

Firmen bremsen die Autowende

Unternehmen setzen auf fossilen Antrieb Fast jeder zweite Neuwagen ist Teil einer Firmenflotte. Doch die Dienstwagen von Schweizer Unternehmen sind mehrheitlich Verbrenner. Die Hintergründe – und die Folgen.

Stefan Häne

Die Swisscom unterhält mit rund 2400 Fahrzeugen eine der landesweit grössten Firmenflotten – und hat sich ambitionierte Ziele gesetzt. Vor zwei Jahren hat das Telecomunternehmen angekündigt, bis 2025 die Emissionen zu halbieren und bis 2030 vollständig zu reduzieren.

Die Umsetzung stockt indes, wie die vorläufige Bilanz zeigt: 121 rein elektrische Fahrzeuge, dazu 697 Plug-in-Hybride. Wegen Produktions- und Lieferengpässen habe die Swisscom letztes Jahr nicht wie geplant rund 100 E-Autos beschaffen können, sagt Sprecher Armin Schädeli. «Wir halten jedoch an unseren Zielen für 2025 und 2030 fest.»

Nur die Hälfte des Ziels wurde erreicht

Das Beispiel zeigt, wie schwierig es ist, den Verkehr fossilfrei zu machen. Nicht zufällig ist er das wohl grösste Sorgenkind im Schweizer Klimaschutz. Bis 2020 hätten die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen im Vergleich zu 1990 um über 12 Prozent sinken müssen. Doch erreicht wurde nur die Hälfte des Ziels. Und die Aufgabe wird nicht einfacher: Bis 2050 soll der Verkehr klimaneutral sein; so sieht es das neue Klimaschutzgesetz vor, über das wir am 18. Juni abstimmen.

Wie sich die Klimabilanz des Verkehrs entwickeln wird, hängt zu einem guten Teil von den Firmen ab. Gemäss Fachleuten sind 40 bis 50 Prozent der gegen 300'000 Neuwagen, die jedes Jahr auf die Strasse kommen, Teil einer Firmenflotte (eine genaue Statistik existiert nicht). Und jetzt zeigt eine noch unveröffentlichte Umfrage auf, inwieweit Schweizer Firmen dabei den Klimaschutz berücksichtigen. Verfasst wurde sie von Clean Fleet, einem Verein, der sich für die Absenkung des CO₂-Ausstosses von Firmenflotten engagiert. Einige Erkenntnisse:

— Die Firmen setzen auf Fahrzeuge mit fossilem Antrieb. Von den gut 8600 Personenwagen, die in der Umfrage angegeben wurden, wird der Grossteil mit Diesel (73 Prozent) betrieben, gefolgt von Benzin (15 Prozent). Elektroautos (7 Prozent) sind in der Minderheit. Zum Vergleich: Letztes Jahr war insgesamt fast jeder fünfte verkaufte Neuwagen in der Schweiz ein Elektroauto. 110'000 gibt es mittlerweile davon, dies bei etwa 4,7 Millionen Personenwagen.

— 19 Prozent der Firmen kennen die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeugflotten. 2015, bei der ersten Umfrage, waren es 52 Prozent.

— 44 Prozent der Unternehmen protokollieren, wie viel Treibstoff ihre eigenen Fahrzeuge verbrauchen. Auch hier waren es 2015 mehr (67 Prozent).

— 45 Prozent der Firmen kennen die gesetzlichen Emissionsvorschriften für Neuwagen. Hier gibt es im Vergleich zu 2015 (77 Prozent) ebenfalls einen Rückschritt.

— 17 Prozent der Unternehmen setzen auf Kompensation, also zum Beispiel den Kauf von CO₂-Zertifikaten, das ist etwas mehr als 2015 (12 Prozent).



Eine Umfrage zeigt: Von den gut 8600 Autos, die von den Firmen angegeben wurden, fährt der Grossteil mit fossilem Antrieb. Foto: Christian Pfander

Firmen setzen auf Dieselaautos

Wagenflotten von Schweizer Firmen, nach Antriebsart

Diesel	72,9%
Benzin	15,2%
Elektrisch	7,0%
Hybrid	4,1%
Plug-in-Hybrid	0,5%
andere	0,3%

Grafik: sth, mrue/Quelle: Clean Fleet, Umfrage «Umweltfreundliche Fahrzeugflotten», 2022

An der Umfrage haben von rund 1000 kontaktierten Firmen 100 teilgenommen, darunter klassische KMU, aber auch Unternehmen mit grossen Flotten. Kurt Egli, Geschäftsführer von Clean Fleet, findet die Ergebnisse aussagekräftig. Die Resultate seien in der Realität wohl «noch etwas prägnanter», weil wahrscheinlich eher jene Firmen, die auf das Thema sensibilisiert seien, die Umfrage ausgefüllt hätten.

Elektromodelle genügen den Anforderungen nicht

Dass sich das Ergebnis gegenüber 2015 in vielen Punkten verschlechtert hat, führt Egli auf die Pandemie und deren Nachwirkungen zurück, dazu kämen Lieferkettenprobleme und steigende Preise. «Die Firmen waren in den letzten Jahren anderweitig stark gefordert.» Allerdings sei die Hemmschwelle, sich des Themas anzunehmen, generell gross, nicht zuletzt wegen falscher Vorurteile, etwa was die Reichweite von E-Autos betreffe.

«Viele Firmen richten den Fokus bei ihren Nachhaltigkeitsbemühungen anders aus.» Der Bereich Mobilität komme zuletzt oder werde gar nicht bearbeitet. Die Umfrage gibt Hinweise dar-

auf, warum dem so ist. Jedes dritte Unternehmen klagt, die auf dem Markt angebotenen Elektromodelle würden die gewünschten Anforderungen nicht abdecken, zum Beispiel fehle es an einem guten Angebot an elektrischen Kombis mit Allradantrieb und Anhängerkupplung.

Jede fünfte Firma verweist auf die hohen Anschaffungskosten von Modellen mit alternativem Antrieb. In der Tat kosten Elektroautos beim Kauf in der Regel mehr, über die gesamte Lebensdauer gesehen kommen sie jedoch günstiger als ein Auto mit fossilem Antrieb, wie unlängst eine Untersuchung des Bundes gezeigt hat. Jede vierte Firma sagt zudem, es mangle an Ladeinfrastruktur, jede fünfte konstatiert generell schwierige Rahmenbedingungen.

Dazu gehören unter anderem Steuerfragen. Die höheren Anschaffungspreise von E-Autos führen zu einem höheren steuerbaren Privatanteil für die Mitarbeiter – was E-Autos unattraktiver gegenüber Benzin- und Dieselaautos macht. GLP-Chef Jürg Grossen fordert daher, dass der Bund die Nachteile für Elektro-Dienstwagen eliminiere, wie es im benachbarten Ausland schon

längst der Fall sei. «Die Elektrifizierung der Dienstwagenflotte ist kein Selbstläufer», sagt der Präsident des schweizerischen Elektromobilitätsverbands Swiss E-Mobility.

Der Bundesrat dagegen sieht keinen Handlungsbedarf: In den nächsten Jahren, argumentiert er, werde die Preisdifferenz bei der Anschaffung von Verbrenner- und E-Autos voraussichtlich sinken und die unterschiedliche Besteuerung so reduziert.

Sicher ist: Es hat langfristige Folgen, dass die Firmen heute noch grösstenteils auf Verbrenner setzen. In der Schweiz verursacht der Strassenverkehr etwa 30 Prozent aller CO₂-Emissionen. Firmenautos fahren pro Jahr etwa doppelt so weite Strecken wie gewöhnliche Personenwagen. Fährt ein Dienstwagen mit fossiler Energie, wirkt sich das also überdurchschnittlich stark auf den CO₂-Ausstoss der nächsten 15 bis 20 Jahre aus. Denn nach ihrem durchschnittlich 4- bis 5-jährigen Einsatz prägen Firmenautos aufgrund ihrer grossen Anzahl den Occasionsmarkt in der Schweiz wesentlich.

FDP und Autoverband gegen Eingriff des Bundes

Braucht es also neue Vorschriften des Bundes? Etwa die Vorgabe, dass die Firmen ihre Flotten auf alternative Antriebe umstellen müssen? Nein, sagt Christian Nalder, FDP-Nationalrat vertraut darauf, dass der Markt die richtigen Signale setzen wird: «Es werden immer mehr günstigere Elektroautos auf den Markt kommen.» Private müssten zudem investieren, um den «Flaschenhals der Ladeinfrastruktur» zu beseitigen, aber auch die Städte, Gemeinden und Kantone. Die E-Auto-Industrie

soll sich auch an den Kosten beteiligen, findet Wasserfallen.

Auch der Auto Gewerbe Verband Schweiz warnt, ein Eingriff des Bundes würde die unternehmerische Freiheit beeinträchtigen. «Eher denkbar» seien hingegen Massnahmen, welche die Anschaffung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen würden, zum Beispiel durch steuerliche Erleichterungen.

Bundesrat will mehr Steuern und Abgaben für E-Autos

Wie stark Firmen in Zukunft auf Elektroautos setzen werden, ist unklar. Zwar werden diese Fahrzeuge in der Tendenz günstiger. Allerdings gibt es gegenläufige Tendenzen. Der Bundesrat will ab 2024 auch Elektroautos der Automobilsteuer unterstellen, diese macht 4 Prozent des Importpreises aus. Zudem sollen sich Elektroautos mittelfristig mit einer neuen Abgabe – welche Benzin- oder Dieselaautos heute via Treibstoffpreis bezahlen – an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen.

Die Neuerungen sind unstritten. Ob sie die Ausbreitung der Elektromobilität bremsen werden, bleibt abzuwarten. Balz Eggenberger von der Fleetcompetence Group rechnet nicht damit. Die Nachfrage nach Beratung für E-Mobilitäts-Konzepte sei gross, sagt der Experte für Flottenmanagement. Es gebe aber erst seit circa einem bis eineinhalb Jahren valable Alternativen für Unternehmen, etwa den Skoda Enyaq oder den VW ID3. Viele dieser Anbieter könnten jedoch nicht schnell liefern. «Der Austausch dauert.» Es werde sicher noch zwei bis drei Jahre dauern, bis Fahrzeuge mit Elektroantrieb in den Firmenflotten in grösserer Anzahl vorkämen.

Mass-voll will mit Rimoldi in den Nationalrat

Kandidatur Nicolas A. Rimoldi wird im Kanton Zürich zu den Nationalratswahlen antreten. Dies bestätigte der Präsident von Mass-voll auf Anfrage. Konkrete Pläne gibt es ihm zufolge auch für die Kantone Thurgau, Waadt und Aargau. Die Namen der Kandidierenden stünden noch nicht im Detail fest, man sei im Gespräch mit verschiedenen Persönlichkeiten, darunter seien auch ehemalige Nationalräte.

Die Bewegung Mass-voll ist mit ihrer Kritik an den Corona-Massnahmen bekannt geworden. Laut Rimoldi ist sie thematisch aber weit breiter aufgestellt, was sich zuletzt etwa mit der Kritik am Notrecht im Fall der Credit Suisse gezeigt habe. Mass-voll habe die Tür offen für alle, welche die Souveränität des Individuums hochhalten wollten. Rimoldi bezeichnet sich selbst als Bürgerrechtler, der dafür einsteht, dass die Grundrechte bedingungslos gelten. (SDA)

Staumanagement in Uri besteht erste Feuerprobe

Osterverkehr Das neue Management für den Stau vor dem Gotthardtunnel in Uri hat über Ostern eine erste Feuerprobe bestanden. Die Kantonspolizei zog gestern eine positive Bilanz aus dem Pilotversuch. Die Staulänge war mit einer Spitze am Karfreitag mit 19 Kilometern drei Kilometer kürzer als im Vorjahr, wie der Urner Polizeikommandant Thorsten Imhof mitteilte.

Der Strassentunnel war zuerst wegen eines Unfalls und dann wegen Klimaaktivisten, die sich vor dem Nordportal festgeklebt hatten, gesperrt. Ab einer Staulänge von acht Kilometern sperrte die Kantonspolizei Autobahneinfahrten. An der Einfahrt Wasen musste die Polizei wegen Tätlichkeiten gegen den Verkehrsdienst mehrmals anrücken. Auf der Süd-Nord-Achse der Autobahn A2 hat die Rückreisewelle am Ostermontag zu einem langen Stau geführt. Auch auf dem Weg in den Süden staute es. (SDA)

Kantone schreiben schwarze Zahlen

Staatsfinanzen Die Kantone weisen in ihren Staatsrechnungen 2022 trotz Krieg in der Ukraine und Inflation überraschend gute Zahlen aus. Eine vorsichtige Budgetierung, aussergewöhnlich hohe Steuereinnahmen und die hohe Gewinnausschüttung der Nationalbank sind die Gründe dafür. Bisher haben alle 23 Kantone, die ihre Staatsrechnung 2022 veröffentlicht haben, schwarze Zahlen geschrieben. Sie schlossen über 4,3 Milliarden Franken besser ab als budgetiert. Ausserordentlich gut schlossen Zürich und Bern sowie die beiden Basel und Genf ab.

Dass so viele Kantone im Plus abschliessen werden, ist für Martin Mosler vom Institut für Schweizer Wirtschaftspolitik an der Universität Luzern überraschend. Es habe nämlich einige Faktoren ausserhalb der kantonalen Handlungsmacht gegeben, zum Beispiel die unsichere geopolitische Lage durch den russischen Angriffskrieg. (SDA)