



## Umweltschützer bekämpfen Vorstoss zu Elektroautos

**Klima** Der Ständerat entscheidet am Mittwoch über eine brisante Motion zu CO<sub>2</sub>-Emissionen von Autos. Die Gegner beklagen, der Volkswille werde missachtet. Die Befürworter widersprechen. Das Zünglein an der Waage dürfte die CVP spielen.

«Das ist paradox», sagt der Tessiner CVP-Nationalrat Fabio Regazzi: Er wolle mit seiner Motion Elektroautos fördern – und ausgerechnet linke Politiker und Umweltschutzverbände seien dagegen. Widerstand kommt aber auch aus Regazzis eigenen Reihen: Die Ständeratskommission entschied sich trotz bürgerlicher Mehrheit knapp, den Vorstoss zur Ablehnung zu empfehlen.

Diese Woche entscheidet der Ständerat über den umstrittenen Vorstoss. Dieser fordert die Einführung von sogenannten Supercredits: Elektroautos sollen in der CO<sub>2</sub>-Bilanz der Autoimporteure mehrfach zählen. Nach Ansicht von Regazzi wird dadurch ein Anreiz geschaffen, um Elektroautos zu importieren, da die Importeure so ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz aufbessern. Diese ist von Bedeutung, da ein Importeur bei zu hohem Wert gebüsst werden kann. Ausschlaggebend ist der Durchschnitt: Neue Autos dürfen heute im Mittel nur 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen. Ab 2021 sinkt der Wert auf 95 Gramm.

Aus Sicht der Gegner würde dieses CO<sub>2</sub>-Ziel mit Regazzis Motion quasi durch die Hintertüre abgeschafft. «Grundsätzlich unterstütze ich natürlich die För-

derung von Elektroautos», sagt CVP-Ständerat Beat Vonlanthen. «Wir haben ein Interesse, dass auch der Verkehrsbereich dazu beiträgt, die CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen. Aber die Motion torpediert geradezu diese Zielsetzung.» Der Freiburger sagt, die Supercredits würden den Importeuren die Möglichkeit geben, zusätzliche emissionsstarke Fahrzeuge zu importieren. Ähnlich äussert sich FDP-Ständerat Ruedi Noser.

Regazzi kontert: «Die Motion bringt einen konkreten Vorteil für die Umwelt: Sie bietet einen Anreiz, umweltfreundliche Autos zu importieren.» Dass gleichzeitig auch emissionsstarke Autos eingeführt werden, könne man nicht vermeiden. «Das ist ein Problem des Systems», sagt Regazzi.

### «Einzig mehrheitsfähige Möglichkeit»

Verkehrsministerin Doris Leuthard wird im Ständerat für ein Nein zur Motion werben. Sie will zwar ebenfalls Supercredits einführen, aber nur vorübergehend und in kleinerem Ausmass. Unterstützung erhält Regazzi dagegen von der Wirtschaft. Der Präsident des Verbands freier Autohandel Schweiz, Roger Kunz, sagt: «Im Moment ist das

die einzige politisch mehrheitsfähige Möglichkeit, um Elektroautos zu fördern.» Auch Economiesuisse unterstützt die Motion.

Der Umweltverband WWF hingegen kritisiert, diese sei faktisch eine «Vergünstigung für CO<sub>2</sub>-Schleudern». WWF-Energieexperte Elmar Grosse Ruse ärgert sich über das Vorgehen: «Der Zielwert von 95 Gramm pro Kilometer wurde erst gerade mit der Energiestrategie 2050 eingeführt – und jetzt wird dieser hinterrücks torpediert.» Umweltschutzverbände beklagen eine «Missachtung des Volkswillens». Der Verband Auto-Schweiz sieht das anders. «Von einer Verwässerung oder Missachtung des Volkswillens kann keine Rede sein», sagt Direktor Andreas Burgener. «Das 95-Gramm-Ziel bleibt bestehen, und die Umsetzung dazu muss vernünftig über die Bühne gehen.»

Regazzi, der im Beirat der Fahrzeugverbände TCS und Asstag sitzt, streitet nicht ab, dass seine Motion aus diesen Kreisen inspiriert sein könnte. «Es geht darum, ob ein Vorschlag gut oder schlecht ist, und nicht, von wem er kommt», sagt er.

**Maja Briner**