recycling Schweiz	19
TÄTIGKEITSBERICHT	23
Mitgliedschaft	23
Zusammensetzung des Vorstandes und der Kommissionen	24
Generalversammlung 2016	27
Geschäftsstelle	29
Aus der Tätigkeit der Kommissionen und Arbeitsgruppen	30
Mitgliedschaften und Vertretungen	31
DER GASTKOMMENTAR	34
Unkenrufe im Realitäts-Check	34
SCHLUSSWORT 2016	37
STATISTIKEN	39
VERZEICHNIS UND ABKÜRZUNGEN	54

GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN



François Launaz,
Präsident

Ein politisch ereignisreiches Jahr

Gemäss unseren Erwartungen hat sich 2016 für auto-schweiz in vielerlei Hinsicht als ein Schlüsseljahr herausgestellt, als ein Wendepunkt, der unseren künftigen Kurs noch lange prägen wird. Schauen wir uns doch kurz die wichtigsten Ereignisse des letzten Jahres an:

Januar: Für die Pendler hat das Jahr 2016 nicht gut begonnen. Per 1. Januar wurde der Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer auf CHF 3000.– begrenzt, um den Bahnfonds FABI zu finanzieren. Dies reicht nicht mal aus, um die Kosten eines Generalabonnements für den öffentlichen Verkehr zu decken, geschweige denn für längere Arbeitswege mit dem Auto. Und es ist sehr wahrscheinlich, dass weitere Kantone nachziehen und auf Kantons- und Gemeindeebene ebenfalls eine solche Begrenzung einführen werden.

Februar: Der zweite Gotthard-Sanie rungstunnel kann gebaut werden. Das Schweizer Stimmvolk hat mit 57% ja gesagt zur zweiten Strassenröhre, die allerdings nur einspurig betrieben werden kann – wie übrigens auch der bestehende Tunnel. Bis die zweite Röhre gebaut ist, werden aber wohl noch rund 20 Jahre vergehen.

März: Bundesrat Alain Berset hat den 86. Internationalen Automobilsalon in Genf eröffnet. Seine Rede hat leider bestätigt, dass Herr Berset sich der volkswirtschaftlichen Relevanz der Automobilbranche nicht bewusst zu sein scheint, die in der Schweiz immerhin über 200 000 Personen beschäftigt. Der Blick hat es mit seinem Titel denn auch auf den Punkt gebracht: «Kennt Berset die Bedeutung der Autobranche?»

April: Deutschland hat eine Kaufprämie für Elektrofahrzeuge eingeführt. Den schwachen Resultaten nach zu urteilen ist diese Unterstützung durch den Staat ein Flop. Die Schweiz erzielt auch ohne Kaufanreize bessere Ergebnisse als unser grosser Nachbar.

Juni: Die Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung, auch genannt «Milchkuh-Initiative», ist von einer grossen Mehrheit des Volkes abgelehnt worden. Sie wollte der Strasse die gesamten Einnahmen aus der Benzinsteuern zukommen lassen, die derzeit zu 50% für andere Zwecke genutzt werden und der allgemeinen Bundeskasse zufließen. Die Vorlage wirkte sich aber sehr wohl positiv auf den Strassenfonds aus, der im September von den

eidgenössischen Räten angenommen worden ist.

Juli: Das Mobility Pricing beschäftigte in diesem Sommerloch die Presse, nachdem der Bundesrat einen entsprechenden Bericht vorgestellt hatte. Die kilometer- und zeitabhängige Verkehrsabgabe soll dereinst sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Verkehr gelten. In einer nicht-repräsentativen Umfrage des Tagesanzeigers lehnten zwei Drittel der Befragten die Einführung dieser Abgabe ab, die in ihren Augen die Pendler zu sehr benachteiligt.

Ein parlamentarischer Vorstoss eröffnete zudem die Diskussion über das Rechtsüberholen neu. Ein Gerichtsurteil hatte festgehalten, dass es Autofahrern erlaubt ist, rechts vorbeizurollen, sofern die linke Spur stockt. Der Bundesrat möchte jedoch das Rechtsüberholen nach wie vor nicht generell erlauben und beruft sich auf das Wiener Übereinkommen von 1968.

September: Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ist von einer grossen Mehrheit des Parlaments angenommen worden. Der NAF sichert die Finanzierung der Strasseninfrastruktur und ermöglicht die schnelle Umsetzung der dringend benötigten Engpassbeseitigung. Das Stimmvolk hat dem Strassenfonds am 12. Februar 2017 zugestimmt, 62% sagten Ja.

Oktober: Die Zahl der Motorfahrzeuge in der Schweiz übersprang erstmals die 6-Millionen-Marke. Das Bedürfnis nach Mobilität nimmt zu – ein Fakt, den die Politiker verstehen und akzeptieren müssen und den es natürlich entsprechend zu berücksichtigen gilt.

November: Die Atomausstiegsinitiative wurde vom Volk abgelehnt – angesichts der wachsenden Elektromobilität ein gutes Zeichen. Der von der Initiative verlangte kurzfristige Atomausstieg hätte unweigerlich zu einer erhöhten Abhängigkeit vom Ausland geführt, da die Schweiz vermehrt auf ausländischen Strom angewiesen gewesen wäre, insbesondere auf deutschen Kohlestrom und französischen Atomstrom – wahrlich keine gute Idee.

Gestalten wir die Zukunft.

Wie Sie sehen, hat uns 2016 nicht viele Verschnaufpausen gegönnt. auto-schweiz hat keine Mühen gescheut, um Politiker und Volk von der einzuschlagenden Richtung zu überzeugen. Und in den kommenden Jahren werden wir

kaum zu mehr Ruhe kommen. Die Probleme, mit denen die Mobilitätsbranche zu kämpfen hat, werden immer zahlreicher und wir werden einen Grossteil unserer Kräfte in die Gestaltung einer besseren Zukunft investieren müssen. Ich möchte an dieser Stelle nicht ins Detail gehen, ich möchte lediglich kurz die Schwerpunkte der verkehrspolitischen Zukunft vorstellen.

Energiestrategie 2050, Volksabstimmung am 21. Mai 2017: Selbstverständlich unterstützen wir die Bemühungen für die Einführung einer nachhaltigen und umweltbewussten Energiepolitik. Wir sind auch der Meinung, dass dem Fortschritt und dem Markt eine Priorität zukommen muss. Wir erwarten vom Staat, dass er sinnvolle und realistische Rahmenbedingungen schafft für eine sichere, zuverlässige und wirtschaftliche Versorgung unseres Landes.

Die Gefahren der Strategie sehen wir insbesondere in der Erhöhung der Kosten, der wachsenden Abhängigkeit von ausländischen Lieferanten und den Abschreckungssteuern für Automobilisten (es ist die Rede von 26 Rappen pro Liter Treibstoff). Und wir fragen uns, ob die Schweiz wirklich immer den Musterschüler spielen muss. Aus diesem Grund hat auto-schweiz das Referendum gegen die Vorlage unterstützt, damit die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in dieser Sache das letzte Wort haben.

Vorschriften über den CO₂-Ausstoss von Fahrzeugen: Seit einigen Jahrzehnten unternimmt die globale Automobilindustrie enorme Anstrengungen, damit Autos und Nutzfahrzeuge sauberer werden. Die Schweiz ist versorgungstechnisch zu 100% vom Ausland abhängig und profitiert von diesen Bemühungen, welche die CO₂-Emissionen von Jahr zu Jahr weiter senken und eine Annäherung an die – von der EU festgelegten und der Schweiz übernommenen – Grenzwerte erlauben.

Wir verlangen allerdings, dass unser Land gerecht behandelt wird, dass die Grenze nicht aus purem Idealismus höhergelegt wird – denn wir können den Modellmix des Schweizer Fahrzeugbestandes nur sehr geringfügig beeinflussen. Und eine faire Behandlung geht nicht ohne die Einführung eines Phasing-In, das die zu erbringenden Anstrengungen berücksichtigt, oder ohne Supercredits, die den Kauf von saubereren Fahrzeugen fördern. Zudem darf uns keine stärkere Verbesserung auferlegt werden als der Europäischen Union – dies bedeutet, dass für die Zielberechnung dieselbe Referenzmasse herangezogen werden muss.

Elektronische Vignette und Mobility Pricing: Sicher, die Klebevignette stellt nicht die modernste Methode dar zur Einkassierung von jährlich CHF 40.– pro Autofahrer für das Recht zur Autobahnbenutzung. Doch sie ist effizient und kostengünstig. Die Einführung einer elektronischen Vignette würde zwar dem Zeitgeist entsprechen, doch sie bedeutet auch einen Schritt hin zum Mobility Pricing – einem Instrument, von dem unsere Verkehrsministerin träumt, um mehr einzunehmen und die Bundeskassen zu füllen unter dem Vorwand, die Verkehrsflüsse während der Spitzenzeiten zu regulieren. Wir sollten uns vor den Gefahren dieser neuen Technologie hüten und deren Einführung gut begleiten.

Elektromobilität: Die lange abseits gebliebenen Elektroautos nehmen Fahrt auf und werden in der zukünftigen Mobilität eine entscheidende Rolle spielen. Aus vielerlei Gründen wurden die bereits in den 90er-Jahren während des Mendrisio-Projekts in der Schweiz getesteten Elektroantriebe aufs Abstellgleis gestellt und sind vergessen gegangen. Doch sie kommen wieder in Mode als eine Technologie, mit welcher die Herausforderungen der CO₂-Emissionen bewältigt werden können. Und zwar in dem Masse, dass es für Automarken schwierig sein wird, die Ziele für 2020 ohne Elektroantrieb zu erreichen, und geradezu unmöglich, die in Vorbereitung liegenden Werte 2025 umzusetzen.

Heute erschweren drei Dinge den Verkauf von Elektrofahrzeugen: Eine zu kurze Reichweite, ein noch zu hoher Preis und eine zu kleine Auswahl. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts werden diese drei Hürden verschwunden sein und das Elektroauto wird langsam aber sicher seinen Platz auf dem Markt einnehmen, sofern denn ihre Batterien unterwegs aufgeladen werden können. Und in diesem Bereich liegt die Schweiz im Rückstand, da der Bund nichts unternimmt, um die Verbreitung von Ladestationen zu fördern. Wir müssen also noch ein paar Jahre Geduld haben, und in gut einem Jahrzehnt verkehren auf den Schweizer Strassen fast eine halbe Million elektrische Fahrzeuge.

Autonomes Fahren: Die logische Weiterentwicklung des Elektroautos ist das autonome Fahrzeug. Aktuell ist es in aller Munde, für die Medien ist es ein gefundenes Fressen, für die Umweltschützer ist es ein Grund gegen die Erweiterung der Strasseninfrastruktur, und die SBB sehen darin ihre zukünftige Konkurrenz – vielleicht zu Recht.

GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN

Allerdings wird das alles nicht von heute auf morgen geschehen. Zwar haben bereits auf bestimmten, klar definierten Strecken einige Fahrzeuge Millionen von Kilometern ohne Fahrer zurückgelegt, doch wir sind noch weit entfernt von einer umfassenden Verbreitung. Es gilt, noch zahlreiche Probleme zu lösen, wie beispielsweise das Fahren auf verschneiten Strassen oder bei schlechtem Wetter, oder das Lahmlegen der Fahrsensoren durch Schneefall. Oder die Lösung komplexer Situationen wie beispielsweise das Anfahren der Place de la Nation in Paris, wo nicht weniger als elf Strassen zusammenkommen! Es ist vielleicht möglich, aber nicht heute und wahrscheinlich auch nicht, bevor alle Fahrzeuge mit einem autonomen Fahrsystem ausgerüstet sind.

Haben wir also noch etwas Geduld. Es kann heute vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass 2020 gewisse Autobahnstrecken autonom befahren werden können, und dass das autonome Fahren 2035 oder 2040 an der Tagesordnung sein könnte. Bis dahin muss weiterhin in die Entwicklung von sicheren Autos investiert werden, sowie in die Entwicklung der Strasseninfrastrukturen.

Und wie kann eine Organisation wie auto-schweiz die Zukunft mitgestalten?

Mit einer offensiven und auf die Bedürfnisse unserer Branche zugeschnittenen politischen Strategie: Die Erfahrungen und Aktivitäten der vergangenen Jahre haben uns gezeigt – wenn es denn noch nötig war –, dass auto-schweiz eine immer wichtigere Rolle auf dem politischen und administrativen Parkett unseres Landes spielen kann und muss. Wie ich es bereits dargelegt habe, fehlt es der Zukunft mit dem Druck der Wirtschaft und der Umwelt nicht an Herausforderungen. Die Frage ist also nicht, ob sich auto-schweiz engagieren soll, sondern wie.

Die politischen Entscheidungen werden nicht nur im Parlament, sondern vielmehr in den autonomen Verwaltungen vorbereitet, namentlich in den Bundesämtern für Energie, für Strassen und für Umwelt. Wir haben uns deshalb dazu entschieden, eine politische Strategie zu erarbeiten, um:

- das Sprachrohr der Automobilisten und der Autoindustrie unseres Landes zu sein
- uns am politischen Gestaltungsprozess zu beteiligen, ohne jedoch Parteipolitik zu betreiben
- Gesetze durchzubringen und Abstimmungen zu gewinnen

– durch Persönlichkeiten in den eidgenössischen Räten vertreten zu sein.

Ausserdem ist das Pflegen unserer Beziehungen mit den befreundeten und verbündeten Organisationen und Verbänden ein unentbehrliches Mittel, um unsere Anliegen mit einer breiteren Abstützung durchzubringen. In diesem Sinne hat uns die «Milchkuh-Initiative» Türen geöffnet und unsere Beziehungen zu gleichgesinnten Personen vertieft. Mit ihr konnten wir in Politikreisen unsere Existenz und unsere Glaubwürdigkeit unter Beweis stellen – wir müssen diese Welle reiten, solange sie uns tragen wird.

Mit der Vertretung der Interessen unserer Markenhändler und Kunden: Das Händlernetz der offiziellen Markenvertreter ist der Dreh- und Angelpunkt unserer Branche. In den kommenden Jahren wird sich das Image der Vertriebsnetze grundlegend verändern. Die Zunahme der Elektroautos wird die Kundendienst-Nachfrage senken, die fortschreitende Autonomisierung der Fahrzeuge wird die Unfälle und folglich die Karosserie-Arbeiten reduzieren, die Komplexität der Modelle dürfte zu einer Verkaufsmethode mit grösseren und professionelleren Plattformen führen – um nur einige Punkte zu nennen. Es ist unsere Aufgabe, unsere Netze auf diese Herausforderungen vorzubereiten.

Mit der Ausbildung in den technologischen Besonderheiten jeder Marke: Die Komplexität der Bordsysteme wird zweifelsohne einen enormen Bedarf an markenspezifischen Fachausbildungen mit sich bringen. Die Fabriken bereiten sich darauf vor, die technischen Mitarbeitenden selber auszubilden und so sicherzustellen, dass ihre Händler von kompetenten Ingenieuren in der Technologie 4.0 ausgebildet werden.

Auch auto-schweiz muss in Sachen Technologie 4.0 mitreden. Diese technologische Revolution wird unserer Branche ein gänzlich neues Gesicht verleihen. Das ist für uns eine einzigartige Chance, die wir keinesfalls ungenutzt lassen dürfen.

François Launaz

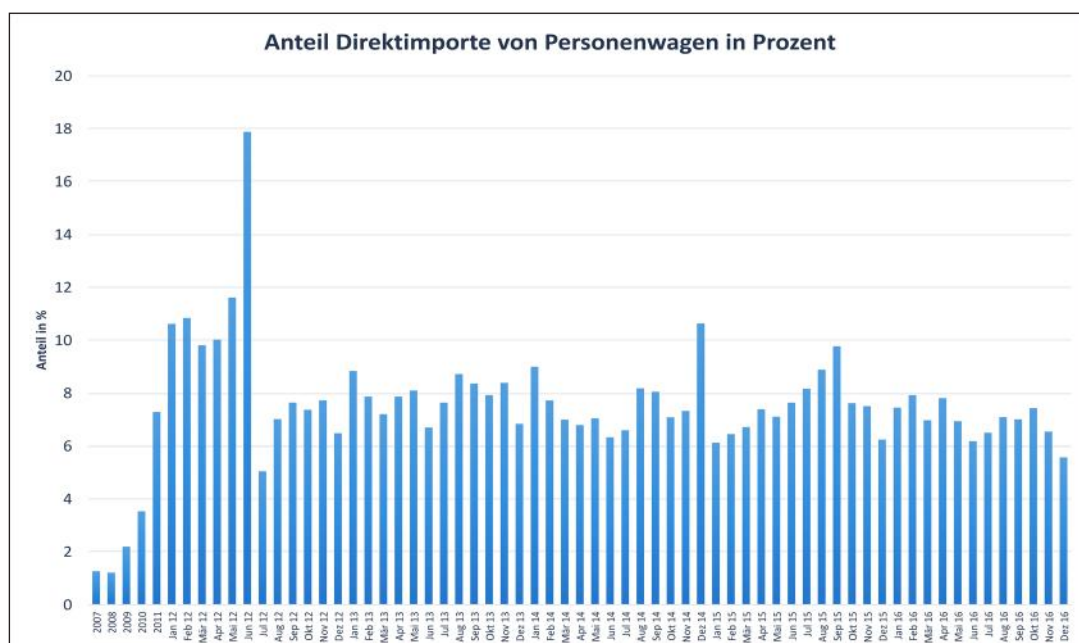
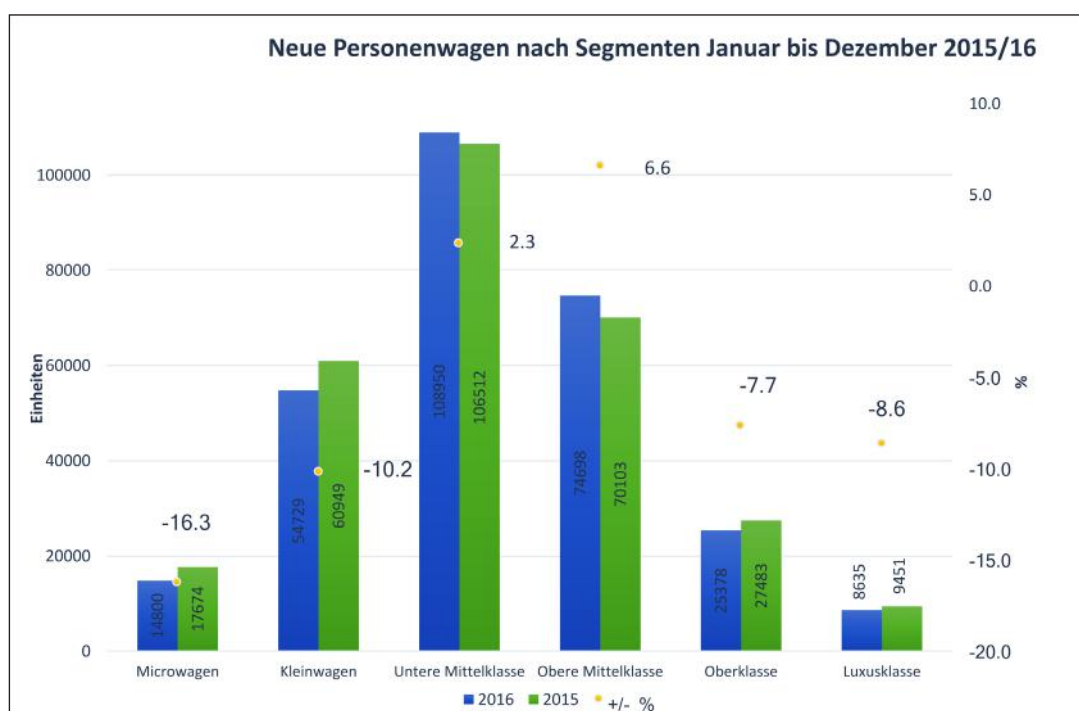
AUTOMOBIL/WIRTSCHAFT/VERKEHR/ POLITIK/UMWELT

Konjunkturrückblick und Ausblick

Im Jahr 2016 wurden von der schweizerischen Automobilbranche 317 318 neue Personenwagen verkauft und zum Verkehr zugelassen (2015: 323 783). Damit verzeichnete der Markt eine Abnahme von 2,0% oder 6465 Einheiten. Dennoch wurde die Prognose von 305 000 Personenwagen deutlich überschritten. Der Rückgang des im Vorjahr wegen der Aufhebung des Euro-Mindestkurses vom Januar 2015

boomenden Marktes fiel deutlich geringer aus als erwartet.

Noch einmal deutlich zugenommen haben die Personenwagen mit Allradantrieb. Sie erreichten mit einem Marktanteil von 44,2% (2015: 40,4%) wiederum einen Rekordwert. Erneut zugenommen hat auch der Marktanteil der Dieselfahrzeuge. Er liegt jetzt bei 39,2% (2015: 38,9%). Die Statistik nach Segmenten



zeigt nur in der unteren und der oberen Mittelklasse eine Zunahme. Am grössten war diese im 2016 in der oberen Mittelklasse (+ 6,6%). Nach einer Zunahme von 21,2% von 2014 auf 2015 kam es bei den Microwagen im 2016 wieder zu einer Abnahme (-16,3%). Mit 14800 Fahrzeugen wurden 2016 wieder praktisch gleich viele Microwagen verkauft, wie im 2014 (14588).

Etwas geringer, aber immer noch hoch ist der Anteil der Direktimporte. Lange lag er im Bereich von 1 bis 2 Prozent. Ab Sommer 2010 stieg er aber deutlich an und kratzte schon im Sommer 2011 an der 10-Prozent-Marke. Wegen der ab Juli 2012 geltenden CO₂-Sanktionen wurden im Juni 2012 Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen vorzeitig zugelassen und damit ein Rekordwert von 17,9% erreicht. Seitdem ist die Kurve wieder abgeflacht, aber die Werte scheinen sich jetzt bei rund 6 bis 8% auf einem beachtlich hohen Niveau einzupendeln. Allerdings gab es im Dezember 2014 erneut einen Wert von 10,6%. Grund dürften wieder die CO₂-Sanktionen gewesen sein, weil die Regelung, dass die Fahrzeuge mit den höchsten Emissionen (für 2014 wurden nur 80% berücksichtigt) gestrichen werden, ab 2015 nicht mehr galt und deshalb Lagerfahrzeuge noch im 2014 zugelassen wurden. Im 2016 wurde der Jahreshöchstwert von 7,9% im Februar erreicht. Das

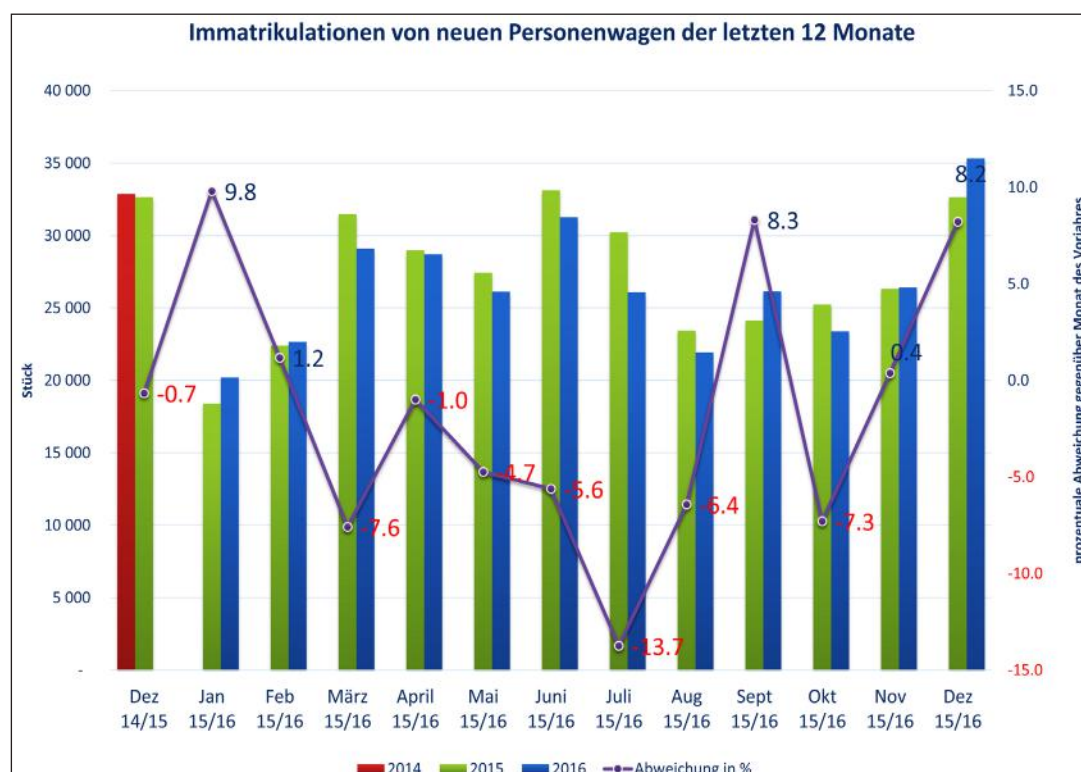
Jahresmittel lag bei 6,9% und damit tiefer als 2015 (7,5%).

Bei den schweren Nutzfahrzeugen stiegen die Neuzulassungen – nach einer Abnahme von 6,5% im Vorjahr – wieder um 5,1% und zwar von 3878 auf 4076 Fahrzeuge.

Im vergangenen Jahr wurden 29837 neue Lieferwagen in Verkehr gesetzt. Das sind 996 Einheiten oder 3,2% weniger als 2015. Um 11,9% von 4156 auf 4651 nahm die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personentransportfahrzeuge zu. Bei gut drei Viertel dieser Fahrzeuge handelt es sich um Wohnmobile. Hier gab es 2016 mit 3547 Campern (2015: 3051) erneut eine Zunahme um 16,3%.

Aufgrund der aktuellen Wirtschaftsentwicklung und der Prognosen der Wirtschaftsexperten rechnen die Vertreter der Autobranche für das laufende Jahr mit Immatrikulationen von 305000 Personenwagen und 30000 leichten Nutzfahrzeugen.

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. 2016) um rund 1,5% (68 129 Einheiten) auf insgesamt 4 571 994 Personenwagen (CH und FL).



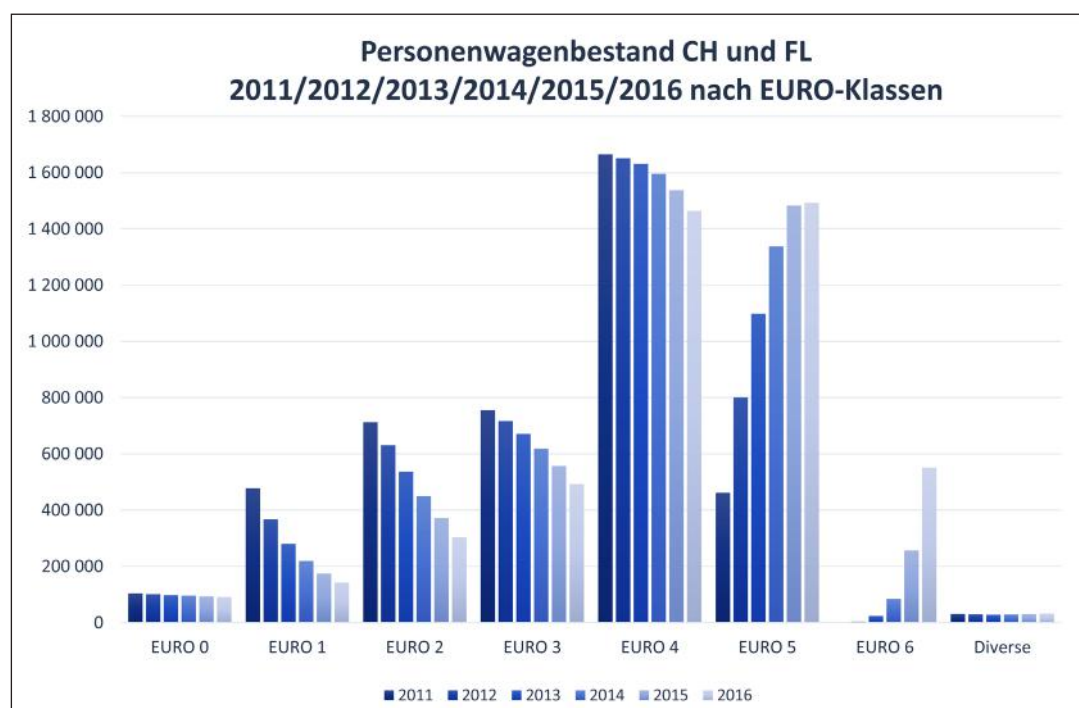
Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad

Fahrzeugkategorie	1990	2000	2012	2013	2014	2015	2016
Personenwagen	2 985 399	3 545 247	4 300 036	4 366 895	4 430 375	4 503 865	4 571 994
Zunahme zum Vorjahr %	3,1	2,2	2,1	1,53	1,43	1,63	1,49
Personentransportfahrzeuge	31 293	40 260	61 648	63 786	65 794	69 234	73 267
Sachentransportfahrzeuge	252 136	278 518	373 876	383 185	394 405	404 929	417 590
Landw. Fahrzeuge	162 939	177 963	189 443	190 452	191 207	192 211	193 233
Industr. Fahrzeuge	45 920	48 949	65 659	67 502	68 982	70 355	72 015
Total Motorwagen	3 477 687	4 090 937	4 990 662	5 071 820	5 150 763	5 240 590	5 328 099
Motorräder	299 264	493 781	684 892	693 908	704 429	715 279	725 763
Total Motorfahrzeuge	3 776 951	4 584 718	5 675 554	5 765 728	5 855 192	5 955 869	6 053 862
Motorfahrräder (ab 2007*)	464 609	238 770	160 000	171 000	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	7 955	8 039	8 140	8 238	8 392
Zunahme %	1,1	0,2	1,1	1,1	1,3	1,2	1,8

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

Die detaillierten aktuellen Statistiken über Personenwagen und Nutzfahrzeuge finden Sie unter www.auto.swiss.

Deutlich zugenommen hat in den letzten Jahren das Durchschnittsalter der Personenwagen. Noch in den 80er und frühen 90er Jahren lag es bei weniger als 6 Jahren. Seit damals hat es stetig zugenommen und liegt mittlerweile (30.09.2016) 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 entsprechen. Mehr als 1,6 Millionen Personenwagen sind heute älter als 10 Jahre.



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	Einwohner	Einwohner	Einwohner
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	539	88	627

Quelle: Vademecum strasseschweiz

Erneuter Rückgang beim Flottenverbrauch von neuen Personenwagen

Der durchschnittliche spezifische, d.h. verkaufsgewichtete Treibstoffnormverbrauch neuer Personenwagen nahm auch 2015 (gemäss Berichterstattung im 2016) erneut ab. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,

Energie und Kommunikation (UVEK) hatte, wie schon in den Vorjahren, den Auftrag nicht mehr an auto-schweiz vergeben. Der neue Auftragnehmer hat bei der Auswertung einige Änderungen vorgenommen, die dafür sorgen, dass ab 2013 nicht mehr alle Daten direkt mit den früheren Jahren vergleichbar sind.

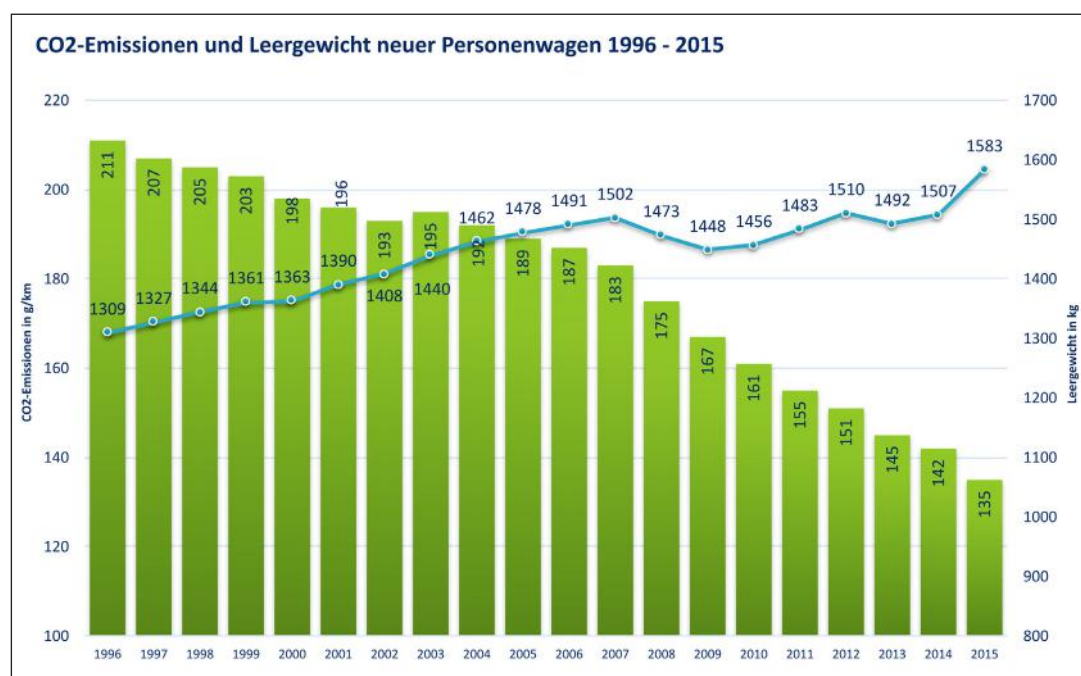
Insbesondere bei der Angabe des Treibstoffverbrauchs in l/100 km wurden neu die Werte aller Treibstoffe in Benzinäquivalente umgerechnet. Bisher wurde einfach der Schnitt der entsprechenden Literzahlen gebildet. Das führte im 2013 bei reiner Betrachtung der Volumina zu einer Erhöhung von 6,21 Liter auf 6,24 l Benzinäquivalent.

Entscheidend sind aber die CO₂-Emissionen. Und die sind im 2015 erneut um 7 Gramm pro km gesunken.

Im 2015 lagen die CO₂-Emissionen der neu zugelassenen Personenwagen in der Schweiz bei 135 g/km.

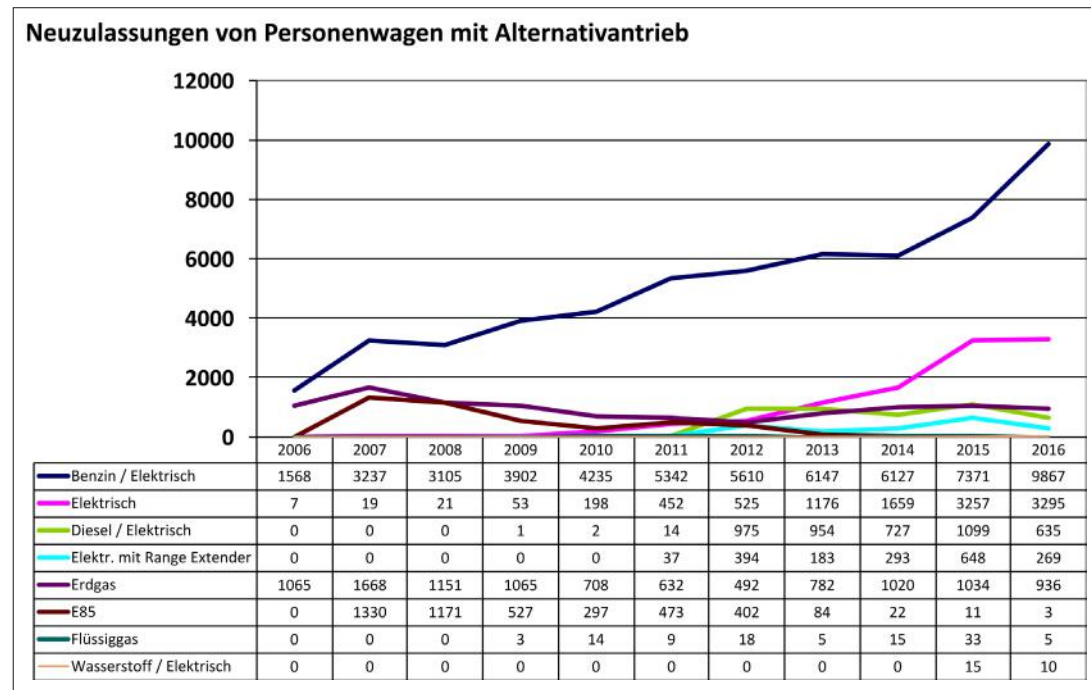
Das durchschnittliche Leergewicht ist wieder deutlich gestiegen und zwar von 1507 kg auf 1583 kg.

Zum Absinken der CO₂-Emissionen haben in den letzten Jahren auch die Personenwagen mit alternativen Antrieben und Treibstoffen vermehrt beigetragen. Die meisten Zulassungen weisen immer noch die Benzin-Hybrid-Fahrzeuge auf. Sie hatten mit 33,9% auch die grösste Zunahme zu verzeichnen. Eine leichte Zunahme gab es bei den Elektrofahrzeugen. Ab-



AUTOMOBIL/WIRTSCHAFT/VERKEHR/POLITIK/UMWELT

genommen haben die Verkäufe hingegen bei den Personenwagen mit Erdgasantrieb bei den Diesel-Hybriden (-42,2%), den Fahrzeugen mit Range Extender (-58,4%) und auch (-9,5%).



Emissionsvorschriften

Nutzfahrzeuge

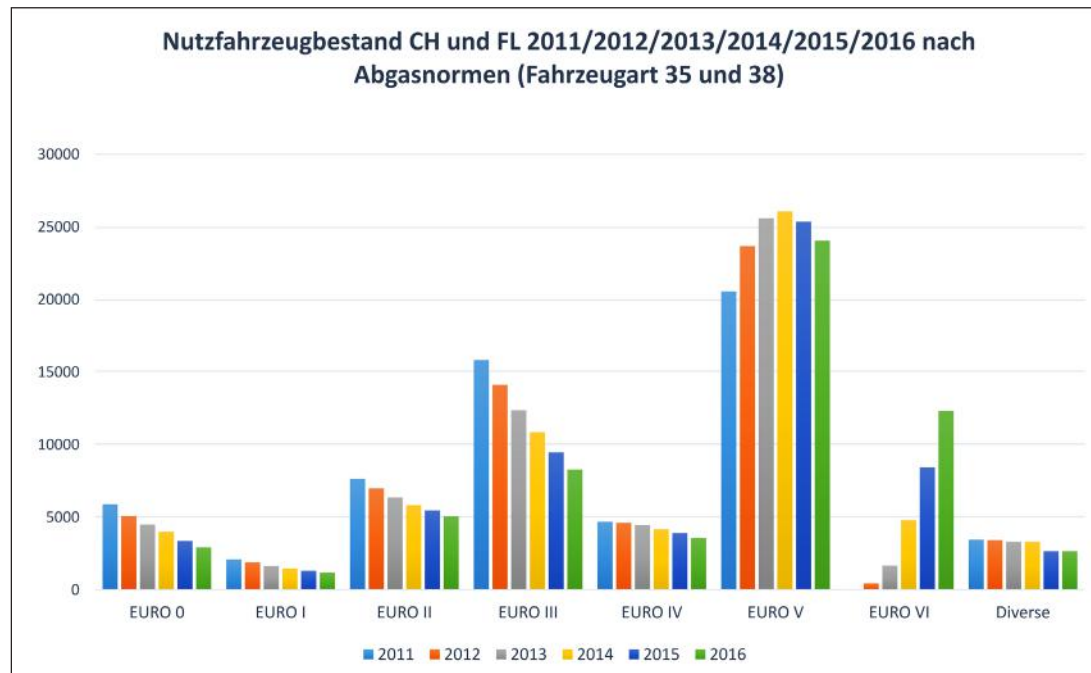
Zur Reduktion der Abgasemissionen hat die

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
Euro II	1996	4.0	1.1	7.0	0.15
Euro III	2001	2.1	0.66	5.0	0.10
Euro IV	2006	1.5	0.46	3.5	0.02
Euro V	2009	1.5	0.46	2.0	0.02
Euro VI	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) entsprachen. 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 Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Park erneuert sich deshalb relativ rasch. Den grössten Bestand weisen wie schon in den Vorjahren die Euro V Fahrzeuge auf, welche mit den Euro IV die mittlere LSVA-Kategorie bilden. Der Bestand hat allerdings in dieser Kategorie bereits wieder abgenommen. Rund ein Fünftel der Lastwagen und Sattelschlepper entsprechen bereits der sehr sauberen Euro VI Norm und fahren damit zum günstigsten Tarif. In der teuersten Kategorie (Euro III und älter) hat der Bestand auch im letzten Jahr deutlich abgenommen.

Rudolf Blessing

Verkehrspolitik

Eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative)»



Am 5. Juni 2016 ist die von auto-schweiz mitinitiierte «Milchkuh-Initiative» zur Abstimmung gelangt. Ihr Ziel war die Zweckbindung der gesamten Einnahmen aus der Autobahnvignette und der Mineralölsteuer zugunsten der Strasseninfrastruktur sowie die Stärkung des Mitspracherechts der Strassenbenützer. Sie war 2014 von einem überparteilichen Komitee, in dem auto-schweiz und zahlreiche Partnerverbände vertreten waren, eingereicht worden. Nach der Ablehnung durch Bundesrat und Parlament konnte sie bedauerlicherweise auch beim eidgenössischen Urnengang keine Mehrheit finden, 29,2% der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger legten ein Ja ein. Der Abstimmung ging eine intensive Diskussion über das Thema Verkehrsfinanzierung voraus.

Dennoch hat die «Milchkuh-Initiative» positive Effekte hervorgebracht. Zum einen war auto-schweiz im Laufe des rund dreimonatigen Abstimmungskampfs auf allen Kanälen präsent

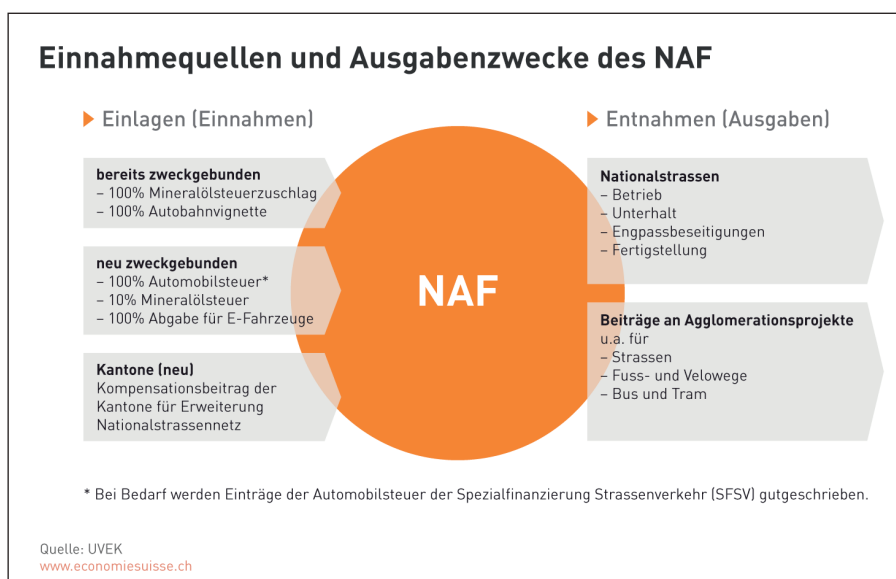
(s. «Kommunikation») und genoss sehr viel Aufmerksamkeit. Zum anderen hat die Initiative im Laufe des parlamentarischen Prozesses viel Druck auf die Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF ausgeübt.

Aus Respekt vor der Initiative senkte das Parlament die ursprünglich vom Bundesrat angepeilte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von bis zu 15 Rappen pro Liter Treibstoff auf lediglich 4 Rappen. Diese drastisch reduzierte Mehrkostenbelastung für die Strassenbenützer ist ein direkter Erfolg der Initiative – und gleichzeitig ein gewichtiger Grund für ihr Scheitern an der Urne. Denn die Grundzüge des NAF und seiner Finanzierung waren zum Zeitpunkt der Abstimmung im Juni 2016 bereits bekannt.

Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs-fonds (NAF)

Im Gegensatz zur «Milchkuh-Initiative» war der NAF klar mehrheitsfähig. Mit 61,9% Ja-Stimmen-Anteil wurde er am 12. Februar 2017 angenommen, kein einziger Kanton lehnte ihn ab. auto-schweiz hatte solch einen in der Verfassung verankerten Strassenfonds, der die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau unserer Strassen übernimmt, schon lange gefordert. Schliesslich hatte die Schiene ihren Fonds mit der FABI-Abstimmung bereits rund drei Jahre zuvor erhalten.

Auch wenn die Finanzierung des NAF nicht dem ursprünglichen Ziel von auto-schweiz



nach dem Schema der «Milchkuh-Initiative» entspricht, so kann sie sich dennoch sehen lassen. Mit dem Strassenfonds stehen neu rund eine Milliarde Franken mehr pro Jahr für Unterhalt und Ausbau der Strassen zur Verfügung. Gleichzeitig gehen auch knapp 400 Kilometer wichtiger Kantonsstrassen in den Besitz des Bundes über.

Um all dies zu finanzieren, wird der NAF auch aus neuen Einnahmequellen gespeist, die bisher nicht der Strassenfinanzierung zugutekamen. Dazu gehört unter anderem auch die Automobilsteuer, die auf sämtliche in die Schweiz importierte Fahrzeuge erhoben wird, ausgenommen Elektrofahrzeuge. Zudem stehen künftig bis zu 60% der Mineralölsteuer-Einnahmen für die Strasse zu Verfügung, bislang waren es lediglich 50%. Der Rest fliesst weiterhin in die allgemeine Bundeskasse.

Auch die Kantone werden künftig einen Beitrag leisten, da sie mit der Abgabe einiger Kantonsstrassen an den Bund auf der Kostenseite massiv entlastet werden. Ab 2020 beteiligen sich die Besitzer von Elektrofahrzeugen voraussichtlich über eine pauschale Abgabe für die Nutzung der Infrastruktur an deren Finanzierung. Zudem wird der Zuschlag auf die Mineralölsteuer um 4 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel erhöht. Dies ist aber erst der Fall, wenn die Reserven des Fonds unter 500 Millionen Franken fallen, was nicht vor 2019 zu erwarten ist. Zudem kann der Bundesrat künftig die Mineralölsteuer und den Zuschlag darauf um die Teuerungsrate erhöhen, wenn der Baupreisindex für den Tiefbau seit der letzten Erhöhung um mindestens 3% gestiegen und ein ausgewiesener Bedarf vorhanden ist, sprich konkrete Projekte nicht fertiggestellt werden können.

Klimapolitik des Bundes nach 2020/CO₂-Verordnung

auto-schweiz setzt sich für eine faire Umsetzung der kommenden CO₂-Grenzwerte für Personen-, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020 ein. Dies hat die Vereinigung unter anderem in ihrer Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Klimapolitik des Bundes nach 2020 deutlich gemacht. Die Grenzwerte von 95 (Personenwagen) respektive 147 Gramm CO₂ pro Kilometer (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) sollen von der Europäischen Union übernommen und auch in der Schweiz eingeführt werden. Von diesen grundsätzlichen Zielen will auch auto-schweiz nicht abweichen. Da sich die Schweiz aber nicht an den EU-

Flottendurchschnitt anrechnen lässt, wie dies zum Beispiel die Nicht-EU-Staaten Norwegen und Island tun, hätte eine strikte Einführung der neuen Grenzwerte hierzulande massiv steigende Fahrzeugpreise zur Folge, was Unternehmen wie Private gleichermaßen belasten würde.

Ein CO₂-Grenzwert für Nutzfahrzeuge stellt dabei in Europa ein absolutes Novum dar. Entsprechend behutsam muss die Einführung vorgenommen werden, gerade in der Schweiz. Lieferwagen sind wegen der Regelungen der LSVA hierzulande besonders beliebte Transportfahrzeuge, soweit ihr Einsatz im jeweiligen konkreten Fall möglich und sinnvoll ist. Effiziente Dieselmotoren sind bereits Standard und Alternativantriebe sind kaum im Angebot. Aus Gewichtsgründen – Batterien und Gasanlagen gehen auf Kosten der Nutzlast – ist hier auch nicht mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Hohe CO₂-Sanktionen würden lediglich dazu führen, dass diese sich in steigenden Fahrzeugpreisen widerspiegeln, was wiederum zu Lasten der Schweizer Unternehmen gehen würde. Dies könnte auch den sanktionsfreien Import dieser Fahrzeuge nach sechs Monaten Einlösung im Ausland noch interessanter machen, wovon sowohl die Schweiz als auch das Klima nicht profitieren würden.

Wie bei den Personenwagen ist deshalb auch für die Lieferwagen und leichten Sattelschlepper eine schrittweise Anrechnung eines Anteils der Fahrzeugflotte vorgesehen, ein sogenanntes «Phasing-In». Der Bundesrat schlägt im Jahr 2020 die Einberechnung von 85% der effizientesten Fahrzeuge eines Importeurs oder einer Emissionsgemeinschaft vor. Dieser Anteil soll dann jährlich um 5% gesteigert werden, so dass 2023 die gesamte Fahrzeugflotte angerechnet wird. Bereits für Personenwagen ist diese Regelung sehr streng, da die spezielle Marktsituation hierzulande mit hoher Kaufkraft und dem mit über 40% höchsten Allradanteil Europas dazu führt, dass es einige Jahre länger als in der EU dauern wird, bis die Schweiz das Niveau von 95g CO₂/km erreicht. Zudem bekommen die Importeure weniger Unterstützung bei der Einführung der Elektromobilität als dies in vielen Ländern der EU der Fall ist (Kaufprämien, steuerliche Anreize etc.).

Bei den Lieferwagen und leichten Sattelschleppern könnte das vorgeschlagene «Phasing-In» mit einem Startwert von 85% der Flotte mit massiv steigenden Fahrzeugpreisen zu einem volkswirtschaftlichen Boomerang

werden. Denn derzeit liegen die durchschnittlichen CO₂-Emissionswerte entsprechender Fahrzeuge deutlich über dem künftigen Grenzwert von 147g/km, was vor allem dem höheren Fahrzeuggewicht gegenüber der EU zuzusprechen ist – LSVA sei Dank. Aus diesem Grund befürwortet auto-schweiz eine separate Regelung zum «Phasing-In» für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Hier muss der Startwert im Jahr 2020 deutlich tiefer angesetzt werden als bei 85%. Mithilfe dieses Schritts kann die Schweiz ihr Vorgehen dem der EU anpassen, ohne vom grundsätzlichen Ziel abzurücken.

Für die Zukunft und die nächste Stufe der CO₂-Grenzwerte für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper wünscht sich auto-schweiz ein Vorgehen ohne Alleingang der Schweiz bei der CO₂-Flottenberechnung. Die Vereinigung fordert deshalb, dass sich die Schweiz mit der Implementierung der nächsten Stufe der CO₂-Grenzwerte, die ab 2025 erfolgen dürfte, an den Durchschnittswert der Europäischen Union anrechnen lässt.

Atomausstiegsinitiative

Am 27. November 2016 hat das Schweizer Stimmvolk die Atomausstiegsinitiative der Grünen zurecht abgelehnt. Auch auto-schweiz hatte die Nein-Parole gefasst, denn die Initiative stand im krassen Gegensatz zur wachsenden Elektromobilität in unserem Land. Um für die Zunahme bei der elektrifizierten Individualmobilität in den kommenden Jahren und

Jahrzehnten gerüstet zu sein, benötigt die Schweiz eine zuverlässige und emissionsarme Stromversorgung. Nur so können Elektroautos ihre CO₂-einsparende Wirkung entfalten und dazu beitragen, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Mit dem heutigen Energie-Mix aus rund 60% Wasserkraft, einem Drittel Atomenergie und rund 4% erneuerbaren Energien verfügt die Schweiz über einen der niedrigsten CO₂-Ausstösse aus der Stromversorgung in Europa. Lediglich rund 2% des produzierten Stroms im Jahr 2015 stammten aus konventionell-thermischen Kraftwerken mit nicht-erneuerbaren Quellen.

Diese ausgezeichnete Grundlage für einen umweltschonenden Effekt der wachsenden Elektromobilität wäre jedoch durch die Atomausstiegsinitiative gefährdet gewesen. Die aus einer Annahme resultierende zeitnahe Abschaltung von drei Atomkraftwerken hätte nicht nur die Versorgungssicherheit mit Strom beeinträchtigt, sondern zwangsläufig auch zu vermehrten Stromimporten geführt. Neben Atomenergie ist vor allem Kohlestrom auf dem europäischen Markt zu günstigen Preisen verfügbar, welcher den durchschnittlichen CO₂-Wert des Schweizer Strom-Mix stark erhöht hätte. Künftige Erfolge bei der Verminderung der Umweltbelastung durch mehr Elektromobilität in unserem Land wären so zunichtegemacht worden.

Andreas Burgener

Kommunikation

Abstimmungskampagne zur Initiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative)»

Die drei Monate vor dem Urnengang zur «Milchkuh-Initiative» am 5. Juni 2016 waren geprägt von einem intensiven Abstimmungskampf. Obwohl mit den zwei Initiativen «Pro

Service Public» und «Für ein bedingungsloses Grundeinkommen» zwei weitere hochbrillante Vorlagen zur Abstimmung gelangten, hat es das überparteiliche Komitee «für eine faire Verkehrsfinanzierung» geschafft, regelmässig in den Medien präsent zu sein. So wurde beispielsweise auto-schweiz-Präsident François Launaz wenige Tage vor der Abstimmung von der deutschsprachigen Ausgabe der «20 Minuten» interviewt. Das Gespräch wurde prominent auf Seite 3 abgedruckt.

Ebenfalls viel Aufmerksamkeit bekam ein Artikel im «Tagesanzeiger». In einem Doppel-Interview legten dabei Max Nötzli, Ehrenpräsident von auto-schweiz und «Vater» der «Milchkuh-Initiative», sowie der ehemalige Formel-1-Fahrer Marc Surer, ebenfalls Mitglied





Kleine Triumphfahrt

Marc Surer und Max Nötzli von der Milchkuhinitiative haben heute schon gewonnen. Es geht nicht ums Geld. Es geht ums Gefühl. Eine Reportage von Philipp Loser und Alan Cassidy

des Initiativ-Komitees, ihre guten Gründe für die Annahme der Initiative dar.

Neue Domain «auto.swiss»

Das Bundesamt für Kommunikation BAKOM hat im vergangenen Jahr die ersten Internetadressen mit der neuen Endung «.swiss» vergeben. In dieser ersten Runde wurden auch Branchendachverbände berücksichtigt, weshalb sich auto-schweiz damals entschloss, eine Bewerbung für die Domain «auto.swiss» einzureichen. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass so eine einheitliche Domain für mehrere Sprachen, geschaffen werden könnte, die gleichzeitig eine hohe Identifikation mit dem Wirtschaftsstandort Schweiz verdeutlicht. Auch einem möglichen Missbrauch dieser allgemeinen Adresse sollte mit diesem Schritt vorgebeugt werden. Die Bewerbung war erfolgreich, so dass seit Mitte 2016 unsere Webseite ebenfalls unter der neuen Adresse erreichbar ist, die bisherigen Domains (auto-schweiz.ch, auto-suisse.ch usw.) werden auf die auto.swiss weitergeleitet. Auch die E-Mail-Adressen der Mitarbeitenden sollen Mitte des Jahres zusätzlich die neue Endung erhalten, die allgemeine Adresse «info@auto.swiss» funktioniert bereits.

Abstimmungsportal «Stimmabgabe.ch»

Nachdem die Webseite zu den eidgenössischen Wahlen 2015 erfolgreich ins Leben gerufen worden war, kam sie nun im Laufe des Jahres 2016 bei mehreren Abstimmungen zum Einsatz. Egal, ob zum Gotthard-Sanierungstunnel im Februar, bei der «Milchkuh-Initiative» im Juni oder bei der Atomausstiegsinitiative im November, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger konnten sich auf Stimmabgabe.ch ein Bild von der Sicht von auto-schweiz auf diverse Vorlagen machen. Beworben wurden die Beiträge auf Facebook und Twitter, und auch von

auto.swiss wird dorthin verlinkt. Dies geschieht beispielsweise für die Parolen, die der Vorstand von auto-schweiz zu eidgenössischen Vorlagen fasst, welche die Automobilbranche betreffen.

KLARSICHT-Newsletter

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr sechs Ausgaben unseres Newsletters in jeweils zwei Sprachen (Deutsch und Französisch) publiziert. Im Vorfeld der Abstimmung zur «Milchkuh-Initiative» vom 5. Juni 2016 wurde ihre Frequenz etwas erhöht, so dass mehr Veröffentlichungen als in den Vorjahren resultieren. Das Themenspektrum präsentierte sich trotzdem gewohnt vielfältig: Neben der Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» wurden auch der Strassenfonds NAF, der Gotthard-Sanierungstunnel, diverse Abstimmungsvorlagen, die CO₂-Regelung für neue Personen- und Lieferwagen, die Energiestrategie 2050, Sessionsrückblicke und vieles mehr behandelt.

Social Media

Die Social-Media-Kanäle von auto-schweiz auf Facebook und Twitter wurden rege genutzt, um beispielsweise bei anstehenden Abstimmungen auf Beiträge auf unserem Abstimmungsportal «Stimmabgabe.ch» hinzuweisen. Im Alltag werden Medienmitteilungen verbreitet oder es wird auf interessante Beiträge aus der automobilen und verkehrspolitischen Welt hingewiesen. Die Nachfrage, sprich die Zahl der Follower bei Twitter und der Likes bei Facebook, steigt stetig an.



Medienarbeit

Von Januar bis Dezember 2016 hat auto-schweiz insgesamt 24 Medienmitteilungen in zwei Sprachen (Deutsch und Französisch) veröffentlicht, dies in folgenden Kategorien:
 Personenwagen-Immatrikulationen: 12
 Nutzfahrzeug-Immatrikulationen: 4
 Politik: 8

Dazu kommen sechs «KLARSICHT-Newsletter», deren Zahl im Vorfeld der Abstimmung zur «Milchkuh-Initiative» vom 5. Juni 2016 gesteigert wurde. Sämtliche Medienmitteilungen und Newsletter der vergangenen Jahre 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).

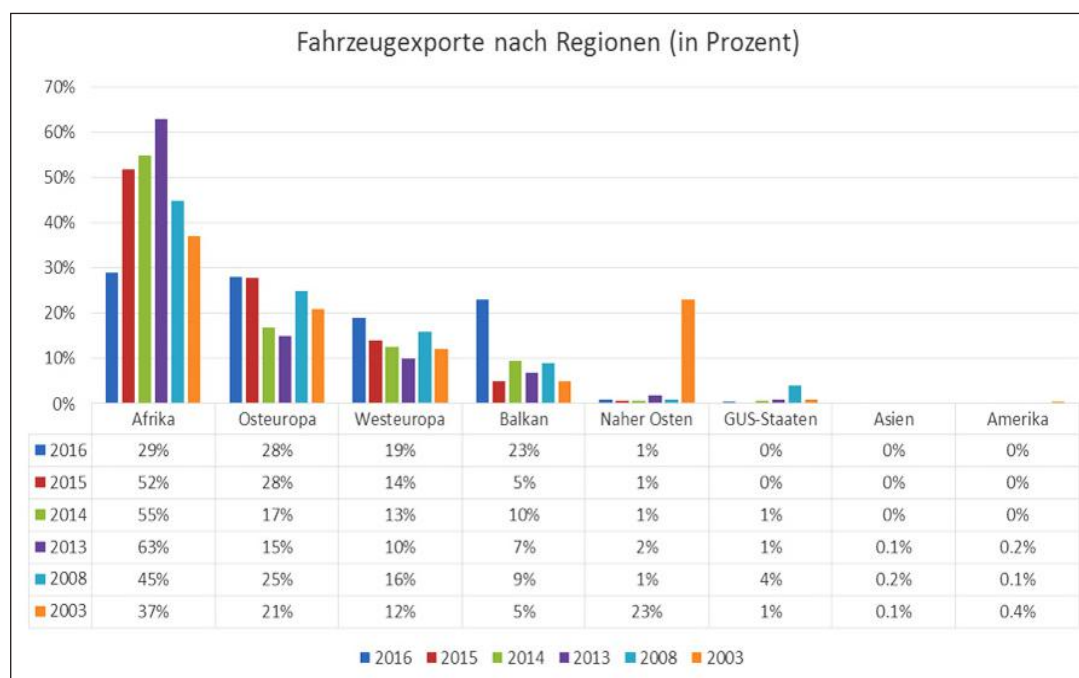
Christoph Wolnik

Stiftung Auto Recycling Schweiz

Zur Erinnerung: Die Mitglieder von autoschweiz gründeten 1992 die Stiftung Auto Recycling Schweiz, um die umweltgerechte Entsorgung von Motorfahrzeugen zu fördern. Besonders problematisch war damals die Entsorgung der sogenannten Shredderleichtfraktion (RESH). Das ist derjenige Teil, der nach der Autoverwertung als Sonderabfall übrig bleibt. Damals landete dieser Abfall in Deponien. Dank der Initiative und Unterstützung der Stiftung wird RESH seither in modernen Kehrrichtverwertungsanlagen verwertet. Die überschüssige Energie wird dabei in Strom umgewandelt und als Fernwärme genutzt.

Autos bestehen nach wie vor im Durchschnitt zu 70 bis 75 % aus Metallen, die zum allergrössten Teil in den Stoffkreislauf zurückfliessen. Die Rückgewinnung dieser Metalle ist das Ziel und

die Aufgabe der Shredderwerke. In den vergangenen zwei Jahren lagen die Marktpreise für Metallschrotte auf sehr tiefem Niveau. Das führte zur unangenehmen Situation, dass Altfahrzeuge quasi keinen Wert hatten und der Letzthalter teilweise für die Entsorgung zahlen musste. Aus diesem Grund erhielten die Autoverwerter und Shredderwerke weit weniger Vormaterial als üblich. Dafür nahm die Zahl der exportierten Fahrzeuge zu. Fahrzeuge aus der Schweiz sind gesucht, da sie vielfach in einem verhältnismässig guten technischen Zustand sind. Bemerkenswert ist die Verschiebung bei den Exportstaaten. Gebrauchte Fahrzeuge werden wieder verstärkt nach Osteuropa verkauft. Eines der bisherigen Hauptabnahmeländer in Afrika, Nigeria, will die heimische Automobilproduktion stärken und hat den Import



erschwert. Der Export darf nicht als billige Entsorgung missbraucht werden. Eine eindeutige Unterscheidung zwischen Gebrauchtwagen und Altfahrzeug ist notwendig. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) stellt mit einer Vollzugshilfe «Export von Konsumgütern - Gebrauchtwagen oder Abfall» ein relativ einfaches Hilfsmittel für die Beurteilung zur Verfügung. Der Zoll scheint dieses Hilfsmittel zu benutzen, denn im Vorjahr gab es 50 Beanstandungen, wovon 30 gutgeheissen wurden.

Die Stiftung ist an den Projekten ZAR (Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung) und IGENASS (Interessengemeinschaft Nassaustrag der KVA-Schlacke) beteiligt. In beiden Projekten geht es um die Rückgewinnung von Restmetallen aus Kehrtrückständen. Die Automobilbranche ist insofern betroffen, als mit der Shredderleichtfraktion Restmetalle in die Verbrennung und schliesslich in die Rückstände gelangen. Ziel muss es sein, diese Wertstoffe in hoher Masse zurückzugewinnen.

In Fahrzeugen ist heutzutage eine Vielzahl von elektrischen und elektronischen Geräten

eingebaut. In einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des BAFU und der wissenschaftlichen Begleitung der EMPA soll das Verwertungspotential von seltenen technischen Metallen erforscht werden. Darunter sind Seltenerd-Metalle, Edelmetalle und andere kritische Metalle gemeint. Inzwischen sind je sechs Bauteile definiert, deren Ausbau nun in praktischen Versuchen analysiert wird. Einerseits handelt es sich um Bauteile mit Elektromotoren wegen der Seltenerd-Metalle, andererseits um solche mit Platinen, auf denen Edelmetalle vorhanden sind. Ziel ist herauszufinden, ob ein Ausbau mit einem verhältnismässigen Aufwand möglich ist.

Altfahrzeug- und RESH-Verwertung

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Importe und den Bestand von Personenwagen sowie die Anzahl der Exporte und der verwerteten Fahrzeuge. Es verbleibt eine Zahl von Fahrzeugen, deren Verbleib unbekannt ist (2016: 73'956 Fahrzeuge). Es kann davon ausgegangen werden, dass weitere Fahrzeuge ohne Kontrolle

Jahr	Neuzulassungen ¹⁾ (ASTRA/autoschweiz)	Importe ²⁾ (EZV)	Bestand ³⁾ (ASTRA/autoschweiz)	Ausserbetriebsetzung ⁴⁾	Exporte ²⁾ (EZV)	In CH annullierte Fahrzeuge ⁵⁾	In CH geshreddert ⁶⁾	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 ⁷⁾	-24'707
2003	271'541	288'192	3'753'890	235'253	94'682	140'571	153'412 ⁷⁾	-12'841
2004	269'211	281'588	3'811'351	224'127	108'235	115'892	147'096 ⁷⁾	-31'204
2005	259'426	287'371	3'864'994	233'728	90'354	143'374	129'704 ⁷⁾	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	76'029	73'956

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) Personenwagen und schwere Personenwagen Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

4) berechnet: Importe minus Bestandeserhöhung

5) berechnet: Annullierte Fahrzeuge minus Exporte

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

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

und Nachweise exportiert, verwertet und auf Schrott- und Occasionsplätzen abgestellt wurden. Ausgeschlossen werden können jedoch wilde Ablagerungen von Altfahrzeugen.

Die Shredderwerke produzierten etwas über 60'000 Tonnen Shredderleichtfraktion. Davon stammen nur 16'800 Tonnen aus Altfahrzeugen. Die gesamte Menge konnte 13 schweizerischen, drei deutschen und einer französischen Verbrennungsanlage zugeführt werden. Die Mitverbrennung von RESH mit Hauskehricht verläuft problemlos. Die energetische Verwer-

tung von RESH ist eine effiziente und wirksame Methode.

Um die umweltgerechte Entsorgung gemäss ihres Auftrags zu erfüllen, hat die Stiftung Verträge mit acht Shredderwerken. Diese erhalten gegenwärtig eine Entschädigung von CHF 22.– pro verwertetem Fahrzeug.

Künftige Herausforderungen für die Verwerterbranche stellen die zunehmende Elektrifizierung mit Hochvolt-Systemen und der Leichtbau mit Verbundwerkstoffen und hochfesten Stählen dar.

Organe

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

Daniel Christen

TÄTIGKEITSBERICHT

Mitgliedschaft

In der Berichtsperiode sind folgende Veränderungen im Mitgliederbestand zu verzeichnen:

EvoBus (Schweiz) AG konnten wir nach unserer Generalversammlung im Mai 2016 als neues Mitglied aufnehmen.

Der Mitgliederbestand am 01.01.2017 beträgt somit 34 Importfirmen. Die von ihnen importierten 51 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
GENERAL MOTORS Suisse SA
Max HEIDEGGER AG
MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG
MERCEDES-BENZ Schweiz AG

PORSCHE Schweiz AG

Frankreich

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

Grossbritannien

EMIL FREY 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 EUROPE
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

15 Marken

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

4 Marken

Citroën
Peugeot
Renault
Renault-Nutzfahrzeuge

4 Marken

Aston-Martin
Jaguar, Daimler, 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

TÄTIGKEITSBERICHT

VOLVO Car Switzerland AG
VOLVO Trucks (Schweiz) AG

Volvo-Personenwagen
Volvo-Nutzfahrzeuge

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

5 Marken

CZ Skoda
E Seat
NL DAF
CN DFSK
RO Dacia

Zusammensetzung des Vorstandes und der Kommissionen

Vorstand

François Launaz
Morten Hannesbo
Marcel Guerry
Kurt Egloff
Philipp Rhomberg

Präsident auto-schweiz/Vorsitz
Vizepräsident, AMAG Automobil- und Motoren AG
Vizepräsident, Mercedes-Benz Schweiz AG
BMW (Schweiz) AG
Emil Frey Gruppe

Mitglieder des Büro auto-schweiz

François Launaz
Morten Hannesbo
Marcel Guerry
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
Mickaël Berend
Serenella Artioli De Feo
Kaspar Haffner
Christoph Bleile
Lionel Zimmer
Giuseppe Loffredo
Artur Demirci
Laurent Burgat
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
General Motors 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
Martin Christen	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
Marcel Bellia	General Motors Suisse SA
Frédéric Bernard	Honda (Suisse) SA
Antonello Greco	Hyundai Suisse AG
Josef Locher	MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG
Reto Gasser	Mercedes-Benz Schweiz AG
Rolf Mattmüller	MM Automobile 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
Martin Christen	AMAG Automobil- und Motoren AG
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Salvino Di Verde	Iveco (Schweiz) AG
Josef Locher	MAN TRUCK & 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
Marcel Schaffner	AMAG Automobil- und Motoren AG
Patrik Heher	DAF Trucks (Schweiz) AG
Arthur Schnyder	FCA Switzerland SA
Francesco Romano	Iveco (Schweiz) AG
Thomas Maurer	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 01.01.2017):

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 Leu

Kaufm. Angestellte/Sekretariat

01.02.2009



Christoph Wolnik

Public Relations

16.03.2015

Generalversammlung 2016

Die 58. Generalversammlung von auto-schweiz hat am 24. Mai 2016 im Emil Frey Classic Center in Safenwil stattgefunden.

1. Teil

Unter dem Vorsitz des Präsidenten François Launaz wurde die Veranstaltung in zwei Teilen durchgeführt. Am ersten statutarischen Teil nahmen 21 Mitglieder und sechs Mitarbeitende der Geschäftsstelle teil. Ganz besonders willkommen hiess François Launaz Kurt Egloff, der zum 1. Mai 2016 Präsident und CEO der BMW (Schweiz) AG geworden war.

Das Protokoll der 57. Generalversammlung vom 28. Mai 2015 im Schloss Liebegg wurde ohne Gegenstimme gutgeheissen.

Die Mitglieder genehmigten den wiederum umfangreichen Jahresbericht von auto-schweiz, der ihnen mit dem Antrag des Vorstandes auf Genehmigung zugestellt worden war.

Sowohl der Jahresrechnung 2015, der Bilanz wie auch der Rechnung des Aktionsfonds und dem Revisionsbericht stimmte die Versammlung einstimmig zu. Auch das vorgelegte Budget 2016 wurde gutgeheissen. Dem Vorstand, dem Präsidenten und der Geschäftsstelle wurde für die geleistete Arbeit gedankt und Décharge für das Jahr 2015 erteilt.

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

Die Generalversammlung bestätigte per Akklamation die Wiederwahl für drei Jahre von Morten Hannesbo (AMAG) als Vorstandsmitglied sowie Vizepräsident.

Kurt Egloff (BMW) wurde als Nachfolger von Bruno Suter (ebenfalls BMW) in den Vorstand gewählt.

Die EvoBus (Schweiz) AG wurde einstimmig von der Versammlung als Mitglied aufgenommen.

Dem Antrag des Vorstandes, die BDO AG als Revisionsstelle wieder zu wählen, stimmte die Versammlung ebenfalls ohne Gegenstimme zu.

2. Teil

Nach Abschluss des statutarischen Teils stiessen die inzwischen eingetroffenen Gäste zur Generalversammlung und wurden von François Launaz herzlich willkommen geheissen.

Der Präsident blickte auf ein stürmisches Jahr 2015 zurück, in dem kaum eine Woche ohne Schlagzeilen über die Probleme der Autoindustrie verging.

Er begann mit dem Entscheid der Schweizerischen Nationalbank, per Ende Januar 2015, den Mindestkurs zum Euro von 1.20 Franken aufzuheben. Dies sei ein gewaltiger Schock für die gesamte Branche gewesen.

Dann kam er auf die von Westen her aufgezugene, düstere Stickoxid-Wolke zu sprechen, die Ende Sommer den Himmel erneut verdunkelte. Doch auch hier war die Reaktion nach anfänglichem Zögern gut. Es schien, dass die vorgeschlagenen Lösungen wieder für Ruhe und Gelassenheit bei der betroffenen Kundschaft gesorgt hätten.

Die Zufriedenheit der Kunden habe sich in den Zahlen niedergeschlagen, wurde doch mit über 320000 Neumatrikulationen 2015 ein durchaus positives und erfreuliches Resultat erzielt, genauer gesagt das zweitbeste dieses Jahrzehnts und das drittbeste seit 1980.

Die Abstimmung zur zweiten Gotthardröhre vom 28. Februar 2016 habe für den Rest des Jahres den Ton angegeben. Das Ja habe gesiegt und die Aussichten auf eine Besserung der Strasseninfrastrukturen in unserem Land scheinen ziemlich gut.

Er kam auf die Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative)» mit dem dazugehörigen Urnengang vom 5. Juni 2016 zu sprechen. Sie verlangte, dass die Steuern und Abgaben der Automobilisten und Strassenbenutzer auch der Strasse zugutekommen. Der Präsident bedankte sich an dieser Stelle herzlich bei all jenen, die sich an der Seite von auto-schweiz in diesem Kampf engagiert haben; er dachte da an AGVS, ASTAG, ACS, TCS, sgV, die Jungliberalen und die SVP. Letztere habe in dieser Angelegenheit als einzige grosse Partei eine bürgerliche Position eingenommen und habe die Strassenbenutzer unterstützt.

Ein anderes Thema, dass für unsere Branche noch bedeutender sei, ist für ihn das CO₂. Sowohl die geltenden als auch die zukünftigen Standards zur CO₂-Reduzierung seien eine direkte Kopie der Normen, wie sie in der Europäischen Union zur Anwendung kämen. Die aktuellen Grenzwerte seien bekannt: 130 Gramm pro Kilometer für Personewagen. Ende 2020 werden diese auf 95 respektive 147g/km für die leichten Nutzfahrzeuge abgesenkt.

Für das aktuell geltende Ziel wurde eine stufenweise Anrechnung der Fahrzeugflotte gewährt, ein sogenanntes «Phasing-in». So konnten die Ziele glücklicherweise knapp erreicht und bedeutende Strafen für die offiziellen Markenimporteure vermieden werden, wodurch wiederum Arbeitsplätze erhalten wurden. Dabei sei hinzugekommen, so der Präsident weiter, dass die Emissionen stärker gesenkt wurden als im restlichen Europa. Dies beweise, dass die Anstrengungen der Importeure keineswegs zurückgegangen seien – ganz im Gegenteil.

Um auf sinnvolle Weise das nächste Ziel der 95g CO₂/km für Personenwagen erreichen zu können, betonte der Präsident, wie dringend notwendig es sei, dass der Schweiz ein mit 2015 vergleichbares «Phasing-in» gewährt werde. Nur so könnten massive Strafen vermieden werden.

Als Nächstes kam François Launaz auf die Zukunft zu sprechen.

Das Auto der Zukunft werde die Erhöhung des Komforts und der Sicherheit, den Schutz der Umwelt und die Vereinfachung des Fahrens mittels Bordelektronik anstreben. Der Fahrer werde ständig von seinem Fahrzeug unterstützt und überwacht. Alarmsysteme würden dabei helfen, Hindernissen auszuweichen oder die Spur zu halten, aber auch das Nachlassen von Aufmerksamkeit zu erkennen.

Auch der Umweltschutz sei allgegenwärtig: leichte Materialien, Hybrid- oder Druckluftmotoren, Elektroautos. Die integrierte Elektronik übernehme das Steuer: Elektromotoren, Kollisionswarnungen, Nachtsichtunterstützung. All diese Technologien verdrängen uns nach und nach vom Steuer, mit dem gleichzeitigen Ziel, uns zu beschützen. Und das sei noch nicht alles.

Die Elektronik werde zunehmend Raum einnehmen, um die Präzision, die Geschwindigkeit und die Automatisierung bzw. Autonomie der Fahrzeuge zu verbessern. Dank der technologischen Fortschritte könnten neue Sicherheitssysteme ausgearbeitet und umgesetzt werden. Launaz erwähnte die ganzen kleinen Helferlein, die wir heute schon in vielen Neufahrzeugen finden: Einparkhilfen, Kollisionswarner, Notbremsassistenten, Abstandsregeltempomat, Spurwechselwarner, Spurhalteassistent, Nachtsichtkameras, Müdigkeitswarner, Stauassistent, Start-Stopp-Automatik und noch viele mehr. Wenn man so denke, seien wir vom automatisierten Fahren nicht mehr weit entfernt.

Natürlich seien hier noch einige technische und rechtliche Fragen zu klären und das Ver-

binden der verschiedenen Problematiken auf dem Weg zu einem vollständig autonomen, effizienten und risikofreien Fahrzeug werde noch einige Jahre dauern. Ausserdem stelle die Akzeptanz einer solchen Technologie bei den Nutzern einen weiteren wesentlichen Problemfaktor dar. Wollen die Fahrer wirklich die ganze Kontrolle einer Maschine überlassen? Zuvor wird sich Letztere ganz gewiss bewährt haben müssen.

Alle diese und viele weitere Fragen bringe ihn tagtäglich mehr zur Überzeugung, dass auto-schweiz seine Ziele an diese kommende Neuorientierung anpassen müsse, dass die Vereinigung eine aktivere Rolle in der Gestaltung dieser Zukunft spielen müsse, und dass sie besser informieren und mehr mitreden müsse.

Er bedankte sich bei allen für das Engagement für die «Milchkuh-Initiative», über die am darauffolgenden Sonntag abgestimmt wurde. Mit einem Ja an der Urne könne ein grosser Schritt nach vorne gemacht werden und der Strasseninfrastruktur die für die Bewältigung dieser Herausforderungen nötigen Mittel zugesprochen werden.

Der Präsident bedankte sich für die Aufmerksamkeit und gab das Wort an den Gastreferenten Thierry Burkhard, der über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF und über dessen Finanzierung respektive Unterfinanzierung sowie über die «Milchkuh-Initiative» sprach.

Mit einem Aperitif, gefolgt von einem gemeinsamen Mittagessen, fand die 58. Generalversammlung von auto-schweiz ihren Abschluss.

Anita Burkhard

Geschäftsstelle

Nebst den administrativen Arbeiten hat sich das Sekretariat 2016 mit folgenden Aufgaben befasst:

- Umfragen bzw. Erhebungen bei den Mitgliedern zu folgenden Themen: Markteinschätzungen für 2016 und 2017, Mitglieder-Zufriedenheit, Durchschnittliche Neuwagenpreise, Terminumfragen für Arbeitsgruppensitzungen
- Organisation und Durchführung von drei Auto- und Transport-Abenden
- Organisation und Durchführung eines Salärvergleichs
- Video-Dreh zur Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung»
- Organisation und Durchführung eines Workshops Energieetikette: Praktische Umsetzung in der Werbung und am Genfer Autosalon
- Organisation und Durchführung des traditionellen Nachtessens am Autosalon
- Medienmonitoring
- Erstellen von verschiedenen Statistiken für Mitglieder sowie für die Öffentlichkeit
- Direktimportstatistik und Gebrauchtcodes A Statistik (Personenwagen mit 1. Zulassung im Ausland) nach Marken
- Bearbeitung und Nachführen des Pressekalenders auf der Internetseite von auto-schweiz
- Ausstellen von Abgaswartungsdokumenten für Fahrzeuge aus Übersiedlungsgut und für Direktimporte
- Organisation und Durchführung von diversen Sitzungen mit dem Milchkuh-Initiativ-Komitee
- Organisation und Durchführung der Generalversammlung am 24. Mai 2016
- Organisation und Durchführung der Mitgliederversammlung am 18. Oktober 2016
- Erstellen von Protokollen der General- und Mitgliederversammlung sowie diverser Vorstands- und Kommissionssitzungen
- Information der Mitglieder auto-schweiz und ihrer verschiedenen, internen Kommissionen mittels 34 Kreisschreiben

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

- Verschiedene Briefwechsel wie Anfragen, Anregungen und Auskünfte an das ASTRA, BAFU, EFKO, Bundesamt für Statistik, UVEK/BFE und weitere Amtsstellen
- Mitarbeit in der Arbeitsgruppe des BFE betreffend CO₂-Verordnung
- Einsitz Direktionsausschuss strasseschweiz

- Einsitz Vorstand und diverse Kommissionen economiesuisse
- Einsitz im Komitee für einen Gotthard-Sanierungstunnel
- Einsitz Vorstand VSIG Handel Schweiz
- Einsitz Vizepräsidium Stiftungsrat Autosalon
- Einsitz Komitee Autosalon
- Einsitz im Vorstand der Schweizerischen Motorjournalisten SMJ
- Mitgliedschaft OICA Internationale Vereinigung der Automobilhersteller
- Mitgliedschaft und Kommissions-Einsitz Schweizerischer Gewerbeverband SGV
- Neuerhebung Händlernetze in der Schweiz 2016
- Begleitung bei der Umsetzung der Energieetikette
- Stellungnahme in der Anhörung zur Änderung der Energieverordnung
- Mitarbeit in der Begleitgruppe Branchenlösung EKAS für das Auto- und Zweiradgewerbe

Anita Burkhard und Manuela Leu

Aus der Tätigkeit der Kommissionen und Arbeitsgruppen

Technische Kommission

Im Geschäftsjahr 2016 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 CO₂-Vorschriften. Dabei waren sowohl die Verschärfung des Grenzwertes für Personenwagen als auch die Einführung eines solchen für leichte Nutzfahrzeuge 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 2016 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 2016 wurden folgende Themen besprochen:

- Vorgestellt wurde der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF sowie die dazugehörige Abstimmungskampagne für ein JA.
- Analog zur Technischen Kommission der PW-Importeure wurde auch hier die Energiestrategie 2050 sowie die dazugehörigen Neuregelungen bei den CO₂-Vorschriften thematisiert.
- Seit 1. Januar 2016 gilt bei der direkten Bundessteuer ein maximaler Abzug von jährlich 3000 Franken für Kosten für den Arbeitsweg. Diesbezüglich wurden gemeinsame Probleme im Bezug auf Geschäftswagen erörtert und Lösungen erarbeitet.

Bei den Vorschriften zur Energieetikette hat das Bundesamt für Energie (BFE) für 2017 einige Änderungen vorgenommen. Aufgrund des ausgewiesenen Bedarfs hat auto-schweiz speziell zur Energieetikette gemeinsam mit dem BFE und dem TCS einen Workshop durchgeführt. Dieser fand am 23. November 2016 bei der MM Automobile Schweiz AG in Härkingen statt und wurde von zahlreichen Mitgliedern in Anspruch genommen.

Christoph Wolnik

Mitgliedschaften und Vertretungen

Automobilsalon Genf Periode (Stand 17. März 2017)

Fondation/Stiftungsrat

Launaz François, Vizepräsident
Rhomberg Philipp (Emil Frey Gruppe),
Vizepräsident
Guerry Marcel (Mercedes-Benz 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)

01.	Altrichter Stephan	Porsche Schweiz AG
02.	Artioli De Feo Serenella	FCA Switzerland SA
03.	Blattner Nicholas	Hyundai Suisse
04.	Bleile Christoph	General Motors Suisse SA
05.	Bohicchio Donato	Audi
06.	Borge Stephanie	BMW (Schweiz) AG
07.	Burgat Laurent	Renault Suisse SA
08.	Burgener Andreas	auto-schweiz
09.	Cecco Piergiorgio	Maserati (Suisse) SA
10.	Davino Maria Grazia	FCA Switzerland SA
11.	Claudia Meyer	Nissan Center Europe GmbH (Brühl)
12.	Donnellan Damian	Mazda (Suisse) SA
13.	Dumondelle Eric	INFINITI EUROPE
14.	Fratter Paul	Ford Motor Company (Switzerland) SA
15.	Frey Walter	Emil Frey-Gruppe
16.	Gaito Domenico	VOLVO Car Switzerland AG
17.	Gandolfo Olivier	Peugeot (Suisse) SA
18.	Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
19.	Howkins Karl	General Motors Suisse SA
20.	Hüsser Roland	Subaru Schweiz AG
21.	Muller Jean-Christoph	Honda (Suisse) SA
22.	Schmid Peter	VW
23.	Stegmann Oliver	AMAG
24.	Stoepman Robert	SsangYong Schweiz AG
25.	Vögeli Stephan	Jaguar Land Rover Schweiz AG

Ausstellerkommission PW

Gubser Alfred	Präsident
Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
Blumenstein Peter	Toyota AG
Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
Kucsera Dominic	AMAG Automobil- und Motoren AG
Siegenthaler Martin	General Motors Suisse SA
Walker Matthias	Mazda (Suisse) SA

TÄTIGKEITSBERICHT

Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS

Qualitätssicherungskom.Automobil.Verkaufsberater und Kundendienstberater

Peter Blumenstein Toyota AG
Andreas Burgener (Beisitzer) auto-schweiz

Dynamic Test Center DTC

Andreas Burgener Verwaltungsrat/Vizepräsident

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG

Rudolf Blessing Kommission Technik

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

François Launaz Direktionsausschuss/Vizepräsident

VSIG Handel Schweiz

François Launaz Vorstandsausschuss

economiesuisse

François Launaz Vorstand
Andreas Burgener 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)
Aqua Nostra Schweiz
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 SVWG
Verkehrshaus der Schweiz Luzern
Verkehrssicherheitsrat

Beteiligungen

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

DER GASTKOMMENTAR



Herbie Schmidt
Redaktor NZZ Mobilität

Unkenrufe im Realitäts-Check

Das selbstfahrende Auto ist ein Gespenst. Alle reden davon, die wenigsten haben eines gesehen, geschweige denn eine Fahrt darin unternommen. Es ist ein wenig wie Fussball. Allein in der Schweiz gibt es annähernd 8 Millionen Experten, doch einen Trainerschein hat eine verschwindend kleine Minderheit. Was das autonome Fahren betrifft, hat jeder eine Meinung und jede Menge Halbwissen. Es lohnt sich also, ein wenig Aufklärungsarbeit zu leisten.

Die heutige Realität bietet nur punktuell funktionierende autonom fahrende Autos. Bekannt sind etwa die heute käuflichen Systeme des kalifornischen Elektroautobauers Tesla und des deutschen Premium-Herstellers Mercedes. Doch gibt es solche Systeme bereits seit vielen Jahren. Vor zwei Jahren hat etwa Ford in Ermangelung einer eigenen Flotte von autonom fahrenden Versuchsfahrzeugen an der Computer Electronics Show in Las Vegas stolz verkündet, man verfüge bereits über weitgehend autonom fahrende Autos.

Was angesichts der von Audi und Mercedes in Las Vegas gezeigten Prototypen zunächst wie eine etwas hohle PR-Übung seitens Ford aussah, hatte auf den zweiten Blick doch mehr Gehalt. Und dabei entsinne man sich etwa des VW Golf VII von 2012 sowie seiner Markenderivate Skoda Octavia und Seat Leon. Die vor fünf Jahren vorgestellten kamera- und radarbasierten Assistenzsysteme wie Tempomat mit Abstandshalter, Spurhaltesystem mit Lenkeingriff, Notbremsassistent und weitere boten bereits, was die Ingenieure bei Tesla und Mercedes letztlich nur in ihrem Zusammenwirken optimiert haben.

Was die Hersteller beim Anpreisen ihrer autonomen Fahrsysteme leider verkannt haben, ist die Aussenwirkung. So mancher Ingenieur dürfte die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen haben. Ausgeklügelte Systeme wurden von Marketingabteilungen zu Wunderwerken hochstilisiert, die das Autofahren zum entspannten Vergnügen ohne volle Konzentration aufs Verkehrsgeschehen macht. Dass es zu Fehlinterpretationen bei Kunden kam, die glaubten, sich hinter dem Steuer zurücklehnen zu können, um etwa am Smartphone Emails zu lesen oder SMS zu schreiben, kam für Fachleute kaum überraschend.

Unglücksfälle wie die tödliche Kollision eines Tesla-Fahrers in den USA, dessen Autopilot-

System ein fatales Hindernis nicht erkannte, wären vermeidbar, wenn die Kunden das Thema autonomes Fahren richtig interpretierten. Die Art und Weise, wie die Hersteller ihre Systeme anpreisen, ist dabei ein zentraler Baustein. So musste Mercedes in den USA einen Werbespot zurückziehen, da darin der Eindruck erweckt wird, die E-Klasse fahre mit dem DrivePilot-System wie von selbst. Dass im Kleingedruckten während weniger Sekunden darauf hingewiesen wird, die Hände am Lenkrad zu lassen, änderte nichts daran, dass der Spot irreführend war.

Manches beim kontrovers diskutierten autonomen Fahren ist Semantik. Der Autopilot bei Tesla lässt Kunden glauben, das funktioniere wie im Flugzeug. Der Pilot könne mal kurz in den Fond klettern, um sich zu verpflegen oder ein Nickerchen zu machen. Audi spricht ausschliesslich vom pilotierten Fahren, doch auch das ändert nichts daran, dass so mancher glaubt, als Autofahrer ausgedient zu haben. Bei Mercedes ist man mittlerweile vorsichtig geworden und verwendet nur Begriffe wie assistiertes oder teilautonomes Fahren. Schon besser.

Klarheit in der aktuellen Situation, wo dem Menschen durch die Medien bereits Angst vor dem unbemannten Google-Auto suggeriert wird, dem man bald ausgeliefert sein wird, bietet am ehesten die Definition der verschiedenen Autonomiestufen, wie sie die internationale Ingenieurs- und Automobilindustrie-Vereinigung SAE ausgegeben hat. Gemäss der Norm J3016 hat die SAE das selbstfahrende Auto in sechs Ausbaustufen von 0 bis 5 unterteilt.

Auf Stufe 0 besteht keine Autonomie. Hier erledigt der Fahrer sämtliche Aufgaben des Autofahrens einschliesslich Beschleunigen, Lenken, Bremsen, Blinken und Spurhalten.

Bei Stufe 1 sprechen wir von Fahrassistenz. Hier übernimmt das Auto in bestimmten Situationen Aufgaben des Autofahrens. Dazu gehört etwa der Notbremsassistent mit Fussgängererkennung oder der Spurhalteassistent. Die meisten modernen Neuwagen verfügen über solche Systeme und werden dafür von Euro NCAP mit der Sicherheitshöchstwertung von fünf Sternen belohnt.

Auf Stufe 2 herrscht Teilautonomie. Das Fahrzeug verfügt hier über Systeme, die gleichzeitig mehrere Aufgaben übernehmen, so etwa das Parkieren mit Lenken, Beschleunigen und

DER GASTKOMMENTAR

Bremsen oder den Stop-and-Go-Assistenten im Stau. Einige Fahrzeuge mit solchen Systemen sind heute bereits erhältlich.

Mit Stufe 3 wird die Teilautonomie auf Situationen mit Zusatzbedingungen erweitert. Hier kommen etwa Spurwechselassistenten zum Einsatz, die Teile der Fahrerentscheidung übernehmen. Dabei gehen die Systeme jedoch davon aus, dass der Fahrer stets eingreifen kann. Er wird entsprechend vom System dazu optisch und akustisch aufgefordert. Nur wenige Fahrzeuge auf dem Markt erledigen solche Aufgaben heute fehlerfrei.

Ab Stufe 4, bei der ein hoher Automationsgrad vorausgesetzt wird, beginnt die Zukunft. Im Unterschied zu Stufe 3 übernimmt das autonome System nun auch Fahrerentscheidungen, selbst wenn der Fahrer nicht auf die Aufforderung zur Übernahme der Kontrolle reagiert. Dazu gehört etwa das Notfallsystem, das den Wagen sanft am Fahrbahnrand zum Halt bringt, wenn der Chauffeur nicht mehr reagieren kann, und ein Notfallsignal absetzt. Ein Segen, wenn dies fehlerfrei funktioniert.

Das Maximum, nämlich die volle Automation, ist auf Stufe 5 erreicht. Die höchste SAE-Stufe beschreibt das vollautonome Fahren des Autos, das jedoch auf Wunsch auch manuell bedient werden kann.

Bis der Strassenverkehr weltweit die Stufe 5 erreicht hat, werden noch Jahrzehnte vergehen. Genau genommen möglicherweise gar Jahrhunderte. Denn auf dem Weg zur höchsten Automation wird es wie heute Mischformen geben. Man denke etwa an die Velofahrer, denen man kaum verbieten können, die Strassen zu benutzen. Velos sind klassische Vehikel der Autonomiestufe 0 und werden dies hoffentlich auch noch lange bleiben. Alles andere wäre eine Einschränkung der persönlichen Freiheit.

Es kann durchaus sein, dass die Prognosen einiger Autohersteller zutreffen. Carlos Ghosn etwa, der als Chef der Renault-Nissan-Allianz verkündete, bereits ab 2020 über autonom fahrende Autos zu verfügen, die den Stadtverkehr bewältigen können, wies im Nachgang darauf hin, dass nicht SAE-Stufe 5 gemeint war. Die entscheidende Frage aber wird sein, wie sich der Strassenverkehr verändert, wenn etwa für die nächsten, sagen wir mindestens 50 Jahre, ein Mix aus Fahrzeugen der Autonomie-Levels 0 bis 5 über den Asphalt rollt – etwa vom Mo-fa-Schüler bis zum unbemannten Elektro-Taxi. Dieser Frage müssen sich die Autobauer und Verkehrsexperten wie auch die Kunden stellen.

Stete Innovationen sind das Eine, die sich entwickelnde Realität mit langen Übergangsphasen das Andere.

Insofern kann kaum nachvollzogen werden, warum ausgerechnet der Vizedirektor des Bundesamts für Strassen (Astra) an einer Tagung des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes in Aussicht unkt, dass die Zeit des Führerausweises bald vorbei sei. Natürlich meinte er die Fahrt im selbstfahrenden Vehikel der Autonomiestufe 5. Doch alle weniger autonomen Fahrzeuge wird man ohne Führerausweis nicht bewegen dürfen. Dies dürfte für die nächsten drei Generationen die Realität bleiben.

Herbie Schmidt
Redaktor NZZ Mobilität

SCHLUSSWORT 2016



Andreas Burgener,
Direktor

Das vergangene Jahr war fordernd. Bis zum Abstimmungsontag vom 5. Juni 2016, als unser Projekt «Milchkuh-Initiative» eine faire Verkehrsfinanzierung einläuten sollte, waren wir zeitweise nonstop unterwegs. Wir absolvierten schweizweit Auftritte vor politischen oder wirtschaftlichen Gruppierungen, mitunter sogar im Streitgespräch mit Herrn Bundesrat Ueli Maurer. Den finalen Test haben wir dann, wie schon beschrieben, auf den ersten Augenschein definitiv nicht bestanden. Bei genauerem Hinsehen und in Einbezug des Abstimmungsergebnisses über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) dürfen wir doch von einem guten Return on Investment sprechen. Deutlich mehr als zehn Jahren lang haben wir versucht, mit Vorschlägen wie z.B. Verschrotungsprämien an das Finanzgefäss Automobilsteuer heranzukommen. Endlich ist es nun 2017 gelungen, dieses Geld – mindestens 350 Mio. Franken pro Jahr – der Strasse zuzuführen. Zusätzlich fließen im Regelfall noch zehn Prozent der Mineralölsteuer dem wichtigsten Verkehrsträger zu.

Unser Engagement, unsere finanziellen Aufwände haben sich auf jeden Fall gelohnt. Wir sind nun akzeptierter Akteur in Wirtschaft und Politik. Wir stehen dadurch aber auch in der Verantwortung. Ich nehme hier die schon erwähnte Strategie im Geleitwort des Präsidenten auf. Wie kann unser Verband die Zukunft mitgestalten, wie generieren wir eine langfristige Wertsteigerung, wie bleiben wir konkurrenzfähig? Wir sind als Akteur in den verschiedensten Segmenten im motorisierten Individualverkehr gefordert. Politisch werden wir uns vertieft mit Energie-, Emissions- und Infrastrukturfragen beschäftigen müssen. Moralisch müssen wir an Lösungen mitarbeiten, dass Abgasskandale und laborbedingte Verbrauchsoptimierungen definitiv der Vergangenheit angehören. Auch optimierte Auslegungen von normativen Vorgaben sind dem Kunden letztendlich schwer zu erklären und schaden dem Image unserer hervorragenden Produkte. Regulatorisch ist es die Energiestrategie und deren Umsetzung, welche unsere volle Aufmerksamkeit verlangt. Insbesondere dann, wenn sich solche Vorhaben an EU-Reglemente anlehnen, ist grösste Vorsicht geboten, dass die Schweiz nicht immer zu Lasten der Wirtschaft den Musterknaben spielen muss. Unter diesem Gesichtspunkt blicken wir schon auf die Zeit nach 2025, wenn die nächsten CO₂-Grenzwerte zu erwarten sind.

Technisch gleiten wir in ein höchst interessantes Zeitalter. Digitalisierung, Vernetzung, autonomes Fahren, Sharing Economy und Elektrifizierung bereiten enorme Chancen für unsere Branche. Hier gilt es, zu fokussieren und die richtigen Dinge gut voranzutreiben. Emotional werden wir getrieben von der veröffentlichten und auch von der öffentlichen Meinung. Ich denke hier an die Forderung «weg vom Dieselmotor», an die tagtäglichen Staus und den daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Kosten, an Unfälle und Emissionen aller Art. Ökonomisch fordern uns die neuen Mobilitätskonzepte von Ballungszentren, die Idee von Sharing, von Vernetzung, von sich ändernden Nutzerverhalten. Sachlich sind wir mit glasklaren faktenbasierten Argumentationsketten gefordert. Hier liegt die Schwierigkeit, den richtigen Ton zu finden, damit die Botschaft auch gehört und verstanden wird.

Bei so einer Vielfalt der Meinungen liegt die Kunst auch beim Zuhören. Zuhören, um zu verstehen, und nicht nur um zu antworten. Zu verstehen und dann auch die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen und die effektiven Massnahmen umzusetzen. Dazu gehört, dass es uns im Jahr 2014 gelungen ist, den Vorstand auf eine schlagkräftige Grösse zu verringern und wir im laufenden Jahr unsere Struktur an die gestellten Aufgaben neu anpassen können. Schlussendlich ist die grösste Herausforderung immer die Umsetzung. Alleine stemmen wir das nie. Hier sind wir auf die Hilfe der Mitglieder von auto-schweiz und die offiziellen Markenhändler angewiesen. Es muss uns gelingen, unsere Branche für die politische Arbeit zu begeistern. Wir müssen intern aufzeigen, dass unser wirtschaftliches Umfeld auch durch die Politik und die Gesellschaft geprägt ist. Politisches Engagement ist nicht Kür, sondern Pflicht, damit wir gute Rahmenbedingungen erreichen. Ich bin überzeugt, zusammen mit dem tollen Team von auto-schweiz in diesem dynamischen Umfeld konkurrenzfähig zu sein.

Andreas Burgener

STATISTIKEN

Immatrikulationen von neuen Personenwagen (CH + FL) 2016	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von Personentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von leichten Sachentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von schweren Sachentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Verkaufsstatistik/Neuimmatrikulationen Personenwagen ab 2003	ASTRA/MOFIS
Neuzulassungen und Bestände Personenwagen ab 1975	auto-schweiz
Diesel-Fz: Neuzulassungen und Bestände ab 1980	auto-schweiz
4×4-Fz: Neuzulassungen und Bestände ab 1980	auto-schweiz
Monatlicher Vergleich Immatrikulationen PW ab 1989	auto-schweiz
Immatrikulationen von neuen Personenwagen 2006 – 2016	auto-schweiz
Bestand der Nutzfahrzeuge gemäss BFS ab 1980	BFS
Entwicklung Motorfahrzeugbestand 2011–2016	ASTRA/MOFIS

STATISTIKEN

Immatrikulationen von neuen Personenwagen (CH+FL)

Januar - Dezember 2016

Stichtag: 31. Dezember 2016 rb

Marken	Marktanteil [%]					Marktanteil [%]				
	Dez. 16	Dez. 15	Dez. 16	Dez. 15	+/- %	Kum. 16	Kum. 15	Kum. 16	Kum. 15	+/- %
Alfa Romeo	0.6	0.2	224	75	198.7	0.5	0.4	1'509	1'249	20.8
Aston Martin	0.0	0.0	16	1	1'500.0	0.0	0.0	127	127	0.0
Audi	7.2	8.7	2'540	2'826	-10.1	6.2	6.9	19'582	22'225	-11.9
BMW	7.8	7.4	2'759	2'419	14.1	7.8	7.4	24'708	24'039	2.8
BMW Alpina	0.0	0.0	10	1	900.0	0.0	0.0	72	64	12.5
Chevrolet	0.1	0.1	33	28	17.9	0.1	0.1	249	273	-8.8
Citroën	3.1	2.8	1'100	898	22.5	2.9	3.6	9'071	11'517	-21.2
Dacia	2.3	1.7	823	569	44.6	2.3	1.7	7'422	5'396	37.5
Fiat	2.6	2.3	918	736	24.7	2.8	2.8	8'757	9'025	-3.0
Ford	3.8	4.8	1'331	1'553	-14.3	4.1	4.2	13'083	13'704	-4.5
Honda	1.2	1.4	411	454	-9.5	1.5	1.0	4'773	3'345	42.7
Hyundai	2.1	2.7	738	886	-16.7	2.9	3.1	9'076	9'937	-8.7
Infiniti	0.1	0.2	23	58	-60.3	0.2	0.1	619	227	172.7
Jaguar	0.8	0.4	289	122	136.9	0.6	0.3	1'791	980	82.8
Jeep	1.1	1.1	391	371	5.4	1.0	1.1	3'269	3'705	-11.8
Kia	2.0	1.6	712	520	36.9	1.7	1.6	5'481	5'039	8.8
Lancia	0.0	0.0	1	5	-80.0	0.0	0.0	84	127	-33.9
Land-Rover	1.2	1.6	441	536	-17.7	1.2	1.2	3'941	3'808	3.5
Lexus	0.2	0.2	79	78	1.3	0.3	0.3	861	943	-8.7
Maserati	0.3	0.1	93	26	257.7	0.2	0.2	783	705	11.1
Mazda	3.9	4.6	1'364	1'510	-9.7	3.2	3.1	10'172	9'989	1.8
Mercedes	6.0	6.2	2'122	2'021	5.0	7.5	7.1	23'842	22'884	4.2
MINI	1.2	1.6	424	519	-18.3	1.7	1.5	5'267	4'861	8.4
Mitsubishi	1.0	1.2	369	380	-2.9	1.2	1.2	3'873	4'042	-4.2
Nissan	1.3	2.1	472	678	-30.4	1.9	2.5	6'038	7'968	-24.2
Opel	4.2	3.6	1'495	1'184	26.3	4.2	4.3	13'186	13'769	-4.2
Peugeot	2.8	2.9	999	946	5.6	3.3	3.9	10'386	12'587	-17.5
Porsche	0.9	0.9	320	294	8.8	1.3	1.3	4'240	4'305	-1.5
Renault	5.1	4.7	1'787	1'546	15.6	4.5	4.6	14'301	14'821	-3.5
Seat	3.4	3.7	1'209	1'218	-0.7	3.2	3.2	10'136	10'451	-3.0
Skoda	6.0	4.7	2'121	1'537	38.0	6.6	6.5	21'060	20'972	0.4
Smart	0.5	1.5	168	493	-65.9	0.9	1.1	2'770	3'409	-18.7
Ssangyong	0.2	0.3	67	98	-31.6	0.3	0.2	968	806	20.1
Subaru	1.2	1.6	435	520	-16.3	1.7	1.9	5'419	6'011	-9.8
Suzuki	2.2	2.3	773	758	2.0	2.4	2.6	7'646	8'351	-8.4
Toyota	2.7	2.4	961	791	21.5	3.3	3.1	10'386	9'881	5.1
Volkswagen	17.3	15.3	6'124	4'995	22.6	13.3	13.0	42'142	42'212	-0.2
Volvo	2.2	1.9	787	606	29.9	2.2	2.2	7'130	7'251	-1.7
Diverse Marken	1.1	1.2	396	386	2.6	1.0	0.9	3'098	2'778	11.5
GESAMT-TOTAL	100.0	100.0	35'325	32'642	8.2	100.0	100.0	317'318	323'783	-2.0
4 x 4	44.7	43.1	15'785	14'062	12.3	44.2	40.4	140'410	130'793	7.4
ALTERNATIV-ANTRIEB	4.7	4.7	1'668	1'544	8.0	4.7	4.2	15'020	13'468	11.5
DIESEL	38.2	42.4	13'495	13'837	-2.5	39.2	38.9	124'399	125'892	-1.2

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 3.01.17

STATISTIKEN

Neumatrikulationen von Personentransportfahrzeugen															
Januar bis Dezember 2016															
Marken	Wohnwagen		Kleinbusse		Cars		Busse		Übrige		Marktanteil [%]		Total		
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	+/- %
	CITROEN	117	59							5	4	2.6	1.5	122	63
DACIA										1	0.0	0.0	0	1	-100.0
DAF									2		0.0	0.0	2	0	
DFSK											0.0	0.0	0	0	
FIAT	1'616	1'742							15	18	35.1	42.3	1'631	1'760	-7.3
FORD	58	27	7	26	5	11			1	4	1.5	1.6	71	68	4.4
HYUNDAI											0.0	0.0	0	0	
IVECO	54	33			18	13	32	53	10	3	2.5	2.5	114	102	11.8
LAND-ROVER	2	3									0.0	0.1	2	3	-33.3
MAN	3	6			6	6	104	106	1	1	2.5	2.9	114	119	-4.2
MERCEDES	369	205	80	76	75	88	217	257	99	44	18.1	16.1	840	670	25.4
MITSUBISHI										1	0.0	0.0	0	1	-100.0
FUSO										1	0.0	0.0	0	1	-100.0
NISSAN	2	1	3	1							0.1	0.0	5	2	150.0
OPEL			17	10	4	2			28	20	1.1	0.8	49	32	53.1
PEUGEOT	3	3							3	5	0.1	0.2	6	8	-25.0
PIAGGIO											0.0	0.0	0	0	
RENAULT	24	17	39	40	28	7			8	8	2.1	1.7	99	72	37.5
SCANIA	1				1		6	8	1	2	0.2	0.2	9	10	-10.0
SKODA									8	8	0.2	0.2	8	8	0.0
SSANGYONG									1		0.0	0.0	1	0	
TOYOTA		1	5						1	10	0.1	0.3	6	11	-45.5
VOLVO					9	16	46	24	3	4	1.2	1.1	58	44	31.8
VW	1'102	726	24	32	16				39	31	25.4	19.0	1'181	789	49.7
UEBRIGE	196	228	2		94	76	38	78	3	10	7.2	9.4	333	392	-15.1
Gesamttotal	3'547	3'051	177	185	256	219	443	526	228	175	100.0	100.0	4'651	4'156	11.9

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 4.01.17

STATISTIKEN

Neumatrikulationen von leichten Sachtransportfahrzeugen													
Januar bis Dezember 2016													
Marken	Leichte Sachtransportfahrzeuge < 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		+/- %
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	
CITROEN	601	726	5	2	852	926	291	300	5.9	6.3	1'749	1'954	-10.5
DACIA	426	252							1.4	0.8	426	252	69.0
DAF									0.0	0.0	0	0	
DFSK	196	172		2					0.7	0.6	196	174	12.6
FIAT	343	333	148	142	711	676	664	555	6.3	5.5	1'866	1'706	9.4
FORD	679	782	555	741	2'080	1'983	612	674	13.2	13.6	3'926	4'180	-6.1
HYUNDAI					34	29	115	15	0.5	0.1	149	44	238.6
IVECO			1		11	17	1'728	1'810	5.8	5.9	1'740	1'827	-4.8
LAND-ROVER			142	397	147	560	6	6	1.0	3.1	295	963	-69.4
MAN									0.0	0.0	0	0	
MERCEDES	167	214	4	4	993	970	1'834	1'812	10.0	9.7	2'998	3'000	-0.1
MITSUBISHI					258	239			0.9	0.8	258	239	7.9
FUSO							144	119	0.5	0.4	144	119	21.0
NISSAN	260	314	23	48	729	538	569	584	5.3	4.8	1'581	1'484	6.5
OPEL	298	308	186	193	1'142	1'292	424	437	6.9	7.2	2'050	2'230	-8.1
PEUGEOT	349	462	2		593	684	335	378	4.3	4.9	1'279	1'524	-16.1
PIAGGIO	104	113							0.3	0.4	104	113	-8.0
RENAULT	961	937	22	19	1'577	1'655	1'295	1'105	12.9	12.1	3'855	3'716	3.7
SCANIA									0.0	0.0	0	0	
SKODA	3	27							0.0	0.1	3	27	-88.9
SSANGYONG					8	15			0.0	0.0	8	15	-46.7
TOYOTA			1	1	717	897	38	115	2.5	3.3	756	1'013	-25.4
VOLVO									0.0	0.0	0	0	
VW	926	593	1'044	815	2'768	2'871	1'007	1'247	19.3	17.9	5'745	5'526	4.0
UEBRIGE	17	40		24	321	315	371	348	2.4	2.4	709	727	-2.5
Gesamttotal	5'330	5'273	2'133	2'388	12'941	13'667	9'433	9'505	100.0	100.0	29'837	30'833	-3.2

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 4.01.17

STATISTIKEN

Neumatrikulationen von schweren Sachtransportfahrzeugen																				
Januar bis Dezember 2016																				
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			
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	+/- %	
CITROEN																0.0	0.0	0	0	
DACIA																0.0	0.0	0	0	
DAF	3	1	29	28	6	7	125	121	25	48	11	29	2	5	4.9	6.2	201	239	-15.9	
DFSK																0.0	0.0	0	0	
FIAT	2	1														0.0	0.0	2	1	100.0
FORD		1														0.0	0.0	0	1	-100.0
HYUNDAI																0.0	0.0	0	0	
IVECO	131	118	58	66	11	4	92	93	40	42	27	31	7	3	9.0	9.2	366	357	2.5	
LAND-ROVER																0.0	0.0	0	0	
MAN	6	2	54	44	13	8	154	136	148	117	109	94	78	71	13.8	12.2	562	472	19.1	
MERCEDES	48	73	148	115	88	33	316	346	202	225	131	139	54	58	24.2	25.5	987	989	-0.2	
MITSUBISHI																0.0	0.0	0	0	
FUSO	34	36	10	7												1.1	1.1	44	43	2.3
NISSAN	2	6														0.0	0.2	2	6	-66.7
OPEL	9	3														0.2	0.1	9	3	200.0
PEUGEOT	1															0.0	0.0	1	0	
PIAGGIO																0.0	0.0	0	0	
RENAULT	19	9	45	30	29	18	156	169	63	58	43	38	32	22	9.5	8.9	387	344	12.5	
SCANIA			2	1	9	7	263	260	193	218	120	142	137	93	17.8	18.6	724	721	0.4	
SKODA																0.0	0.0	0	0	
SSANGYONG																0.0	0.0	0	0	
TOYOTA	5	8														0.1	0.2	5	8	-37.5
VOLVO			12	10	26	27	289	225	164	137	64	67	48	43	14.8	13.1	603	509	18.5	
VW	6	17														0.1	0.4	6	17	-64.7
UEBRIGE	114	115	58	50	1		1	1	2	2			1		4.3	4.3	177	168	5.4	
Gesamttotal	380	390	416	351	183	104	1'395	1'351	836	847	507	540	359	295	100.0	100.0	4'076	3'878	5.1	

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 4.01.17

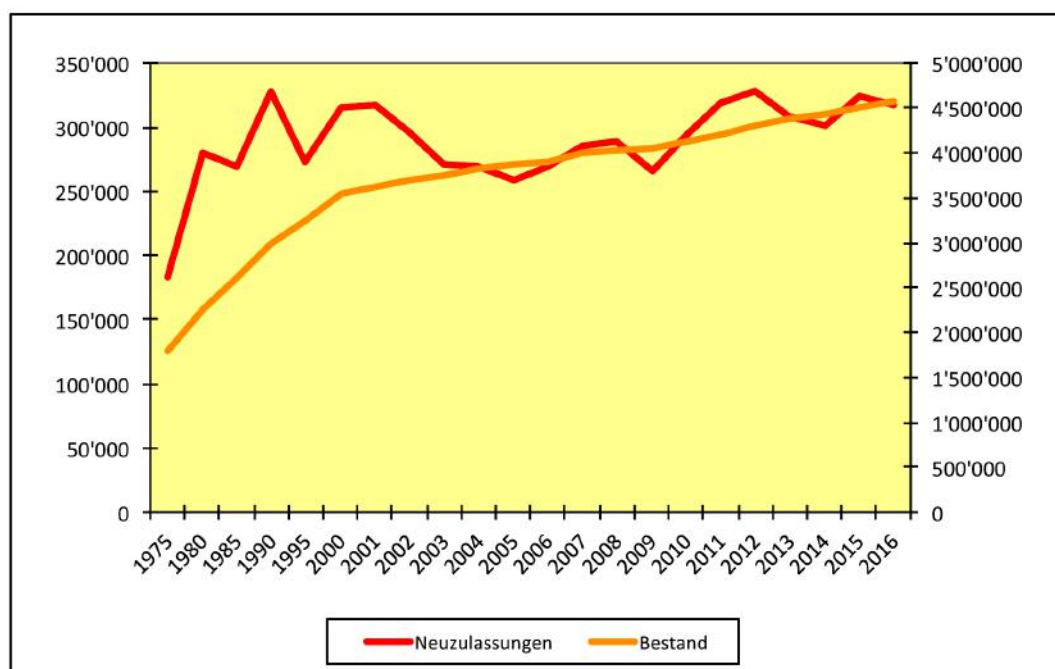
STATISTIKEN

Neuzulassungen und Bestand von Personenwagen ab 1975

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

auto-schweiz, ab 1993 MOFIS

BFS, ab 2007 auto-schweiz



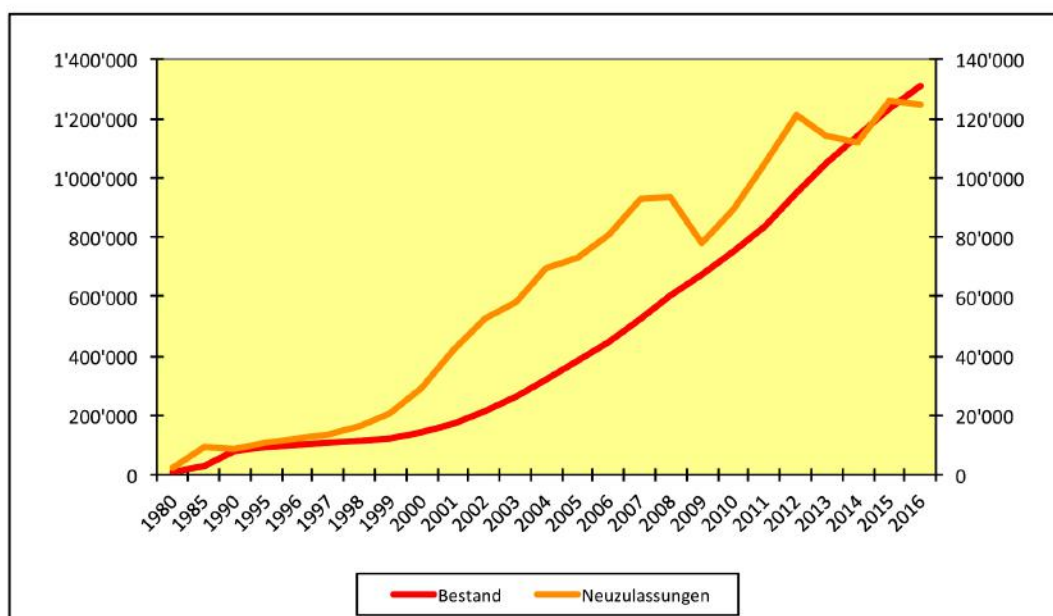
STATISTIKEN

Neuzulassungen und Bestand von Diesel-Personenwagen ab 1980

Jahr	Bestand	Davon Diesel		Neuzulassungen	Davon Diesel	
		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

BFS, ab 2007 auto-schweiz

BFS, ab 1988 auto-schweiz



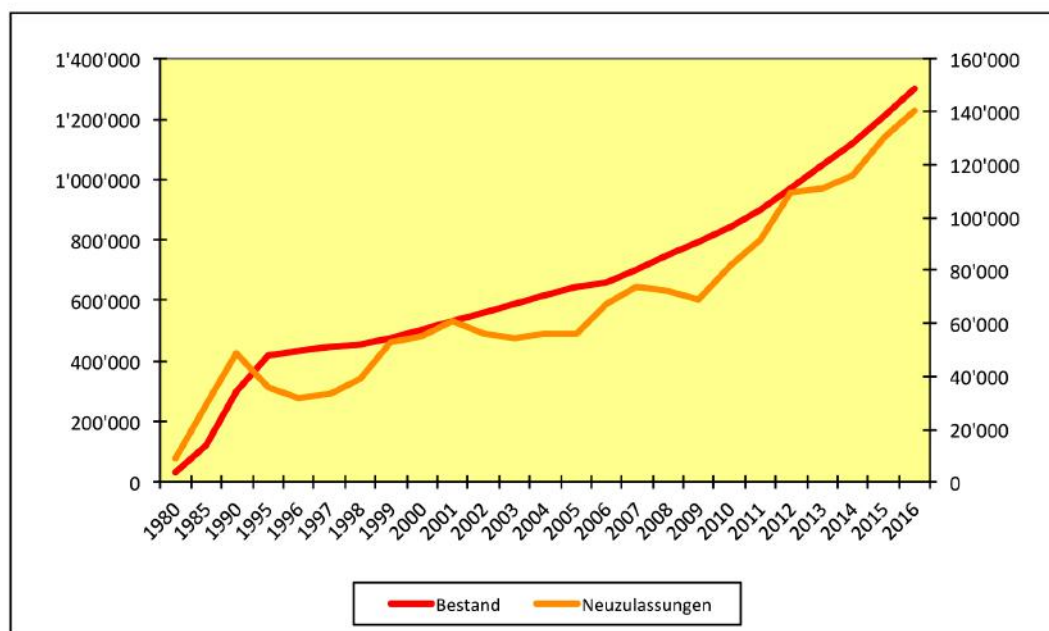
STATISTIKEN

Neuzulassungen und Bestand von 4x4-Personenwagen ab 1980

Jahr	Bestand	Davon 4x4		Neuzulassungen	Davon 4x4	
		Stück	%		Stück	%
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

BFS, ab 2007 auto-schweiz

BFS, ab 1988 auto-schweiz



STATISTIKEN

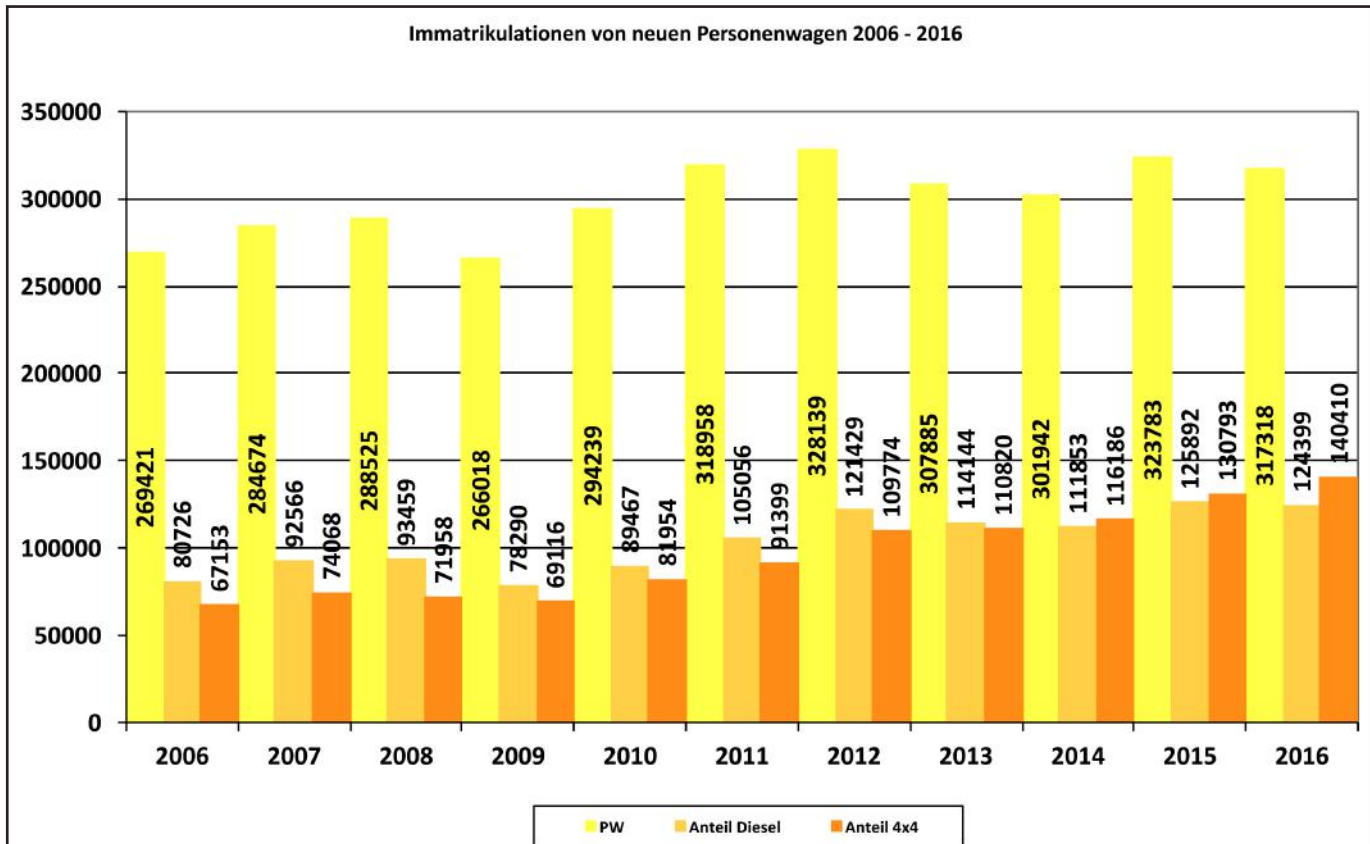
Monatlicher Vergleich Immatrikulationen PW

Quelle: ASTRA/MOFIS

auto-schweiz, 10. Februar 2017

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.
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.
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

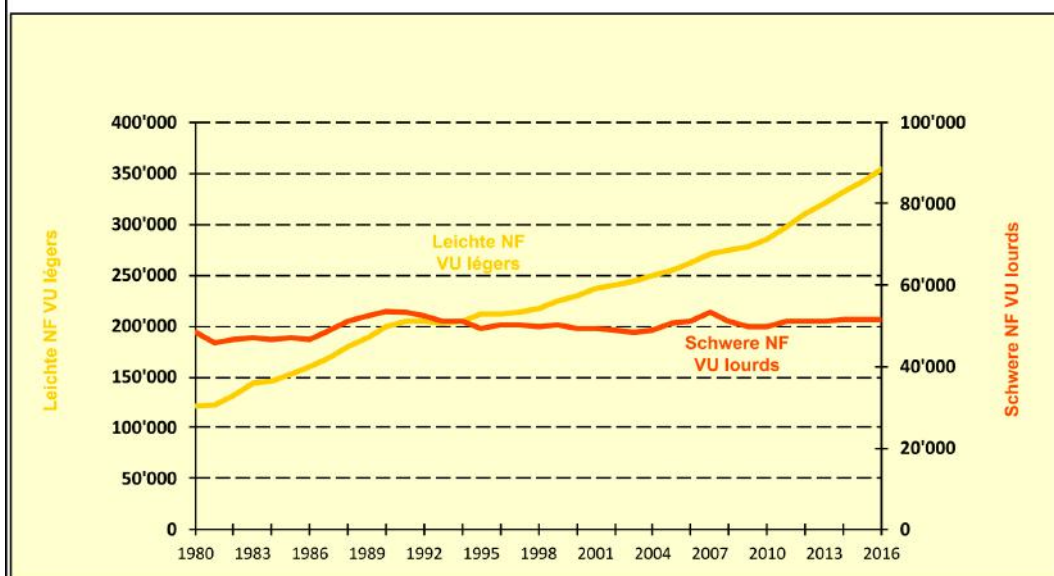
STATISTIKEN



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



© auto-schweiz/auto-suisse /RB 2.2017

STATISTIKEN

Entwicklung Motorfahrzeugbestand 2011 - 2016

Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

Fahrzeugart (Code)	Fahrzeugart	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Personenwagen	4'209'300	4'299'615	4'366'426	4'429'885	4'503'339	4'571'402
2	Schwerer Personenwagen	372	421	469	490	526	592
10	Leichter Motorwagen	37'424	40'185	42'804	45'292	48'550	52'388
11	Schwerer Motorwagen	4'215	4'671	4'845	4'789	4'996	5'277
20	Gesellschaftswagen	6'545	6'636	6'679	6'771	6'906	7'006
21	Kleinbus	8'945	8'827	8'088	7'499	7'261	7'004
22	Gelenkbus	1'290	1'329	1'370	1'443	1'517	1'592
30	Lieferwagen	300'241	313'529	323'227	333'796	344'845	357'448
35	Lastwagen	48'564	48'701	48'499	49'029	48'390	48'447
36	Leichtes Sattelmotorfahrzeug	13	12	8	7	8	6
37	Schweres Sattelmotorfahrzeug	90	84	85	90	87	81
38	Sattelschlepper	11'587	11'550	11'366	11'483	11'599	11'608
42	Traktor	2'307	2'530	2'887	3'248	3'561	3'938
43	Landwirt. Traktor	134'391	135'902	137'169	138'064	139'340	140'540
50	Arbeitsmaschine	14'967	15'257	15'414	15'556	15'667	15'822
51	Arbeitskarren	27'441	28'298	29'078	29'568	29'977	30'711
52	Landw. Arbeitskarren	7'149	7'558	7'931	8'324	8'690	9'079
60	Motorrad	602'352	618'716	630'689	643'894	657'512	669'928
61	Kleinmotorrad	48'240	43'673	38'543	33'791	28'913	25'454
62	Motorrad-Dreirad	720	712	687	643	616	604
63	Motorrad-Seitenwagen	2'965	2'996	3'030	3'094	3'106	3'067
64	Kleinmotorrad-Dreirad	1'006	2'173	3'672	4'761	5'889	6'446
65	Leichtmotorfahrzeug	238	204	193	188	164	162
66	Kleinmotorfahrzeug	11'862	12'922	13'498	14'221	14'985	15'727
67	Dreirädr. Motorfahrzeug	1'998	2'156	2'288	2'568	2'863	3'206
68	Motorschlitten	1'362	1'340	1'308	1'269	1'231	1'169
80	Motorkarren	18'701	19'335	19'889	20'378	20'912	21'289
81	Landw. Motorkarren	37'297	36'830	36'378	35'976	35'472	35'020
82	Motoreinachser	253	239	234	232	238	255
83	Landw. Motoreinachser	9'321	9'128	8'948	8'814	8'678	8'563
84	Landw. Kombinations-Fahrzeug	25	25	26	29	31	31
Total Motorfahrzeuge		5'551'181	5'675'554	5'765'728	5'855'192	5'955'869	6'053'862

Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz/14.10.2016

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
EFKO	Eidgenössische Fahrzeugkontrolle
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	strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
KMU	Kleinere und mittlere Unternehmen
KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
NF	Nutzfahrzeuge
PR	Public Relations
PW	Personenwagen
RESH	REstoffe aus SHredderanlagen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SSM	Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe
SMJ	Schweizer Motorjournalisten
SVWG	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



Impressum

Diese Publikation erscheint in Deutsch und Französisch
 Gestaltung und Produktion: KREBStypo, Innerberg
 Druck: Andres AG, 2500 Biel 6
 Herausgabe: April 2017
 © auto-schweiz