

Fliegen soll viel teurer werden

Die Ständeratskommission setzt auf eine Flugticketabgabe – und will in der Klimapolitik auch sonst weiter gehen als der Bundesrat.

Dominic Wirth

Mal eben nach London jetten, für ein verlängertes Wochenende? Das könnte in der Schweiz schon bald um einiges teurer werden. Zumindest, wenn es nach dem Ständerat geht. Deswegen Umweltkommission hat am Freitag ihre Pläne zur Zukunft der Schweizer Klimapolitik vorgelegt. Ein wichtiger Bestandteil ist die Einführung einer Flugticketabgabe.

Die Vorschläge der Ständeräte sind mit Spannung erwartet worden. Denn die Ausgangslage war delikater. Das lag am Totalabsturz des neuen Klimagesetzes im Nationalrat im vergangenen Dezember. Und es lag auch an der Klimadebatte, die zuletzt immerzu an Fahrt gewann – und etwa die spektakuläre klimapolitische Kehrtwende der FDP auslöste.

10 bis 12 Rappen mehr für das Benzin

Es war also alles etwas kompliziert. Deshalb beschloss die Ständeratskommission im Frühjahr zu schweigen, bis sie einen Kompromiss ausgearbeitet hat. Gestern hat sie nun ihren Massnahmenplan präsentiert. Präsident Roland Eberle (SVP/TG) sprach von einem «griffigen Paket, das Geld kosten wird – und deshalb viel Überzeugungsarbeit braucht». Tatsächlich geht die Kommission weiter als der Bundesrat mit seiner Vorlage. Das sind die wichtigsten Punkte:

– **Flugticketabgabe:** Um 30 bis 120 Franken sollen Flugtickets künftig teurer werden, wobei die Höhe der Abgabe da-



Auf Flugtickets soll künftig eine Abgabe von 30 bis 120 Franken fällig werden.

von abhängen soll, wie emissionsintensiv ein Flug ist. Die Fluggesellschaften sollen die Abgaben auf die Passagiere überwälzen.

– **Teureres Benzin:** 10 Rappen bis 2024, 12 Rappen ab 2025: Um so viel darf der Benzinpreis maximal erhöht werden, um CO₂-Kompensationsprojekte zu finanzieren. Auf eine Ausweitung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe verzichtet die Kommission vorderhand. Sie hat aber beim Bund einen Bericht dazu bestellt.

– **Klimafonds:** Im neuen Fonds landen höchstens ein Drittel der CO₂-Abgabe und 49 Prozent der Erträge aus der Flugticketabgabe. Er soll mit maximal 450 Millionen Franken pro Jahr geöffnet werden. Der Rest wird an Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt. Aus dem Fonds werden etwa Massnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen von Gebäuden finanziert.

Daneben schlägt die Kommission im Vergleich zur bundesrätlichen Vorlage eine Reihe weiterer Neuerungen vor. Zum Beispiel die Einführung von CO₂-Grenzwerten auch für Lastwagen und die Förderung der Elektromobilität. Oder landesweit einheitliche Regeln für die Kantone, sofern diese die Reduktionsziele im Gebäudereich nicht erreichen. Zu guter Letzt soll der maximale Abgabesatz der CO₂-Abgabe auf bis zu 210 Franken steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend zurückgehen. Das hatte auch

die Regierung vorgeschlagen. Beim Inland-Reduktionsziel hält sich die Kommission mit 60 Prozent ebenfalls an den Bundesrat.

Gewerbeverband und SVP üben scharfe Kritik

Nach einer zweiten Lesung der Kommission berät der Ständerat das Geschäft in der Herbstsession. Danach geht es in den Nationalrat. Dort hatte eine unheilige Allianz von SP und SVP das Geschäft beim ersten Anlauf versenkt, weil es den Linken zu wenig weit ging – und den Rechten immer noch zu weit. Nun äussert sich SP-Fraktionschef Roger Nordmann auf Anfrage verhalten positiv. Der Ständerat habe das Gesetz verbessert, «doch die Schweiz muss noch mehr für den Klimaschutz machen», sagt der Waadtländer. Christian Imark von der SVP übt derweil harsche Kritik. Was der Ständerat vorlege, sei «unverhältnismässige staatliche Abzocke», die viel zu weit gehe.

Die Wirtschaftsverbände standen einer griffigeren Klimapolitik bisher ablehnend gegenüber. Economiesuisse wollte sich gestern nicht äussern. Man sei daran, eine allfällige Aktualisierung der Positionen zu prüfen, heisst es beim Wirtschaftsdachverband. Dieser «ergebnisoffene Prozess» sei noch nicht abgeschlossen. Der Gewerbeverband hielt mit Kritik nicht zurück und sprach von einem «wirtschaftsfeindlichen Vorschlag». Der Ständerat habe «völlig übersteuert» und sei offensichtlich «vom Wahlkampf getrieben», sagte Vizedirektor Henrique Schneider.

Basel will Benzin- und Dieselaautos verbannen

Als erste Schweizer Stadt plant die rot-grüne Hochburg ein Verbot von klimaschädigenden Wagen bis 2050.

Das hat sich der Basler Gewerbeverband wohl anders vorgestellt: Seine Initiative «Zämme fahre mir besser» ist eigentlich als Abkehr von der aktuellen Verkehrspolitik geplant. Das Auto soll nicht mehr länger als Verkehrsmittel benachteiligt werden. Dafür will der Gewerbeverband die vorgeschriebene Reduktion des motorisierten Individualverkehrs aus dem Umweltschutzgesetz streichen.

Doch nun dreht die rot-grüne Mehrheit der Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission des Grossen Rats den Spieß um. Sie hat den Gegenvorschlag der Regierung, die dem Gewerbeverband teilweise entgegenkommen will, ausgebaut. Und das Resultat lässt die Bürgerlichen im roten Bereich drehen. Bis 2050 soll der Verkehr auf den Basler Strassen ausschliesslich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, so der neue Passus. Was das bedeutet, wird auch erläutert: ÖV, Velo, E-Bike oder sogar

Rollschuhe werden aufgezählt. Autos, Motorräder und Roller erfüllen die Bedingung nur, wenn sie erstens «umweltfreundlich» angetrieben und zweitens geteilt genutzt werden.

Drei oder vier Personen müssen im Auto sitzen

Konkret bedeutet dies: Bis 2050 sollen sämtliche Fahrzeuge, die mit Benzin oder Diesel angetrieben werden, von der Strasse verschwinden. Und auch dann erfüllt ein Auto die Bedingungen nur, wenn es «der Kapazität entsprechend genutzt wird». Sprich, in einem normalen Vierplätzer müssten auch drei oder vier Personen unterwegs sein.

Kommissionspräsident Raphael Fuhrer (Grüne) will den Vorschlag aber nicht als Angriff auf die Autofahrer verstanden haben – im Gegenteil: «Wir wollten den Initianten entgegenkommen und haben uns überlegt, wie wir das Auto in ein umweltfreundliches Verkehrskonzept einbinden kön-

nen», sagt Fuhrer. «Allerdings muss dann die Nutzung der Autos auch die gleichen Kriterien erfüllen», also energieeffizient, ressourcenschonend und flächensparend sein.

«Der Vorschlag ist überhaupt nicht radikal», meint Fuhrer. Das geplante Verbrennerverbot bis 2050 ist tatsächlich kein Einzelfall. Diverse EU-Staaten diskutieren ähnliche Einschränkungen. In Norwegen sollen bereits in sechs Jahren keine benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeuge mehr verkauft werden.

Auch die Parkplatz-Initiative spaltet die Kommission

Bei der zweiten Initiative des Gewerbeverbands mit dem Titel «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» konnte sich die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission ebenfalls nicht auf einen Kompromiss einigen. Die Initiative fordert die Bereitstellung einer «ausreichenden

Komplizierter dürfte dagegen die verlangte geteilte Nutzung ausfallen. Fuhrer denkt dabei vor allem an Sharing-Modelle wie etwa Mobility, die der Kanton stärker fördern soll. Er setzt dabei auch auf die technische und gesellschaftliche Innovation in den nächsten drei Jahrzehnten. «Mit den richtigen Anreizen kann man viel bewirken. Aber es können auch Verbote nötig werden. Das weiss man heute noch nicht, die Mobilität erfindet sich gerade neu.» So könnte man geteilte und gut ausgelastete Autos auf

Zahl an Autoparkplätzen auf öffentlichem Grund. Aufgehobene Parkplätze sollen in einem Radius von 200 Metern ersetzt werden. Die rot-grüne Kommissionmehrheit folgte der Regierung, die das Begehren ablehnt. Die bürgerliche Minderheit ist für die Initiative. (sda)

der Strasse oder beim Parkieren bevorzugen, wie das zum Teil in den USA schon gemacht wird.

Die Grünliberalen als Zünglein an der Waage

Über den Gegenvorschlag entscheidet nun das Basler Parlament, und falls sich Rotgrün mithilfe der Grünliberalen durchsetzen kann, die Stimmbewölkerung. Wie stark die beiden Lager voneinander entfernt sind, zeigt der Umstand, dass sich die Kommission nicht einmal in der Frage einig wurde, ob und welche Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs es geben sollte: Während für Rotgrün der äusserste Kompromiss wäre, den Verkehr auf dem aktuellen Stand zu plafonieren, wollen die Bürgerlichen eine allfällige Beschränkung an die demografische und wirtschaftliche Entwicklung knüpfen. Mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze würden auch mehr Verkehr erlauben.

Jonas Hoskyn

Datenschützer kritisiert Register für Schwarzfahrer

Bürokratie Seit Frühling werden Schwarzfahrer in der Schweiz in einer nationalen Datenbank erfasst. Bereits 277 000 Personen sind als Schwarzfahrer registriert.

Recherchen zeigen, dass die Datensammlung keine Altersgrenze kennt. Sogar die Personalien von Kleinkindern werden erfasst. Nun äussert sich der eidgenössische Datenschutzbeauftragte dazu. «Es ist völlig unverhältnismässig, wenn schon Dreijährige in der Schwarzfahrerdatenbank eingetragen werden», heisst es bei der Medienstelle. Der Datenschutzbeauftragte werde die weiteren Entwicklungen «aufmerksam verfolgen» und sich vorbehalten, aktiv zu werden.

Ein Fall aus Schaffhausen machte diese Woche auf das Problem aufmerksam. Eine Fünfjährige wurde gebüsst, weil sie nur in Begleitung ihrer zehnjährigen Schwester in einem Bus unterwegs war. Kinder unter sechs Jahren fahren nur in Begleitung einer Person über zwölf Jahren gratis. (mau)