

## Reiseziel: Konfliktgebiet

Viele Dschihadreisende nehmen ihre Kinder mit

**Bern.** Neue Zahlen des Nachrichtendienstes des Bundes (NDB) zeigen: Viele Dschihadreisende aus der Schweiz haben ihre Kinder mitgenommen. Unter den 93 bestätigten Fällen finden sich mehr als 20 Kinder unter zwölf Jahren. Davon haben sechs Kinder zumindest einen Elternteil mit Schweizer Bürgerrecht. Weiter schätzt der NDB, dass sich unter den Dschihadreisenden nach Syrien oder Irak ein Dutzend Frauen mit Verbindungen zur Schweiz befinden.

Die Zahl der dschihadistisch motivierten Reisenden ist seit einiger Zeit stabil und beläuft sich auf 93. Seit 2016 sei keine Abreise aus der Schweiz in Konfliktgebiete mehr verzeichnet worden, heisst es in der Mitteilung von gestern. Von 2001 bis heute wurden 78 Abreisen nach Syrien und Irak sowie 15 nach Somalia, Afghanistan und Pakistan verzeichnet. Zum ersten Mal hat der NDB eine Abreise auf die Philippinen registriert. 32 Personen sind gestorben (davon 26 bestätigt). Die Anzahl der Rückkehrer beläuft sich auf 16, davon 13 bestätigte Fälle.

Unter den 93 Fällen befinden sich 31 Personen, die über eine schweizerische Staatsangehörigkeit verfügen, 19 davon sind Doppelbürger. SDA

## Ganz ohne Chauffeur

Automatisiertes Fahren bringt volkswirtschaftlichen Nutzen

**Bern.** Fahrerlose Fahrzeuge, die nicht in privatem Besitz sind: So dürfte die Mobilität der Zukunft aussehen. Gemäss einer Studie im Auftrag des Bundes könnte die Digitalisierung in der Mobilität einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen erzeugen. Die Studie beziffert diesen auf jährlich mehrere Dutzend Milliarden Franken. Die unterstellten Annahmen seien indes mit Unsicherheiten behaftet, so das Bundesamt für Raumentwicklung. Es seien weitere Analysen nötig.

Der Nutzen entsteht unter anderem dadurch, dass die Reisezeit im Auto für andere, produktive Tätigkeiten genutzt werden kann, dass es Tür-zu-Tür-Verbindungen gibt und dass ältere Personen vermehrt unterwegs sein können. Dank sinkender Unfallzahlen und weniger Staus können Kosten gespart werden. Allerdings entstehen auch zusätzliche Kosten durch Leerfahrten und höhere Anschaffungs- und Wartungskosten für automatisierte Fahrzeuge. Automatisiertes Fahren erfordert zudem neue technische Infrastrukturen und Kommunikationsstandards. SDA

## Nachrichten

### Arbeitsgruppe Mitholz hat erstmals getagt

**Bern.** Die Arbeitsgruppe Mitholz, welche die vom Berner Oberländer Armeemunitionslager ausgehende Gefahr weiter untersucht, hat diese Woche erstmals getagt. Sie hat beschlossen, möglichst rasch zu klären, welche zusätzlichen Überwachungsmaßnahmen nötig sind. Zudem will sich die Gruppe mit Abklärungen zur Reduktion des Risikos, technischen Untersuchungen, der Notfallorganisation sowie rechtlichen Aspekte beschäftigen. SDA

### Zahl der Sägereien seit 2002 fast halbiert

**Neuenburg.** Obwohl der Holzbau in der Schweiz boomt, bleibt die heimische Holzverarbeitung unter Druck. Immer mehr Sägereien verschwinden, und auch die gesägte Holzmenge nimmt ab. 2017 zählte die Schweiz noch 347 Sägereien. Seit der letzten Vollerhebung im Jahr 2012 haben 69 Unternehmen ihren Betrieb eingestellt, wie gestern vom Bundesamts für Statistik veröffentlichte Daten zeigen. Im Vergleich zu 2002 hat sich der Bestand an Sägewerken beinahe halbiert. SDA

# Maximal 30 Franken Busse pro Auto

Neue Zahlen: Sechs der zehn grössten Autoimporteure zahlen keine CO<sub>2</sub>-Sanktionen

Von 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 CO<sub>2</sub>-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 verkauftem 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 CO<sub>2</sub>-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



**Grenzwerte sinken.** Der durchschnittliche Ausstoss der Schweizer Neuwagenflotte liegt derzeit bei 134 Gramm pro Kilometer. Foto Keystone

Grund für die Diskrepanz: Kleinimporteure beschaffen oft speziell verbrauchstarke Fahrzeuge, 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 CO<sub>2</sub>-Durchschnitts erfasste, also auch die PS- und damit die verbrauchsstärksten 80 Prozent, ein Jahr zuvor die verbrauchsärmsten 75 Prozent.

Auto-Schweiz-Direktor Andreas Burgener verwarft sich gegen den Vorwurf. Er spricht von «Annahmen», die sich als falsch entpuppt hätten, weil insbesondere 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 CO<sub>2</sub>-Bussen zu reduzieren oder zu vermeiden. So etwa würden Importeure effizientere Fahrzeuge teilweise zu einem besonders günstigen Preis verkaufen, um den CO<sub>2</sub>-Durchschnitt ihrer Flotte tief zu halten.

Auto-Schweiz-Direktor Burgener sieht die Importeure auf dem richtigen Weg. Die Mitglieder von Auto-Schweiz hätten die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele fast gänzlich geschafft, sagt er. Zur Einordnung: Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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

### BMW und Mercedes mit grösstem CO<sub>2</sub>-Ausstoss

**Umweltsünder.** In der Schweiz dürfen Neuwagen im Durchschnitt 130 Gramm CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 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 Mazda SA (129). BaZ

des CO<sub>2</sub>-Durchschnitts heranziehen und zuvor die verbrauchsstärksten 5 bis 15 Prozent davon ausnehmen. Ebenso sollen die Importeure emissionsarme Fahrzeuge – unter 50 Gramm CO<sub>2</sub> – 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 CO<sub>2</sub>-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, drohten zwischen 2020 und 2023 Sanktionszahlungen von bis zu 200 Millionen Franken. Stéphanie Penher, beim VCS Bereichsleiterin Verkehrspolitik, bezeichnet diesen Widerstand als «enttäuschend». «Das CO<sub>2</sub>-Neuwagenziel ist die wirkungsvollste klimapolitische Massnahme im Verkehr. Für die Importeure ist sie durchaus tragbar.»

## Die Schweiz im Abseits

Leuthard warnt vor Aufgabe der Rahmenabkommen-Verhandlungen

**Bern.** Die stockenden Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU um ein Rahmenabkommen gefährden auch den Abschluss von weiteren wichtigen Dossiers. Laut Energieministerin Doris Leuthard kostet das schon in einem Fall viel Geld – mit Auswirkungen für die Allgemeinheit. «Für die Schweizer Konsumenten ist die Stromrechnung deshalb schon heute um rund 120 Millionen Franken pro Jahr höher, als wenn wir gleichberechtigt im EU-Markt teilnehmen könnten», sagte Leuthard in einem Interview mit der *Handelszeitung* von gestern. Sie nahm dabei Bezug auf das Strommarktabkommen, das ebenfalls in der Schwebe liegt.

Die Schweizer Stromhändler seien ohne Stromabkommen von den EU-Handelsplattformen ausgeschlossen, wodurch der Handel aufwendiger und teurer sei als in der Union, hielt Leuthard fest. Unter zusätzlichen Druck

gerieten ohne Rahmen- respektive Stromabkommen auch die Schweizer Stromkonzerne. «Sie werden ohne gleichberechtigten Zugang Einbussen erleiden, da etwa ihr Grünstrom in der EU künftig nicht mehr anerkannt wird.» Möglich sei auch, dass Nachbarstaaten den Handel mit der Schweiz einschränkten oder dass Swissgrid aus dem Verband europäischer Netzbetreiber ausgeschlossen werde, so Leuthard. Swissgrid warnt in diesem Zusammenhang etwa vor gravierenden Systemrisiken wegen ungeplanter Stromflüsse im Netz.

### Einbettung in Europa

Ohne Stromabkommen geriete die Schweiz zunehmend ins Abseits. Die Kooperation unter den Mitgliedsländern im EU-Energie-Binnenmarkt würde laufend verstärkt. «Je enger der Energiebinnenmarkt der EU ist, desto

höher wird der Preis, den wir ohne gleichberechtigten Zugang zahlen.»

Laut einer im vergangenen Jahr publizierten Studie des Bundesamts für Energie sind in der Schweiz bis 2035 zwar keine signifikanten Engpässe in der Stromversorgung zu erwarten. Eine zentrale Voraussetzung zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit sei aber die Einbettung der Schweiz in den gesamten europäischen Strommarkt.

Der Streit um das Rahmenabkommen mit der EU beschäftigte auch den Bundesrat. Er führte eine Aussprache über das Thema und entschied, auf dem eingeschlagenen Kurs zu bleiben. Das heisst, dass die Verhandlungen mit der EU-Kommission weitergeführt werden, ebenso die Konsultation der Sozialpartner. Dabei geht es um die flankierenden Massnahmen. Die EU erwartet von der Schweiz ein Entgegenkommen in diesem Bereich. SDA

## Weniger verbotene Käufe

Jugendschutz klappt bei Alkohol nur teilweise

**Bern.** Obwohl es ein Mindestalter für Bier, Wein und Spirituosen gibt, kommen Jugendliche immer noch problemlos an Alkohol. Fast ein Drittel der Verkaufsstellen hält sich nicht an die gesetzlichen Vorschriften. Das ist das Resultat von 7225 Testkäufen, die 2017 in der ganzen Schweiz durchgeführt worden sind. Gegenüber dem Vorjahr ist die Quote verbotener Verkäufe von 32 auf 28,7 Prozent gesunken, wie die Eidgenössische Zollverwaltung gestern mitteilte.

Am grössten ist der Missstand bei Events. 44 Prozent der Testkäuferinnen und Testkäufer erhielten illegal Alkohol. In Bars betrug die Quote 38 Prozent, in Restaurants 31 Prozent. Mit 13,7 Prozent haben Tankstellen die besten Quoten, gefolgt von Ladenketten mit 24 Prozent. SDA