

Eckwerte des BR für eine neue Klimapolitik – so sind die Ziele nicht erreichbar

Der Bundesrat (BR Simonetta Sommaruga) hat Eckwerte für eine neue Klimavorlage nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes präsentiert. Die Vorschläge irritieren, insbesondere die Art wie sie der Bevölkerung verkauft werden:

- Die Bundesrätin verspricht, dass die neue Vorlage ohne neue Abgaben und Verbote auskommen soll und die bestehenden Abgaben nicht erhöht werden. Es sollen neue "Anreize" - sprich Subventionen - geschaffen werden. Die Bürger*innen sollen nicht das Gefühl haben, *bestraft* zu werden. Woher aber die zusätzlichen Mittel für die zusätzlichen Subventionen ("Anreize") kommen, bleibt offen und somit auch, ob die Bevölkerung finanziell *ungestraft* davonkommt. Wolkig wird versprochen, dass die bestehenden Mittel effizienter eingesetzt werden. Und das ausgerechnet bei einem Vorschlag, der mehr mit Subventionen agieren will, wo doch bekannt ist, dass Subventionen teuer und wenig effizient sind (Mitnahmeeffekte).
- Wie mit einem solchen Programm, das weitgehend auf dem bestehenden Gesetz beruht, die Ziele bis 2030 erreicht werden sollen, bleibt schleierhaft. Quantitative Überlegungen dazu fehlen (noch).
- Der Bevölkerung wird suggeriert, die Massnahmen liessen sich mit den bisherigen Finanzierungsinstrumenten finanzieren. Es wird betont, dass die Mittel, die in den einzelnen Bereichen anfallen (ein Drittel des Ertrages der CO₂-Abgabe im Gebäudebereich, die Sanktionen bei PW-Importeure für Grenzwertüberschreitungen im Mobilitätsbereich für Ladestationen), in diesen Bereichen eingesetzt werden sollen (was ja schon bisher weitgehend der Fall war), was aber keine Lösung für die zusätzlich benötigten Mittel für die Subventionsstrategie liefert. Die Finanzierung der Förderung der Ladestationen bleibt unklar.
- Der Bevölkerung wird wolkig versprochen, sie würde nicht zusätzlich belastet. Dabei sollen aber die Treibstoffimporte stärker kompensiert werden und dabei der Spielraum des bestehenden Gesetzes, den Zuschlag auf den Benzinpreis von 1.5 Rp./l auf 5 Rp./l zu erhöhen, ausgeschöpft werden. Woher kommen denn die zusätzlich benötigten Mittel für die geplanten Anreize mittels zusätzlicher Subventionen? Das zahlt dann letztlich doch die Bevölkerung, indem die Mittel von anderen öffentlichen Leistungsbereichen abgezogen werden.
- Ein Beispiel zu dem irreführenden Versprechungen mit der "schmerzlosen" Subventionsvorlage: Die Abschaffung des Steuerabzuges bei Diesel für ÖV-Busse und die Verwendung dieser Mittel für die Förderung von Elektrobussen und der dafür benötigten Infrastruktur. Das ist zwar eine sehr sinnvolle klimapolitische Massnahme und wäre schon lang nötig gewesen (eine Subvention des Dieselerbaus wird zu einer Subvention des Dieseleratzes). Sie führt aber konsequenterweise zu höheren ÖV-Kosten und höheren Billettpreisen bzw. zum Verzicht auf andere staatliche Leistungen, falls die Ausfälle aus dem Steuertopf finanziert werden. BR Sommarugas Hinweis, dass Elektrobusse während ihrer Lebensdauer kostengünstiger seien als Dieselbusse mag stimmen, das gilt aber erstens nicht kurzfristig in Investitionszeitpunkt und zweitens würde das für viele klimapolitische Massnahmen gelten, bei denen nun der Weg über preisliche (Abgaben) und gesetzliche Anreize nicht beschritten werden soll .

Der vom BR vorgeschlagene Weg überzeugt in keinsten Weise. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen können die Ziele bis 2030 (wie schon bisher) nicht erreicht werden. Der Weg über Subventionen ist ineffizient, wird viel zu teuer werden.

Effektiver und effizienter ist ein Weg, bei dem die Emittenten einen Anreiz erhalten, ihre Emissionen zu vermindern und bei dem, falls nötig, ergänzend Subventionen und gesetzliche Vorgaben eingesetzt werden. Wenn die Bundesrätin preisliche Anreiz zur Emissionsminderung als "Strafe" abqualifiziert (" ... die Bevölkerung soll nicht das Gefühl haben, bestraft zu werden"), hilft sie mit, künftige Bemühungen für eine

wirksame, rationale und gesamthaft kostengünstige Klimapolitik zu unterlaufen. Besser wäre es, aus der verlorenen Abstimmung gelernt zu haben, dass es eine langfristig angelegte und differenziertere Aufklärung der Bevölkerung bräuchte, um Akzeptanz für eine wirksame Klimapolitik mit einer Bepreisung von CO₂-Emissionen und mit einer vollen Rückverteilung der Abgabenerträge zu schaffen.

Walter Ott, Rütihof