

Schweiz

Klimadebatte

Bürgerliche Klimaschützer rufen die SVP auf den Plan

CVP-Politiker und Freisinnige verhelfen rot-grünen Forderungen wie einem höheren Benzinpreis zum Durchbruch. Die SVP liebäugelt mit dem Referendum.

Von Patrick Feuz, Bern

Der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse und der Gewerbeverband hatten eindringlich vor einem ehrgeizigen Klimaziel gewarnt. Sie befürchten Wettbewerbsnachteile für die Schweiz. Auch CVP-Umweltministerin Doris Leuthard versuchte gestern, die Ständeräte davon abzuhalten. Doch überraschend hörte die Mehrheit des Rates auf andere - allen voran auf den Öko-Wirtschaftsverband Swisseclean. Die dort zusammengeschlossenen Unternehmen sehen eine griffige Klimapolitik anders als Economiesuisse - nämlich als einen Vorteil, der neue Wachstumschancen eröffnet.

Dieser offensiven Haltung haben sich im Ständerat die Hälfte der CVP-Vertreter, mehrere Freisinnige und das rot-grüne Lager angeschlossen. Um die technologische Innovation und den sparsamen Umgang mit Energie zu fördern, soll der Treibhausgas-Ausstoss bis 2020 gegenüber 1990 um 20 Prozent gesenkt werden - und zwar ausschliesslich mit Massnahmen im Inland.

Bundesrat und Economiesuisse wollten ein Drittel der Reduktion mit kostengünstigen Auslandprojekten erreichen. Zwar bleibt der Weg ins Ausland mit der Lösung des Ständerats offen - aber erst, wenn die Schweiz in Einklang mit internationalen Verpflichtungen das Klimaziel über die 20 Prozent hinaus erhöht. Von dieser zusätzlichen Reduktion dürfen bis zu 75 Prozent im Ausland verwirklicht werden. Unternehmen, die viel Energie verbrauchen, können aber unabhängig vom Klimaziel weiterhin Verschmutzungsrechte kaufen. Allerdings nicht mehr in China oder Afrika, sondern nur noch in der EU, wo sie teurer sind (siehe Text unten).

Der Nationalrat könnte kippen

Das mit 26 zu 16 überraschend klar beschlossene Klimaziel freut die Linke. Die Zürcher Grünliberale Verena Diener gab sich euphorisch. Und die SP verkündete per Communiqué gar den «Durchbruch in der Klimadebatte». Zwar hatte schon der Nationalrat ein Inlandziel von 20 Prozent vorgegeben - aber ohne griffige Massnahmen zu beschliessen, um das Ziel auch zu erreichen. Genau dies hat nun der Ständerat nachgeholt. So sollen auch die Autofahrer ihren Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten: Das Benzin wird



Autofahren soll schon bald teurer werden. Der Liter Benzin würde sich um 28 Rappen verteuern. Foto: Doris Fanconi

wohl relativ bald nach 2013 auf einen Schlag um 28 Rappen pro Liter teurer. Und für die Sanierung von Gebäuden stockt der Ständerat die Subventionen auf: von 200 auf 300 Millionen Franken pro Jahr. Denn bei Gebäuden und Verkehr ist das Potenzial am grössten, Treibhausgas zu verringern.

Der Nationalrat hatte die Benzinabgabe knapp abgelehnt. Nach dem klaren Ja des Ständerats ist nun der Druck gross, dass auch er der Treibstoffabgabe zustimmt. Beide Räte haben bereits schärfere Klimaschutzvorschriften für neu importierte Autos beschlossen. Dank den Gewerbevertretern wird im Nationalrat wohl auch die Aufstockung der Mittel für Gebäudesanierungen durchkommen. Diener jedenfalls geht davon aus, dass der Nationalrat das

«gute Angebot» des Ständerats akzeptieren wird. Auch deshalb, weil die kleine Kammer darauf verzichtet habe, die bestehende Abgabe auf Heizöl zu erhöhen. Inhaltlich sei dies zu bedauern, taktisch aber geschickt.

Referendum von rechts?

Das Parlament wird das CO₂-Gesetz im Juni bereinigen. Setzt sich die Version des Ständerats durch, ist die Chance gross, dass danach die rot-grüne Klima-Initiative zurückgezogen wird, die ein Inlandreduktionsziel von 30 Prozent verlangt. «Die Initianten haben von Anfang an gesagt, dass sie bei einem Entgegenkommen des Parlaments sich den Rückzug überlegen», sagt SP-Fraktionschefin Ursula Wyss, die im Initiativkomitee sitzt.

Gleichzeitig könnte der klimapolitische Kampf nach den Ständeratsbeschlüssen eine neue Wende nehmen. Die beschlossene Benzinabgabe habe in der SVP-Fraktion zu grossem Unmut geführt, sagte Generalsekretär Martin Baltisser. Man nehme in den nächsten Tagen Kontakt zu den Wirtschaftsverbänden auf, um die Frage des Referendums zu prüfen. Gewerbeverbanddirektor Hans-Ulrich Bigler will nach der Schlussabstimmung im Sommer ein Referendum auf jeden Fall «sorgfältig prüfen». Der Verband habe das Ziel, eine Benzinabgabe zu verhindern. «Allerdings stelle ich fest, dass die Abgabe fast quer durch alle Parteien Anhänger hat.» Economiesuisse wollte sich zur Frage eines Referendums gestern nicht äussern.

Kommentar Seite 2

Hightech kann Velodieben das Handwerk legen

Die Velolobby verlangt vom Bundesrat Hilfe gegen den Veloklau. Er soll für die Suche nach entwendeten Rädern und Velodieben auch Mikrochips prüfen.

Von Daniel Friedli, Bern

Die Hunde haben schon lange einen, die Pferde seit diesem Jahr ebenfalls, und als Nächstes sollen nun die Stahlrösser einen erhalten - einen Mikrochip, mit dem sie, einmal vom richtigen Weg abgekommen, wieder dem rechtmässigen Besitzer zugeführt werden können. Dies jedenfalls schwebt Pro Velo vor, dem Dachverband der Velofahrer. Dessen Präsident, der Freiburger SP-Nationalrat Jean-François Steiert, reicht morgen ein Postulat ein, mit dem er den Bundesrat auffordert, die Suche nach Velodieben und gestohlenen Fahrrädern mit modernen Registrierungssystemen zu erleichtern. Dabei denkt Steiert auch an Suchhilfen wie Mikrochips oder GPS-Sender, wie er gestern erläuterte.

Mit diesem Vorstoss will der oberste Velofahrer bremsen, was er als die am lässlichsten geahndete Straftat in der Schweiz bezeichnet: den grassierenden Velodiebstahl. Jahr für Jahr werden in der Schweiz knapp 50 000 Velos als gestohlen gemeldet, die Zahl der effektiv entwendeten Räder dürfte um einiges höher liegen.

Und ist das Velo einmal weg, besteht nur wenig Hoffnung auf ein Wiedersehen: Gemäss der polizeilichen Kriminalstatistik werden nur drei Prozent der Diebstähle aufgeklärt. Und auch bei diesen ist keineswegs sicher, dass sich die rechtmässigen Besitzer eruieren lassen. Der direkteste Weg dazu führt über die Rahmennummer, doch diese ist vielfach unlesbar - sofern die Besitzer sie überhaupt angeben können. Dazu kommt, dass mit der Abschaffung der Velovignette nächstes Jahr ein weiteres Identifikationsmerkmal wegfällt wird. «Das ist ein Schritt zurück», sagt Christoph Merkli, Geschäftsführer von Pro Velo.

Kein neues Register nötig

Die inoffizielle Gruppe der Velofans im Parlament ist deswegen schon einmal beim Bundesrat vorstellig geworden. CVP-Nationalrätin Ruth Humbel AG wollte letzten Sommer wissen, ob dem Veloklau nicht mit einem zentralen Fahrradregister etwas Einhalt geboten werden könnte. Die Regierung wollte davon indes nichts wissen. Die Fahndungsmöglichkeit über die Rahmennummer sei ausreichend, antwortete sie. Zusätzlicher staatlicher Aufwand sei nicht verhältnismässig.

Auch darum regt Steiert nun darüber hinaus den Weg über Mikrochips an, der ohne neues Register auskäme. In der passiven Variante funktioniert das System so, dass am oder im Velorahmen ein Chip montiert wird, auf dem die Daten des Besitzers gespeichert sind. Macht die Polizei eine Kontrolle, kann sie den Chip zum Beispiel mit einem Mobiltelefon lesen und weiss so, wem das Rad gehört. In der aktiven Variante enthält der Chip gar einen GPS-Sender, über den der Besitzer selber verfolgen kann, wo sich sein Velo befindet. Damit, so argumentiert Pro Velo, hätte das System auch eine abschreckende Wirkung auf potenzielle Velodiebe.

Lysser Firma plant Einführung

Bisher tönte das selbst in den Ohren der Velolobby nach Zukunftsmusik. Doch entsprechende Tests sind mittlerweile in mehreren Ländern absolviert. Und in der Schweiz steht mit der Firma Miaxcom aus Lyss zumindest ein Anbieter parat, der beide Varianten bald einführen will. Die Technologie funktioniert, sagt Firmenchef Donald Wuhrmann. Man verhandle derzeit mit grossen Velo-, Ski- und Sportartikelhändlern über die serienmässige Einführung.

Pro-Velo-Präsident Steiert fordert, dass sich der Bund von Anfang an einschaltet und allenfalls einheitlich Datenstandards setzt oder Systeme empfiehlt. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass Steiert dereinst auch auf die Unterstützung der Versicherungen zählen kann. Sie müssen heute für viele Diebstähle bezahlen und halten, wie es gestern hiess, die Ideen für prüfungswert.

Benzin und Heizöl werden bis zu 30 Rappen teurer

Das Klimaziel lässt sich nur umsetzen, wenn der Benzin- und Heizölverbrauch sinkt. Dies soll mit Abgaben für Autofahrer und Hausbesitzer erreicht werden.

Von Markus Brotschi, Bern

Die Schweiz muss ihren CO₂-Ausstoss bis 2020 um 20 Prozent oder rund 10,5 Millionen Tonnen reduzieren (gegenüber 1990). So hat es nach dem Nationalrat gestern auch der Ständerat beschlossen. Mit den vom Ständerat verabschiedeten Massnahmen zur Gebäudesanierung und der CO₂-Abgabe auf Benzin dürfte das Ziel im Inland erreicht werden.

Der Verkehr hat einen Anteil von gut 30 Prozent am gesamten Treibhausgasausstoss der Schweiz. Der Ständerat gibt dem Bundesrat die Kompetenz, auf Treibstoffen (Benzin, Diesel) eine Abgabe von maximal 120 Franken pro Tonne CO₂ einzuführen. Der Maximalsatz verteuert Benzin um 28 Rappen und Diesel um 31 Rappen pro Liter.

Folgt der Nationalrat den Beschlüssen des Ständerats, kann der Bundesrat den Einführungszeitpunkt und die Höhe der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen bestimmen. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass Autofahrer wenig auf Preisaufschläge reagieren. Im letzten halben Jahr waren die marktbedingten Erhöhungen an der Zapfsäule höher als die laut Gesetz möglichen 28 Rappen. Um also den Benzinverbrauch auch nur ein wenig zu beeinflussen, wird der Bundesrat in drei bis vier Jahren die vollen 28 Rappen auf Benzin schlagen müssen. Ebenfalls einen positiven Effekt auf den Verbrauch wird der neue CO₂-Grenzwert haben, den Autoimporteure ab 2015 einhalten müssen. Sie werden ihren Kunden künftig den Kauf verbrauchsarmer Autos empfehlen.

Das Ende des Benzintourismus

Die CO₂-Abgabe auf Benzin dürfte sich vor allem auf die Benzinkäufe von Ausländern auswirken. Mit der Verteuerung des Benzins um 28 Rappen wird die Preisdifferenz zum angrenzenden Ausland verschwinden und den

Tank-Tourismus zum Erliegen bringen. Dies wird die CO₂-Bilanz der Schweiz schlagartig um 1 bis 1,5 Millionen Tonnen Kohlendioxid verbessern. Das entspricht einem Drittel bis der Hälfte des Zusatzefforts, den die Schweiz leisten muss, weil sie das Klimaziel ausschliesslich im Inland umsetzen will.

Mit einer höheren CO₂-Abgabe müssen Hausbesitzer rechnen, weil nun das Klimaziel vollständig in der Schweiz realisiert wird. Die heutige Belastung auf Brennstoffen (Erdöl, Erdgas) von 36 Franken pro Tonne CO₂ kann der Bundesrat auf 120 Franken erhöhen. Dies entspricht rund 30 Rappen pro Liter Heizöl. Heute beträgt die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe 9 Rappen.

Gebäudeheizungen tragen rund 30 Prozent zum Treibhausgasausstoss der Schweiz bei. Hier setzt das Parlament auf ein umfassendes Gebäudesanierungsprogramm. Dazu stellt der Ständerat aus den Erträgen der CO₂-Abgabe jährlich 300 Millionen Franken statt wie bisher 200 Millionen zur Verfügung. Wie weit die Hausbesitzer von diesen Mitteln Gebrauch machen, ist

aber offen. Vermieter können die CO₂-Abgabe auch auf die Mieter abwälzen, was deren Nebenkosten erhöht.

Emissionshandel mit der EU

Ebenfalls zusätzlich belastet werden Unternehmen, die für ihre Produktion grosse Mengen fossiler Brennstoffe benötigen. Sie können sich jedoch wie bisher von der CO₂-Abgabe befreien, wenn sie sich dazu verpflichten, ihren Ausstoss zu verringern. Dazu werden neue Zielvereinbarungen mit dem Bund geschlossen. Unternehmen, die keine energietechnischen Sanierungen vornehmen wollen, können sich voraussichtlich über das Emissionshandelsystem der EU freikaufen. Schweizer Firmen können Emissionszertifikate erwerben. Damit ermöglichen sie Sanierungen in Betrieben im EU-Raum. Allerdings muss die Schweiz zuerst noch ein Abkommen mit der EU über die Teilnahme am Emissionshandel abschliessen.

In der Schweiz trägt die produzierende Industrie rund 10 Prozent zu den CO₂-Emissionen bei, in der EU sind es 50 Prozent.