

Was der Strom uns wirklich kosten wird

Energiestrategie 2050 Die Debatte ist voll entbrannt - sie lässt jedoch einen entscheidenden Aspekt aus

VON FABIAN HOCK

Wenn am heutigen Montag die Energiekommission des Ständerats zusammenkommt, steht nicht weniger auf dem Spiel als die Zukunft der Energiewende. Die Parlamentarier beginnen mit den Detailberatungen zur Energiestrategie 2050. Die Frage nach den Kosten wird im Zentrum der Beratungen stehen - und mit ihr die Frage, wer bezahlen soll.

Einen Vorgesmack darüber, wie konträr die Ansichten sind, gab es bereits in der vergangenen Woche. Bei einer Podiumsdiskussion in Zürich kreuzten Jasmin Staiblin, Chefin des Energieriesen Alpiq, und die Geschäftsleiterin der Stiftung für Konsumentenschutz, Sara Stalder, die Klängen. Am Ende stand eine Erkenntnis: Der Konsument bezahlt.

Welten voneinander entfernt

Bei der Frage, wie teuer Strom durch die Energiewende in Zukunft werden soll, liegen Welten zwischen den einzelnen Ansichten. Der Bundesrat spricht von Investitionen in Höhe von rund 200 Milliarden Franken, die zur Umsetzung der Energiewende bis zum Jahr 2050 nötig sind. Die SVP spricht nicht von Investitionen, sondern von Kosten, und der Wirtschaftsverband Economiesuisse von zusätzlichen Belastungen.

Alpiq-Chefin Staiblin gab erstmals ihre Meinung dazu kund, und sorgte damit für

eine Überraschung: «Die Energiewende kostet uns nicht zusätzliche 200 Milliarden.» Das Energiesystem koste so oder so etwas, lautet ihre Begründung. «Die Kraftwerke sind alt, die Netze sind alt. Hier muss kräftig investiert werden, nicht nur wegen der Energiewende.»

Ganz anders die Rechnung der Konsumentenschützerin Sara Stalder. «Jahr für Jahr geben wir 12 Milliarden Franken für den Import von Energieträgern wie Öl, Gas und Uran aus», sagt sie. Ohne Energiewende summieren sich das bis zum Jahr 2040 auf über 250 Milliarden Franken. Verlässliche Aussagen, wie teuer uns die Energiewende zu stehen kommt, scheinen angesichts der völlig konträren Positionen kaum möglich. Sicher scheint heute nur eines: Die Kosten werden über die Stromrechnung beglichen.

Das ist der fundamentale Unterschied zu den Kosten der heutigen Energiewelt, in der die Atomenergie eine zentrale Rolle spielt. Bei jeder Diskussion über mögliche Kosten der Energiewende muss berücksichtigt werden, dass die riesigen Subventionen, welche die Kernkraft erhält oder erhalten hat, heute nicht auf der Stromrechnung auftauchen.

Wenn also Economiesuisse und andere nach «gleichlangen Spiessen» für alle Energieträger rufen und eine kritische Betrachtung der staatlichen Förderung der Erneuerbaren fordern, muss das ge-

nauso für die Atomkraft gelten. Bei genauer Betrachtung sind deren Spiesse heute nämlich wesentlich länger als die der Wasserkraft und der Solar- und Windenergie. Diese einst linke Position ist inzwischen bis ins Bundeshaus durchgedrungen.

Ungenügende Versicherung

Dass Strom aus Atommeilern heute viel zu billig verkauft wird, kritisiert denn auch die Schweizerische Energie-Stiftung (SES). «Die viel zu geringe Versicherungsdeckung und die viel zu tief veranschlagten Kosten für Stilllegung und Entsorgung halten den Preis für Atomstrom künstlich niedrig», sagt SES-Projektleiterin Sabine von Stockar. Vor allem die Versicherungen fallen ins Gewicht: Die Schweizer AKW sind mit einer Deckungssumme von rund 1,3 Milliarden Franken versichert. In der vergangenen Woche hat der Bundesrat die Totalrevision der entsprechenden Verordnung verabschiedet.

Doch der Schaden, der bei einem atomaren Unfall entstehen kann, übersteigt diese Summe um ein Vielfaches. Der Bund geht von möglichen Schäden durch einen Atomunfall von bis zu 8000 Milliarden Franken aus. Zwar haften die Konzerne mit ihrem gesamten Vermögen, doch auch das würde bei einem GAU nur einen Bruchteil der Kosten abdecken. Am Ende bezahlen die Bürger. Das ist nicht nur ein Schreckensszenario, sondern eine im-



«Die Energiewende kostet uns nicht zusätzliche 200 Milliarden.»

Jasmin Staiblin CEO Alpiq

mense Subvention für die Atomkonzerne. Müsstensie für eine ausreichende Absicherung ihrer Anlagen sorgen, würden Atomkraftwerke heute schon zu wesentlich höheren Kosten Strom produzieren als zum Beispiel die Schweizer Wasserkraftwerke.

Wie teuer Atomstrom tatsächlich ist, hat die SES berechnet: Je nach zugrunde gelegtem Szenario und inklusive des Zuschlags für eine sichere Endlagerung, wären für die Kilowattstunde (kWh) Atomstrom zwischen 16 und 59 Rappen fällig. Das von der Stiftung favorisierte Szenario geht von 36 Rappen pro kWh aus. Verkauft wird die kWh heute für etwa fünf Rappen. Für einen Durchschnittshaushalt - sofern er seinen Strom vollständig aus Kernenergie bezieht - müsste die Stromrechnung also heute schon um weit mehr als 1000 Franken teurer sein.

Transparenz auf der Stromrechnung tut also not. Denn anders als bei der Auswahl des Stromversorgers, haben die Schweizerinnen und Schweizer bei der politischen Beurteilung der Energiewende grosses Gewicht. Sollte am Ende der Beratungen zur Energiestrategie eine Volksabstimmung stehen, sollte zumindest klar sein, dass nicht nur der Umbau des Energiesystems die Stromrechnung erhöhen könnte. Ebenso klar sollte sein, dass der heutige Preis für Strom nicht die wahren Kosten widerspiegelt.

Die Basler Dufry kauft bei Benetton ein

Zollfrei Die Nummer eins im weltweiten Duty-free-Geschäft stärkt ihre Spitzenposition mit einem weiteren Zukauf. Die Basler Dufry übernimmt die Mehrheit von Konkurrent World Duty Free (WDF).

Die italienische Benetton-Familie ist für die Bekleidungsfirma bekannt. Sie hat jedoch über die Holding Edizione auch die Mehrheit an der World Duty Free (WDF) kontrolliert. Nun verkauft sie diesen Anteil für 1,3 Milliarden Euro an die Basler Konkurrentin Dufry, wie am Samstagabend bekannt wurde.

Dufry will nach eigenen Angaben nun auch ein Angebot für die restlichen WDF-Aktien vorlegen. Nach der Übernahme von WDF betreibt nun Dufry weltweit insgesamt mehr als 2150 Duty-free-Shops auf Flughäfen, Bahnhöfen, Schiffen und Häfen.

WDF ist vor allem in Grossbritannien stark positioniert und dabei unter an-

derem an den Flughäfen Heathrow, Gatwick, Stansted, Birmingham und Glasgow vertreten. Die Läden leben davon, dass sie Waren zu günstigeren Preisen anbieten können, weil sie keinen Zoll beziehungsweise keine Mehrwertsteuer erheben müssen.

Das Unternehmen Dufry wurde 1865 als Detailhandelsladen in Basel unter dem Namen Weitnauer gegründet. 1948 stieg man ins Duty-free-Geschäft ein. 2003 wurde die Strategie angepasst und die Firma in Dufry umgetauft. Der Basler Konzern befindet sich seit einiger Zeit auf Einkaufskurs. Im vergangenen Jahr hatte Dufry bereits die ehemalige Swissair-Tochter Nuance, damals die Nummer sechs der Welt, für 1,55 Milliarden Franken erworben.

Wachsender Markt

Experten gehen davon aus, dass Passagiere an Flughäfen in Zukunft deutlich mehr Geld ausgeben werden. Durch das Wachstum ins Asien dürfte bis 2019 der weltweite Umsatz auf 59 Milliarden Dollar steigen von knapp 37 Milliarden im vergangenen Jahr. Allerdings ist das Duty-



Auch dieser Laden im Ankunftsterminal A am Flughafen Zürich gehört zu Dufry. KEY

free-Geschäft auch kostenintensiv. So verlangen die Flughafenbetreiber immer höhere Konzessionen.

Auffallend an der Übernahme: Mit dem Verkauf von WDF geht bereits die

zweite italienische Firma innerhalb weniger Tage in ausländische Hände über. Chinesen verlebten sich vor knapp einer Woche bereits den Reifenhersteller Pirelli ein. (SDA/ASC)

Fahrdienst

Über lenkt in Deutschland ein

Der umstrittene Fahrdienst Uber will in Deutschland spätestens im Sommer einen neuen, legalen Service anbieten. Die Fahrer sollen dann über einen Personenbeförderungsschein verfügen, so der Deutschland-Chef von Uber, Fabien Nestmann, zur «Wirtschaftswoche».

Das US-Unternehmen Uber will seinen Fahrern den bis zu 200 Euro teuren Schein sowie einen Anreizzuschlag zahlen. «Auch bezahlen wir unseren Partnern die 150 bis 200 Euro Kosten für die Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer, wenn sie sich als Taxi- und Mietwagenunternehmer lizenzieren lassen wollen», so Nestmann weiter. Derzeit sind seinen Angaben zufolge 1600 Fahrer in Deutschland für Uber aktiv.

Über kämpft an verschiedenen Fronten um seinen umstrittenen Dienst UberPop und zog dabei in Deutschland bisher stets den Kürzeren. Kernstreitpunkt ist, dass dieser - anders als bisher in der Schweiz - von Fahrern in Privatwagen angeboten wird, die über keine amtlichen Lizenzen zur Fahrgastbeförderung verfügen. (SDA)

INSERAT

Dieser Fonds gibt Ihnen Anlass zum Feiern.

Zum zweiten Mal in Folge gewinnt der Valiant Fonds «VF (CH) - Valiant Swiss Equities SPI* Index Plus» bei den «Morningstar Fund Awards Switzerland» in der Kategorie «Switzerland Large-Cap Equity». **Wir sind einfach Bank.**

VALIANT
WERTE, DIE SIE WEITERBRINGEN

Aufgeschnappt

Gretchenfrage

Migros-Gründer **Gottlieb Duttweiler** und das 1925 von ihm gegründete Unternehmen erfuhren in der «Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung» eine ganzseitige Würdigung. Spezielles Augenmerk galt der Frage: Wann gibt es endlich Alkohol in der Migros? Nicht ganz erstaunlich gibt der heutige Migros-Chef Herbert Bolliger zu Protokoll: «Das Alkoholverbot zählt zu den Pfeilern der Migros-Identität.» Wohl wissend, dass das Thema in der Konzernleitung heiss diskutiert wird. (ASC)



Mehr Geld fürs Fleisch

Der Mann sorgte im letzten Jahr für Furore, nicht nur mit seinem Schnauz: **Ettore Weilenmann**, Präsident des Bündner Fleischgrosshändlers Carna Grischa. Der



Staatsanwalt untersuchte wegen eines der grössten Fleischskandale der Schweiz. Nun hat Weilenmann nicht nur den Chef ausgewechselt, sondern auch die Strategie: «Mehr Fleisch fürs Geld!» war gestern. Neu will man laut der «Sonntagszeitung» viel dezentler - und edler - auftreten. Ob das die verärgerten Kunden besänftigen kann, die erst noch tiefer in die Tasche greifen müssen, ist ungewiss. (ASC)

Brezelkönig will wachsen

Der Präsident der Kiosk-Firma Valora, **Rolando Benedick**, will künftig noch mehr Brezeln verkaufen: In Österreich Deutschland, Frankreich oder Belgien, wie er der «Schweiz am Sonntag» verriet. Nur in der Schweiz sind der Expansion Grenzen gesetzt. Die SBB bewilligten bisher nämlich nur einen Brezelstand auf einem Perron. Offenbar müssen zuerst die Bahnsteige ausgebaut werden. (ASC)

