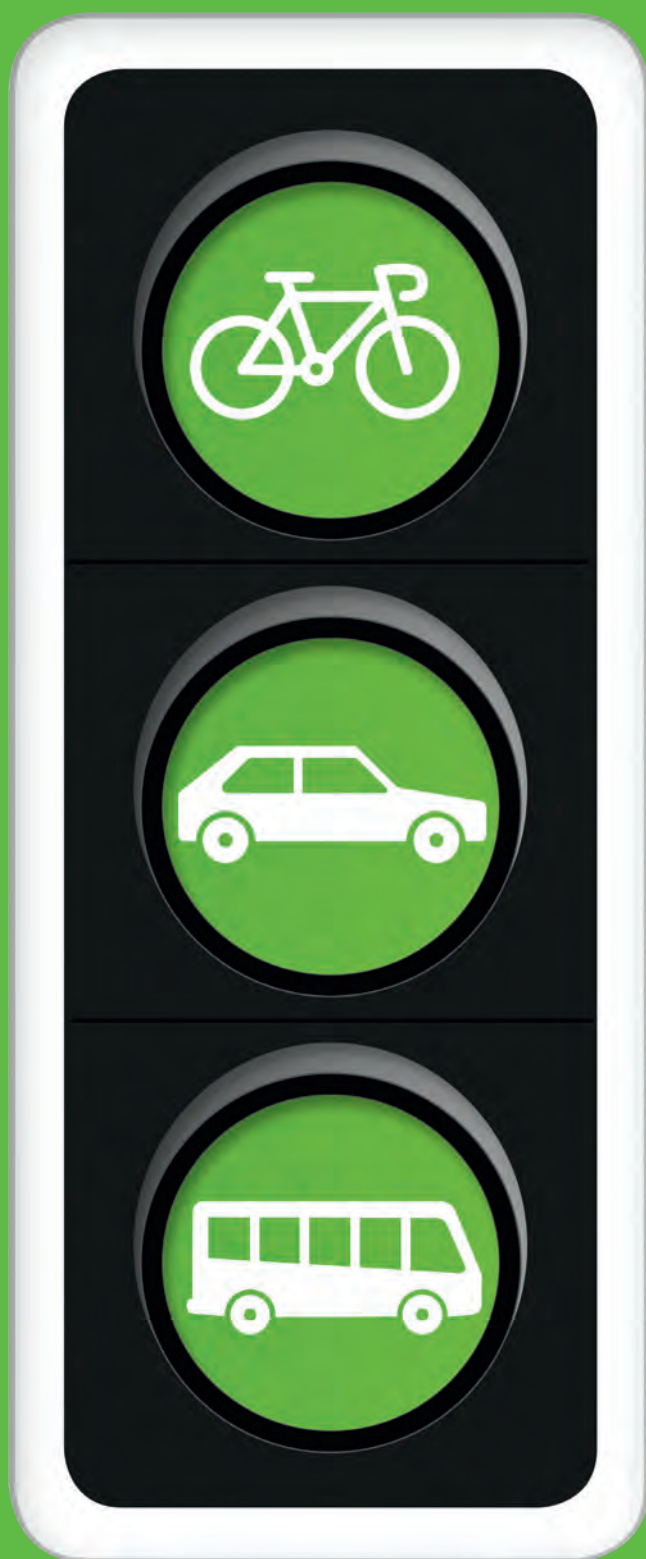


JAHRESBERICHT 2015|16



Impressum

Diese Publikation erscheint in Deutsch und Französisch

Gestaltung und Produktion: KREBStypo, Innerberg

Druck: Andres AG, 2500 Biel 6

Herausgabe: April 2016

© auto-schweiz

INHALTSVERZEICHNIS

GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN	5
Stürmisches 2015 – folgt 2016 die Rückkehr zum schönen Wetter?	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 2015	27
Geschäftsstelle	29
Aus der Tätigkeit der Kommissionen und Arbeitsgruppen	30
Mitgliedschaften und Vertretungen	31
DER GASTKOMMENTAR	34
Die Schweiz – Eine Autonation	34
SCHLUSSWORT 2015	37
«Vorwärts kommen» als Antrieb	37
STATISTIKEN	39
VERZEICHNIS UND ABKÜRZUNGEN	54

GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN



François Launaz,
Präsident

Stürmisches 2015 – folgt 2016 die Rückkehr zum schönen Wetter?

Ein bewegtes 2015.

Selten fiel ein Autojahr so stürmisch aus wie 2015. Keine Woche verging ohne Schlagzeilen über die Probleme der Autobranche.

Es begann am 15. Januar, als die Schweizerische Nationalbank entschied, den Mindestkurs von 1.20 CHF/Euro nicht länger zu unterstützen. Ein gewaltiger Schock für die gesamte Industrie, insbesondere für diejenigen mit grossen Lagerbeständen an Importwaren aus europäischen Ländern, die mit 1.20 CHF pro Euro bezahlt worden waren. So geschehen bei den Schweizer Automobil-Importeuren.

Die bei den Importeuren und im Netzwerk in der Schweiz verfügbaren Fahrzeuge, die Neuwagen auf dem Weg in unser Land, die Ersatz- und Vorführgewerkschaften, die Occasionen und, last but not least, die Leasingfahrzeuge haben auf einen Schlag 10 bis 15 % ihres Wertes verloren. Dies betraf natürlich im Besonderen die seit 48 Monaten geleasteten bzw. vor der ersten Abwertung des Euros 2011 gekauften Autos.

Viele dachten, die Branche würde sich nur mit Mühe von einem solchen Schock erholen. Doch im Gegensatz zum vorangehenden Euro-Einbruch hat sie sofort mit einer Senkung der Neuwagenpreise um 15 bis 20 % und einer gleichzeitigen Reduzierung von 8 % bei den Occasionsfahrzeugen reagiert, was natürlich grosse Löcher in die Bilanzen riss.

Dieser schnellen Reaktion war es jedoch zu verdanken, dass ein Teil der Margenverluste durch ein Verkaufswachstum ausgeglichen wurde, welches wiederum Gewinne bei den Kundendienst-Aktivitäten zur Folge haben wird. Ein paar kleine Garagen sind zwar eingegangen, nicht mehr allerdings als in einem gewöhnlichen Jahr.

Dem Bericht der FIGAS zu den neun ersten Monaten des Jahres zufolge konnten die Werkstattbesitzer ihren Profit dank eines Verkaufsanstiegs gar erhöhen. Das heisst, dass die Auswirkungen des Wechselkurses vollumfänglich durch die Importeure getragen wurden – ein grosser Aufwand, den es zu begrüssen gilt.

Alles stand wieder zum Besten, da verdunkelte sich der Himmel Ende Sommer erneut, als vom Westen her eine düstere Stickoxid-Wolke aufzog. Wir hätten darauf verzichten können. Doch auch hier war die Reaktion, nach einigem anfänglichen Zögern, gut. Es scheint, dass die

vorgeschlagenen Lösungen wieder für Ruhe und Gelassenheit bei der betroffenen Kundschaft gesorgt haben. Umso besser!

Die Zufriedenheit der Kunden hat sich in den Zahlen niedergeschlagen, wurde doch mit 323783 Neuimmatrikulationen 2015 ein durchaus positives und erfreuliches Resultat erzielt, genauer gesagt das zweitbeste dieses Jahrzehnts und das drittbeste seit 1980.

Zudem haben die Unterkategorien der Allrad-, Diesel- und alternativ betriebenen Fahrzeuge wie schon seit vielen Jahren stärker zugelegt als der Gesamtmarkt.

Die Allradfahrzeuge verzeichneten einen Anstieg von 12,6 % und stellen mit über 130000 Immatrikulationen einen Marktanteil von mehr als 40 %, wovon die Dieselfahrzeuge mit einem Absatz von etwas weniger als 130000 Stück 38 % ausmachen. Das wachsende Interesse der Automobilisten an diesem Antriebstyp lässt sich dadurch erklären, dass die Mehrkosten für Diesel angesichts der sinkenden Benzinpreise unbedeutend geworden sind und sich daher nur geringfügig im Autobudget niederschlagen.

Mit einem Anstieg von 3,2 auf 4,2 % oder 13468 Einheiten haben die Fahrzeuge mit Alternativantrieb einen grossen Sprung nach vorne gemacht. Es besteht kein Zweifel, dass sich dieser Trend fortsetzen und weiter zunehmen wird. Immer mehr Marken bieten bereits Elektroautos, Hybridfahrzeuge und Plug-In-Hybride an, wohlwissend, dass die ambitionierten, vom Parlament festgesetzten CO₂-Ziele ohne diese Technologien nur sehr schwer erreichbar sein werden.

427168 Strassenmotorfahrzeuge wurden 2015 neu in Verkehr gesetzt. Mit diesem Anstieg von 7,7 % gegenüber 2014 liegen die Zahlen nahe am Höchststand von 2012 (430973 Fahrzeuge). Bei den in Verkehr gesetzten Motorrädern konnte mit 51787 Einheiten gar ein neuer Rekord aufgestellt werden.

Mehr als 100000 Motorfahrzeuge sind zusätzlich auf den Schweizer Strassen unterwegs. Die zahlreichen Immatrikulationen haben erneut einen starken Zuwachs des Motorfahrzeugbestands zur Folge. 5885642 Fahrzeuge waren am Stichtag des 30. September in der Schweiz im Verkehr. Dies entspricht einer Zunahme von 101558 Einheiten oder 1,8 % im

Vergleich zum Vorjahr. Damit hat der Schweizer Motorfahrzeugpark in den letzten 25 Jahren (seit 1990) um 55,8 % zugenommen.

Konjunkturelles Umfeld und Politik

Angesichts des stark umkämpften Marktes und unerwarteter Schwierigkeiten präsentiert sich die Zukunft nicht eben hindernisfrei. Gerade in der Schweiz werden die 2016 anstehenden politischen Entscheide die automobilen Zukunft massgeblich prägen.

Die Abstimmung über eine zweite Gotthardröhre für die Tunnelsanierung hat den Ton für den Rest des Jahres vorgegeben. Die Aussichten auf eine Verbesserung der Strassenverhältnisse in unserem Land stehen gut.

Am 5. Juni wird das Volk über die Initiative für eine faire Finanzierung der Strasseninfrastruktur entscheiden. Die sogenannte «Milchkuh-Initiative» verlangt nichts mehr, als dass die Steuern und Abgaben der Strassenbenutzer auch der Strasse zugutekommen und dass die Automobilisten im Falle einer Steuererhöhung ein Mitspracherecht erhalten. Was für alle selbstverständlich scheinen könnte, ist es jedoch nicht für unsere Regierung und unser Parlament, die damit eine wichtige Finanzquelle versickern sehen.

Die Abstimmungskampagne rollt. Unterstützt von zahlreichen Organisationen – AGVS, ASTAG, SGV, UP, HANDELSCHWEIZ usw. – hat das Initiativkomitee all seine Kräfte für den Kampf mobilisiert. Die Strassenlobby ist geschlossen überzeugt von der Berechtigung dieser Initiative, die sie vor zukünftigen Erhöhungen der Abgaben und Steuern schützt, wie sie die Gegner vorschlagen, namentlich indem sie im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eine Anhebung der Treibstoffsteuer akzeptieren, sowie ohne Nachweis eines wirklichen Finanzierungsbedarfs eine Anpassung an die Lebenshaltungskosten, und eine Erhöhung der Autobahnvignette. Letzteres obwohl das Volk eine solche Verteuerung anlässlich des Netzbeschlusses 2013 abgelehnt hat.

Die Entscheidung wird am 5. Juni fallen, und wir erwarten sie mit Spannung und Optimismus. Noch etwas später im Jahr oder Anfang 2017 dürften die Schweizer Stimmbürger dann den Strassenfonds gutheissen, wie sie es 2014 mit dem Bahninfrastrukturfonds getan haben. Doch auch hier sind die Differenzen gross, in den wirtschaftlichen und strassenfreundlichen, aber auch politischen Kreisen, wo Umwelta-

natiker davon träumen, die privaten Fahrzeuge gleich ganz vom helvetischen Boden verschwinden zu lassen!

Schaut man noch etwas ferner in die Zukunft, zeigen sich weitere drohende Turbulenzen, orchestriert vom Bundesrat und den beiden Kammern.

Und das Wichtigste steht uns noch bevor: das bundesrätliche Energieprojekt 2050 und sein Abschnitt betreffend das CO₂. In seiner aktuellen Form wurde das CO₂-Emissionsziel für 2021 auf 95 Gramm pro Kilometer festgelegt, analog zur Europäischen Gemeinschaft. Das aktuelle System erfährt zwar eine Verbesserung, d.h. eine Verrechnung der Strafen anhand eines Umwandlungssatzes, der gemäss tatsächlichem Kurs aktualisiert und nicht auf 1.50 eingefroren ist. Der Rest jedoch bleibt fast identisch wie der Ist-Zustand, wird doch die Schweiz nicht in die europäische Flotte integriert. Absolut realitätsfremd, wenn man bedenkt, dass das Gesetz für einen 12 Millionen Fahrzeuge umfassenden Markt aufgesetzt wurde. Innerhalb der EU kann ein Ausgleich stattfinden zwischen Ländern mit hohem Emissionsniveau, wie z.B. Deutschland, und solchen mit einem tiefen Level, wie Portugal.

Die Schweiz kann von so einem System nicht profitieren und wird im Vergleich zu Europa mit weit höheren Zielen konfrontiert, ohne jedoch die Eigenschaften der zum Verkauf angebotenen Neuwagen beeinflussen zu können. Diese Situation führt natürlich zu einer Wettbewerbsverzerrung und zu Nachteilen beim Verkaufspreis in der Schweiz. Doch es scheint, als fänden das Parlament und der Bundesrat Gefallen an einem solchen System.

Es gilt anzumerken, dass es auch mit grossen Anstrengungen nicht einfach ist, den Markt zu verändern und die Wünsche der Käufer umzupolen. Der Wandel hin zum rein elektronischen Verkehr wird nicht von heute auf morgen stattfinden, sondern noch einige Zeit beanspruchen. Vor allem aber muss sich die Regierung bewusst werden, dass sich die Ausbreitung alternativ angetriebener Fahrzeuge ohne entsprechende Infrastruktur sehr schwierig und sehr langsam gestalten wird – zu langsam.

Alles in allem stellt sich die Automobilindustrie diesen Herausforderungen und nimmt sich der Probleme an. Sie macht weiter Fortschritte und entwickelt immer sauberere und leistungsfähigere Fahrzeuge.

Bei den politischen Entscheidungen spielt auto-schweiz eine zunehmend wichtige Rolle.

GELEITWORT DES PRÄSIDENTEN

Und dank der Milchkuh-Initiative hat der Verband unter Beweis gestellt, dass er imstande ist, Berge zu versetzen. Die Richtung, die vor einigen Jahren eingeschlagen und 2014 bestätigt wurde, ist richtig, auch wenn die Erfolge nicht eben zahlreich und einfach zu erzielen sind. Die Branche braucht einen starken und engagierten Verband.

auto-schweiz ist gut gerüstet für künftige Herausforderungen und kann auf ein motiviertes Team zählen, das sich mit tiefer Überzeugung für die Sache einsetzt. An dieser Stelle möchte ich dem ganzen Team danken für die über das Jahr hinweg erbrachten Anstrengungen. Das ist 2016 umso wichtiger, als dass es sich um ein entscheidendes Jahr für unsere Industrie handelt, in dem die Weichen für die Zukunft gestellt werden.

Natürlich wäre dies auch ohne die Unterstützung des Vorstands und der Mitglieder nicht möglich. Auch Euch allen danke ich herzlich für die Unterstützung, die Kritik, die Vorschläge, die Ehrlichkeit und die Aufmunterungen. Sie alle sind wesentlich, um der Zukunft gelassen und motiviert entgegenblicken zu können.

Im Namen des Teams

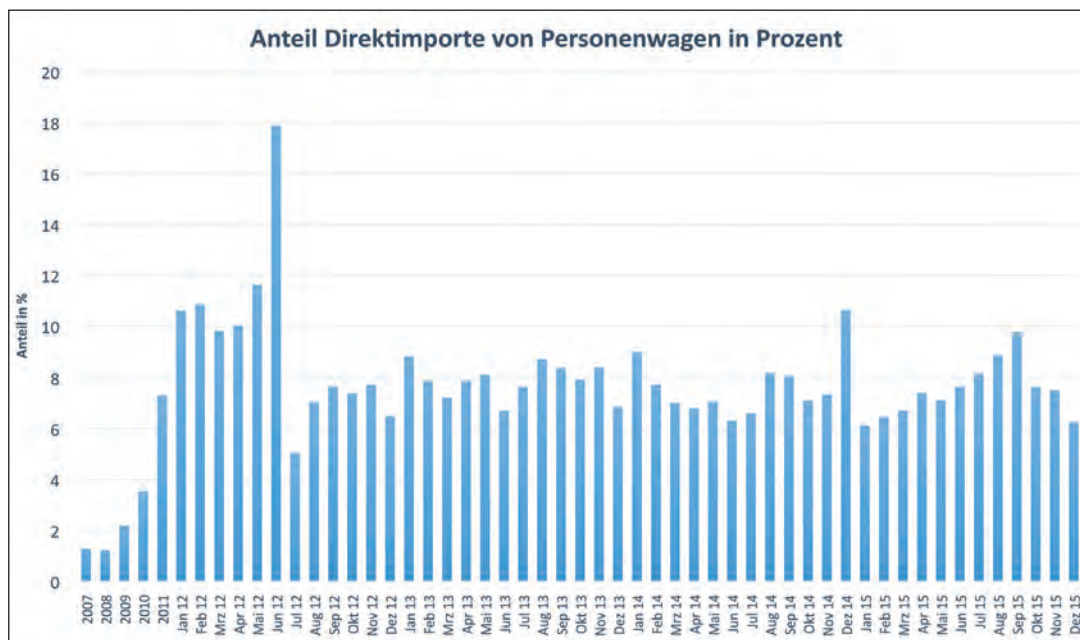
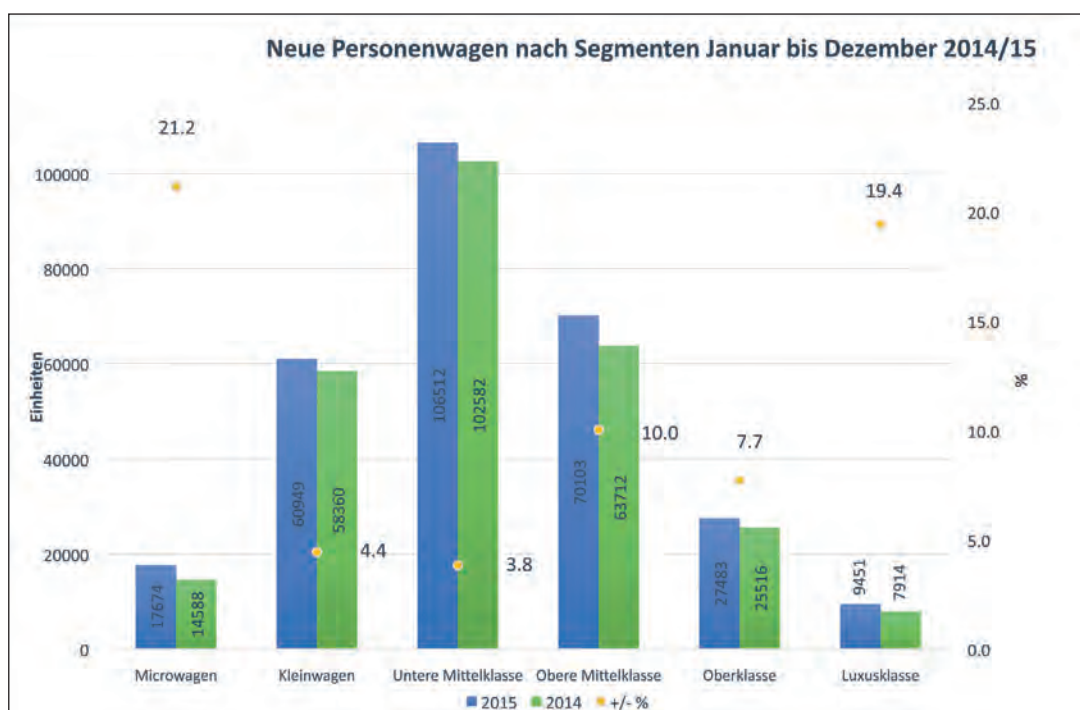
François Launaz

Konjunkturrückblick und Ausblick

Im Jahr 2015 wurden von der schweizerischen Automobilbranche 323783 neue Personenwagen verkauft und zum Verkehr zugelassen (2014: 301942). Damit verzeichnete der Markt eine Zunahme von 7,2% oder 21841 Einheiten. Die Prognose von 300000 Personenwagen wurde deutlich überschritten. So ist es gelungen, diese Schwelle zum fünften Mal in Folge zu übertreffen. Zum grössten Teil ist

diese Zunahme der Aufhebung des Euro-Mindestkurses im Januar 2015 zuzuschreiben. Die deutlichen Preissenkungen haben die Kauflust der Konsumenten geweckt. Allerdings zu Lasten der Marge des Autogewerbes.

Nach einem leichten Rückgang im 2014 hat der Marktanteil der Dieselfahrzeuge wieder deutlich zugenommen und liegt jetzt bei 38,9% (2014: 37,0%). Ebenfalls noch einmal zugenom-



men haben die Personenwagen mit Allradantrieb. Sie erreichten mit einem Marktanteil von 40,4 % (2014: 38,5 %) erneut einen Rekordwert. Die Statistik nach Segmenten zeigt in allen Klassen eine Zunahme. Am grössten war diese im 2015 bei den Microwagen (+ 21,2 %). Aber auch in der Luxusklasse (+ 19,4 %) und in der oberen Mittelklasse (+ 10 %) wurden deutlich mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr.

Etwas geringer, aber immer noch hoch ist der Anteil der Direktimporte. Lange lag er im Bereich von 1 bis 2 %. 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 knapp unter 8 Prozent auf einem beachtlich hohen Niveau einzupendeln. Allerdings gab es im Dezember 2014 erneut einen Wert von 10,6 %. Grund dürften wieder die CO₂-Sanktionen sein, weil die Regelung, dass die Fahrzeuge mit den höchsten Emissionen (für 2014 wurden nur 80 % berücksichtigt) gestrichen werden, ab 2015 nicht mehr gilt und deshalb Lagerfahrzeuge noch im 2014 zugelassen wurden. Im Januar 2015 sank der Anteil auf

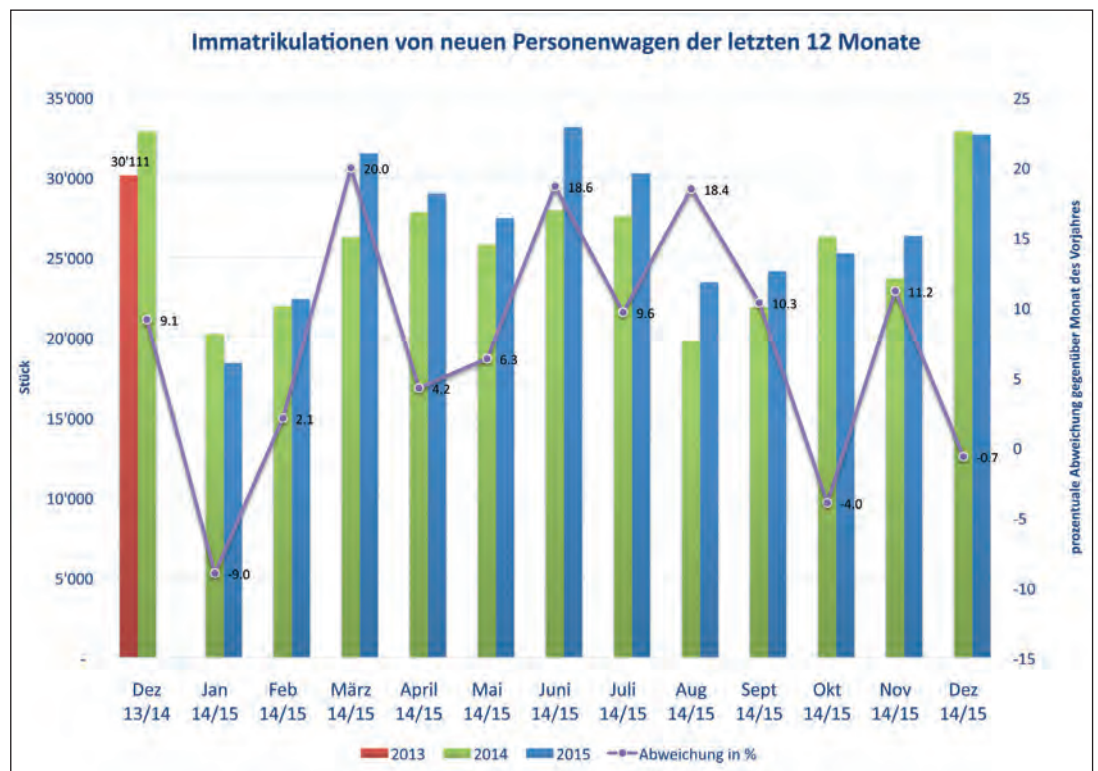
6,1 % und stieg dann wieder an. Im September wurde der Jahreshöchstwert von 9,8 % erreicht. Das Jahresmittel lag bei 7,5 %.

Bei den schweren Nutzfahrzeugen sanken die Neuzulassungen – nach einem Anstieg um fast einen Viertel (23,5 %) im Vorjahr – wieder um 6,5 % und zwar von 4147 auf 3878 Fahrzeuge.

Im vergangenen Jahr wurden 30833 neue Lieferwagen in Verkehr gesetzt. Das sind 2192 Einheiten oder 7,7 % mehr als 2014. Um 13,1 % von 3674 auf 4156 nahm die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personentransportfahrzeuge zu. Bei fast drei Viertel dieser Fahrzeuge handelt es sich um Wohnmobile. Hier gab es 2015 mit 3051 Campern (2014: 2699) erneut eine Zunahme.

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. Bei den schweren Nutzfahrzeug geht man von einer Zunahme auf 5000 Fahrzeuge aus.

Das Interesse am Auto ist aber weiterhin ungebrochen, denn die individuelle Mobilität und die zeitliche sowie örtliche Unabhängigkeit sind die Stärken des Motorfahrzeuges. Das



Fahrzeugbestand und Motorisierungsgrad

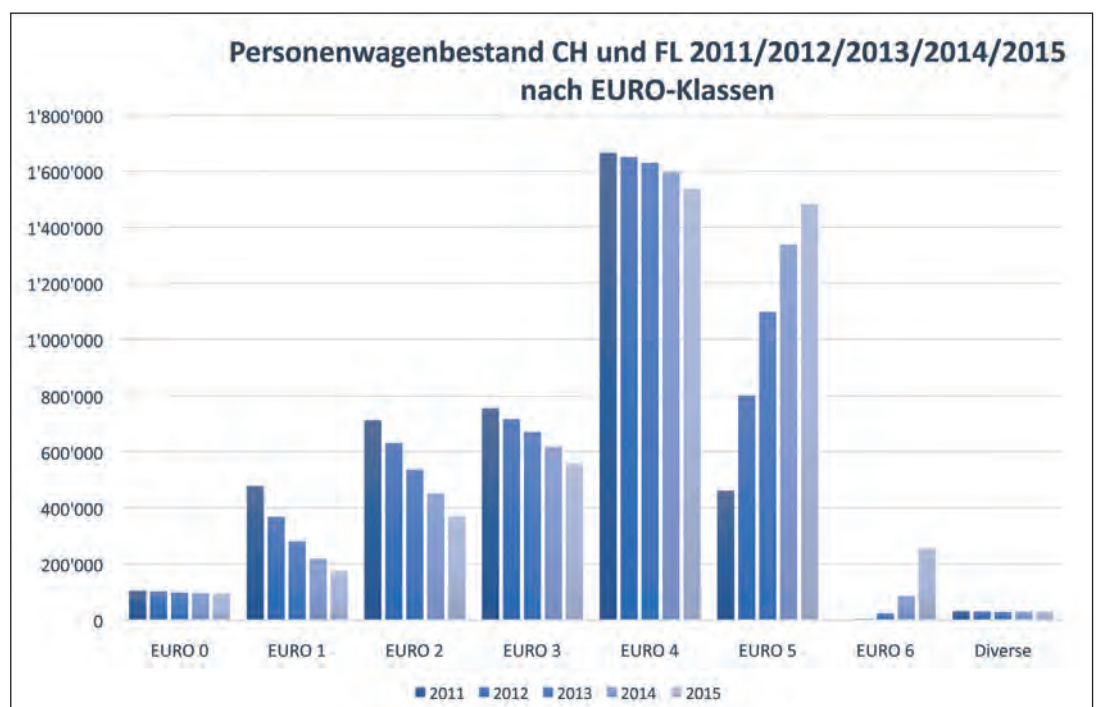
Fahrzeugkategorie	1990	2000	2011	2012	2013	2014	2015
Personenwagen	2 985 399	3 545 247	4 209 672	4 300 036	4 366 895	4 430 375	4 503 865
Zunahme zum Vorjahr %	3,10	2,20	2,14	2,10	1,53	1,43	1,63
Personentransportfahrzeuge	31 293	40 260	58 419	61 648	63 786	65 794	69 234
Sachentransportfahrzeuge	252 136	278 518	360 495	373 876	383 185	394 405	404 929
Landw. Fahrzeuge	162 939	177 963	188 183	189 443	190 452	191 207	192 211
Industr. Fahrzeuge	45 920	48 949	63 669	65 659	67 502	68 982	70 355
Total Motorwagen	3 477 687	4 090 937	4 880 438	4 990 662	5 071 820	5 150 763	5 240 590
Motorräder	299 264	493 781	670 743	684 892	693 908	704 429	715 279
Total Motorfahrzeuge	3 776 951	4 584 718	5 551 181	5 675 554	5 765 728	5 855 192	5 955 869
Motorfahrräder (ab 2007*)	464 609	238 770	160 000	160 000	160 000	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	7 870	7 955	8 039	8 140	8 238
Zunahme %	1,1	0,2	0,2	1,1	1,1	1,3	1,2

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

zeigt auch das erneute Anwachsen des Bestandes (per 30. 09. 2015) um rund 1,6 % (73 490 Einheiten) auf insgesamt 4 503 865 Personenwagen (CH inkl. FL).

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. 2015) gemäss Bundesamt für Statistik bei rund 8,3 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 detaillierten aktuellen Statistiken über Personenwagen und Nutzfahrzeuge finden Sie unter www.auto-schweiz.ch.



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

Motorisierung	Personenwagen pro 1000 Einwohner	Nutzfahrzeuge pro 1000 Einwohner	Motorwagen pro 1000 Einwohner
Jahr			
1990	442	73	515
2000	493	76	569
2001	498	76	574
2002	508	77	584
2003	508	77	588
2004	514	78	597
2005	515	79	597
2006	516	80	600
2007	519	81	605
2008	517	81	603
2009	514	80	597
2010	517	81	599
2011	529	82	605
2012	535	84	613
2013	537	84	617
2014	539	85	619
2015	537	86	623

Quelle: Vademecum strasseschweiz

Erneuter Rückgang beim Flottenverbrauch von neuen Personenwagen

Der durchschnittliche spezifische, d.h. verkaufsgewichtete Treibstoffnormverbrauch neuer Personenwagen nahm auch 2014 (gemäss

Berichterstattung im 2015) erneut ab. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hatte, wie schon im Vorjahr, den Auftrag nicht mehr an auto-schweiz vergeben. Der neue Auftragnehmer, die Firma Ernst Basler + Partner AG, hat bei der Auswertung einige Änderungen vorgenommen, die dafür sorgen, dass nicht mehr alle Daten direkt mit den früheren Jahren vergleichbar sind.

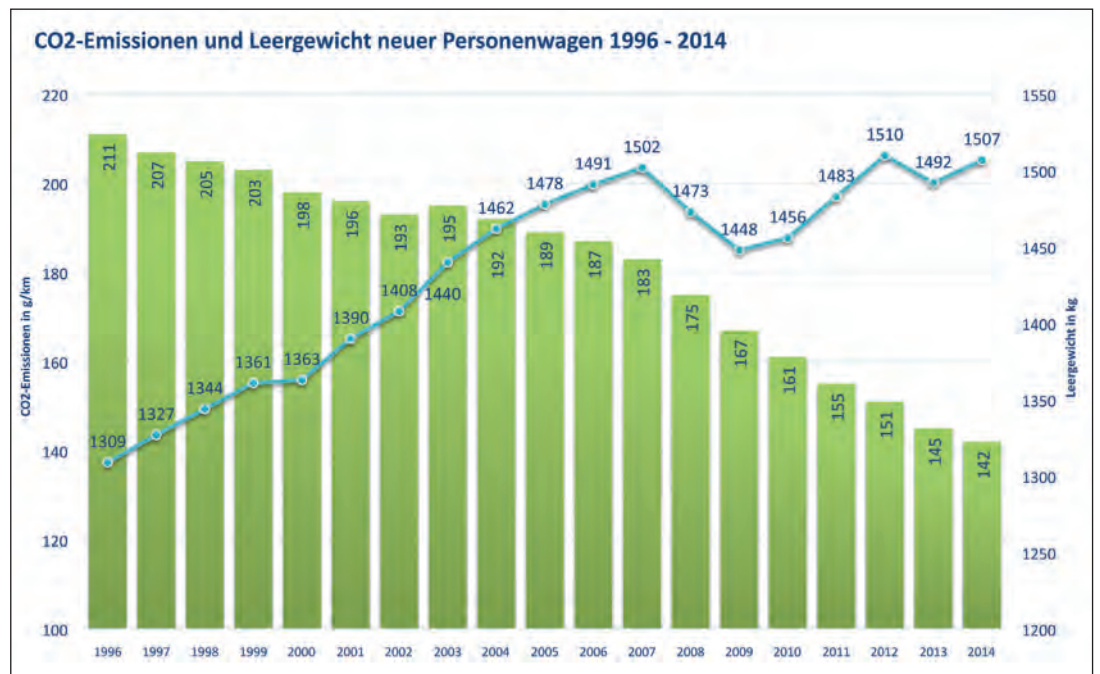
Insbesondere bei der Angabe des Treibstoffverbrauchs in l/100 km wurden neu die Werte aller Treibstoffe in Benzinäquivalente umgerechnet. Bisher wurde einfach der Schnitt der entsprechenden Literzahlen gebildet. Das führte im 2013 bei reiner Betrachtung der Volumina zu einer Erhöhung von 6,21 Liter auf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

Entscheidend sind aber die CO₂-Emissionen. Und die sind im 2014 erneut um 3 Gramm pro km gesunken.

Im 2014 lagen die CO₂-Emissionen der neu zugelassenen Personenwagen in der Schweiz bei 142 g/km.

Das durchschnittliche Leergewicht ist wieder leicht gestiegen und zwar von 1492 kg auf 1507 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 Hybrid-Fahrzeuge auf.



AUTOMOBIL/WIRTSCHAFT/VERKEHR/POLITIK/UMWELT

Am grössten war die Zunahme aber bei den Elektrofahrzeugen. Nach einem Durchhänger von 2008 bis 2012 scheinen sich auch die Verkäufe der Personenwagen mit Erdgasantrieb wieder zu erholen.

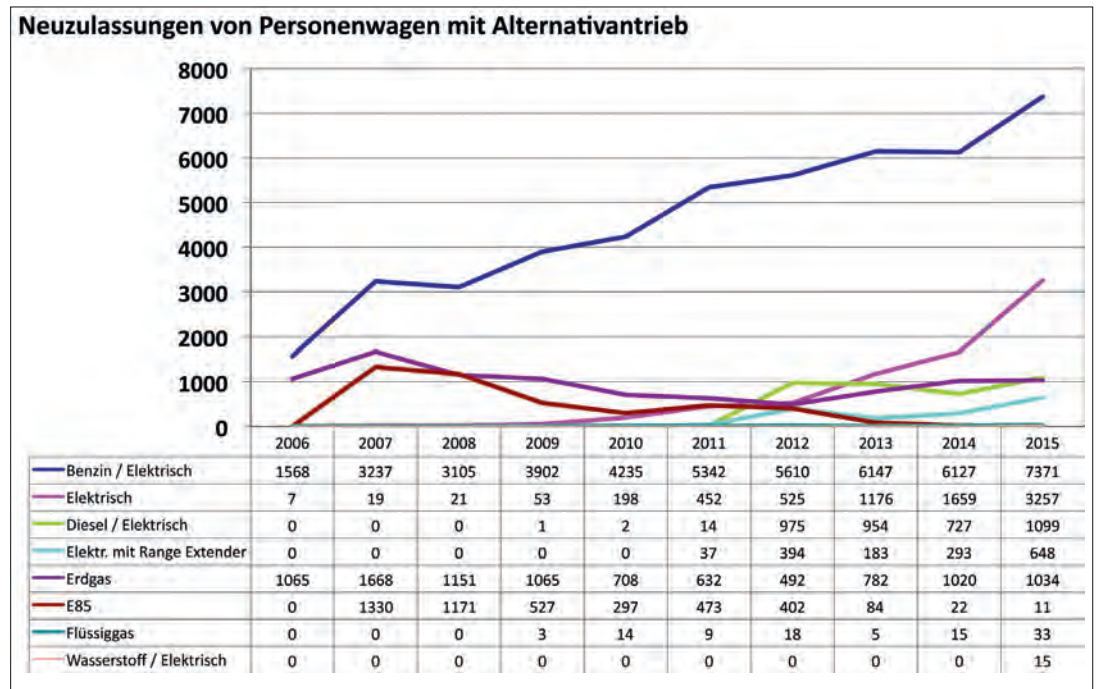
Emissionsvorschriften Nutzfahrzeuge

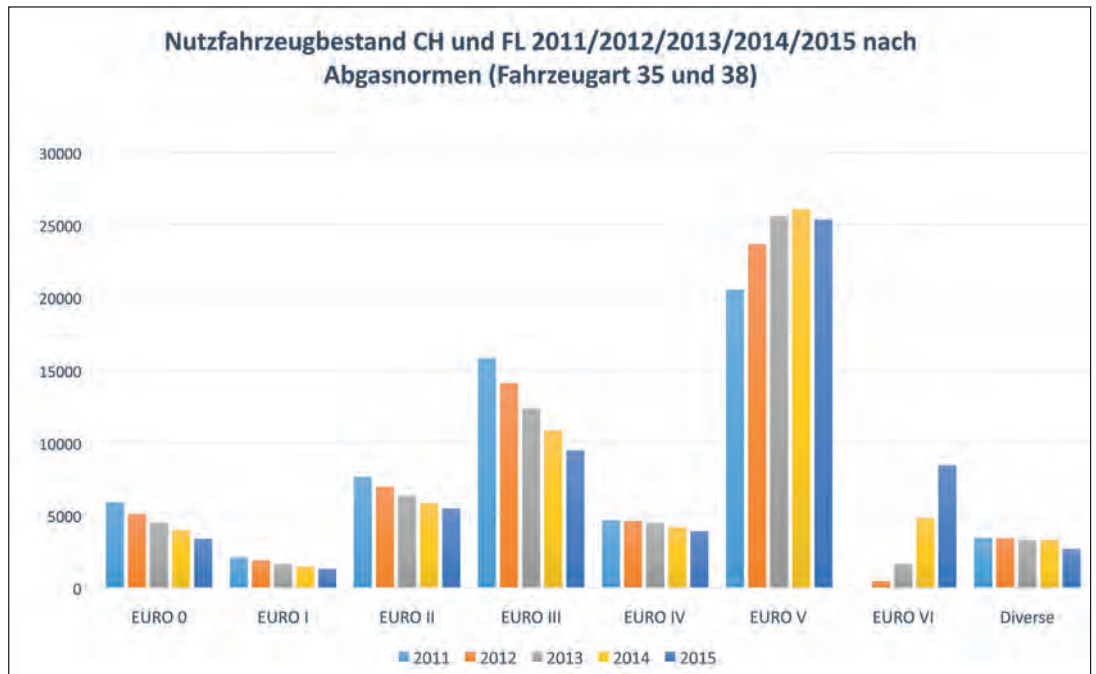
Zur Reduktion der Abgasemissionen hat die EU Richtlinien mit hohen Anforderungen erlassen, die ebenfalls in der Schweiz gelten.

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) entsprechen. Ab 2012 waren bereits erste Fahrzeuge nach der ab Januar 2014 geltenden Norm Euro VI erhältlich.

Grossen Einfluss haben die Euro-Normen auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Nutzfahrzeug-Park erneuert sich deshalb relativ rasch. Den grössten Bestand weisen wie schon in den Vorjahren nicht mehr die Euro III Fahrzeuge auf, welche die mittlere LSVA-Kategorie bilden, sondern die Euro V Fahrzeuge, deren Bestand allerdings bereits wieder abgenommen hat. In der teuersten Kategorie (Euro II und älter) hat der Bestand auch im letzten Jahr deutlich abgenommen.

Rudolf Blessing

Verkehrspolitik

Eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»



Die «Milchkuh-Initiative» verfolgt als Ziele die Zweckbindung des Strassengeldes für die Strasse sowie die Stärkung des Mitspracherechts der Strassenbenützer. Sie wurde 2014 von einem überparteilichen Komitee, in dem auch auto-schweiz und zahlreiche Partnerverbände vertreten sind, eingereicht und durchlief nun im abgelaufenen Jahr den parlamentarischen Prozess. Zuvor hatte der Bundesrat im November 2014 seine Botschaft mit ablehnender Haltung veröffentlicht. Leider sprachen sich auch Stände- und Nationalrat gegen mehr Transparenz und Fairness in der Verkehrsfinanzierung aus. Zuvor war im Nationalrat ein Minderheitsantrag aus der Kommission auf parallele parlamentarische Behandlung mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF denkbar knapp mit 91 zu 93 Stimmen bei zwei Enthaltungen gescheitert. So kommt es nun am 5. Juni 2016 zur Volksabstimmung.

Wir sind der festen Überzeugung, dass die Initiative eine Mehrheit bei Volk und Ständen finden kann. Denn der Finanzbedarf bei der Strasseninfrastruktur ist klar angezeigt. Die Anzahl der Stautunden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz erreicht jährlich neue Rekordstände. Ohne Gegensteuer werden die volkswirtschaftlichen Kosten eine enorme Höhe erreichen, die Funktions- und Leistungsfähigkeit des nach wie vor wichtigsten Verkehrsträgers Strasse am Wirtschaftsstandort Schweiz ist ernsthaft in Gefahr. Pendler stehen tagtäglich im Stau, morgens wie abends, auch in den Agglomerationen.

Das Geld für die dringend benötigten Ausbauten wird von den Strassenbenützern bereits in Form von Steuern, Abgaben und Gebühren eingezahlt, über 9 Milliarden Franken pro Jahr. Noch versickert ein Grossteil im allgemeinen Bundeshaushalt, nur rund 3 Milliarden kommen bei der Strasseninfrastruktur an. Doch mit der

Annahme der fairen Verkehrsfinanzierung kann mehr Geld in Kapazitätserweiterungen fließen, ohne die Strassenbenützer noch stärker zu belasten. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmenden, denn auch der ÖV, der zu grossen Teilen auf der Strasse stattfindet, und der Langsamverkehr sind auf eine funktionierende und sichere Infrastruktur angewiesen.

Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Die Idee eines in der Verfassung verankerten Fonds, der die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau unserer Strassen übernimmt, ist grundsätzlich eine gute Idee. Doch während der parlamentarischen Beratung zeigt sich, dass der NAF zum Spielball der Interessen wird. Während der Bundesrat in seiner Botschaft die Aufnahme des Netzbeschlusses (Übergabe von 400 Kilometern Kantonsstrasse an den Bund) nicht vorsah, pochte der Ständerat auf den Einbezug des Projekts. Die Folge ist eine massive Kostensteigerung, um deren Deckung derzeit gerungen wird. Bisher beinhalteten sämtliche Vorschläge eine Anhebung des Mineralölsteuerezuschlags, also eine Kostensteigerung für die Strassenbenützer.

Für auto-schweiz ist das nicht akzeptabel, solange die Hälfte des Mineralölsteuerezuschlags, rund 1,5 Milliarden Franken jährlich, dem allgemeinen Bundeshaushalt zustehen und nicht in die Strasseninfrastruktur reinvestiert wird. Dabei hat die Schweiz bereits heute ein sehr hohes Preisniveau an den Zapfsäulen, beim Dieselpreis liegt sie regelmässig in den Top 5 in Europa. Markanter Unterschied zu den anderen Spitzennationen: Tanktourismus spielt dort zumeist keine Rolle (z.B. Grossbritannien, Schweden, Norwegen, Italien). Die Schweiz hingegen ist als kleines, zentral gelegenes Land umgeben von Staaten, die ein deutlich niedrigeres Preisniveau aufweisen (Deutschland, Österreich, Frankreich).

Diese Situation verträgt keine weiteren Verteuerungen. Der frühere Effekt, dass Benzin in der Schweiz günstiger war als bei unseren Nachbarn, hat sich spätestens mit der Aufhebung des Euro-Franken-Mindestkurses Anfang 2015 umgekehrt. Nun tanken Urlauber und andere Gäste auf unseren Strassen nicht mehr hier, ganz im Gegenteil. Zusätzlich fahren hiesige motorisierte Verkehrsteilnehmer ins preislich attraktivere Ausland. Dadurch fehlen dem

Bund dreistellige Millionenbeträge bei der Mineralölsteuer und die Strasseninfrastruktur bekommt noch weniger Geld – ein Teufelskreis, den nur die Annahme der Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» stoppen kann. Denn der NAF ist grundsätzlich eine gute Sache, solange seine Finanzierung nach dem Modell der sog. «Milchkuh-Initiative» erfolgt. Bei der Abstimmung am 5. Juni 2016 hat die Schweizer Stimmbevölkerung die vielleicht einmalige Gelegenheit, die Finanzierung einer modernen, sicheren Strasseninfrastruktur sicherzustellen.

Volksabstimmung zum Sanierungstunnel am Gotthard



Am 28. Februar 2016 fand der Urnengang über den Bau des Gotthard-Sanierungstunnels statt. Das Schweizerische Stimmvolk sagte mit 57 Prozent Ja zur Erstellung einer zweiten Röhre, bevor der alte Tunnel saniert wird. Damit bleibt die für die Wirtschaft wichtige Strassenverbindung ins Tessin und nach Norditalien ohne Unterbruch verfügbar. Im Anschluss an die Sanierung werden beide Röhren einspurig und richtungsgetreunt betrieben, was die Sicherheit im Vergleich zur heutigen Situation mit direktem Gegenverkehr massiv erhöht. auto-schweiz hat das eindeutige Abstimmungsergebnis erfreut zur Kenntnis genommen. Das Engagement im Abstimmungskampf für ein Ja hat sich ausgezahlt.

Mobility Pricing

Die verursachergerechte Finanzierung von Mobilität, die der Bundesrat mit seinem Konzeptbericht zum Mobility Pricing auf das politische Tapet gebracht hat, kann für auto-schweiz nur mit einem ganzheitlichen Ansatz funktionieren. In ihrer Vernehmlassungsantwort hat die Importeursvereinigung deutlich gemacht, dass für sie ausschliesslich ein System der Verursachergerechtigkeit zum Tragen kommen kann, das für alle Verkehrsteilnehmenden gilt. Dazu

gehört unter anderem der Einbezug des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, beispielsweise von Velofahrenden, in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Ein reines Road Pricing, das lediglich die Strassenbenützer belasten würde, lehnt auto-schweiz strikt ab. Es würde zu einer deutlich höheren Belastung von Unternehmen und Pendlern führen und die hiesige Wirtschaft unnötig schwächen.

Energiestrategie 2050

Ab 2021 gelten in der Europäischen Union neue CO₂-Grenzwerte im Automobilbereich. Dann müssen die Flotten von Fahrzeugherstellern bzw. -Importeuren Ziele von 95 g CO₂/km für Personenwagen und 147 g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge erreichen. Bundesrat und Parlament wollen diese Grenzwerte im Rahmen des ersten Massnahmenpaketes der Energiestrategie 2050 für die Schweiz übernehmen, haben aber leider auf eine isolierte Sonderlösung zurückgegriffen. Während in der EU der gesamteuropäische Markt betrachtet wird, erfolgt die Berechnung in der Schweiz lediglich anhand der hier vorgenommenen Fahrzeugimmatrikulationen. Der hiesige Markt ist mit seiner geringen Grösse von rund 300000 neuen Personenwagen pro Jahr mit dem Rest Europas kaum vergleichbar. Hinzu kommt, dass aufgrund der topografischen Lage und der steuerlichen Benachteiligung des Dieseltreibstoffs in der Schweiz vermehrt Allrad- und Benzinfahrzeuge nachgefragt werden. Zudem ermöglicht die höhere Kaufkraft eine grössere Nachfrage von diversen (Sicherheits-)Ausstattungen, welche zu schwereren Fahrzeugen führen. All dies sind Faktoren, die den CO₂-Flottendurchschnitt in die Höhe treiben, die Ziele werden deshalb kaum erreichbar sein. Um den hohen Strafzahlungen zu entgehen, werden Importeure womöglich ihr Fahrzeugangebot verkleinern oder die Autos als junge Gebrauchte aus dem Ausland importieren – mit negativen Folgen für die Schweiz bei Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen.

Um eine wirtschaftlich verträgliche Einführung der neuen CO₂-Grenzwerte zu ermöglichen, hat auto-schweiz eine gestaffelte Anrechnung der Fahrzeugflotte, ein sogenanntes «Phase-In», vorgeschlagen. Dies würde bedeuten, dass im ersten Geltungsjahr 50 % der Flotte eines Importeurs in die Emissionsberechnung einfließen würden, im zweiten Jahr 60 %, und so weiter. Ein ähnliches Vorgehen wurde bei der Einführung der heute geltenden CO₂-

Grenzwerte von 130 g/km für Personenwagen erfolgreich praktiziert. Dieser Vorschlag wurde in der vergangenen Legislatur in den Ständerat eingebracht, dort jedoch abgelehnt. Doch auch der Bundesrat könnte eine solche Mass-

nahme erlassen, um die Schweizer Wirtschaft nicht durch eine Übererfüllung der Zielvorgaben über Gebühr und ohne Not zu belasten.

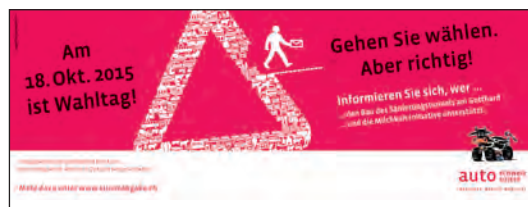
Andreas Burgener

Kommunikation

Im Bereich der Kommunikation war 2015 für auto-schweiz ein herausforderndes, aber auch erfolgreiches Jahr. Die Social Media-Aktivitäten auf Facebook und Twitter wurden weiter verstärkt, Medienmitteilungen und Newsletter inhaltlich und technisch auf neue Füsse gestellt. Das vergangene Jahr war dabei auch geprägt von einem personellen Wechsel: Im April hat Edi Daetwyler die PR-Verantwortung an seinen Nachfolger Christoph Wolnik übergeben und sich in den verdienten (Un-)Ruhestand begeben. Das gesamte Team von auto-schweiz wünscht ihm dabei weiterhin viel Freude!

Stimmabgabe.ch und Wahlempfehlungen

Zu den eidgenössischen Wahlen vom 18. Oktober 2015 hat auto-schweiz Wahlempfehlungen für Kandidierende abgegeben, die sich sowohl für den Bau des Gotthard-Sanierungstunnels als auch für die Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» ausgesprochen hatten. Die Kandidierenden wurden mit Foto und Daten auf dem Internet-Abstimmungsportal von auto-schweiz www.stimmabgabe.ch veröffentlicht. Um die Wahlempfehlungen zu bewerben, wurden zwei Kampagnen lanciert. Die erste beinhaltete Inserate in Tageszeitungen in der Optik der Milchkuh-Initiative, in denen sich Kandidierende mit Foto für eine faire Verkehrsfinanzierung aussprachen. Die Druckvorlagen wurden dabei regional verteilt und mit entspre-

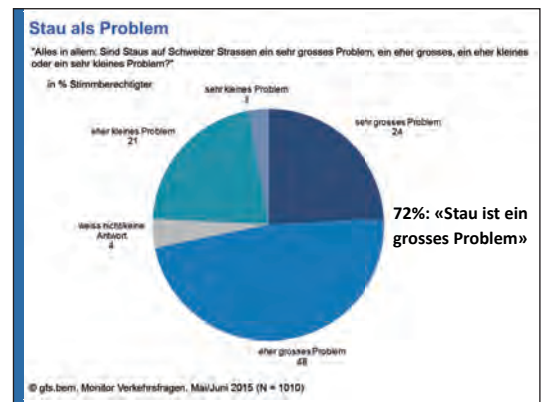


chenden Politikerinnen und Politikern bestückt. Die zweite Kampagne umfasste neben Inseraten auch Internet-Banner, in denen unter dem Motto «Gehen Sie wählen. Aber richtig!» für die Wahlempfehlungen im Internet geworben

wurde. Neben autoaffinen Medien wurde dort beispielsweise auch das Migros Magazin berücksichtigt, so dass die Seite am Ende knapp 20000 Besucher zählte. Von 169 empfohlenen Kandidierenden haben letztendlich 74 den Sprung ins Parlament geschafft.

Mobilitätsmonitor

Um die Einstellung der Stimmberechtigten zum motorisierten Individualverkehr zu erfassen,



sen, führt auto-schweiz in Zusammenarbeit mit dem renommierten Forschungsinstitut gfs.bern in regelmässigen Abständen eine gesamtschweizerische Studie durch. So liefert der «Mobilitätsmonitor» nicht nur eine verkehrspolitische Standortbestimmung, sondern zeigt auch langfristige Trends und Entwicklungen auf. Bestandteil der repräsentativen Studie sind auch Fragen zur Verfügbarkeit und Nutzung von Autos im Privat- und Berufsleben. Der «Mobilitätsmonitor» hat dabei in seiner fünften Ausgabe herausgefunden, dass Stau von fast drei Vierteln der Schweizer Stimmbevölkerung als Problem angesehen wird. Die Studie hat ausserdem die Einstellung der schweizerischen Stimmbevölkerung zur momentanen Verkehrsfinanzierung gemessen. Dabei stimmten 71 % der Befragten der Aussage zu, dass Autofahrer nicht die «Milchkühe» für den Bundeshaushalt bleiben dürfen.

Frankenstärke und Dieselthematik

Am 15. Januar 2015 hob die Schweizerische Nationalbank SNB den Franken-Euro-Mindestkurs auf. In der Folge waren die Repräsentanten von auto-schweiz gern gesehene Interview-Partner, um die Auswirkungen auf die



Automobilbranche in der Schweiz zu erklären. Im Herbst des vergangenen Jahres häuften sich dann die Interviewfragen zur Dieselthematik, welche François Launaz und Andreas Burgener zahlreiche Medienauftritte bescherte. Am 26. September 2015 – einen Tag, nachdem das Bundesamt für Strassen einen Zulassungsstopp für betroffene Fahrzeuge angekündigt hatte – kam es dabei zu einem speziellen Doppelauftritt. Präsident und Direktor von auto-schweiz waren gleichzeitig in der Hauptnachrichtensendung eines Landesteils zu sehen («SRF-Tageschau» bzw. «RTS 19h30»). Hauptziel war dabei, wie bei allen anderen Medienauftritten auch, einen Flächenbrand für die Branche zu vermeiden und ungerechtfertigten Verdächtigungen von Herstellern und Importeuren entgegenzuwirken.

Klarsicht-Newsletter

Durch die Anhebung der Stellenprozente im Bereich Public Relations war es auto-schweiz im vergangenen Jahr möglich, einige an Agenturen ausgelagerte Tätigkeiten in die Geschäftsstelle zurück zu holen. So veröffentlicht Christoph Wolnik seit dem zweiten Halbjahr 2015 die Klarsicht-Newsletter selbst. Insgesamt

wurden im vergangenen Jahr vier Ausgaben publiziert. Das Themenspektrum präsentierte sich gewohnt vielfältig: Milchkuh-Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung», Strassenfonds NAF, Gotthard-Sanierungstunnel, CO₂-Regelung, Engpassbeseitigung, Energiestrategie 2050, Sessionsrückblicke, Mobility Pricing und vieles mehr.

Social Media

Auch die Social Media-Kanäle auf Facebook und Twitter werden nun direkt von der Geschäftsstelle aus betreut. Dies ermöglicht eine direktere Themensetzung und Veröffentlichung von Beiträgen sowie schnellere Reaktionen auf Posts, Fragen und Kommentare. Der bisherige Erfolg kann sich dabei sehen lassen: Im letzten Jahr konnte die Zahl der Follower bei Twitter auf das Vierfache gesteigert werden, die Facebook-Likes verdreifachten sich.



Medienarbeit

Von Januar bis Dezember 2015 hat auto-schweiz insgesamt 28 Medienmitteilungen veröffentlicht, dies in folgenden Kategorien: Personenwagen-Immatrikulationen: 12
Nutzfahrzeug-Immatrikulationen: 5
Politik: 9
Übriges: 2
Sämtliche Medienmitteilungen der vergangenen Jahre können auf www.auto-schweiz.ch angesehen und heruntergeladen werden.

Durch die Übernahme der Software für die Veröffentlichung des Klarsicht-Newsletters konnte auch der Versand von Medienmitteilungen technisch optimiert werden. So erscheinen die Meldungen beim Versand per E-Mail neu direkt in der Nachricht und können zusätzlich als PDF heruntergeladen werden. Zudem erfolgt die Aufschaltung auf die Webseite automatisch und zeitgleich mit dem Versand an Journalisten und Interessierte. Eine An- und Abmeldung ist jederzeit über die Webseite möglich.

Christoph Wolnik

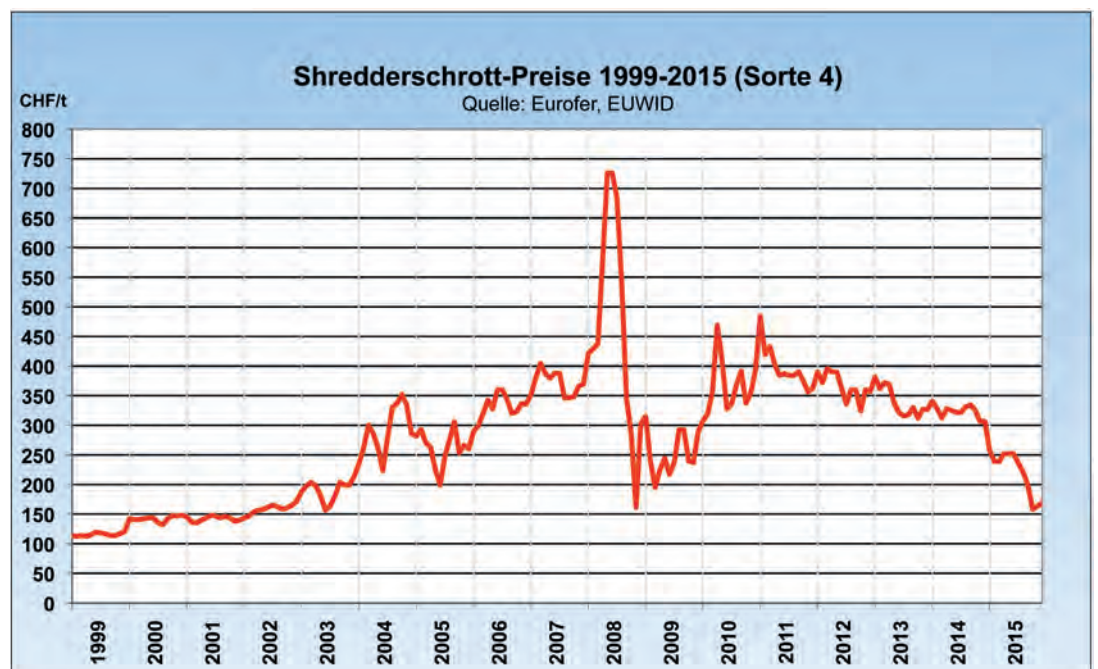
Stiftung Auto Recycling Schweiz

Nicht nur die Entbindung des Schweizer Frankens vom Euro, sondern im grösseren Masse der Verfall der Rohstoffpreise haben das Autoverwerter- und Schrottgeschäft massiv beeinflusst. Weshalb die Autoverwerter, da diese vorwiegend in der Schweiz tätig sind? Die Autoverwerter haben hauptsächlich zwei Einnahmequellen: Der Ersatzteilverkauf und der Verkauf der ausgeschlachteten Fahrzeuge an die Shredderwerke. Die Shredderwerke jedoch sind dem internationalen Handel ausgesetzt. Sie verkaufen die Metallschrotte als Sekundärrohstoff nicht nur an die beiden einheimischen Stahlwerke, sondern ebenso an andere europäische Hüttenwerke. Die Stahlwerke sind bei Weitem nicht ausgelastet. Ausserdem importieren sie als Schrottersatz billigere Neuware, sogenannte Knüppel, aus China. Die Schrottpreise sind aus diesen Gründen so tief wie zuletzt 2003. Es ist zu befürchten, dass Autoverwerter von den Letztbesitzern eine Entschädigung verlangen müssen. Diese Situation ist unbefriedigend, und es ist zu hoffen, dass sie nicht lange anhält.

Das Zentrum für nachhaltigen Abfall- und Ressourcennutzung (ZAR), an der die Stiftung Auto Recycling Schweiz beteiligt ist, startete am Standort Hinwil mit dem Bau der Schlackenaufbereitungsanlage zur Verwertung der Trockenschlacke aus Kehrichtverwertungsanla-

gen (KVA). Sie nahm anfangs 2016 den Betrieb auf und wird im zweiten Quartal den versprochenen Grossversuch mit Shredderleichtfraktion (RESH) fahren. Ziel ist die Erzielung einer hohen Effizienz zur Rückgewinnung von Metallen. Inzwischen ist eine Interessengemeinschaft Nassaustrag (IGENASS) gegründet worden mit dem Ziel, auch die Rückgewinnungsquote von Metallen aus der nass ausgetragenen KVA-Schlacke zu erhöhen. Der Wettbewerb ist also lanciert, was für die RESH-Verwertung nur von Vorteil sein kann. Denn nicht alle KVA werden auf Trockenausstrag umrüsten wollen oder können. Da mit RESH Restmetalle, unter denen sich auch Edelmetalle und seltene technische Metalle befinden, in den KVA-Prozess eingetragen werden, muss es oberstes Ziel sein, diese aus den KVA-Rückständen aussortieren zu können. Auch in der IGENASS ist die Stiftung Mitglied.

Im Rahmen der Revision der Verordnung über die Rückgabe, die Rücknahme und die Entsorgung elektrischer und elektronischer Geräte (VREG) stellte sich das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Frage nach dem Verwertungspotenzial von Automobilelektronik. Eine Arbeitsgruppe, in der unter anderem auto-schweiz und die Stiftung vertreten sind, führte im Vorjahr Voruntersuchungen durch. Dabei zeigte sich, in welcher Grössenordnung und in



welchen Geräten Edel- und Sondermetalle vorhanden sind. Ein Grossteil dieser in sehr feiner Form vorliegenden Metalle landet in der RESH-Fraktion. Somit ergeben sich zwei Lösungsansätze: Ausbau der in Frage kommenden Geräte beim Autoverwerter oder Rückgewinnung der Metalle aus den KVA-Rückständen nach der thermischen Verwertung der Shredderleichtfraktion. Diese beiden Wege werden 2016 mit weiteren Untersuchungen detaillierter verfolgt. Das BAFU hat mehrmals zugesichert, elektrische und elektronische Geräte aus Fahrzeugen vorläufig nicht auf die VREG-Geräteliste zu setzen und die Resultate abzuwarten. Ausserdem darf ein allfälliger Ausbau von elektronischen Bauteilen nur mit verhältnismässigem Aufwand erfolgen. Das bedeutet, dass nicht nur der ökologische, sondern auch der ökonomische Aspekt in geeignetem Masse berücksichtigt werden muss.

Altfahrzeug- und RESH-Verwertung

Das nach Stückzahlen hervorragende Verkaufsjahr von Neufahrzeugen hätte eigentlich

zu mehr verwerteten Altautos und/oder mehr Exporten führen müssen. Dem war aber nicht so. Der Fahrzeugbestand hat zwar zugenommen, jedoch nicht mehr und nicht weniger als in den vergangenen Jahren auch. Die nachweisbaren Exporte (118'606 Personenwagen) blieben im Bereich des Vorjahres. Trotzdem haben die in den Shredderwerken verwerteten Altfahrzeuge von zuvor 105'000 auf knapp 72'000 (-32 %) abgenommen. Damit steigt die Zahl der Fahrzeuge mit unbekanntem Verbleib von 48'000 auf 110'500. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Occasionsfahrzeuge und diejenige der auf Schrottplätzen abgestellten Altfahrzeuge in Erwartung steigender Schrottpreise zugenommen haben.

Entsprechend der Reduktion der Altfahrzeuge sind ebenfalls die nichtmetallischen Shredderrückstände, die sogenannte Shredderleichtfraktion oder RESH, zurückgegangen. Rund 16'000 Tonnen stammen aus Altfahrzeugen, was knapp 27 Prozent des Gesamtanfalls ausmacht. Die Shredderwerke verarbeiten längstens nicht nur Altfahrzeuge. Die Schweiz verwertet RESH

Jahr	Neuzulassungen ¹⁾ (ASTRA/auto-schweiz)	Importe ²⁾ (EZV)	Bestand ³⁾ (ASTRA/auto-schweiz)	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

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 Bestandserhöhung
 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

seit 1996 in Kehrrichtverwertungsanlagen, die sich seither bei der Rauchgasreinigung, der Wertstoffrückgewinnung und der Energieproduktion weiter entwickelt und stark verbessert haben.

Die Stiftung entrichtet nach wie vor einen Entsorgungsbeitrag von 18 Franken je geschreddertes Fahrzeug an die Shredderwerke und behält mit den eingereichten Fahrzeugausweisen und den Entsorgungsbelegen die Kontrolle über die Auto- und RESH-Verwertung.

Gesetzgebung

Neben der VREG befasste sich das BAFU jahrelang mit der Revision der Technischen

Verordnung über Abfälle. Nun ist die neue Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VEA) seit 1.1.2016 in Kraft. Darin geht es hauptsächlich um Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Abfallanlagen. Im Bereich Autorecycling ist der Artikel 21 wichtig: Aus der Shredderleichtfraktion sind Metallstücke zu entfernen und stofflich zu verwerten. Weitere Einschränkungen zu RESH, die im Entwurf vorgesehen waren, wurden vernünftigerweise gestrichen. Höhere Anforderungen an die Energieeffizienz von KVA und die Rückstandsverwertung von KVA-Rückständen sind eher positiv für die thermische RESH-Verwertung.

Organe

a. Stiftungsrat

Stiftungsratspräsident
auto-schweiz

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

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

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: Die Firma Docar AG wurde an der GV 2015 als neues Mitglied aufgenommen.

Der Mitgliederbestand am 01.01.2016 beträgt somit 34 Importfirmen. Die von ihnen importierten 49 Marken setzen sich nach Herstellerländern wie folgt zusammen:

China

Docar AG

Deutschland

AMAG Automobil- und Motoren AG
BMW (Schweiz) AG
FORD MOTOR COMPANY (Switzerland) SA
GENERAL MOTORS Suisse SA
Max HEIDEGGER AG
MAN TRUCKS & 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
MAZDA (Suisse) SA
MERCEDES-BENZ Schweiz AG
MM Automobile Schweiz AG
NISSAN Center Europe GmbH
SUBARU Schweiz AG
SUZUKI Automobile Schweiz AG
TOYOTA AG

1 Marke

DFSK

13 Marken

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

4 Marken

Citroën
Peugeot
Renault
Renault-Nutzfahrzeuge

3 Marken

Aston-Martin
Jaguar/Daimler, Land Rover/Range Rover

7 Marken

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

3 Marken

Hyundai
Kia
SsangYong

10 Marken

Honda
Infiniti
Mazda
Fuso
Mitsubishi
Nissan
Subaru
Suzuki
Toyota, Lexus

TÄTIGKEITSBERICHT

Schweden

SCANIA Schweiz AG
VOLVO Automobile (Schweiz) AG
VOLVO Trucks (Schweiz) AG

3 Marken

Scania
Volvo
Volvo-Nutzfahrzeuge

USA

FCA Switzerland SA

1 Marken

Jeep

Diverse Herstellerländer

AMAG Automobil- und Motoren AG
AMAG Automobil- und Motoren AG
DAF Trucks (Schweiz) AG
RENAULT Suisse SA

4 Marken

CZ Skoda
E Seat
NL DAF
RO Dacia

Zusammensetzung des Vorstandes und der Kommissionen

Vorstand

François Launaz
Morten Hannesbo
Marcel Guerry
Bruno Suter
Philipp Rhomberg

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

Mitglieder des Büro auto-schweiz

François Launaz
Morten Hannesbo
Marcel Guerry
Andreas Burgener

Ehrenmitglieder auto-schweiz

Claude F. Sage
Alex Schnurrenberger
Tony Wohlgensinger (Ehrenpräsident)
Max Nötzli (Ehrenpräsident)

PR-Kommission (max. 15 Mitglieder)

Andreas Burgener
Dino Graf
Oliver Peter
Laurence Barbey
Fiona Flannery
Kaspar Haffner
Christoph Bleile
Lionel Zimmer
Giuseppe Loffredo
Artur Demirci
Manuela Diethelm
Laurent Burgat
Peter Bucher/Werner Bärtschi
Simon Krappel

Vorsitz auto-schweiz
AMAG Automobil- und Motoren AG
BMW (Schweiz) AG
Citroën (Suisse) SA
Fiat Group Automobiles Switzerland SA
Ford Motor Company (Switzerland) SA
General Motors Suisse SA
Honda Automobiles (Suisse) SA
Mazda (Suisse) SA
Mercedes-Benz Schweiz AG
Peugeot (Suisse) SA
Renault Suisse SA
Subaru Schweiz AG
Volvo Automobile (Schweiz) 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	Fiat Group Automobiles Switzerland SA
Peter Baumann	Ford Motor Company (Switzerland) SA
Robert Flühmann	General Motors Suisse SA
Frédéric Bernard	Honda Automobiles (Suisse) SA
Antonello Greco	Hyundai Suisse AG
Josef Locher	MAN TRUCKS & 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 Automobile (Schweiz) 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 TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Alessandro de Tomi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Ralf Bär	Renault Trucks Schweiz AG
Roger Pfeiffer	SCANIA Schweiz AG
Konrad Sauser	Volvo Trucks (Schweiz) AG

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

Nutzfahrzeuggruppe

Andreas Burgener	Vorsitz auto-schweiz
Marcel Schaffner	AMAG Automobil- und Motoren AG
Patrik Heher	DAF Trucks (Schweiz) AG
Arthur Schnyder	Fiat Group Automobiles (Switzerland) SA
Francesco Romano	Iveco (Schweiz) AG
Marcus Gossen	MAN TRUCKS & BUS SCHWEIZ AG
Jürg Lüthi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Urs Gerber	Renault Trucks (Schweiz) AG
Gerhard Waser	SCANIA Schweiz AG
Jürg Hörzer	Volvo Trucks (Schweiz) AG

TÄTIGKEITSBERICHT



Das Sekretariat auto-schweiz setzt sich aus den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusammen (Stand 01. 01. 2016)

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



Eduard Daetwyler

PR-Beauftragter/Teilpensum

bis März 2015



Christoph Wolnik

Public Relations

16. 03. 2015



Manuela Leu

Kaufm. Angestellte/Sekretariat

01. 02. 2009

Generalversammlung 2015

Die 57. Generalversammlung von auto-schweiz fand am 28. Mai 2015 auf Schloss Liebegg in Gränichen AG statt.

1. Teil

Unter dem Vorsitz des Präsidenten François Launaz wurde die Veranstaltung in zwei Teilen durchgeführt. Am ersten statutarischen Teil nahmen 21 Mitglieder und 6 Mitarbeiter der Geschäftsstelle teil. Ganz besonders willkommen hiess François Launaz die Herren Peter Torresan, DOCAR; Tobias Dilsch, FCA; Paul Fratter, Ford; Tom Anliker, Volvo und den Ehrenpräsidenten Tony Wohlgensinger.

Das Protokoll der 56. Generalversammlung vom 21. Mai 2014 im Schloss Schadau 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 2014, der Bilanz wie auch der Rechnung des Aktionsfonds und dem Revisionsbericht stimmte die Versammlung einstimmig zu. Auch das vorgelegte Budget 2015 wurde gutgeheissen. Dem Vorstand, dem Präsidenten und der Geschäftsstelle wurde für die geleistete Arbeit gedankt und Décharge für das Jahr 2014 erteilt.

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

Die Generalversammlung bestätigte per Akklamation folgende Wahlen im Vorstand:

Philipp Rhomberg (Toyota) gewählt für drei Jahre

Bruno Suter (BMW) gewählt für drei Jahre

Die Docar AG wurde einstimmig von der Versammlung als Neumitglied aufgenommen.

In Anerkennung seiner Verdienste wurde Max Nötzli zum Ehrenpräsidenten von auto-schweiz ernannt.

2. Teil

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

Der Präsident blickte auf ein bewegtes Jahr 2014 zurück, auf welches er später genauer einging. Im Zentrum der politischen Aktivität von auto-schweiz stand die «Milchkuh-Initiative»,

die eine faire Verkehrsfinanzierung zum Ziel hat und über deren Inhalt ausführlich der Gastreferent Adrian Amstutz, Nationalrat und ASTAG-Präsident, berichtete.

Nach den interessanten Ausführungen des Gastreferenten gab der Präsident einen Rückblick über das vergangene Jahr, welches für unsere Vereinigung einen Wendepunkt markiert hatte. Seit der Gründung des Verbandes 1989, damals noch unter dem Kürzel VSAI, habe es wohl kaum ein Jahr mit ähnlich einschneidenden Veränderungen gegeben. Gleichzeitig stehe eine spannende Zeit mit wichtigen politischen Entscheiden vor uns – auch und gerade an der Urne. Er gab einen kurzen Überblick über die organisatorischen Veränderungen der Verbandsstruktur. Wie die Verkleinerung des Vorstandes von 22 auf 6 Personen und die Einführung einer zweiten inoffiziellen Versammlung für Mitglieder. Um die Wahrnehmung von auto-schweiz auf allen Kanälen zu optimieren, wurden die Stellenprozente im Bereich Public Relations auf 100 % aufgestockt.

Mit der am 10. März 2014 eingereichten eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung», besser bekannt als «Milchkuh-Initiative» gab es einen weiteren Meilenstein in der Geschichte von auto-schweiz. Er sei sehr gespannt auf die Behandlung im Nationalrat. Das Mindeste, das er verlange, sei eine gleichzeitige Behandlung der Initiative mit dem neu zu schaffenden Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF. Er hoffe, dass der gesamte Nationalrat dieses Anliegen im Gegensatz zum Ständerat unterstützen werde. Vom Votum des Nationalrats hänge auch ab, ob und wann das Schweizer Volk über die «Milchkuh-Initiative» entscheiden kann, und ob eine andere Lösung gefunden wird.

Er kam auf den Bau des Gotthard-Sanie rungstunnels zu sprechen, über welche im ersten Halbjahr 2016 abgestimmt wird. Er betonte die Wichtigkeit dieser Vorlage mit einer richtungsweisenden Entscheidung. Es sei jetzt an der Zeit, die Interessen des motorisierten Verkehrs im Sinne eines starken Wirtschaftsstandortes Schweiz durchzusetzen. auto-schweiz werde den TCS und SGV nach Kräften bei ihrer Kampagne unterstützen.

Im Weiteren ging er auf die Problematik bei der Umsetzung der Energiestrategie 2050 ein, bei der die Schweiz den ursprünglichen Vorschlag, den europaweiten durchschnittlichen

CO₂-Ausstoss anzurechnen, nicht von der EU übernommen hat. Die Schweiz werde bei einer isolierten Berechnung vor allem aufgrund ihrer topographischen Besonderheiten stark benachteiligt. Die Geographie mit vielen Bergen und schneereichen Wintern führe dazu, dass vermehrt Allrad-Fahrzeuge nachgefragt werden. Dies führe dazu, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoss hierzulande höher ist als in anderen europäischen Ländern. Für die Importeure bedeute dies weitere Kosten in Form von Sanktionsbeiträge.

Dank

Nach seinem ersten Jahr als Präsident war es ihm ein besonderes Anliegen, sich bei seinem Vorgänger und neuem Ehrenpräsidenten von auto-schweiz Max Nötzli zu bedanken. Im Weiteren dankte er allen Mitarbeitenden der Geschäftsstelle und der Stiftung Auto Recycling Schweiz für ihren beispielhaften Einsatz. Einen herzlichen Dank richtete er sodann an Edi Daetwyler, der mit seinem Know-How und seiner Erfahrung in Sachen Public Relations den erfolgreichen Weg von auto-schweiz entscheidend mitgeprägt hat. Ein Dank ging auch an die Vizepräsidenten Morten Hannesbo und Marcel Guerry sowie an die Vorstandsmitglieder Philipp Rhomberg und Bruno Suter für die konstruktiven und zielgerichteten Sitzungen. Zudem dankte er den Mitgliedern für Ihr Vertrauen und ihre Offenheit, ohne die eine konstruktive Arbeit nicht möglich wäre. Ein herzliches Dankeschön galt auch den befreundeten Partnerverbänden für die hervorragende Zusammenarbeit.

Mit einem Aperitif, gefolgt von einem gemeinsamen Mittagessen in der Schloss-Schüür, fand die diesjährige Generalversammlung ihren Abschluss.

Anita Burkhard

Geschäftsstelle

Nebst den administrativen Arbeiten hat sich das Sekretariat von auto-schweiz 2015 mit folgenden Aufgaben befasst:

- Umfragen bzw. Erhebungen bei den Mitgliedern zu folgenden Themen: Markteinschätzungen für 2015 und 2016, Mitglieder-Zufriedenheit, Terminumfragen für Arbeitsgruppensitzungen.
- Einladung an Parlamentarier zu einem Salonbesuch am 12.03.2015 mit einem Nachtessen zudem die CEO's der Auto-Importeure teilnahmen.
- Organisation und Durchführung von drei auto-abenden zu den Themen: «Interaktion des Menschen im Strassenverkehr», von André-Gilles Dumont, Professeur de voies de circulation EPFL, Directeur du laboratoire des voies de circulation. «AMZ – eine Schmiede junger Ingenieure» von Jonas Abeken, ETH Zürich, Formula Student Project, CEO des Akademischen Motorsportvereins Zürich AMZ. «Gegen jede Logi(st)k. Wie Stau die Wirtschaft schädigt» von Peter Galliker, CEO Galliker Transport AG.
- Medienmonitoring.
- Publikation KLARSICHT-Newsletter.
- Erstellen von verschiedenen Statistiken für Mitglieder sowie für die Öffentlichkeit.
- Direktimportstatistik nach Marken.
- Bearbeitung und Aktualisierung der Rückrufaktionen unserer Mitglieder auf der Internetseite von auto-schweiz sowie Aktualisierung der erstellten Kontaktadressliste.
- Bearbeitung und Nachführen des Pressekalenders auf der Internetseite von auto-schweiz
- Ausstellen von Abgaswartungsdokumenten für Fahrzeuge aus Übersiedlungsgut und für Direktimporte.
- Organisation und Durchführung einer Medienkonferenz «Mobilitätsmonitor 2015» – Einstellung der Schweizer Stimmbevölkerung zum motorisierten Verkehr am 18. August 2015.
- Erstellung und Versand von 3 Milchkuh-Initiative-Newsletter.
- Organisation und Durchführung von diversen Sitzungen mit dem Milchkuh-Initiative-Komitee
- Organisation und Durchführung einer Mitgliederversammlung am 10. Oktober 2015.
- Erstellen von Protokollen der Generalversammlung sowie diverser Vorstands- und Kommissionssitzungen.
- Information der Mitglieder auto-schweiz und ihrer verschiedenen, internen Kommissionen mittels rund 48 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 Verkehrskommission economiesuisse.
- Einsitz im Komitee für einen Gotthard-Sanie rungstunnel.
- Einsitz Vorstand VSIG Handel Schweiz.
- Einsitz Vizepräsidium Stiftungsrat Automobilsalon.
- Einsitz Komitee Automobilsalon.
- 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 2015.
- Begleitung bei der Umsetzung der Energieetikette.
- 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 2015 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 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 2015 keine Sitzung ab.
- Aber 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

Mitgliedschaften und Vertretungen

Automobilsalon Genf Periode (Stand 1. März 2016)

Fondation/Stiftungsrat

Launaz François, Vizepräsident
 Rhomberg Philipp (Toyota AG), 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
 Wuerth Fred

Salon-Komitee (25 besetzte Sitze auto-schweiz)

01.	Altrichter Stephan	Porsche Schweiz AG
02.	Backé Marc	BMW Schweiz AG
03.	Battiston Diego	Hyundai Suisse
04.	Bleile Christoph	General Motors Suisse SA
05.	Bochicchio Donato	Audi
06.	Burgat Laurent	Renault Suisse SA
07.	Burgener Andreas	auto-schweiz
08.	Cecco Piergiorgio	Maserati (Suisse) SA
09.	Davino Maria Grazia	FCA Switzerland SA
10.	Diserens Cédric	Nissan Center Europe GmbH (Brühl)
11.	Donnellan Damian	Mazda (Suisse) SA
12.	Drouin Frédéric	PSA Peugeot Citroën Suisse
13.	Dumondelle Eric	Infiniti
14.	Fahrni Peter	General Motors Suisse SA
15.	Flannery Fiona	FCA Switzerland SA
16.	Fratter Paul	Ford Motor Company (Switzerland) SA
17.	Frey Walter	Emil Frey-Gruppe
18.	Gaito Domenico	VOLVO Car Switzerland AG
19.	Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
20.	Hüsser Roland	Subaru Schweiz AG
21.	Jarno Vincent	Citroën (Suisse) SA
22.	Stegmann Oliver	VW
23.	Stoepman Robert	SsangYong Schweiz AG
24.	Zimmer Lionel	Honda (Suisse) SA
25.	vakant	PSA Peugeot Citroën Suisse

Ausstellerkommission PW

Gubser Alfred	Präsident
Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
Blumenstein Peter	Toyota AG
Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
Schmid Peter	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 + 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

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
Expertenrat FVS Fonds für Verkehrssicherheit (A. Burgener)
Förderverein der Stiftung KMU Schweiz
Handels- und Industrieverein des Kantons Bern
Partner its-ch Intelligent Transport Systems Switzerland (A. Burgener)
Schweizerischer Gewerbeverband SGV (Kommission Transporte)
Swiss eMobility
Society of Automotive Engineers Switzerland (A. Burgener und R. Blessing)
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft SWVG
Verkehrshaus der Schweiz Luzern
Verkehrskommission economiesuisse (A. Burgener)
Verkehrssicherheitsrat

Beteiligungen

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



Jürg Röhliberger

Die Schweiz – Eine Autonation

Die Schweiz ist eine der wettbewerbsfähigsten Nationen der Welt. Ein wichtiges Kriterium dafür sind leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. 5000 Kilometer Bahngeleise und gut 70000 Kilometer Strassen bilden das Rückgrat für Wirtschaft und Gesellschaft in unserem Land. Betrachten wir das Landverkehrsaufkommen, stellen wir die überragende Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs fest: er leistet drei Viertel aller Personenkilometer. Ob für berufliche Zwecke oder in der Freizeit, die Schweiz fährt Auto. Ich wage sogar die Behauptung, dass wir eine Autonation sind, auch wenn keine Personenwagen bei uns hergestellt werden. Der Motorisierte Individualverkehr ist trotzdem ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Das Auto und seine Nutzung sorgen für zehntausende von Lehrstellen und Arbeitsplätzen. Damit spreche ich Sie direkt an. Ihre Branche versorgt uns mit Autos, Sie liefern uns einen wichtigen Teil der täglichen Mobilität, bieten und schaffen Arbeitsplätze. Ohne Sie wäre die Schweiz «holpriger» unterwegs.

Das ASTRA bekennt sich zum Motorisierten Individualverkehr – das Amt lebt zu 100 % davon. Der gesamte Umsatz des Amtes, weit mehr als drei Milliarden Franken pro Jahr, stammt direkt vom motorisierten Verkehr. Einen grossen Teil dieser Summe investieren wir, damit es auf den Strassen möglichst wenig «holpert», hauptsächlich auf den Nationalstrassen. Die Bedeutung der Nationalstrassen für den Motorisierten Individualverkehr ist enorm. Auf ihnen wird mehr als 40 % des gesamten Individualverkehrs abgewickelt, obwohl es mit knapp 2000 Kilometern Länge gerade einmal 2,5 % des gesamten Strassennetzes der Schweiz ausmacht. Dabei ist auch der Charakter dieses Strassennetzes einzigartig.

Unsere Nationalstrassen sind eine landesweite Ortsumfahrung – die 440 Anschlussbauwerke verdeutlichen dies. Sie sind verkehrstechnisch gesehen das Drainagesystem der Städte und Agglomerationen. Im Alltagsgeschehen spielt der Durchgangsverkehr eine untergeordnete Rolle. Dieser Charakter bedeutet aber auch, dass leistungsfähige Autobahnen auf ebensolche Strasseninfrastrukturen in den Agglomerationen angewiesen sind. Das eine kann ohne das andere nicht funktionieren. Wenn Städte und Agglomerationen in den Morgenspitzen den Verkehr nicht abnehmen können, bauen wir mit den Programmen zur Engpassbeseiti-

gung lediglich zusätzliche Stauspuren. Das erscheint wohl nicht nur mir als nicht zielführend. Mit dieser Schnittstellenproblematik beschäftigt sich das ASTRA schon länger intensiv, die Arbeit wird hier nicht abnehmen, im Gegenteil.

Der Strassenverkehr weist zwei traditionelle Schwächen auf: Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Die Fortschritte, die in diesen Bereichen in den vergangenen zwei Jahrzehnten erreicht werden konnten, sind enorm. Das ist auch Ihr Verdienst. Und der positive Trend setzt sich weiter fort.

Wir benötigen zur Befriedigung der gesamten Verkehrsnachfrage nebst der Strasse aber auch die Schiene. Um die kommenden Herausforderungen zu meistern, dürfen diese zwei Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die jeweiligen Infrastrukturen stellen ein Volksvermögen von mehreren Hundert Milliarden Franken dar. Der zum Erhalt dieser Investitionen notwendige Unterhalt verschlingt ebenfalls viel Geld, gleichzeitig muss das Angebot von Strasse und Schiene gezielt wachsen. Nur so können wir die heutigen Engpässe beseitigen und der künftigen Nachfrage entsprechen. Auf den Autobahnen setzt das ASTRA das vom Parlament beschlossene Programm zur Engpassbeseitigung um. Dieses Jahr starten wir mit den Hauptarbeiten zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich mit der dritten Tunnelröhre am Gubrist und treiben weitere rund 20 Engpassprojekte in allen Landesteilen voran. Bereits realisiert sind Spurausbauten auf der A4 im Kanton Zug zwischen Blegi und Rütihof sowie auf der A1 in den Kantonen Solothurn und Aargau zwischen Härkingen und Wiggertal.

Ausbauprogramme auf Strasse und Schiene kosten viel Geld. Dies bedingt stabile und verlässliche Finanzquellen. Mit dem «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)» schlägt der Bundesrat die passende Antwort für die Strassenfinanzierung vor. Der NAF ist in erster Linie eine notwendige Strukturreform der heutigen Strassenfinanzierung. Er nimmt die erwähnte Verknüpfung von Autobahn- und Agglomerationsverkehr konsequent auf und er schafft Gleichstand zum «Bahnhofstrassenfonds (BIF)». Gleichzeitig nimmt der NAF auch die strategische Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes auf. Der NAF ist durch diese umfassende Betrachtungsweise das passendere Instrument für die künftigen

DER GASTKOMMENTAR

Aufgaben im Strassenwesen als die Milchkuhinitiative, welche die heutige Finanzarchitektur unverändert lässt und die Verknüpfung von Agglomerations- und Autobahninfrastrukturen nicht aufnimmt.

Es ist unabdingbar, dass wir die Verkehrsträger künftig noch konsequenter nach ihrer jeweiligen Stärke und Effizienz einsetzen. Dazu müssen wir umdenken und auch mit der Vergangenheit und mit Traditionen brechen. Ausbau von Infrastrukturen bedeutet eine Zunahme der Verkehrsfläche. Nun ist der Platz in der Schweiz aber stark begrenzt, wir können nicht unendlich ausbauen. Die bestehenden Infrastrukturen müssen zwingend effizienter genutzt werden. Die Nationalstrassen beispielsweise sind trotz Verbesserungen immer noch fehleranfällig. Ein Unfall im Morgenverkehr kann ausreichen, um eine ganze Region zu blockieren. Zudem nutzen wir unsere Hochleistungsstrassen noch ziemlich ineffizient: selbst in Spitzenstunden sitzen nicht mehr als durchschnittlich 1,6 Personen in einem Auto. Da müssen wir besser werden.

Eine grosse Verbesserungschance bietet die intelligente Mobilität mit ihren heute wohl teilweise noch ungeahnten Möglichkeiten: Weniger Unfälle, weniger Staus, weniger Umweltbelastung, mehr Komfort: Als Autobahnbauer und -betreiber sehe ich in der intelligenten Mobilität ein grosses Potenzial. Dass Autos dereinst autonom fahren werden, gilt als sicher. Auch wir stellen uns mit grossem Engagement dieser neuen Herausforderung und versuchen, diese Potenziale zu erschliessen und mögliche Hindernisse rechtzeitig zu beseitigen. Die Informationsgesellschaft und die steigende Intelligenz der Fahrzeuge werden auch unter dem Eindruck der Kosteneffizienz zu einer teilweisen Verschmelzung von Öffentlichem und Motorisiertem Individualverkehr führen. Die Grenzen zwischen diesen beiden Formen des Personentransportes werden fliessend. Als Beispiele seien hier ein autonom und auf Bestellung fahrender Kleinbus erwähnt oder der «öffentliche Taxidienst» Uber.

Dabei muss aber auch in Zukunft Platz sein für die Freude am Erlebnis der Fahrt. Ich gehe nicht davon aus, dass wir uns künftig auf sämtlichen Fahrten autonom vom Auto chauffieren lassen. Ich zumindest möchte eine Genussfahrt über einen Alpenpass nicht dem Computer überlassen, sondern Lenkrad und Pedale selber bedienen. Im Alltag hingegen liesse ich mich schon heute gerne chauffieren.

Immer gute, unfallfreie Fahrt wünscht

Jürg Röthlisberger



Andreas Burgener,
Direktor

«Vorwärts kommen» als Antrieb

Wo treiben wir hin? Als Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrzeugen sind wir es eigentlich gewohnt, die Richtung selbst vorzugeben. Wieso tun wir das in unserer Branche in der Politik so wenig? Die Schweiz ist ein bürgerliches Land und seit den eidgenössischen Wahlen vom Oktober 2015 haben wir unter normalen Vorzeichen auch eine bürgerliche Mehrheit. Genau diese scheinbare Mehrheit verleitet uns dazu, das Bilden von Mehrheiten als sekundär zu erachten. Die Gefahr, dass uns die Sozialdemokraten und die Grünen in zentralen Fragen der Energie- und Verkehrspolitik den Stempel aufdrücken, ist grösser denn je. Aufgrund der Energiewende wird die Rolle des Staates weiterhin massiv wachsen. Überall meint der Staat, wachsen zu müssen. Der Staat möchte mittels leistungsabhängiger Abgaben, dem Mobility Pricing, zur Glättung der Verkehrsspitzen beitragen. Was für den Dachverband economie-suisse primär ein Instrument darstellt, um mehr Kostenwahrheit und Transparenz in die Verkehrsfinanzierung zu bringen, ist in Tat und Wahrheit eine Zwangsjacke des Staates. Der Staat gibt uns vor, wann die Bürgerin, der Bürger zur Arbeit fahren soll, und wann es wieder nach Hause geht. Ohne es zu merken, werden wir eines Quäntchens unserer Freiheit beraubt.

Derselbe Staat wirft uns vor, mit unserer Offensive für mehr Transparenz, Verursacherprinzip und erhöhtem Mitspracherecht beim wichtigsten Verkehrsträger, der Strasse, Raubzug auf die Bundeskasse zu betreiben. Die für den Ausbau dringend benötigten Mittel sind vorhanden. Unsere Eidgenössische Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» führt der Strasseninfrastruktur jährlich 1,5 Milliarden Franken zu, ohne dass der motorisierte Verkehrsteilnehmer tiefer in die Tasche greifen muss. Gemäss der NZZ vom 6. November 2015 lanciert die SBB endlich ein Sparprogramm, welches ihre Kosten um jährlich bis zu 1,75 Milliarden Franken senken soll. Gelingt dies nicht, wird die durch FABI getriebene regionalpolitische Expansion ein absoluter Flop. Dass Sparen ein gangbarer Weg ist, wurde offensichtlich erkannt. Wenn das der SBB gelingt, müsste das in der gesamten Bundesverwaltung erst recht möglich sein.

Es ist unbestritten, dass wir beim Verkehrsträger Strasse endlich vorwärts machen müssen. Es muss uns im Strassenbau gelingen, Bauprojekte der Superlative zu schreiben. Der Bahn ist das hervorragend gelungen. Da werden zum Beispiel für 1156 Meter Länge der Letzigrabenbrücke

43000 Kubikmeter Beton verbaut. Auf bis zu 16 Meter hohen Pfeilern werden die bestehenden Geleise überquert. So entsteht ein doppelstöckiges System – warum soll das für die Strasse, für Autobahnen, nicht möglich sein? Trotz eines groben Planungsfehlers bei der Letzigrabenbrücke, welcher durch faserverstärkten Beton ausgebügelt wurde und mit 17 Millionen Franken zu Buche schlägt, wird das Bauwerk als elegant wirkend durch die Presse gelobt. Dahin müssen wir auch im Strassenbau wieder kommen.

Und das kommt nicht von alleine. Da ist unsere Branche, jeder einzelne, gefordert. Es geht um gute Rahmenbedingungen für unsere Branche. Wir bieten mit unseren Produkten eine herausragende Leistung an: Die Punktgenauigkeit von Ort zu Ort, ohne umzusteigen, die zeitliche Unabhängigkeit und die Planbarkeit. Letzteres bricht uns tagtäglich mehr weg, mitunter durch Vorgaben links-grüner Politik. Der Strassenverkehr wird behindert, wo es nur geht: Ampelsteuerungen, Linienbushaltestellen mitten auf der Fahrbahn, nicht bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur.

Mit der Energiestrategie 2050 droht uns in ferner Zukunft auch eine CO₂-Abgabe von deutlich über 20 Rappen pro Liter Treibstoff. Diese Lenkungsabgabe gilt es, mit allen Mitteln frühzeitig zu verhindern.

Wir haben ein sehr dynamisches Jahr 2015 hinter uns. Es ist auto-schweiz gelungen, sich besser im politischen Umfeld zu positionieren. Nehmen wir uns auch ein Beispiel am AGVS. Zusammen mit dem Gewerbeverband hat er dafür gekämpft, dass nicht alle Menschen und fast alle Unternehmen eine Steuer für ein Medienunternehmen bezahlen. Leider wurde die BILLAG-Abstimmung knapp verloren. Wir werden auch verlieren lernen müssen. Aber wir müssen uns hohe Ziele setzen und diese pragmatisch verfolgen. Schritt für Schritt. Auf vier Schritte vorwärts folgt einer rückwärts. In der Summe kommen wir vorwärts. Die Linken machen uns das ständig vor.

Ein Sieg im Abstimmungskampf für eine faire Verkehrsfinanzierung wäre ein grosser Schritt nach vorne, doch noch lange nicht das Ende unseres Einsatzes für den motorisierten Strassenverkehr. Umgekehrt würde auch eine Niederlage nicht das Einstellen unserer Bemühungen bedeuten, ganz im Gegenteil. Zusammen mit dem Team von auto-schweiz freue ich mich auf ein spannendes und von Siegeswille geprägtes Polit-Jahr 2016.

Andreas Burgener

STATISTIKEN

Immatrikulationen von neuen Personenwagen (CH + FL) 2015	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von Personentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von leichten Sachentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Neuimmatrikulationen von schweren Sachentransportfahrzeugen	ASTRA/MOFIS
Verkaufstatistik/Neuimmatrikulationen Personenwagen ab 2003	ASTRA/MOFIS
Neuzulassungen und Bestände Personenwagen ab 1975	auto-schweiz
Diesel-Fz: Neuzulassungen und Bestände ab 1980	auto-schweiz
4x4-Fz: Neuzulassungen und Bestände ab 1980	auto-schweiz
Monatlicher Vergleich Immatrikulationen PW ab 1989	auto-schweiz
Immatrikulationen von neuen Personenwagen 2005 – 2015	auto-schweiz
Bestand der Nutzfahrzeuge gemäss BFS ab 1980	BFS
Personenwagen-Weltproduktion 2014/2015	auto-schweiz
Entwicklung Motorfahrzeugbestand	Stand 2010 – 2015

STATISTIKEN

Immatrikulationen von neuen Personenwagen (CH+FL)
Stichtag: 31. Dezember 2015

Januar - Dezember 2015

Marken	Marktanteil [%]					Marktanteil [%]				
	Dez. 15	Dez. 14	Dez. 15	Dez. 14	+/- %	Kum. 15	Kum. 14	Kum. 15	Kum. 14	+/- %
Alfa Romeo	0.2	0.7	75	215	-65.1	0.4	0.7	1'249	2'104	-40.6
Aston Martin	0.0	0.0	1	11	-90.9	0.0	0.1	127	156	-18.6
Audi	8.7	8.4	2'826	2'767	2.1	6.9	6.9	22'225	20'949	6.1
BMW	7.4	7.2	2'419	2'381	1.6	7.4	7.0	24'039	21'057	14.2
BMW Alpina	0.0	0.0	1	11	-90.9	0.0	0.0	64	87	-26.4
Chevrolet	0.1	0.3	28	98	-71.4	0.1	0.7	273	2'072	-86.8
Citroën	2.8	2.7	898	885	1.5	3.6	3.7	11'517	11'268	2.2
Dacia	1.7	1.2	569	409	39.1	1.7	1.6	5'396	4'784	12.8
Fiat	2.3	3.4	736	1'125	-34.6	2.8	3.0	9'025	9'029	-0.0
Ford	4.8	4.6	1'553	1'499	3.6	4.2	4.3	13'704	12'949	5.8
Honda	1.4	1.3	454	411	10.5	1.0	1.5	3'345	4'501	-25.7
Hyundai	2.7	3.2	886	1'052	-15.8	3.1	3.6	9'937	11'001	-9.7
Infiniti	0.2	0.1	58	24	141.7	0.1	0.0	227	118	92.4
Jaguar	0.4	0.2	122	63	93.7	0.3	0.2	980	622	57.6
Jeep	1.1	2.0	371	671	-44.7	1.1	1.1	3'705	3'274	13.2
Kia	1.6	1.3	520	441	17.9	1.6	1.6	5'039	4'886	3.1
Lancia	0.0	0.6	5	185	-97.3	0.0	0.3	127	795	-84.0
Land-Rover	1.6	1.3	536	422	27.0	1.2	1.2	3'808	3'490	9.1
Lexus	0.2	0.4	78	130	-40.0	0.3	0.3	943	853	10.6
Maserati	0.1	0.1	26	46	-43.5	0.2	0.2	705	731	-3.6
Mazda	4.6	1.4	1'510	464	225.4	3.1	2.5	9'989	7'591	31.6
Mercedes	6.2	5.5	2'021	1'794	12.7	7.1	6.1	22'884	18'384	24.5
MINI	1.6	1.9	519	621	-16.4	1.5	1.5	4'861	4'463	8.9
Mitsubishi	1.2	1.0	380	329	15.5	1.2	1.2	4'042	3'565	13.4
Nissan	2.1	1.9	678	618	9.7	2.5	2.4	7'968	7'166	11.2
Opel	3.6	3.6	1'184	1'174	0.9	4.3	4.4	13'769	13'384	2.9
Peugeot	2.9	3.0	946	998	-5.2	3.9	3.8	12'587	11'423	10.2
Porsche	0.9	1.0	294	332	-11.4	1.3	1.0	4'305	3'165	36.0
Renault	4.7	4.6	1'546	1'518	1.8	4.6	3.9	14'821	11'747	26.2
Seat	3.7	4.3	1'218	1'401	-13.1	3.2	3.1	10'451	9'378	11.4
Skoda	4.7	5.6	1'537	1'852	-17.0	6.5	6.5	20'972	19'517	7.5
Smart	1.5	0.7	493	222	122.1	1.1	0.6	3'409	1'681	102.8
Ssangyong	0.3	0.1	98	42	133.3	0.2	0.2	806	569	41.7
Subaru	1.6	2.2	520	707	-26.4	1.9	2.1	6'011	6'277	-4.2
Suzuki	2.3	2.3	758	771	-1.7	2.6	2.8	8'351	8'515	-1.9
Toyota	2.4	3.7	791	1'218	-35.1	3.1	3.7	9'881	11'275	-12.4
Volkswagen	15.3	14.5	4'995	4'748	5.2	13.0	13.3	42'212	40'146	5.1
Volvo	1.9	2.3	606	753	-19.5	2.2	2.3	7'251	6'867	5.6
Diverse Marken	1.2	1.4	386	449	-14.0	0.9	0.7	2'778	2'103	32.1
GESAMT-TOTAL	100.0	100.0	32'642	32'857	-0.7	100.0	100.0	323'783	301'942	7.2
davon 4 x 4	43.1	42.4	14'062	13'921	1.0	40.4	38.5	130'793	116'186	12.6
davon Alternativ-Antrieb	4.7	3.6	1'544	1'176	31.3	4.2	3.3	13'468	9'863	36.6
davon DIESEL	42.4	38.3	13'837	12'597	9.8	38.9	37.0	125'892	111'853	12.6

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 5.01.16

STATISTIKEN

Neumatrikulationen von Personentransportfahrzeugen																
Januar bis Dezember 2015																
Marken	Wohnwagen		Kleinbusse		Cars		Busse		Übrige		Marktanteil [%]		Total			
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	+/- %	
	CITROEN	59	40				2			4	5	1.5	1.3	63	47	34.0
DACIA									1		0.0	0.0	1	0		
DAF		1									0.0	0.0	0	1	-100.0	
FIAT	1'742	1'578				1			18	11	42.3	43.3	1'760	1'590	10.7	
FORD	27	33	26	19	11	6			4	3	1.6	1.7	68	61	11.5	
HYUNDAI											0.0	0.0	0	0		
IVECO	33	38			13	11	53	20	3	1	2.5	1.9	102	70	45.7	
LAND-ROVER	3	1									0.1	0.0	3	1	200.0	
MAN	6	6			6	3	106	82	1	2	2.9	2.5	119	93	28.0	
MERCEDES	205	208	76	84	88	90	257	206	44	67	16.1	17.8	670	655	2.3	
MITSUBISHI									1		0.0	0.0	1	0		
FUSO									1		0.0	0.0	1	0		
NISSAN	1	1	1			1					0.0	0.1	2	2	0.0	
OPEL			10	8	2	2			20	8	0.8	0.5	32	18	77.8	
PEUGEOT	3								5		0.2	0.0	8	0		
RENAULT	17	22	40	47	7	27			8	4	1.7	2.7	72	100	-28.0	
SCANIA								8	9	2	2	0.2	0.3	10	11	-9.1
SKODA									8	6	0.2	0.2	8	6	33.3	
SSANGYONG											0.0	0.0	0	0		
TOYOTA	1	1			6				10		0.3	0.2	11	8	37.5	
VOLVO		1			16	13	24	8	4		1.1	0.5	44	20	120.0	
VW	726	558	32	17		5			31	35	19.0	16.7	789	615	28.3	
UEBRIGE	228	210			76	95	78	70	10	1	9.4	10.2	392	376	4.3	
Gesamttotal	3'051	2'699	185	181	219	234	526	393	175	145	100.0	100.0	4'156	3'674	13.1	

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 6.01.16

STATISTIKEN

Neumatrikulationen von leichten Sachtransportfahrzeugen													
Januar bis Dezember 2015													
Marken	Leichte Sachtransportfahrzeuge < 3,5 t								Marktanteil (%)		Markentotal LNF		+/- %
	GG < 2.25 t		GG 2.25 < 2.6 t		GG 2.6 < 3.45 t		GG 3.45 < 3.5 t		2015	2014	2015	2014	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014					
CITROEN	726	773	2	1	926	923	300	268	6.3	6.9	1'954	1'965	-0.6
DACIA	252	338							0.8	1.2	252	338	-25.4
DAF									0.0	0.0	0	0	
FIAT	333	324	142	125	676	543	555	538	5.5	5.3	1'706	1'530	11.5
FORD	782	717	741	745	1'983	1'598	674	396	13.6	12.1	4'180	3'456	20.9
HYUNDAI					29	32	15		0.1	0.1	44	32	37.5
IVECO					17	26	1'810	1'701	5.9	6.0	1'827	1'727	5.8
LAND-ROVER			397	171	560	201	6	4	3.1	1.1	963	326	195.4
MAN									0.0	0.0	0	0	
MERCEDES	214	269	4	1	970	926	1'812	1'854	9.7	10.6	3'000	3'050	-1.6
MITSUBISHI				1	239	139			0.8	0.5	239	140	70.7
FUSO							119	104	0.4	0.4	119	104	14.4
NISSAN	314	225	48	20	538	471	584	525	4.8	4.3	1'484	1'241	19.6
OPEL	308	282	193	216	1'292	983	437	460	7.2	6.8	2'230	1'941	14.9
PEUGEOT	462	443		1	684	645	378	448	4.9	5.4	1'524	1'537	-0.8
RENAULT	937	985	19	16	1'655	1'290	1'105	1'129	12.1	11.9	3'716	3'420	8.7
SCANIA									0.0	0.0	0	0	
SKODA	27	47							0.1	0.2	27	47	-42.6
SSANGYONG					15	23			0.0	0.1	15	23	-34.8
TOYOTA			1		897	970	115	160	3.3	3.9	1'013	1'130	-10.4
VOLVO									0.0	0.0	0	0	
VW	593	659	815	906	2'871	2'889	1'247	1'228	17.9	19.8	5'526	5'682	-2.7
UEBRIGE	325	266	26	37	315	273	348	376	3.3	3.3	1'014	952	6.5
Gesamttotal	5'273	5'328	2'388	2'190	13'667	11'982	9'505	9'191	100.0	100.0	30'833	28'821	7.7

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 8.01.15

STATISTIKEN

Neumatrikulationen von schweren Sachtransportfahrzeugen															Januar bis Dezember 2015				
Marken	Schwere Sachtransportfahrzeuge > 3,5 t														Total				
	GG > 3.5-7 t		GG >7<12 t		GG 12<18 t		GG =18 t		GG >18 - 26 t		GG > 26 - 32 t		GG über 32 t		Marktanteil (%)		Markttotal SNF		
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	+/--%
CITROEN															0.0	0.0	0	0	
DACIA															0.0	0.0	0	0	
DAF			7	2	29	29	121	166	48	37	29	19	5	5	6.2	6.2	239	258	-7.4
FIAT	1														0.0	0.0	1	0	
FORD	1														0.0	0.0	1	0	
HYUNDAI										6					0.0	0.1	0	6	-100.0
IVECO	66	81	71	54	51	58	93	95	42	51	31	24	3	3	9.2	8.8	357	366	-2.5
LAND-ROVER															0.0	0.0	0	0	
MAN			7	30	47	48	136	167	117	140	94	106	71	31	12.2	12.6	472	522	-9.6
MERCEDES	70	60	42	44	109	135	346	313	225	240	139	196	58	68	25.5	25.5	989	1056	-6.3
MITSUBISHI															0.0	0.0	0	0	
FUSO	11	5	32	30											1.1	0.8	43	35	23.9
NISSAN	1		5												0.2	0.0	6	0	
OPEL	3	2													0.1	0.0	3	2	50.0
PEUGEOT															0.0	0.0	0	0	
RENAULT	1	7	11	22	45	29	169	111	58	48	38	62	22	20	8.9	7.2	344	299	15.1
SCANIA					8	20	260	278	218	200	142	179	93	122	18.6	19.3	721	799	-9.8
SKODA															0.0	0.0	0	0	
SSANGYONG															0.0	0.0	0	0	
TOYOTA		1	8	4											0.2	0.1	8	5	60.0
VOLVO					37	38	225	280	137	172	67	88	43	45	13.1	15.0	509	623	-18.3
VW	17	13													0.4	0.3	17	13	30.8
UEBRIGE	87	94	78	66		1	1		2	1				1	4.3	3.9	168	163	3.1
Gesamttotal	258	283	261	252	326	358	1'351	1'410	847	895	540	624	295	293	100.0	100.0	3'878	4'147	-6.5

Quelle: auto-schweiz / ASTRA/MOFIS 6.01.16

STATISTIKEN

Neumatrikulationen Nouvelles immatriculations Personenwagen / Voitures de Tourisme												2003 bis 2015 2003 à 2015	
												Bern, 21. Januar 2016 RB	
Marken	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Audi	15'993	14'062	13'654	14'545	15'988	16'964	16'793	16'910	18'502	22'083	21'254	20'949	22'225
Porsche	1'590	1'710	1'713	1'773	2'159	1'666	1'320	1'843	2'178	2'310	2'518	3'165	4'305
Volkswagen	27'868	28'934	27'260	30'001	30'937	32'183	29'487	33'839	40'594	44'258	40'925	40'146	42'212
BMW	11'809	13'791	13'248	14'039	16'852	16'134	14'288	16'061	17'532	18'947	20'303	21'057	24'039
Mini	3'252	2'931	3'079	2'761	3'520	3'917	3'647	3'791	4'581	4'593	4'726	4'463	4'861
BMW Alpina	54	32	18	22	17	34	36	18	32	21	61	87	64
Ford	13'746	13'511	12'329	12'335	12'169	14'768	14'535	15'967	18'400	18'179	14'840	12'949	13'704
Mercedes	13'309	12'861	13'142	13'650	13'441	13'919	11'706	12'198	14'037	16'638	16'737	18'384	22'884
Smart	4'521	4'314	3'120	2'379	2'537	2'670	2'342	2'264	2'148	1'888	1'708	1'681	3'409
Opel	24'976	23'182	18'992	19'462	20'500	18'670	14'091	16'305	15'978	15'307	14'192	13'584	13'769
TOTAL Deutschland	117'118	115'328	106'555	110'967	118'120	120'925	108'245	119'196	133'982	144'224	137'264	136'265	151'472
Citroën	11'770	10'777	11'269	10'357	10'604	9'888	11'458	13'232	12'984	11'678	11'024	11'268	11'517
Peugeot	16'153	15'129	13'537	13'330	14'562	13'708	11'806	15'019	15'186	12'298	11'785	11'423	12'587
Renault	17'330	16'294	15'586	15'054	14'276	14'580	15'052	17'046	18'323	17'084	13'508	11'747	14'821
TOTAL Frankreich	45'253	42'200	40'392	38'741	39'442	38'176	38'316	45'297	46'493	41'060	36'317	34'438	38'925
Alfa Romeo	4'560	4'978	3'985	4'518	4'487	3'618	3'136	3'901	4'106	2'818	1'989	2'104	1'249
Ferrari	256	227	287	276	266	312	-	-	-	-	-	-	-
Fiat	8'391	7'985	7'309	9'317	11'165	14'122	11'424	11'108	9'849	10'261	9'725	9'029	9'025
Lancia	863	1'165	1'003	857	661	841	1'102	836	834	1'092	885	795	127
Maserati	166	255	261	210	316	343	239	204	183	161	190	731	705
TOTAL Italien	14'236	14'610	12'845	15'178	16'895	19'236	15'901	16'049	14'972	14'332	12'789	12'659	11'106
Daihatsu	1'271	1'299	1'485	2'231	2'972	2'749	2'291	2'031	1'328	869	-	-	-
Honda	8'581	8'550	8'599	8'338	9'054	8'014	8'289	7'068	5'851	5'540	5'595	4'501	3'345
Mazda	7'170	7'347	6'081	6'650	6'929	8'989	8'207	7'882	7'387	7'152	7'591	7'591	9'989
Mitsubishi	4'982	4'737	4'470	3'922	4'462	3'898	3'785	4'660	5'580	4'611	4'481	3'565	4'042
Nissan	5'846	6'473	7'301	7'198	6'625	5'525	5'921	7'902	9'486	9'063	7'508	7'166	7'968
Subaru	8'365	9'561	9'108	9'449	8'985	8'633	8'408	8'376	7'283	8'483	7'563	6'277	6'011
Suzuki	2'356	2'961	3'273	5'212	6'303	6'499	6'777	7'391	8'240	7'702	8'364	8'515	8'351
Toyota	16'670	16'549	16'848	17'023	17'153	15'224	13'955	13'735	13'335	13'038	12'646	11'275	9'881
Lexus	709	769	706	1'381	1'221	1'114	971	898	1'005	1'022	658	853	943
TOTAL Japan	55'950	58'246	57'871	61'404	63'704	61'645	58'604	59'943	59'495	57'480	54'406	49'743	50'530
Saab	2'355	2'138	1'750	2'181	2'202	1'891	714	628	299	-	-	-	-
Volvo	6'747	6'845	6'796	6'526	7'583	7'281	7'128	6'973	8'478	8'059	7'210	6'867	7'251
TOTAL Schweden	9'102	8'983	8'546	8'707	9'785	9'172	7'842	7'601	8'777	8'059	7'710	6'867	7'251
Aston Martin	53	68	134	213	248	267	191	211	244	224	224	156	127
Jaguar/Daimler	1'096	1'215	853	796	800	981	734	612	461	511	890	622	980
Lotus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Land-Rover	1'407	1'263	1'403	1'456	2'122	1'694	1'233	1'488	1'803	3'789	3'454	3'490	3'808
Austin/Rover/MG	577	365	274	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rolls-Royce/Bentley	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL England	3'133	2'911	2'664	2'476	3'170	2'942	2'158	2'311	2'508	4'524	4'568	4'268	4'915
Ford US	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)
GM US	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cadillac US	133	219	313	-	-	334	-	-	-	-	-	-	-
Chevrolet US	385	213	258	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chrysler/Jeep US	3'017	2'674	2'604	3'244	3'368	3'409	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705
TOTAL USA	3'535	3'106	3'175	3'244	3'368	3'743	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705
Chevrolet ROK	2'703	2'728	2'654	3'028	3'775	2'939	2'158	2'957	3'435	3'997	4'266	2'072	2'73
Hyundai ROK	7'699	7'050	6'917	6'179	4'681	5'795	5'761	6'249	9'976	11'456	10'241	11'001	9'937
Kia ROK	2'680	3'916	5'269	4'038	4'083	3'383	2'890	3'322	3'876	4'677	3'981	4'886	5'039
Ssangyong ROK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	462	569	806
TOTAL Korea	13'082	13'694	14'840	13'245	12'539	12'117	10'809	12'528	17'287	20'130	18'950	18'528	16'055
Puch A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skoda CZ	4'494	4'189	5'858	7'389	8'990	11'134	11'611	14'388	17'470	19'132	17'939	19'517	20'972
Seat E	5'065	5'053	5'258	5'532	6'128	6'632	6'378	7'788	8'314	8'934	9'159	9'378	10'451
Dacia RO	-	-	-	404	910	1'628	2'177	4'966	5'823	5'309	5'171	4'784	5'396
Diverse Marken	553	891	1'422	2'134	1'623	1'175	1'625	1'725	1'709	1'867	1'300	2'221	3'005
GESAMT-TOTAL	271'521	269'211	259'426	269'421	284'674	288'525	266'018	294'239	318'958	328'139	307'885	301'942	323'783
davon / dont 4 x 4	54'449	56'061	56'226	67'153	74'068	71'958	69'116	81'954	91'399	109'774	110'820	116'186	130'793
davon / dont DIESEL	58'478	69'824	72'831	80'726	92'566	93'459	78'290	89'467	105'056	121'429	114'144	111'853	125'892

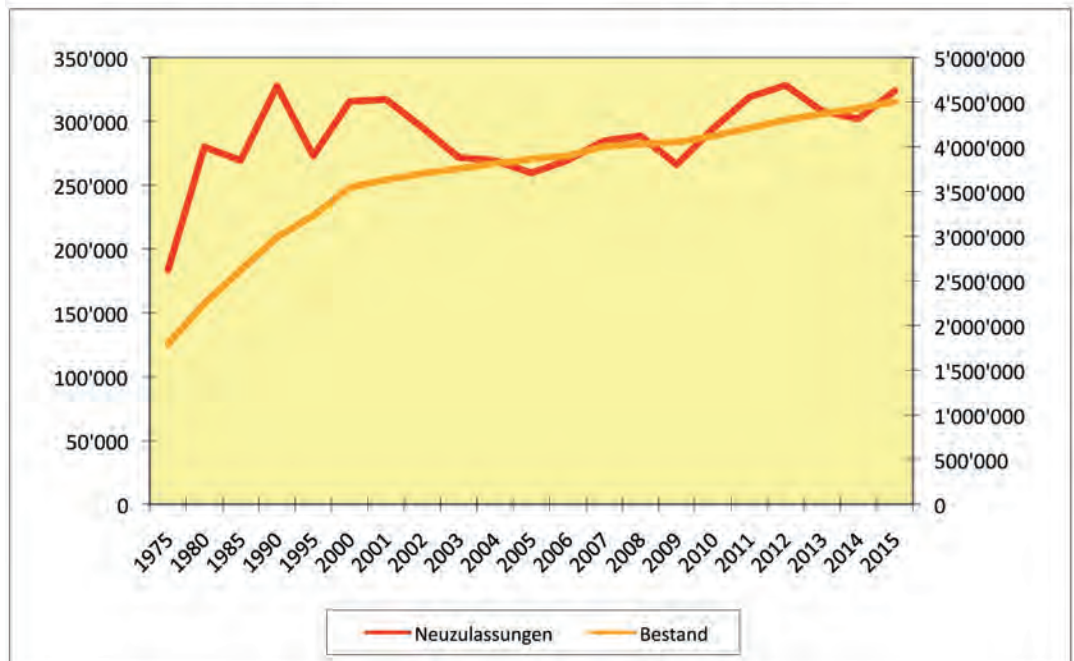
STATISTIKEN

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

auto-schweiz, ab 1993 MOFIS

BFS, ab 2007 auto-schweiz



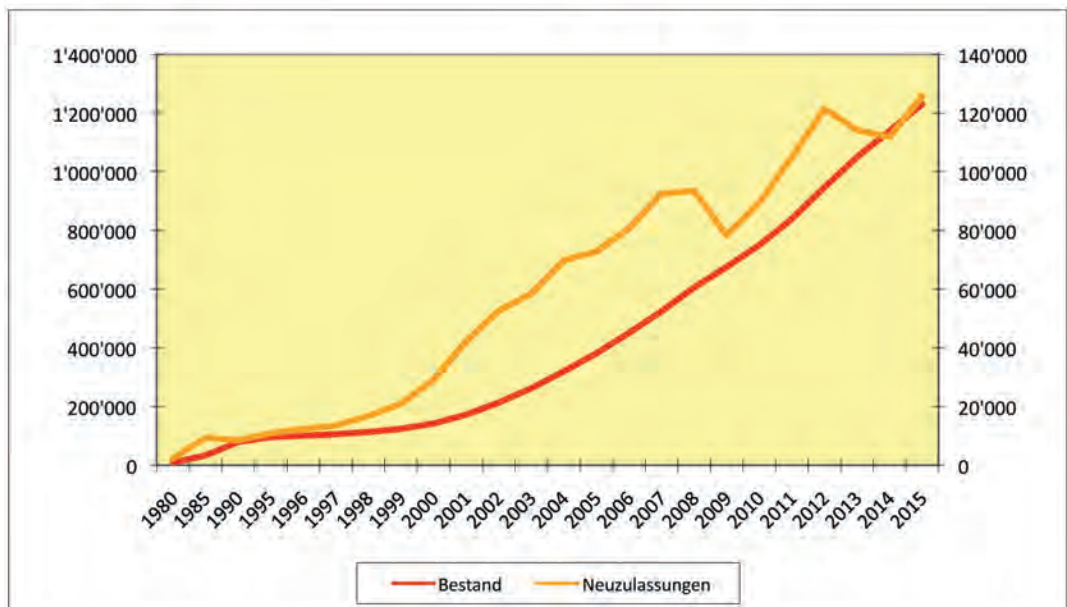
STATISTIKEN

Neuzulassungen und Bestand von Diesel-Personenwagen ab 1980

Jahr	Bestand	Davon Diesel		Neuzulassungen		Davon Diesel	
		Stück	%	Stück	%	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	

BFS, ab 2007 auto-schweiz

BFS, ab 1988 auto-schweiz



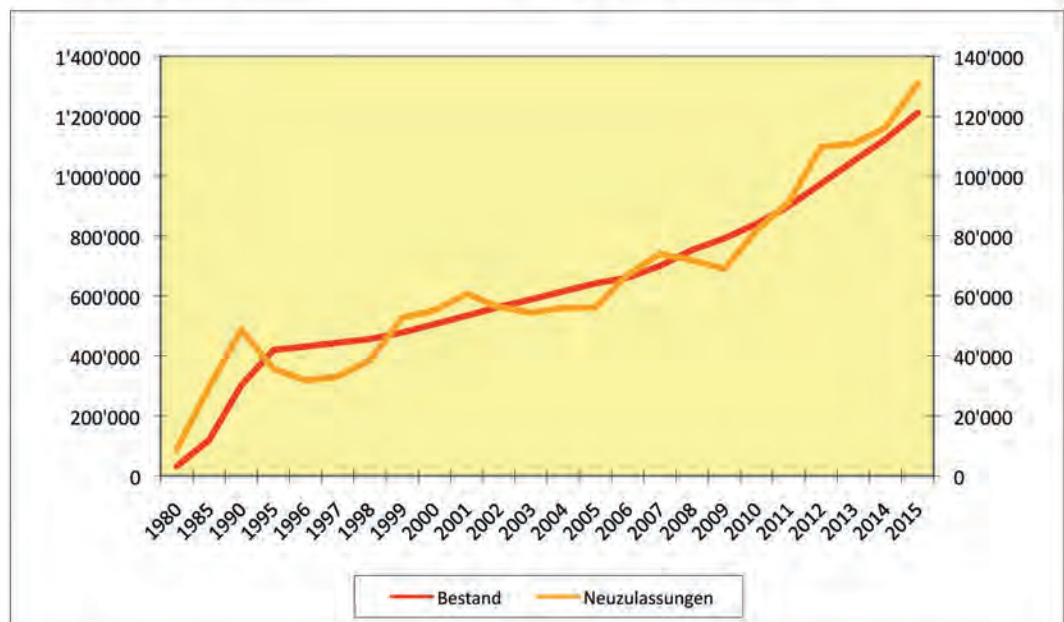
STATISTIKEN

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

BFS, ab 2007 auto-schweiz

BFS, ab 1988 auto-schweiz



STATISTIKEN

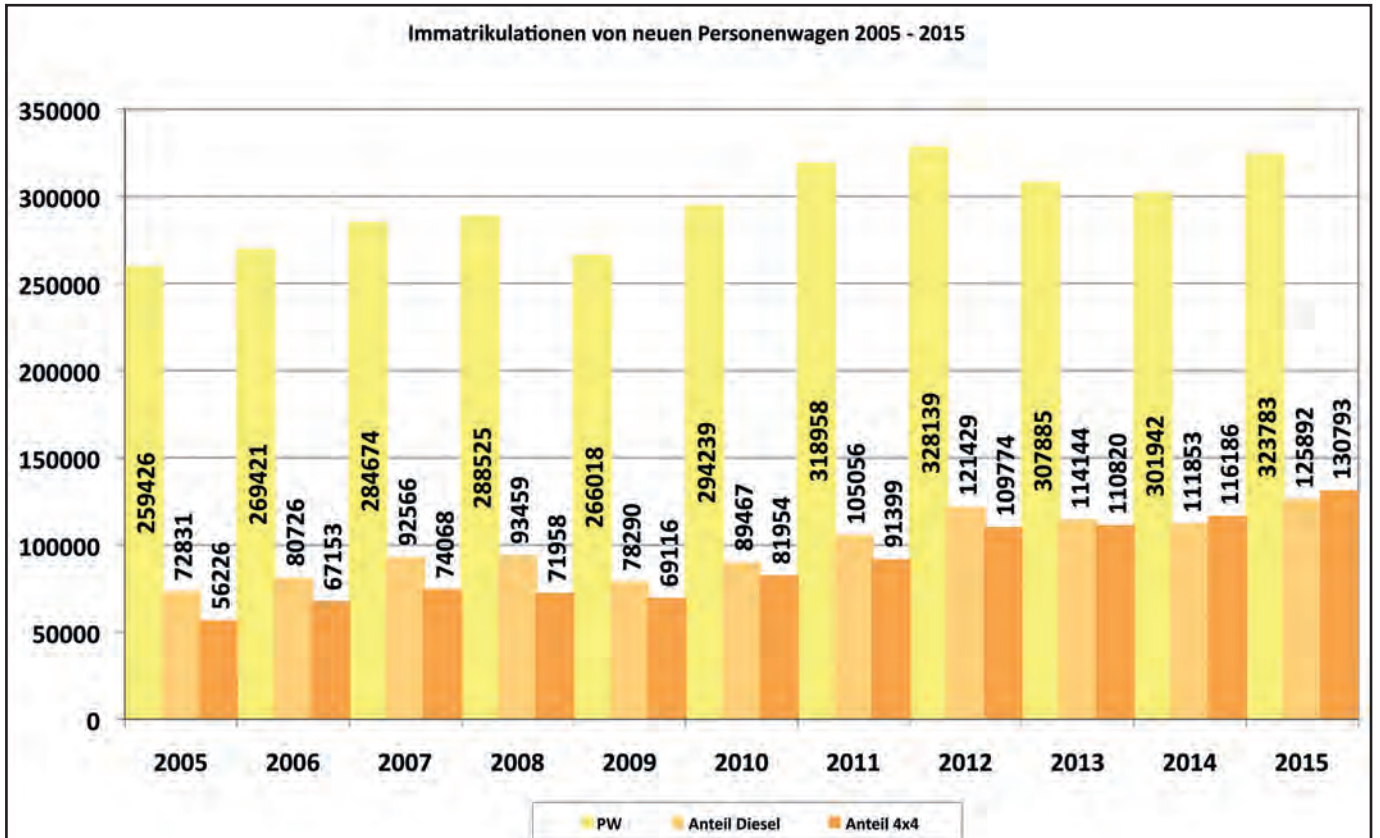
Monatlicher Vergleich Immatrikulationen PW

Quelle: ASTRA/MOFIS

auto-schweiz, 22. Januar 2016

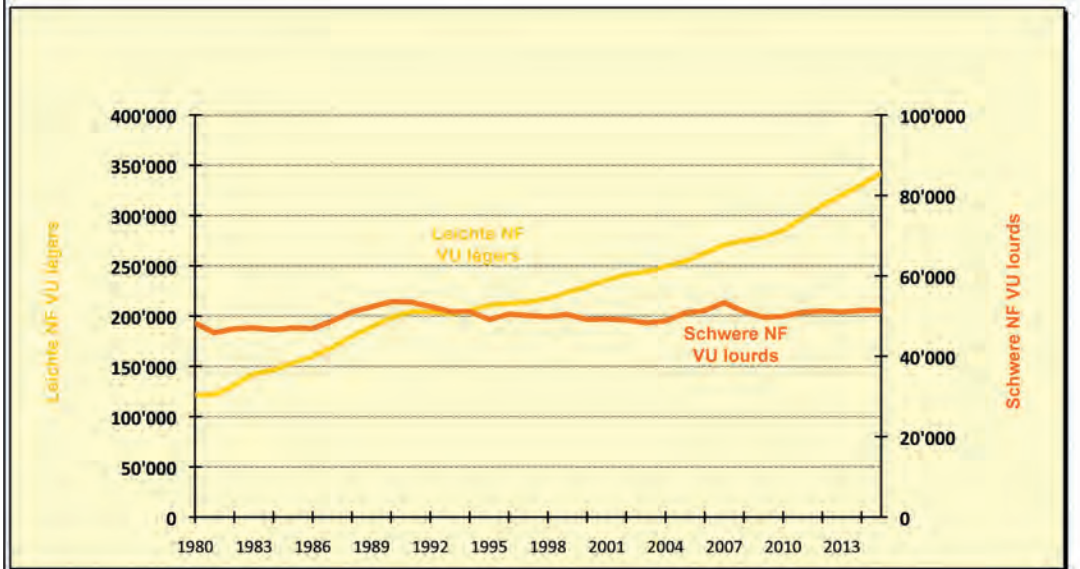
Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.	Monat / Kum.
2015	18'400	22'388 / 40'788	31'487 / 72'275	28'982 / 101'257	27'422 / 128'679	33'119 / 161'798
2014	20'214	21'931 / 42'145	26'250 / 68'395	27'804 / 96'199	25'787 / 121'986	27'919 / 149'905
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.
2015	30'228 / 192'026	23'431 / 215'457	24'137 / 239'594	25'236 / 264'829	26'312 / 291'141	32'642 / 323'783
2014	27'570 / 177'475	19'783 / 197'258	21'878 / 219'136	26'277 / 245'413	23'672 / 269'085	33'857 / 301'942
2013	26'333 / 182'638	20'996 / 203'634	22'632 / 226'266	26'626 / 252'892	24'882 / 277'774	30'111 / 307'885
2012	24'998 / 202'308	22'052 / 224'360	21'166 / 245'526	26'555 / 272'081	26'950 / 299'031	29'108 / 328'139
2011	25'822 / 184'296	21'963 / 206'259	26'479 / 232'738	26'987 / 259'725	28'750 / 288'475	30'483 / 318'958
2010	25'528 / 174'033	20'128 / 194'161	22'328 / 216'489	24'133 / 240'622	25'238 / 265'860	28'379 / 294'239
2009	24'057 / 157'777	17'995 / 175'772	21'211 / 196'983	22'840 / 219'823	22'061 / 241'884	24'134 / 266'018
2008	26'439 / 178'200	19'133 / 197'333	21'789 / 219'122	24'426 / 243'548	20'892 / 264'440	24'085 / 288'525
2007	25'238 / 170'338	21'180 / 191'518	21'057 / 212'575	24'390 / 236'965	24'946 / 261'911	22'763 / 284'674
2006	21'754 / 165'766	18'059 / 183'825	19'407 / 203'232	21'454 / 224'686	22'016 / 246'702	22'719 / 269'421
2005	21'380 / 159'736	17'962 / 177'698	21'263 / 198'961	19'505 / 218'466	21'386 / 239'852	26'918 / 266'770
2004	23'729 / 164'114	19'228 / 186'342	19'833 / 206'175	21'253 / 227'428	21'270 / 248'698	20'513 / 269'211
2003	26'084 / 168'530	18'685 / 187'215	20'596 / 207'811	22'843 / 230'654	21'101 / 251'755	19'786 / 271'541
2002	26'666 / 186'940	20'116 / 207'056	21'627 / 228'683	24'105 / 252'788	21'401 / 274'189	20'920 / 295'109
2001	27'308 / 200'288	25'591 / 224'335	22'014 / 246'349	24'800 / 271'149	25'851 / 297'000	20'126 / 317'126
2000	27'727 / 198'744	21'688 / 220'432	23'800 / 244'232	25'569 / 269'801	25'478 / 295'279	20'119 / 315'398
1999	30'354 / 199'406	22'721 / 222'127	24'122 / 246'249	26'782 / 273'031	24'072 / 297'103	20'882 / 317'985
1989	24'708 / 221'736	22'906 / 244'961	21'928 / 266'549	24'657 / 291'206	24'735 / 315'941	19'153 / 335'094

STATISTIKEN



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

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



© auto-schweiz/auto-suisse /RB 2.2016

Personenwagen-Weltproduktion 2013 / 2014

Angaben in 1'000 Stück mit Minivan + SUV

	2013		2014		Änderung	
		Anteil %		Anteil %		%
Deutschland	5'440	7.9	5'848	8.2		7.5
Frankreich	1'561	2.3	1'667	2.3		6.8
Spanien	1'729	2.5	1'923	2.7		11.2
Grossbritannien	1'512	2.2	1'533	2.1		1.4
Italien	336	0.5	330	0.5		-1.8
Schweden	167	0.2	157	0.2		-6.0
Belgien	484	0.7	442	0.6		-8.7
Portugal	153	0.2	161	0.2		5.2
Finnland	3	0.0	31	0.0		933.3
Österreich	127	0.2	104	0.1		-18.1
Westeuropa	11'512	16.7	12'196	17.1		5.9
Russland	1'894	2.8	1'614	2.3		-14.8
Tschechien	1'001	1.5	982	1.4		-1.9
Polen	535	0.8	559	0.8		4.5
Slowenien	81	0.1	91	0.1		12.3
Slowakei	800	1.2	737	1.0		-7.9
Rumänien	411	0.6	398	0.6		-3.2
Ukraine	23	0.0	19	0.0		-17.4
Ungarn	223	0.3	373	0.5		67.3
Osteuropa	4'968	7.2	4'773	6.7		-3.9
Japan	8'381	12.2	8'616	12.1		2.8
Südkorea	3'970	5.8	4'037	5.7		1.7
China	15'557	22.6	17'303	24.3		11.2
Indien	2'913	4.2	2'983	4.2		2.4
Iran	626	0.9	405	0.6		-35.3
Türkei	688	1.0	852	1.2		23.8
Australien	215	0.3	207	0.3		-3.7
Taiwan	297	0.4	334	0.5		12.5
Thailand	1'135	1.7	764	1.1		-32.7
Malaysia	350	0.5	309	0.4		-11.7
Indonesien	641	0.9	696	1.0		8.6
Vietnam	9	0.0	9	0.0		0.0
Pakistan	108	0.2	112	0.2		3.7
Usbekistan	247	0.4	249	0.3		0.8
Asien-Ozeanien	35'137	51.1	36'876	51.7		4.9
Südafrika	297	0.4	305	0.4		2.7
Afrika	297	0.4	305	0.4		2.7
USA	8'576	12.5	8'972	12.6		4.6
Kanada	2'358	3.4	2'470	3.5		4.7
Mexiko	2'224	3.2	2'382	3.3		7.1
Nordamerika	13'158	19.1	13'824	19.4		5.1
Brasilien	3'166	4.6	2'973	4.2		-6.1
Argentinien	507	0.7	364	0.5		-28.2
Südamerika	3'673	5.3	3'337	4.7		-9.1
Welttotal	68'745	100.0	71'311	100.0		3.7

Quelle: AR (2014 provisorische Zahlen)

auto-schweiz/RB 17.03.2015

Entwicklung Motorfahrzeugbestand 2010 - 2015

Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

Fahrzeugart (Code)	Fahrzeugart	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Personenwagen	4'119'370	4'209'300	4'299'615	4'366'426	4'429'885	4'503'339
2	Schwerer Personenwagen	314	372	421	469	490	526
10	Leichter Motorwagen	35'022	37'424	40'185	42'804	45'292	48'550
11	Schwerer Motorwagen	3'871	4'215	4'671	4'845	4'789	4'996
20	Gesellschaftswagen	6'382	6'545	6'636	6'679	6'771	6'906
21	Kleinbus	9'115	8'945	8'827	8'088	7'499	7'261
22	Gelenkbus	1'247	1'290	1'329	1'370	1'443	1'517
30	Lieferwagen	287'524	300'241	313'529	323'227	333'796	344'845
35	Lastwagen	47'883	48'564	48'701	48'499	49'029	48'390
36	Leichtes Sattelmotorfahrzeug	13	13	12	8	7	8
37	Schweres Sattelmotorfahrzeug	93	90	84	85	90	87
38	Sattelschlepper	11'232	11'587	11'550	11'366	11'483	11'599
42	Traktor	2'126	2'307	2'530	2'887	3'248	3'561
43	Landwirt. Traktor	133'412	134'391	135'902	137'169	138'064	139'340
50	Arbeitsmaschine	14'705	14'967	15'257	15'414	15'556	15'667
51	Arbeitskarren	26'706	27'441	28'298	29'078	29'568	29'977
52	Landw. Arbeitskarren	6'845	7'149	7'558	7'931	8'324	8'690
60	Motorrad	584'901	602'352	618'716	630'689	643'894	657'512
61	Kleinmotorrad	52'473	48'240	43'673	38'543	33'791	28'913
62	Motorrad-Dreirad	734	720	712	687	643	616
63	Motorrad-Seitenwagen	2'913	2'965	2'996	3'030	3'094	3'106
64	Kleinmotorrad-Dreirad	256	1'006	2'173	3'672	4'761	5'889
65	Leichtmotorfahrzeug	280	238	204	193	188	164
66	Kleinmotorfahrzeug	11'225	11'862	12'922	13'498	14'221	14'985
67	Dreirädr. Motorfahrzeug	1'766	1'998	2'156	2'288	2'568	2'863
68	Motorschlitten	1'404	1'362	1'340	1'308	1'269	1'231
80	Motorkarren	18'048	18'701	19'335	19'889	20'378	20'912
81	Landw. Motorkarren	37'685	37'297	36'830	36'378	35'976	35'472
82	Motoreinachser	244	253	239	234	232	238
83	Landw. Motoreinachser	9'567	9'321	9'128	8'948	8'814	8'678
84	Landw. Kombinations-Fahrzeug	28	25	25	26	29	31
	Total Motorfahrzeuge	5'427'384	5'551'181	5'675'554	5'765'728	5'855'192	5'955'869

Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz/9.10.2015

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	strassenschweiz – 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
SWWG	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



Audi



ASTON MARTIN



CITROËN



DFSK

DAF



PROFESSIONAL



FUSO



HYUNDAI



HONDA



INFINITI

IVECO



JAGUAR

Jeep



LEXUS



MAN



MASERATI



MAZDA



MINI



MITSUBISHI MOTORS



NISSAN



OPEL



PEUGEOT



PIAGGIO

VEICOLI COMMERCIALI



PORSCHE



RENAULT TRUCKS

RENAULT



SCANIA



SEAT

ŠKODA



smart



SSANGYONG



SUBARU



SUZUKI



TOYOTA



VOLVO



Nutzfahrzeuge