

30 Franken Busse pro Auto – maximal

Klimaschutz Neue Zahlen zeigen: Sechs der zehn grössten Autoimporteure zahlen keine CO₂-Sanktionen. Nun fordern Klimaschützer, dass der Bund die CO₂-Vorgaben ab 2020 strenger als geplant umsetzen soll.

Stefan Häne

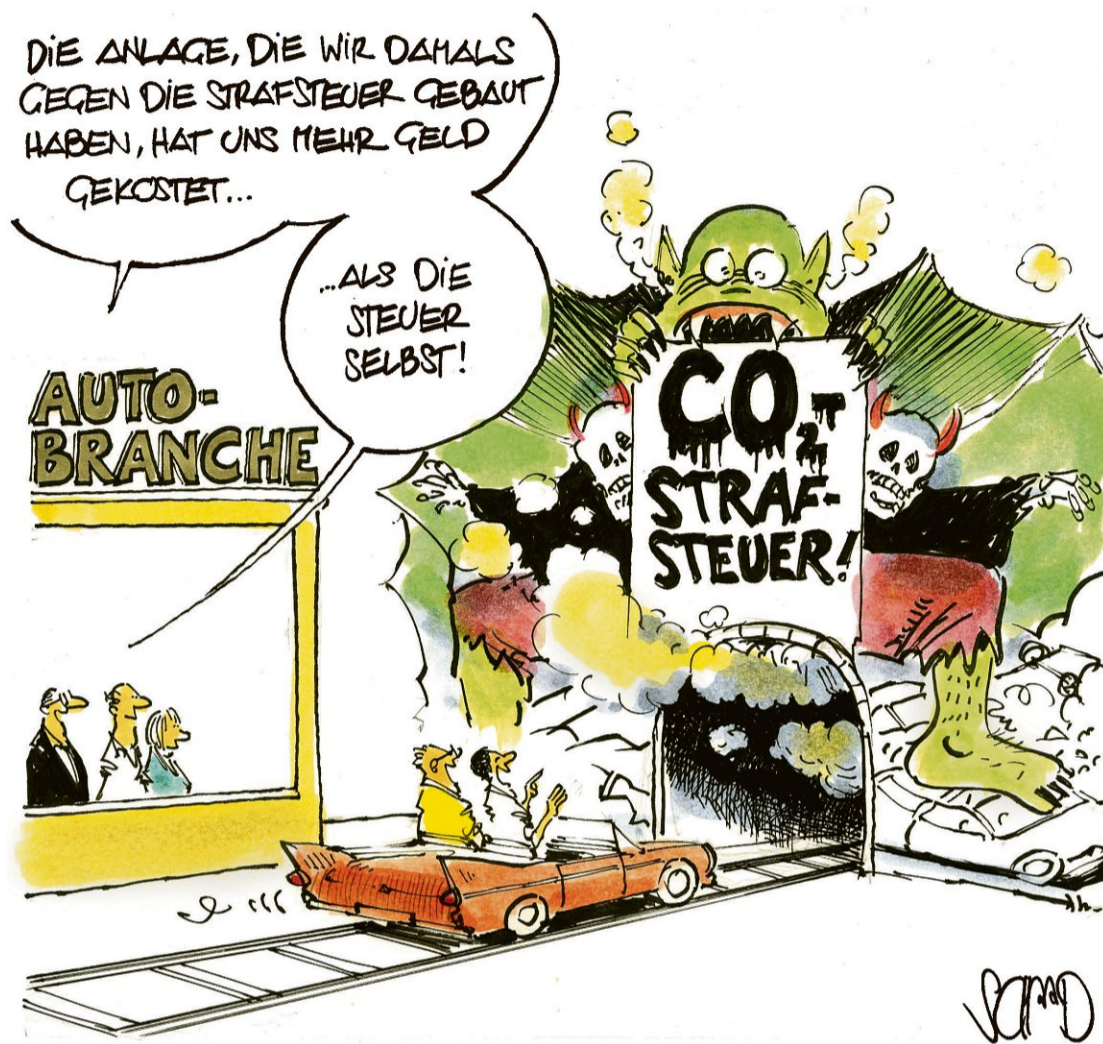
Lange Zeit war es ein gut gehütetes Geheimnis: Welche Autoimporteure verkaufen zu viele klimaschädliche Neuwagen und müssen deshalb Bussen zahlen? In dieser Frage besteht nun erstmals Transparenz. Das Bundesamt für Energie (BFE) liefert auf Anfrage die bis dato unveröffentlichten Informationen. Bislang hat das Amt jährlich nur die Sanktionshöhe für die Branche insgesamt bekannt gegeben. Die Zeitschrift «Saldo» verlangte 2015 indes eine genaue Aufschlüsselung – gegen den Willen der Importeure, die diese Informationen als Geschäftsgeheimnisse einstufen. Ein Fall für die Richter. An der Offenlegung sah das Bundesverwaltungsgericht ein «erhebliches Interesse der Allgemeinheit». Es entschied deshalb letzten Herbst, dass der Bund die Liste publik machen muss.

Diese Liste liegt mittlerweile vor, und sie zeigt: Von den zehn grössten Generalimporteuren in der Schweiz mussten 2016 deren vier Sanktionen zahlen, weil ihre Neuwagenflotte die vom Bund geforderten CO₂-Zielwerte nicht einhalten konnte. Am stärksten zur Kasse gebeten wurde die General Motors SA mit gut 400 000 Franken, gefolgt von der FCA Group (Fiat) und der Mazda SA. Bussen erspart blieben dagegen unter anderem der VW-Gruppe und Porsche, der BMW AG sowie der Ford SA. Pro verkauften Wagen betrug die Sanktion maximal 30 Franken – ein Betrag, der sich bei Neuwagenpreisen von mehreren Zehntausend Franken im Promillebereich bewegt.

«Schock-Tabelle»

Die skizzierten Dimensionen kontrastieren stark mit den Prognosen von Auto-Schweiz. Als der damalige Umweltminister Moritz Leuenberger (SP) 2009 eine CO₂-Strafsteuer vorschlug, warnte Auto-Schweiz davor, dass die Käufer von neuen Autos in Zukunft rund 800 Millionen Franken zusätzlich zahlen müssten – pro Jahr. Der «Blick» präsentierte eine «Schock-Tabelle», die für einzelne Modelle Preisaufschläge von gegen 100 Prozent respektive mehreren Zehntausend Franken zeigte.

Es ist anders gekommen. Seit der Einführung der Strafsteuer 2012 beliefen sich die Bussen auf durchschnittlich 4,7 Millionen Franken pro Jahr. Hinzu kommt: Die Sanktionen treffen die Generalimporteure, also die Mitglieder von Auto-Schweiz, vergleichsweise schwach. 2016 etwa beliefen sie sich auf total 2,4 Millionen Franken. 1,35 Millionen davon mussten die Generalimporteure bezahlen, 0,05 Millionen die Parallelimporteure. Zusammen deckten sie 99,5 Prozent des Markts ab. Der Rest, rund 1 Million Franken, entfiel auf die Kleinimporteure, die aber nur 0,5 Prozent der rund 320 000 Neuwagen einfuhrten. Deren Kunden spürten die Sanktionen folglich deutlich mehr. 2016 waren es im Durchschnitt gut 650 Franken pro Fahrzeug. Der Grund für die Diskrepanz: Kleinimporteure beschaffen oft speziell verbrauchsstarke Fahr-



zeuge, dies auf Wunsch ihrer Kunden, die dafür auch eine höhere Sanktionszahlung in Kauf nehmen.

Neue Motorengeneration?

Die Aufschlüsselung der Sanktionen schlägt politisch Wellen. Hat Auto-Schweiz aus Kalkül mit zu

hohen Prognosen operiert, um von der Politik ein möglichst sanftes Bussenregime zu erhalten? Tatsache ist: Die Branche profitierte etwa davon, dass der Bund erst 2015 alle Wagen für die Berechnung des CO₂-Durchschnitts erfasste, also auch die PS- und damit die verbrauchs-

starken. 2014 waren es erst die verbrauchsärmsten 80 Prozent, ein Jahr zuvor die verbrauchsärmsten 75 Prozent.

Auto-Schweiz-Direktor Andreas Burgener verwahrt sich gegen den Vorwurf. Er spricht von «Annahmen», die sich als falsch entpuppt hätten, weil ins-

Flotten von BMW und Mercedes mit grösstem CO₂-Ausstoss

Autoimporteure In der Schweiz dürfen Neuwagen im Durchschnitt 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Aktuell sind es 134 Gramm. Die Branche verfehlt damit die gesetzliche Vorgabe und muss Sanktionen zahlen. Allerdings fällt die Bilanz je nach Importeur unterschiedlich aus. Der Bund legt für jeden Importeur eine individualisierte Vorgabe fest. Was zählt, ist nicht der einzelne Wagen, sondern der Flottendurchschnitt des jeweiligen Importeurs, ergänzt um eine

Gewichtskorrektur. Ist eine Fahrzeugflotte überdurchschnittlich schwer, setzt der Bund die Zielvorgabe über 130 Gramm pro Kilometer an, andernfalls darunter. Damit werde sichergestellt, dass alle Fahrzeuge respektive Flotten zur CO₂-Absenkung beitragen müssten.

Die bis jetzt unveröffentlichte Liste zeigt: Am klimaschädlichsten unter den zehn grössten Generalimporteuren war 2016 die Wagenflotte der Mercedes-Benz AG mit einem CO₂-Ausstoss von

143 Gramm pro Kilometer, gefolgt von der BMW SA (140) und General Motors SA (136). Am tiefsten lag er bei Peugeot Citroën (122) und Renault SA (119). Die verschiedenen Zielvorgaben haben Folgen. Obwohl etwa die Flotte der BMW AG (140) klimaschädlicher war als jene von Mazda (132), musste Erstere 2016 keine Sanktionen zahlen, Letztere hingegen schon. Der Grund: Die Zielvorgabe für die BMW AG (142) war deutlich höher als jene für die Mazda SA (129). (sth)

So viele CO₂-Sanktionen wurden von den grössten Generalimporteuren gezahlt

Strafzahlungen 2016 der 10 grössten Schweizer Generalimporteure

Importeur	Anzahl PW	Strafe in Franken	Ø-CO ₂ -Ausstoss (Gramm/km)
VW-Gruppe, Porsche	86939	0	119
BMW	29566	0	140
Peugeot Citroën	26326	0	122
Mercedes-Benz	26064	195 480	143
Emil Frey	24326	0	136
Renault	20841	0	119
General Motors	13542	406 260	136
Ford	12185	0	132
FCA Group (Fiat)	11931	357 930	142
Mazda	9866	295 980	129
Total		1255650 Fr.	

Griff: mruel/Quelle: Bundesamt für Energie

besondere die Effizienzgewinne bei neuen Motorengenerationen grösser gewesen seien als ursprünglich angenommen. Burgener will die Strafzahlungen für die Auto-Schweiz-Mitglieder nicht als Peanuts tituliert sehen: «Die Beträge gehen addiert in den Millionenbereich.» Nicht darin enthalten seien die Kosten für den Aufwand, um CO₂-Bussen zu reduzieren oder zu vermeiden.

Hat Auto-Schweiz 2009 aus Kalkül mit zu hohen Prognosen operiert?

So etwa würden Importeure effizientere Fahrzeuge teilweise zu einem besonders günstigen Preis verkaufen, um den CO₂-Durchschnitt ihrer Flotte tief zu halten.

Bundesrat hilft Branche

Auto-Schweiz-Direktor Burgener sieht die Importeure auf dem richtigen Weg. Die Mitglieder von Auto-Schweiz hätten die CO₂-Reduktionsziele fast gänzlich geschafft, sagt er. Zur Einordnung: Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der Schweizer Neuwagenflotte liegt derzeit bei 134 Gramm pro Kilometer. Gemäss Gesetz dürfen es nur 130 sein.

Und bald schon werden die Grenzwerte strenger. Analog zur EU dürfen in der Schweiz Neuwagen ab 2020 im Durchschnitt nur noch 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen; so hat es das Stimmvolk im Mai 2017 mit seinem Ja zur Energiestrategie beschlossen. Der Bundesrat hat aber letzten Herbst in Eigenregie eine Übergangsregelung auf Verordnungsstufe festgelegt. Demnach wird der Bund erst 2023 die ganze Schweizer Wagenflotte zur Berechnung des CO₂-Durchschnitts heranziehen und zuvor die verbrauchsstärksten 5 bis 15 Prozent davon ausnehmen. Ebenso sollen die Importeure emissionsarme Fahrzeuge – unter 50 Gramm CO₂ – mehrfach anrechnen dürfen.

Erneut das Geld-Argument

Das letzte Wort ist allerdings noch nicht gesprochen. Dem Parlament bietet sich die Gelegenheit zur Korrektur. Der Hebel: das neue CO₂-Gesetz für die Periode 2020 bis 2030. Die nationalrätliche Umweltkommission wird nächste Woche die Beratungen weiterführen und dann möglicherweise auch diesen Punkt behandeln.

Auto-Schweiz jedenfalls will eine scharfe Umsetzung verhindern. Das Argument ist wieder finanzieller Art: Ohne Übergangsphase, so mahnen die Importeure, drohen zwischen 2020 und 2023 Sanktionszahlungen von bis zu 200 Millionen Franken. Stéphanie Penher, beim VCS Bereichsleiterin Verkehrspolitik, bezeichnet diesen Widerstand als «enttäuschend». «Das CO₂-Neuwagenziel ist die wirkungsvollste klimapolitische Massnahme im Verkehr. Für die Importeure ist sie durchaus tragbar.»

Strengere Auflagen für den Betrieb der beiden Ju

Die beiden verbleibenden Ju-52-Oldtimer dürfen nur noch maximal 300 Meter an Berggipfel heran.

Flugzeugabsturz Heute Mittag, 13 Tage nach dem Absturz am Segnespass, nimmt die Ju-Air in Dübendorf den Flugbetrieb wieder auf. Die eine Maschine fliegt am frühen Nachmittag nach Deutschland, die andere am Abend zu einem Alpenrundflug. Beide Flüge sind ausgebucht. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat drei Auflagen gemacht, diese jedoch als «vorsorglich» bezeichnet, bis Erkenntnisse zur Absturzursache vorliegen:

Aufzeichnungspflicht: Die 80-jährigen Oldtimer müssen ab heute ein GPS-Datenaufzeichnungsgerät an Bord haben. In den beiden Ju wird provisorisch ein iPad installiert. «Mittelfristig wird ein spezielles Gerät fest eingebaut», sagt Ju-Air-Sprecher Christian Gartmann. Gemäss Bazl-Sprecher Urs Holderegger muss das Gerät nicht absturz-sicher sein. «Die Aufzeichnung soll der Ju-Air zum eigenen Safety-Management dienen und uns als Aufsichtsbehörde zur Kontrolle.» Der Bund nimmt die Piloten somit härter an die Kandare. Das Bazl kann nun kontrollieren, ob die Ju-Piloten zu tief oder zu nahe an Felswänden geflogen sind.

Gurtenpflicht: Die Passagiere müssen während des Flugs angeschnallt auf ihren Plätzen sitzen bleiben. Sie dürfen nicht mehr im Flugzeug herumgehen und auch das Cockpit nicht besuchen. Bei spektakulären Vorbeifügen, etwa am Martinsloch, sind Passagiere bisher immer aufgestanden, um aus dem anderen Fenster zu filmen. Urs Holderegger vom Bazl begründet diese Massnahme so: «Wir haben noch keinerlei Erkenntnisse zur Absturzursache, deshalb möchten wir bis auf weiteres alle möglichen Einflüsse und Störungen für die Cockpitcrew ausschliessen.»

Mehr Mindesthöhe: Das Bazl hat die Mindestflughöhen verdoppelt – von 150 auf 300 Meter über unbewohntem Gebiet und von 300 auf 600 Meter über bewohntem. Flüge werden für Passagiere weniger spektakulär, die Piloten jedoch haben bei Problemen mehr Reserve zum Reagieren.

Nach dem Absturz mit 20 Toten hatte das Bazl mit der Ju-Air und der Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) die Situation überprüft. Dabei hätten sich keine Hinweise auf ein generelles technisches Problem ergeben, die ein Grounding rechtfertigen würden. «Da es noch keine konkreten Hinweise auf die Unfallursache gibt, ist es richtig, sich Gedanken über vorsorgliche zusätzliche Sicherheitsmargen zu machen. Das haben wir getan und Vorschläge gemacht», sagt Kurt Waldmeier, CEO der Ju-Air.

Die Untersuchung der Sust kann bis zu einem ersten Zwischenergebnis noch mehrere Wochen bis Monate andauern. Weil die Ju-52 nur mechanische Instrumente hat, gibts auch keine Blackbox. Die Ermittler hoffen, auf geborgenen Handys Fotos, Filme, Ton- oder GPS-Aufzeichnungen zu finden.

Ruedi Baumann