

Sprittfresser sollen gestoppt werden

Umweltdirektorin Elsbeth Schneider fordert Strafsteuern und Fahrverbote für bestimmte Autos
Michael Rockenbach

Die beiden Basel würden zu wenig gegen die Luftverschmutzung unternehmen, kritisierte der WWF vergangene Woche in der baz. Zu Unrecht, findet die Baslerbieter Regierungsrätin Elsbeth Schneider (CVP). Sie kündigt Massnahmen an.

Salina Raurica, Südumfahrung, Richtplan: Diese wichtigen Bau- und Planungsgeschäfte wollte die scheidende Regierungsrätin Elsbeth Schneider noch in ihrer Amtszeit erledigen. Doch dafür reicht die Zeit bis Ende Juni nicht mehr, wie Schneider jetzt erkennen muss: «Trotzdem werde ich bis zu meinem letzten Arbeitstag in der Baudirektion auf Volltouren arbeiten», verspricht die CVP-Politikerin. Vor allem im Umweltbereich möchte sie noch etwas bewegen. «Es wäre schön, wenn ich auch als Umweltdirektorin in guter Erinnerung bleiben würde», sagt sie (siehe Text unten).

BUND MACHT DRUCK. Deshalb drängt sie auf einen Steuerrabatt für umweltschonende Fahrzeuge und eine Strafsteuer für veraltete Autos und Sprittfresser. Und bei hohen Ozon- und Feinstaubwerten möchte sie nur noch sparsame Autos auf die Strasse lassen. Das Lufthygieneamt beider Basel werde eine entsprechende Vorlage erarbeiten, sagt Amtsleiter Roberto Mona: «Noch müssen wir aber warten.» Warten auf Grundsatzentscheide in Bern.

Das Bundesamt für Energie (BfE) ist daran, Autotypen in verschiedene Kategorien einzuteilen, in saubere Wagen und Umweltsünder. Die detaillierten Ergebnisse liegen bis Mitte Jahr vor, die grossen Sieger und Verlierer stehen aber jetzt schon fest: Die Hybrid-Wagen werden in der A-Klasse fahren, die Offroader und Sportwagen in den untersten Kategorien. «Entscheidend ist die Effizienz», sagt Matthias Gysler vom Bundesamt für Energie: «Und ein Offroader oder ein Sportwagen sind wenig effizient, weil sie viel Sprit brauchen.» Die Folge: ein hoher Ausstoss an CO₂ und anderen Schadstoffen. Das könnte bald teuer werden.

teurer Spass. Wenn das Bundesamt für Energie die Autotypen eingeteilt hat, sind National- und Ständerat am Zug. Sie entscheiden über die Einführung von Rabatten und Zuschlägen beim Neukauf von Autos. Wer sich einen Offroader gönnt, muss bei der Importsteuer mit Mehrausgaben von bis zu 3000 Franken rechnen, hat Pascal Previdoli, Mitglied der BfE-Geschäftsleitung, bereits angekündigt.

Das soll, so die Hoffnung des Bundesamtes, Motivation genug sein, einen sparsameren Wagen zu kaufen.

Auto-Schweiz, die Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure, reagiert kritisch. «Sinnvoller, als Zwang auszuüben, wäre es, die interessierten Käufer davon zu überzeugen, dass es effizientere Autos gäbe», sagte ein Auto-Schweiz-Sprecher. Und auch der TCS wehrt sich dagegen, dass die «Wahlfreiheit des Käufers allzu sehr eingeschränkt» werde. Der Bundesrat teilt die Bedenken offenbar. Im November 2005 sprach er sich gegen Strafsteuern und Rabatte aus. Mit einer Standesinitiative setzte der Kanton Bern das Thema dann aber in Bundesbern wieder auf die Tagesordnung. Die parlamentarischen Kommissionen unterstützten die Initiative und liessen das BfE die Kategorien erarbeiten. «Unsere Vorschläge werden auf Akzeptanz stossen», sagt Matthias Gysler: «Die Erkenntnis, dass der Ausstoss von Schadstoffen gedrosselt werden muss, um den Klimawandel aufzuhalten, setzt sich immer mehr durch.» Dafür seien auch finanzielle Anreize nötig: «Schöne Worte und gute Empfehlungen reichen nicht.»

Nachdruck. Anreize schaffen können auch die Kantone, indem sie die Motorfahrzeugsteuer für grosse und schnelle Autos erhöhen und für die sparsamen senken. Genau so, wie es das Lufthygieneamt plant. Und genau so, wie es Umweltschutzdirektorin Elsbeth Schneider verlangt. Mit einem Vorstoss verleiht ihre Partei der Forderung zusätzlich Nachdruck. In einem Postulat verlangt die CVP eine Verkehrssteuer mit «ökologischer Ausrichtung»: «Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung (CO₂, Feinstaub) müssen bei der Motorfahrzeugsteuer bevorzugt behandelt werden.» Wie hoch Rabatte und Strafsteuern ausfallen sollen, kann CVP-Landrat Eugen Tanner noch nicht sagen: «Der Anreiz muss aber spürbar sein. Es muss sich lohnen, umweltfreundliche Autos zu fahren.»

Strafsteuern auch in Basel gefordert

Vorstoss. Die Forderung nach einer ökologischen Ausrichtung der Verkehrssteuer ist in beiden Basel eigentlich nichts Neues. Bereits im Luftreinhalteplan 2004 werden Massnahmen verlangt. Ohne grösseren Aufwand wird die Umsetzung aber erst Mitte bis Ende Jahr möglich, wenn der Bund die einzelnen Autotypen je nach Umweltverträglichkeit eingestuft hat. Der Bund orientiert sich an der bestehenden Energieetikette, die über den Treibstoffverbrauch, den CO₂-Ausstoss und die Energieeffizienz in Bezug auf das Leergewicht Aufschluss gibt. Schon jetzt steht allerdings fest, dass schwere Wagen beim Bund schlechter wegkommen als bei der Energieetikette. Jetzt wächst in beiden Basel der Druck auf die Einführung von Strafsteuern für Benzinfresser und Rabatte für weniger schädliche Fahrzeuge. Im Basler Grossen Rat hat Beat Jans (SP) eine Motion eingereicht. Die Parlamente in den beiden Basel können die Ökosteuern nur mit zwei separaten Vorlagen einführen. Das Lufthygieneamt beider Basel geht davon aus, dass die Vorlagen aufeinander abgestimmt würden.