

Eine strittige Debatte steht an

- 15.10.2020
- Automobil Revue
- Michael Schenk

Eine strittige Debatte steht an VORS VOLK Zahlreiche Automobil- und Wirtschaftsverbände ergreifen das Referendum gegen das C02-Gesetz. Jetzt muss das Volk sagen, ob es mehr fürs Benzin, Fliegen und Heizen zahlen will. Michael Schenk Am 10. Juni wurde das neue C02-Gesetz im Nationalrat von einer satten Mehrheit (135:59 Stimmen) gutgeheissen. Allein die SVP-Fraktion und vereinzelte FDP-Vertreter waren dagegen.

Beschlossen ist darum bis dato zum Beispiel, dass die Erzeuger und Importeure fossiler Treibstoffe fortan einen grösseren Teil des C02-Ausstosses kompensieren müssen. Geld, das zünftig auf den Benzin- und Dieselpreis schlägt. Bis 2024 soll die Kompensation den Liter Treibstoff um bis zu zehn Rappen verteuern, ab 2025 um bis zu zwölf Rappen. Des Weiteren wird der C02-Zielwert für den Durchschnitt neuer Fahrzeuge massiv verschärft - parallel zu jenem der EU. Das bedeutet de facto eine Reduktion bis 2030 um bis zu 50 Prozent.

Neu sollen nicht nur für Autos, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper Vorgaben gelten, sondern auch für schwere Lastwagen. Importeure müssen also zahlen, wenn ihre Neuwagenflotte über den Zielvorgaben liegt - und zwar nicht zu knapp. Zudem soll ab 2026 für Fahrzeuge im Ortsverkehr und ab 2030 für alle im konzessionierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge die Rückerstattung der Mineralölsteuer wegfallen. Dann ist da weiter eine Abgabe auf Flugtickets von 30 bis 120 Franken. Für Altbauten gilt zudem ab 2023 ein C02-Grenzwert, wenn die Heizung ersetzt werden muss, der zur Folge hat, dass nur noch dann eine neue Ölheizung eingebaut werden kann, wenn das Haus top isoliert ist.

Stattdessen werden erneuerbare Heizungen wie Wärmepumpen vorgeschrieben. Der Direktor von Avenergy Suisse, Roland Bilang, sagt dazu: «Heute erfüllen nur rund 20 Prozent der Gebäude in der Schweiz diese Vorgabe. Für die überwiegende Mehrheit ist damit ab 2023 ein Austausch der Ölheizung gleichbedeutend mit dem Umstieg auf nicht fossile Alternativen mit unklaren Kostenfolgen im Einzelfall und/oder einer ebenfalls kostenintensiven Sanierung der Gebäudehülle.» Diese Diskussion wolle er im Rahmen des Referendums gern führen. Abgaben sind nicht zielführend Mächtig stört sich Avenergy auch daran, dass 75 Prozent der Massnahmen, die bis 2030 die Treibhausgasemissionen der Schweiz im Vergleich zu 1990 halbieren sollen, im Inland erfolgen sollen: «Man kann mit wenigen Mitteln im Ausland viel C02 einsparen.

» Das neue Geld, das da im Zusammenhang mit dem neuen C02-Gesetz generiert werden soll, soll zu einem fetten Teil den neuen Klimafonds speisen. Ein Topf, von dem notabene noch niemand so genau weiss, was daraus finanziert werden soll. Man spricht etwa von der Entwicklung erneuerbarer Flugzeug- und LKW-Treibstoffe, C02-neutralen Antriebstechnologien im ÖV oder der Förderung grenzüberschreitender Zugreisen inklusive Nachtzügen als Alternativen zu Flugreisen. Roland Bilang von Avenergy: «Wir haben in den letzten Jahren gezeigt, dass wir selber auch sinnvoll in die Förderung sprich Entwicklung neuer Treibstoffe investieren können. Dafür brauchen wir kein neues Gesetz mit einer übergeordneten Fondsverwaltung, das vor allem auch für viel neue Bürokratie sorgt.

» Insofern riecht das Ganze etwas danach, als ob das Gesetz primär dazu dienen soll, diesen ominösen Klimafonds zu füllen und zu speisen. «Das sehe ich auch so», sagt Bilang. ACS-Präsident Thomas Hurter seinerseits betont, dass «wir auf keinen Fall gegen Klimaschutzmassnahmen sind». Es gehe vielmehr darum, wie man dem Klimaschutz helfen könne. «Abgaben waren noch nie Treiber von Innovation», sagt Hurter.

Genau diese aber brauche es dafür. «Ich staune immer wieder, dass das Parlament sich als Innovationstreiber sieht, obwohl es diesbezüglich nicht wirklich dynamisch unterwegs ist.» Wenn

man dem Klima dienen wolle, gehe es hierzulande primär darum, die verschiedenen Mobilitätsformen, die wir in der Schweiz hätten, effizienter zu nutzen, so der Schaffhauser Nationalrat und Militär- und Linienpilot. «Dazu braucht es Innovation, Forschung und Liquidität. Genau das alles aber hemmt dieses Gesetz.

» Ausserdem bräuchten nicht nur die Unternehmen, sondern auch jeder Einzelne Geld im Portemonnaie, wenn wir auf saubere Lösungen setzen wollten, denn auch Klimamassnahmen müssten finanziert werden können. Allein, dieses C02-Gesetz treffe, so wie es jetzt dastehe, genau die Falschen, sagt Hurter. Diejenigen etwa, die das Auto nötig hätten und nicht einfach wie der Städter ohne weiteres auf den ÖV switchen könnten. Ein Argument des Wirtschaftskomitees hinter dem Referendum ist auch, dass die Schweiz in den vergangenen zehn Jahren den Pro-Kopf-C02-Ausstoss um 20 Prozent senken konnte. Trotz Bevölkerungswachstums und ohne ein investitionshemmendes C02-Gesetz.

Hurter: «Wir sollten uns als Schweiz viel mehr für gesamtheitliche sprich globale oder europäische Lösungen stark machen. Schliesslich sind wir punkto C02-Ausstoss sehr vorbildlich unterwegs.» Auch FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen streicht heraus, dass mit diesem C02-Gesetz die ohnehin schon Benachteiligten geschwächt würden: «Man muss sich über den Mehrverkehr dann nicht wundern, wenn vierköpfige Schweizer Familien künftig im nahen Ausland abfliegen und landen, wenn Sie hier allein 480 Franken C02-Abgabe bezahlen müssen.» Nichts Neues «Wir machen nur das, was man im Ausland schon lange kennt», sagt die Vorsteherin des Umweltund Verkehrsdepartements, Simonetta Sommaruga. Freilich machen wir das in einer Phase, in der Corona das Kommando über viele Lebensbereiche übernommen hat und für Einschränkungen sorgt.

Die Tourismusbranche etwa, in die letztlich auch viele andere Branchen involviert sind, wird kaum mehr je wieder so funktionieren wie vor 2020. Thomas Hurter: «Wenn der Arbeitsplatz bedroht ist, wird das Klima plötzlich für viele ein bisschen weniger wichtig.» Der Ostschweizer sagt das auch mit Blick auf eine allfällige Abstimmung an der Urne, die angesichts der Bedeutung des Gesetzes ziemlich rasch noch 2021 oder 2022 folgen dürfte. Der Mittelstand und insbesondere all jene, die auf ein Auto angewiesen sind, zahlen also unter Umständen die Zeche. Deshalb haben sich Verbände, die direkt vom neuen C02-Gesetz betroffen sind (wie etwa der Automobil Club der Schweiz, Auto-Schweiz, Avenergy, die Erdölvereinigung Swissoil, der Auto Gewerbe Verband Schweiz, der Nutzfahrzeugverband, der Verband Schweizer Flugplätze oder der Verband freier Autohandel Schweiz) das Referendum ergriffen.

Der Gewerbeverband entscheidet Ende Oktober über seine Haltung zum Referendum. Wer dieses unterstützen will, kann das auf www.vernuenftig-bleiben.ch tun. • «Ein Referendum ist nie eine Zwängerei» Interview: Raoul Studer Nationalrat Gregor Rutz (SVP/ZH) sagt, dass die Akzeptanz und Unterstützung des CCF-Gesetzes kleiner sei, als man gemeinhin denke.

Gute Chancen also fürs Referendum. Und: «Dieses Gesetz führt zu massiven Mehrkosten hinsichtlich Energieverbrauch und unsinniger Bürokratie.» AUTOMOBIL REVUE: Gregor Rutz, finden Sie es richtig, dass das Referendum gegen das C02-Gesetz ergriffen wurde und die SVP es unterstützt? Gregor Rutz: Auf jeden Fall. Dass eine breite Allianz von Wirtschaftsverbänden das Referendum ergriffen hat, zeigt die Bedeutung dieser Vorlage für Wirtschaft und Gewerbe. Auch die Hauseigentümer und Mieter sind direkt betroffen.

Und einmal mehr ist es der Endkonsument, der am Ende zahlen soll. Mit der SVP hat die erste Partei bekanntgegeben, das Referendum zu unterstützen. Das freut mich. Im Parlament haben zudem rund 20 Vertreter von FDP und CVP dem Gesetz nicht zugestimmt. Dies zeigt: Die Kritik ist breiter, als man auf den ersten Blick denken würde.

Angesichts der klaren Zustimmung zum C02-Gesetz am 10. Juni 2020 im Nationalrat erscheint die Ergreifung des Referendums als Zwängerei. Teilen Sie diese Aussage? Nein. Ein Referendum ist nie eine Zwängerei, sondern ein Kontrollinstrument. Sind 50000 Bürger der Auffassung, über ein Gesetz müsse eine Volks-Gregor Rutz hält nichts vom C02-Gesetz, so wie es sich zurzeit präsentiert.

abstimmung durchgeführt werden, dann haben sie das Recht, dies zu verlangen. In der Schweiz hat das Volk das letzte Wort, nicht die Behörden - und dies soll auch so bleiben. Welche Punkte konkret stören Sie im geplanten CO2-Gesetz? Dieses Gesetz führt zu massiven Mehrkosten und unsinniger Bürokratie. Es zielt nicht auf mehr Effizienz in der Klimapolitik, sondern will einfach den Energieverbrauch verteuern. Man will das Verhalten der Bevölkerung ändern, indem man den Leuten Verbote und neue Vorschriften aufs Auge drückt.

Eine Verteuerung des Benzinpreises um zwölf Rappen, ein faktisches Verbot von Ölheizungen oder eine neue Flugticketsteuer - was soll dieser Unsinn? Was soll dieser Unsinn? Warum wollen wir die Familien und den Mittelstand so belasten? Dies wird auch dem Klima nichts nützen. Wir müssen uns bewusst sein: Zielführende Umwelt- und Klimapolitik sind nur in einer Marktwirtschaft möglich. Innovation und wirtschaftliche Dynamik führen zu guten Lösungen für die Umwelt - nicht planwirtschaftliche Ideen und eine Umkrempelung unserer Demokratie. Die Schweiz ist in Umweltfragen bereits heute vorbildlich, das muss man immer wieder unterstreichen. Jetzt ist gesunder Menschenverstand gefragt - nicht planloser Aktivismus.

Befürchten Sie nach der Abfuhr bei der Milchkuh-Initiative 2016 keine weitere Klatsche? Nein. Die Milchkuh-Initiative war ein hervorragendes Projekt. Sie brachte den nötigen politischen Druck, auch die Anliegen der Autofahrer wieder besser zu berücksichtigen. Ohne diese Initiative wären andere Vorlagen - ich denke vor allem an den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds - nicht so gut herausgekommen. Die Autoimporteure haben grosse Verdienste, dass sie diese Initiative lanciert und durchgezogen haben.

Druck aus der Wirtschaft ist immer heilsam für die Politik. Zudem darf man bei der Lancierung eines solchen Projekts nie daran denken, dass man eine Abstimmung auch verlieren könnte. Nein: Wir müssen alles dafür tun, dass die 50000 Unterschriften Zusammenkommen und das übertriebene CO2-Gesetz am Schluss in der Abstimmung durchfällt. Was würde ein Durchfallen bedeuten? Dies wäre ein deutliches Signal ans Parlament, dass sich die Bevölkerung nicht solch unsinnige Vorschriften aufs Auge drücken lässt. •