

Der ökologische Neuwagen ist eine Mär

Immer mehr Kantone begünstigen sparsame Autos steuerlich und bestrafen alte «Dreckschleudern» – ein Irrweg

VON MICHAEL SOKUP

zählen. Alle wollen zurück zur Natur, aber bloss nicht zu Fuss. Deshalb arbeiten die Behörden eifrig an der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. So sollen besonders sparsame Neuwagen steuerlich entlastet, alte «Dreckschleudern» dagegen bestraf werden. Zurzeit plant die Hälfte der Kantone, die unmittelbare Umweltseite des Bundes als Grundlagede für die Autosteuer zu nehmen. Allein bei der ökologischen Steuerreform handelt es sich um einen Etikettenschwindel.

Am weitesten geht Luzern. Dort ist eine Schenkprämie vorgesehen. Für alte Autos soll es bis zu 1000 Franken geben. Wer bei der staatlich subventionierten Ausmusterung nicht mitmacht, soll eine söfzige Strafsteuer von bis zu 50 Prozent zahlen. Ob die Prämie in der Botschaft ans Parlament entfallen sein wird, wollte eine Sprecherin nicht sagen.

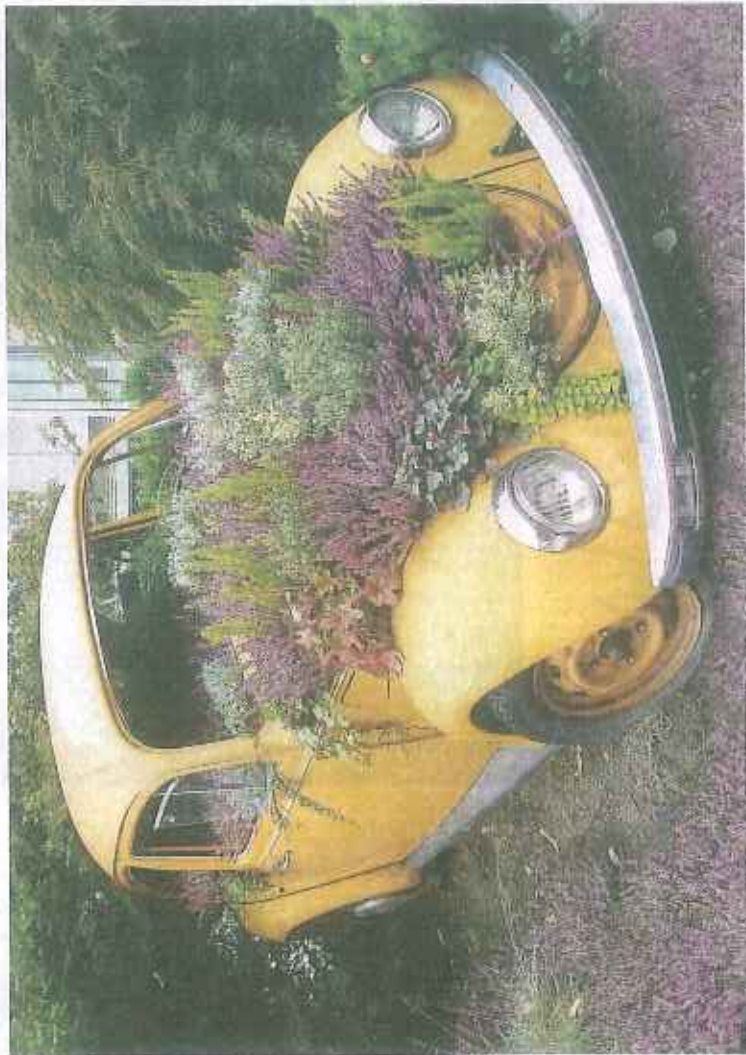
In Ob- und Nidwalden ist der Markt bereits eingeführt. Autos, die vor 1995 immatrikuliert wurden, werden mit einer 20 bis 30 Prozent höheren Steuer bestraft. Der Kanton Bern hat entschieden, die Besitzer von über-20-jährigen Autos mit bis zu 40 Prozent höheren Steuern zu strafen. Das ist ökologischer Unsinn.

Der frühere Leiter Umwelt und Mobilität beim TCS, André Porchet, schüttelt den Kopf. «Solche Massnahmen sind nichts anderes als Vernichtung von Volkervermögen.» Bei einer Gussambetrachtung, also inklusive Produktion und Entsorgung, sei es wenig sinnvoll, den Absatz von Neuwagen steuerlich anzukurbeln.

«Man sollte das alte Auto so lange wie möglich fahren»

Die Herstellung eines Autos macht 20 bis 30 Prozent des CO₂-Ausstosses der gesamten Lebensdauer aus, der Rest entsteht beim Fahren. Das US-Wissenschaftsmagazin «Wired» hat den Toyota-Hybrid Prius mit einem 10 Jahre alten Toyota Tercel verglichen. Erst ab 150'000 Kilometer hätte das Öko-Auto eine bessere Energiebilanz.

«Der beste Umweltschutz ist, das alte Auto so lange wie mög-



Blumige Ausserungen trüben die Wahrnehmung: Alte Autos stossen absolut betrachtet nicht viel mehr Schadstoffe aus als Neuwagen. (Foto: R. H. BULLING)

lich zu fahren», so Forchert. Sukkura bekommt er vom umweltfreundlichen VCS: «Wenn das alte Auto noch 30'000 Kilometer gefahren werden kann, macht es keinen Sinn, einen neuen Wagen zu kaufen», sagt Sprecher Gerhard Tschandl.

Die Lebenszyklus-Logik ist hinlänglich bekannt, aber offensichtlich offenbar nicht opportun. Eine Auswertung der Schweizer Medizindatenbank (SMD) zeigt, dass Politik wie Presse ständig mit dem gleichen Top Schlagwortargument die Öko-Autosteuer propagieren. «Saubere Autos wollen weniger kosten. Dafür muss man für «Dreckschleudern» tiefer ins Portemonnaie greifen», kommunizierte beispielsweise eine grosse Regionalzeitung.

Der Kanton Zürich verzichtet komplett auf einen Malus

Doch das Dreckschleudern-Argument ist bei den meisten betroffenen Autos nicht stichhaltig. «Der Schadensausstoss ist seit der Einführung des Katalysators Ende der Achtzigerjahre bei den Benzinautos massgeblich reduziert worden», sagt Forchert. Bei alten Autos sei der absolute Ausstoss von Stickoxiden oder Kohlenmonoxid nicht viel höher.

Parchets Einschätzung wurde von mehreren Behördenvertretern bestätigt. Aber nur hinter vorgehaltener Hand. Der Leiter einer kantonalen Motorfahrzeugkontrolle in der Juraerschweiz sagte: «Sie streben damit in ein politisches Wespennest.»

Im Kanton Zürich geht man klüger vor. «Wir verzichten bei der Neuausrichtung der Motorfahrzeugsteuer komplett auf einen Malus», sagt Rolf Grüninger, Chef des Zürcher Strassenverkehrsamtes. Denn es könne nicht sein, dass die Besitzer von Autos, die zum Zeitpunkt des Erwerbs sauber waren, rückwirkend gebläst würden.

In Zug hat der Regierungsrat am Freitag zwar entschieden, ein Romus-Malus-System einzuführen. Aber: «Autos, die älter sind als Baujahr 1995, sollen erst nach einer Handänderung zusätzlich besteuert werden», sagt der Zuger Stichtehrdirektor Beat Völliger.

KOMMENTAR SEITE 77

Tiefer Treibstoffverbrauch ist bloss schöne Theorie

AUTOMODELL	VERBRAUCH GEMESSEN	WERKANGABEN	DIFFERENZ
VW Tiguan 1.4 TSI 4Motion	13,4 l	8,3 l	61,4%
Renault Clio 1.5 dCi	6,9 l	4,4 l	56,8%
Audi TTS Coupé 2.0 TFSI	11,9 l	7,7 l	54,6%
Ford Focus 1.6 TDCI EDC	6,6 l	4,3 l	53,5%
Smart forwo Coupé	4,9 l	3,3 l	48,5%
BMW 65 xDrive50	18,0 l	12,8 l	44,5%
Opel Insignia 2.0 CDTI	9,3 l	5,8 l	43,1%
Mercedes-Benz SL 65 AMG	28,3 l	14,4 l	43,1%
Mini John Cooper Works	9,3 l	6,9 l	34,8%
Logan 1.5 dCi	6,3 l	4,7 l	34,0%
WV Golf 1.4 TSI	8,3 l	6,2 l	33,9%
Porsche 911 Carrera S	13,5 l	10,2 l	37,4%
Ferrari F 430 Spider	17,9 l	18,3 l	-2,7%
Bentley Continental	17,9 l	17,7 l	-4,0%
Durchschnitt 180 Autos	11,2 l	8,9 l	24,8%

QUELLE: ZEITSCHRIFT «AUTO», MÄRZ UND APRIL 2011

Auf die neue Umwelt-Etikette ist kein Verlass

Seit Jahren ist bekannt, dass die Herstellerangaben zum Treibstoffverbrauch teilweise unrealistisch tief sind.

Die bisherige Energieeffizienz des Bundes (als Fachmagazin «Auto, Motor und Sport») kommt zu dem Ergebnis, dass der ermittelte Treibstoffverbrauch im Schnitt 27 Prozent oder 2,4 Liter über den Herstellerangaben liegt. Der durchschnittliche Autokäufer nimmt bis zu 25 Prozent Vorverbrauch überrechnung. Bei einzelnen Modellen, etwa dem VW Tiguan, beträgt die Differenz rekordhohe 61 Prozent. Solche Unterschiede verunmöglichen eine seriöse Klassifikation. Das Bafu stellt hingegen fest: «Auf die Besteuerung einzelner Fahrzeuge hat dies eher wenig Einfluss, weil das Problem aller Fahrzeugtypen betrifft.»