

«Die Treibstoffabgabe braucht es nicht»

Laut Patrick Hofstetter vom WWF muss der Benzinpreis nicht erhöht werden, um die neuen Klimaziele zu erreichen

In der nächsten Session fallen klimapolitische Entscheide. Für Patrick Hofstetter, Präsident der Klima-Initiative und WWF-Klimaexperte, bewegt sich das CO₂-Gesetz auf akzeptablem Weg. Wirtschaftsverbände drohen aber mit dem Referendum.

Herr Hofstetter, mit der Klima-Initiative haben Sie einen guten Kompromiss erreicht: Sie verlangen bis 2020 eine Emissionsreduktion von 30 Prozent im Inland, das Parlament eine von 20 Prozent. Ziehen Sie die Initiative zurück?

Die Industrieländer sollten eine Reduktion von 40 Prozent bis 2020 anstreben. Das ist die Messlatte, an der sich die



«Zwangsmassnahmen braucht es nicht, wie behauptet wird.»

Patrick Hofstetter

Schweiz messen muss. Die Klima-Initiative mit 30 Prozent ist in diesem Sinne bereits ein Kompromiss, von dem wir ausgehen, dass er mehrheitsfähig ist. Das neue CO₂-Gesetz mit einem 20-Prozent-Ziel ist ein Kompromiss vom Kompromiss, wobei der Bundesrat ja die Kompetenz erhält, das Ziel auf bis zu 40 Prozent zu erhöhen und Reduktionen im Ausland anzurechnen. Werden die Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels nicht weiter verwässert, wird das Klima-Initiativ-Komitee entscheiden, ob ein Rückzug der Initiative der Sache am meisten dient.

Economiesuisse und der Gewerbeverband drohen mit dem Referendum: Das neue CO₂-Gesetz ist wirtschaftsfeindlich. Wir haben das Gesetz nach einem entsprechenden Passus abgesucht, aber nichts gefunden. Wenn man genau hinschaut, sieht man, dass das neue Gesetz die wesentlichen Elemente des alten umfasst. Die Belastung für die Wirtschaft wird keinesfalls grösser. Im Gegenteil, es gibt einige Verbesserungen, was die CO₂-Abgabe und die Rückerstattung betrifft, so dass der Werkplatz weniger belastet wird. Das neue Gesetz sieht zu Recht mehr Massnahmen vor in den Bereichen Gebäude und Verkehr. Dies entlastet die Firmen.

Das neue Gesetz stellt starre Regeln auf. Der grossen Anzahl der Firmen, die be-



In der kommenden Session steht die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe nochmals zur Debatte.

GAETAN BALLY / KEYSTONE

reits aktiv waren, wird neu jährlich ein einheitliches Reduktionsziel vorgegeben, welches sich an analogen Vorgaben der EU orientiert. Die Prüfung, ob die Ziele eingehalten werden, wird neu viel weniger bürokratisch erfolgen. Auch die Flexibilität wird vergrössert, da neben der Energieagentur der Wirtschaft weitere Agenturen ihre Dienstleistungen anbieten können. Das Monopol der Energieagentur wird aufgebrochen. Das kann nur im Sinn eines Wirtschaftsdachverbandes sein.

Diejenigen Unternehmen, die bereits viel für das Klima getan haben, werden durch das neue Gesetz bestraft.

Das Gegenteil ist der Fall. Die Emissionsrechte für 2013 werden nämlich anhand des ausgehandelten Emissionsniveaus von 2008 bis 2012 berechnet. Praktisch alle Firmen emittieren deutlich weniger, als sie dürften. Sie werden daher mehr Emissionsrechte erhalten als für ihr Unternehmen notwendig. Diese Emissionsrechte können sie «sparen» oder Konkurrenten verkaufen, die in der Vergangenheit nicht viel für den Klimaschutz getan haben.

Im Klimaschutz aktive Firmen werden also belohnt?

Ja, und zwar mehrfach: Sie profitieren von den Reduktionsmassnahmen, weil sie weniger Energie benötigen, sie werden in den kommenden Jahren nichts tun müssen, und sie können Emissionsrechte verkaufen. Dies zeigt: Klimaschutz zahlt sich aus.

Dennoch wäre es viel kostengünstiger, im Ausland Emissionen zu reduzieren als im Inland. Und der Effekt für das Klima wäre derselbe.

Das 20-Prozent-Ziel, das wir im Inland zu schaffen haben, bezeichne ich als «no

«Die Belastung für die Wirtschaft wird keinesfalls grösser. Im Gegenteil, es gibt einige Verbesserungen.»

regret level»: Dieses Niveau zu erreichen, lohnt sich wirtschaftlich sowieso. Das heisst: Die notwendigen Massnahmen würden wir auch dann durchführen, wenn es den Klimaeffekt gar nicht gäbe. Reduktionen im Ausland verursachen dagegen Kosten, welche gar jährlich wiederkehren.

Das 20-Prozent-Ziel muss bis 2020 erreicht sein. Das schaffen wir nicht mehr. Es ist so: Man hat sich viel Zeit gelassen, wenn man bedenkt, dass der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage vor drei Jahren veröffentlichte. Zum Glück sind die Potenziale aber durchwegs enorm gross. Allein durch die Effizienz-Regelung bei den Neuwagen werden wir 2020 statt den heutigen 8-Liter-Autos solche mit einem Verbrauch von 4 bis 5 Litern auf den Strassen haben. Auch im Gebäudebereich werden wir bis dann einen beträchtlichen Teil sanieren können. Zwangsmassnahmen braucht es nicht, wie behauptet wird.

Der Ständerat will eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe einführen, der Nationalrat wehrt sich dagegen. Muss der Benzin- und Dieselpreis erhöht werden?

Wenn es nur darum geht, das 20-Prozent-Ziel im Inland zu erreichen, dann braucht es die Treibstoffabgabe nicht. Dies hat aber zur Konsequenz, dass der gesetzliche Spielraum bei Gebäuden und Heizungen genutzt wird. Grundsätzlich besteht gerade im Verkehrsbereich ein grosser Nachholbedarf, da die CO₂-Emissionen mangels Regelung stark gestiegen statt gesunken sind.

Interview: Markus Hofmann

Klimagesetz verlängern statt revidieren

Wirtschaftsverbände bereiten Abstimmungskampf gegen CO₂-Gesetz vor – und wollen ihm gleichzeitig aus dem Weg gehen

Teile der Wirtschaft stellen sich gegen das revidierte CO₂-Gesetz. Um einen Referendumskampf zu vermeiden, wird erwogen, das geltende Gesetz zu verlängern.

Markus Hofmann

Vonseiten der Wirtschaft bläst der laufenden Revision des CO₂-Gesetzes ein kühler Wind entgegen. Economiesuisse, der Schweizerische Gewerbeverband sowie der Touringclub Schweiz drohen bereits vor der Differenzvereinbarung in der kommenden Session mit dem Referendum. Die Treibstoffabgabe sowie das Ziel, die Emissionen nur im Inland bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren, sind diesen Verbänden ein Dorn im Auge. Für die Vorbereitung des Abstimmungskampfes wurde verbandsseitig grünes Licht gegeben.

Allerdings werden auch Möglichkeiten ausgelotet, ein Referendumskampf zu vermeiden. Denn ein Referendumskampf könnte dem Image der Wirtschaft schaden: Sie stünde als Verhinderer eines

wirksamen Klimaschutzes da. Um kein Referendum ergreifen zu müssen, könnte das geltende CO₂-Gesetz per parlamentarischer Initiative nahtlos verlängert werden, sagt Dominique Reber, Geschäftsleitungsmitglied von Economiesuisse. Würden nämlich sowohl die Klima-Initiative (30 Prozent Emissionsreduktion im Inland bis 2020) wie auch das revidierte CO₂-Gesetz vom Volk abgelehnt, bestünde ab 2013 eine rechtlich schwierige Situation. Denn die Massnahmen des geltenden CO₂-Gesetzes sind nur bis 2012 in Kraft.

«Unrealistisches Klimaziel»

«Können wir das CO₂-Gesetz von heute verlängern, schaffen wir Rechtssicherheit und Planbarkeit für die Unternehmen, die sich im Klimaschutz engagieren», sagt Reber. Die Unternehmen könnten ihre bisherigen Massnahmen weiterführen. Das geltende Recht gibt ein Reduktionsziel von 10 Prozent vor. Zudem schafft es Raum für verschiedene «freiwillige» Massnahmen, wie etwa den Klimarappen. Ob eine Verlängerung im Parlament eine Chance hätte,

ist offen. Neben den Stimmen der SVP und der FDP brauchte es auch etliche der CVP.

Reber betont, dass sich der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse nicht gegen einen «ambitionierten» Klimaschutz stelle. Die Klimapolitik müsse aber «tragbar für alle» sein. Zwar sei eine Emissionsreduktion von 20 Prozent im Inland bis 2020 im Vergleich zum Basisjahr 1990 technologisch möglich, nicht aber wirtschaftlich. Reber schätzt das Reduktionspotenzial im Inland auf 15 Prozent bis 2030. Ein solches Ziel würde für die Wirtschaft nicht zur Belastung. Zudem müsse man berücksichtigen, dass viele auf Export ausgerichtete Unternehmen in der Schweiz wegen des starken Frankens zurzeit schwer zu kämpfen hätten. Weitere Belastungen vertragen sie nicht, sagt Reber.

Die Wirtschaft spricht nicht mit einer Stimme. Der Verband Swisscleantech steht hinter dem neuen Gesetz und scharft bereits im Frühling etliche Firmen hinter sich wie etwa Coop, Migros, Microsoft oder Swisscom. Nun lancieren auch Economiesuisse und der Schweizerische Gewerbeverband die-

sen Sommer in Inseraten und im Internet (www.co2.ch) eine Kampagne, an der sich rund 200 Firmen und Verbände beteiligen, darunter zum Beispiel ABB, BP, Swissmem, Holcim und die Erdölvereinigung. Sie alle raten dringend von einem «starrten» CO₂-Gesetz ab.

Gegenkampagne auf Facebook

Nach einer Gegenkampagne («Weg mit der CO₂.ch-Liste») auf der Social-Media-Plattform von Facebook zog das Freizeitbekleidungs- und Sportwaren-Unternehmen Mammut sein Logo wieder zurück. Auch das Kommunikationsunternehmen Sunrise figuriert seit kurzem nicht mehr auf der «CO₂.ch»-Liste. Auf der Facebook-Pinnwand von Swiss Life finden sich ebenfalls Einträge, die sich am Engagement des Versicherungsunternehmens gegen das revidierte Klimagesetz stören. Reber bezeichnet diese Vorfälle als die «normalen Risiken» einer Kampagne. Grundsätzlich sei man mir ihr zufrieden. Man wolle damit vor allem zeigen, dass sich «die Basis der Wirtschaft» gegen die gegenwärtige Revision des CO₂-Gesetzes wehre.

Bald mit TGV Rhin-Rhône

Schneller in die Schweiz ab Dijon

Der französische Staatspräsident Sarkozy hat zusammen mit Bundesrätin Leuthard am Donnerstag in Besançon eine 140 Kilometer lange Strecke des neuen TGV Rhin-Rhône eingeweiht, der ab Dezember die Fahrzeiten nach Basel und Zürich weiter verkürzt.

Rudolf Balmer, Paris

In Besançon ist am Donnerstag eine 140 Kilometer lange neu gebaute Schienenverbindung zwischen Dijon und Belfort von Staatspräsident Sarkozy und zahlreichen Gästen, unter ihnen auch Bundesrätin Leuthard, offiziell eingeweiht worden. In Betrieb genommen werden die Geleise, auf denen bei Tests Spitzengeschwindigkeiten von 350 km/h erreicht wurden, erst ab Dezember. Dank diesem Teilstück der zukünftigen Hochgeschwindigkeitsverbindung des TGV Rhin-Rhône wird die Nordwestschweiz besser an die europäische Schieneninfrastruktur angeschlossen.

Wie der Name dieser Bahnlinie verriet, stellt sie eine Verbindung zwischen dem Rhonetal via Lyon bis Marseille und dem Europa nördlich des Rheins dar. Langfristig entsteht damit eine kontinentale Nord-Süd-Achse, zu der auch Basel via seinen elsässischen Verkehrspartner Mülhausen einen strategisch wichtigen Zugang bekommt.

Schweizer Finanzierung

Es darf darum nicht verwundern, dass die französischen TGV-Konstrukteure für diesen Nutzen die Schweizer Nachbarn zur Kasse gebeten haben. Neben der EU, der Pariser Zentralregierung, dem staatlichen Unternehmen für die Schienen (Réseaux Ferrés de France) und den Regionen Franche-Comté, Burgund, Elsass und dem Territoire de Belfort trägt die Eidgenossenschaft rund drei Prozent zu den Baukosten bei. Aus diesem Grund war auch Bundesrätin Leuthard unter den Bauherren, die feierlich zur Einweihung das Band durchschnitten haben.

Bei diesem Anlass würdigte die französische Staatsführung die dreissigjährige Erfolgsgeschichte des TGV. Für Frankreich sei der Schienenverkehr aber auch die Zukunft, unterstrich Sarkozy anschliessend in seiner Rede im Bahnhof von Belfort: «Frankreich verfügt heute über eine der leistungsfähigsten Eisenbahnindustrien der Welt», sagte er stolz. Die TGV-Industrie gehört zu den Sektoren, deren Innovation im Rahmen eines Konjunkturförderungsprogramms dank einer Staatsanleihe unterstützt werden soll.

Es bleiben 50 Kilometer

Der französische Präsident versprach, nach diesem ersten grossen Bindeglied würden auch zwei fehlende Stücke von 50 Kilometer Länge im Netz zwischen Dijon und Mülhausen in Angriff genommen. Der Verein zur Förderung des TGV Rhin-Rhône im östlichen Frankreich hatte mehrfach befürchtet, dass der Enthusiasmus der Pariser Staatsführung nach der Einweihung einer Strecke, die 2,3 Milliarden Euro gekostet hat, erlahmen könnte. Nun soll aber laut Sarkozy die Frage der Finanzierung bis Ende Jahr geklärt und der Bau bis 2014 in Angriff genommen werden. Offen ist – nicht zuletzt wegen lokaler Widerstände – noch die Planung der Strecke zwischen Dijon und Lyon.

In absehbarer Zeit wird man also von Paris nicht mehr mit dem TGV-Est via Strassburg nach Basel fahren, sondern via Dijon und Belfort. Schon das erste Stück des TGV Rhin-Rhône verkürzt die Fahrzeit Belfort-Paris von 3 Stunden 50 Minuten auf 2 Stunden 15 Minuten. Entsprechend näher rückt damit auch die Deutschschweiz an das französische Nachbarland. Das dürfte namentlich auch den wirtschaftlichen Austausch zwischen den Grenzregionen noch verstärken.