

HEUTE
28.11.2018

Die gute Nachricht

Wildhüter und Freiwillige haben sechs an der nördlichen Küste Neuseelands gestrandete Wale gerettet. Es gelang ihnen, mit Pontons die Tiere ins offene Meer zurückzubringen. Sie gehörten zu einer Gruppe von zwölf Zwerggrindwalen, die am Sonntag an der Nordspitze des Landes entdeckt worden waren. Laut der Naturschutzbehörde DOC waren zwei Tiere tot, zwei weitere verendeten später. Zudem mussten zwei Zwerggrindwale, die immer wieder an den Strand gespült wurden, eingeschläfert werden. Erst am Samstag hatte ein Wanderer an einem Strand rund 30 Kilometer vor der Südspitze der südlichen Hauptinsel 145 Grindwale entdeckt. Die Hälfte davon war bereits verendet. Die übrigen mussten eingeschläfert werden. (SDA)

Frage des Tages

Sollte Fliegen teurer sein?

Ja Nein

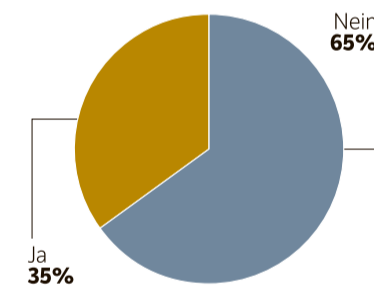
Stimmen Sie online ab unter www.aargauerzeitung.ch, www.bzbasel.ch, www.baselandschaftliche.ch, www.solothurnerzeitung.ch, www.grenchnertagblatt.ch, www.limmattalerzeitung.ch, www.oltnerzeitung.ch

«Die Umfrage finden Sie online über die Such-Funktion mit dem Stichwort «Tagesfrage»

Das Ergebnis erscheint in der nächsten Ausgabe.

Ergebnis letzte Tagesfrage

Wir haben gefragt: Gelingt YB auswärts gegen Manchester United eine Sensation?



Video des Tages

www.aargauerzeitung.ch/mediathek/videos



Ein Experte entlarvt, wo im Haushalt die meisten Keime lauern.

Kochen

REZEPT DES TAGES

Pizza mit Raclettekäse und Federkohl

Für 4 Personen

Teig
10 g frische Hefe (ca. ¼ Würfel)
1,5 dl Wasser lauwarm
1 Prise Zucker
300 g Mehl
1 Teelöffel Salz

Belag
300 g Federkohl
Salz
4 Esslöffel saurer Halbrahm
schwarzer Pfeffer aus der Mühle
30 g Baumnußkerne
5 Scheiben Raclettekäse, ca. 300 g

Das Rezept zur Einkaufsliste finden Sie unter:
www.wildeisen.ch

CO₂-Debatte

Wo kann die Schweiz den Ausstoss drosseln?

Klimastreit geht in heisse Phase

Nächste Woche beugt sich das Parlament über das CO₂-Gesetz. Setzt es auf Massnahmen in der Schweiz oder im Ausland?



Autos, Lastwagen, öffentliche Verkehrsmittel: In der Schweiz geht ein Drittel der Treibhausemissionen auf das Konto des Verkehrs.

SHUTTERSTOCK

VON MICHEL BURTSCHER

Bis 2030 soll der Ausstoss von Treibhausgasen wie Kohlendioxid (CO₂) hierzulande im Vergleich zum Jahr 1990 um 50 Prozent sinken. Dazu hat sich die Schweiz mit der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens verpflichtet. Dieses will den globalen Temperaturanstieg durch die Klimaerwärmung deutlich unter zwei Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau halten. Wie das Ziel genau erreicht werden soll, darüber diskutiert der Nationalrat nächste Woche im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Darin sollen die Massnahmen zur Reduktion der Emissionen für die Jahre 2021 bis 2030 festgelegt werden. Eine hitzige Debatte ist programmiert.

Der Streit beginnt schon bei der grundsätzlichen Frage, ob überhaupt über das Gesetz diskutiert werden soll: Die Umweltpolitiker der SVP wollen die Vorlage versenken und beantragen, gar nicht erst darauf einzutreten. Die Partei spricht von einer «unnötigen eigentums- und wirtschaftsfeindlichen Gesetzesverschärfung». Der Zürcher Grünen-Nationalrat Bastien Girod wiederum fordert, den Gesetzesentwurf an den Bundesrat

zurückzuweisen - aber aus anderen Gründen: Für ihn ist die Vorlage zu wenig ambitioniert. Er will die Landesregierung beauftragen, einen «Entwurf zu erarbeiten, welcher die Klimaziele des Pariser Klimaabkommens ernst nimmt». Weder die SVP-Politiker noch die Grünen dürften mit ihren Anträgen durchkommen. Der Nationalrat wird also über die Details der Vorlage streiten können.

Reduktion im Ausland günstiger

Der Bundesrat schlägt mehrere Massnahmen vor, um die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen - vorab im Verkehr, dem Gebäudebau und der Industrie (siehe Boxen nebenan). Diese Bereiche sind es, die hierzulande massgeblich verantwortlich sind für den Ausstoss von Treibhausgasen. Besonders umstritten ist der Vorschlag der Landesregierung, wonach im Jahr 2030 mindestens 60 Prozent der CO₂-Emissionen mit Massnahmen im Inland reduziert werden sollen. Den Rest könnte die Schweiz im Ausland kompensieren. Das geschieht mit dem Kauf von sogenannten Emissionszertifikaten, über die Klimaprojekte wie beispielsweise Solar- oder Windparks in anderen Ländern finanziert werden.

Der Luzerner FDP-Nationalrat Peter Schilliger lehnt solche Quoten ab. Aus

seiner Sicht ergeben länderspezifische Vorgaben keinen Sinn, da der Klimawandel ein globales Problem sei, das auch global gelöst werden müsse. Das bedeute nicht, dass man innerhalb der Schweiz nichts unternehmen müsse, betont Schilliger. «Wir müssen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 50 Prozent reduzieren - wo wir das machen, sollte eine untergeordnete Rolle spielen.» Zudem, argumentiert Schilliger, sei die Reduktion im Ausland günstiger. «Auslandszertifikate sind darum im Sinn des Steuerzahlers, weil dort mit dem eingesetzten Geld eine grössere Wirkung erzielt werden kann.»

Knackpunkt Auslandszertifikate

Für eine Inlandquote spricht sich hingegen der Obwaldner CSP-Nationalrat Karl Vogler aus. Und nicht nur das: Er unterstützt sogar einen Minderheitsantrag, der noch weiter geht als der Vorschlag des Bundesrates. Demnach sollen 75 Prozent der CO₂-Emissionen mit Massnahmen im Inland kompensiert werden. Vogler sagt: «Wir wollen, dass die Wertschöpfung und die Arbeitsplätze hier in der Schweiz bleiben.» Er ist skeptisch, ob die Massnahmen im Ausland und deren Wirkung nachvollziehbar und überprüfbar sind.

Das ist tatsächlich umstritten. Eine Studie im Auftrag des Wirtschaftsverbandes Swissecleantech kam letztes Jahr zum Schluss, dass Auslandszertifikate kostspielig und oft nicht klimawirksam sind: Demnach wurde bei drei Vierteln der zwischen 2008 und 2012 weltweit ausgestellten Zertifikate eine «ungenügende Umweltintegrität» festgestellt. Sie bewirkten also «nur geringe oder gar keine Emissionsminderungen», so Swissecleantech.

Der Verband hält eine Aufteilung des Schweizer Gesamtreduktionsziels in In- und Auslandanteile zwar grundsätzlich für sinnvoll. Klimaschutz im Inland müsse aber Vorrang haben. Setze die Schweiz trotzdem auf Auslandszertifikate, müsse sie im CO₂-Gesetz genau festlegen, wie sie die Qualität der Zertifikate sicherstellen wolle.

Erste Entscheide fällt der Nationalrat am Montag. Zur gleichen Zeit wird Bundespräsident Alain Berset zusammen mit 45 anderen Staats- und Regierungschefs in Polen die nächste UNO-Klimakonferenz eröffnen. Dort soll die internationale Gemeinschaft Richtlinien zur Umsetzung des Klimaabkommens von Paris beschliessen. Dafür wird später auch noch Umweltministerin Doris Leuthard nach Polen reisen.

Hier ist Einspar-Potenzial

Verkehr

Die meisten Treibhausgasemissionen werden hierzulande weiterhin durch den Verkehr verursacht, ein Drittel ist auf ihn zurückzuführen. Im Rahmen des CO₂-Gesetzes plant der Bundesrat deshalb, dass die Schweiz die CO₂-Grenzwerte für Neuwagen wie bisher analog der Europäischen Union regelmässig verschärft. Ab 2020 fallen auch Lieferwagen und leichte Sattelschlepper unter die Regelung. Damit soll die Effizienz der Benzin- und Dieselfahrzeuge gesteigert sowie der Anteil von Hybrid- und Elektroautos in der Schweiz erhöht werden. Zudem will die Landesregierung die Pflicht für Hersteller und Importeure fossiler Treibstoffe zur teilweisen Kompensation der CO₂-Emissionen ausbauen. Die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, wie



es sie heute schon für Brennstoffe gibt, scheiterte in der Kommission am bürgerlichen Widerstand. Der Bund rechnet trotzdem mit steigenden Benzin- und Dieselpreisen durch die Massnahmen. (MBU)

Gebäude

Obwohl in den letzten Jahren viel gebaut wurde in der Schweiz, hat der Beitrag des Gebäudebereichs zur Klimaerwärmung stark abgenommen. Grund dafür sind höhere energetische Anforderungen an Neubauten, die Sanierung schlecht isolierter Altbauten und die vermehrte Nutzung von Heizsystemen auf Basis erneuerbarer Energien. Trotzdem ist der Gebäudebereich auch heute noch der zweitgrösste Emittent von Treibhausgasen. Der Bundesrat will darum die seit 2008 erhobene CO₂-Abgabe auf Brennstoffe weiterführen und erhöhen. Der maximale Abgabesatz soll von 120 Franken pro Tonne CO₂ auf 210 Franken steigen. Bevölkerung und Wirtschaft werden so ermutigt, sparsam mit fossilen Energieträgern



umzugehen sowie vermehrt auf erneuerbare Energien zu setzen. Ab 2029 soll der Bundesrat zudem CO₂-Grenzwerte festlegen können, wenn die Emissionen im Gebäudebereich nicht wie erwartet sinken. (MBU)

Industrie

Die Industrie hat ihren Treibhausgasausstoss in den vergangenen Jahren bereits deutlich reduziert. Für sie sieht der Bundesrat darum mehrere flexible Massnahmen vor. Die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU könnte noch bis 2020 umgesetzt werden. Beim Schweizer System machen derzeit 54 Unternehmen mit. Es handelt sich um Firmen beispielsweise in der Pharma- oder Zementbranche, die besonders viel Treibhausgas produzieren und deshalb gesetzlich zur Teilnahme verpflichtet sind. Zudem soll künftig auch der Flugverkehr ins Emissionshandelssystem einbezogen werden. Die vorberatende Kommission des Nationalrates diskutierte sogar über die Einführung einer Abgabe auf



Flugtickets (siehe Text rechts), sprach sich am Schluss aber dagegen aus. Im Gesamtrat dürfte das Thema jedoch wieder aufs Parkett kommen – und noch für kontroverse Diskussionen sorgen. (MBU)

Landwirtschaft

Gemäss dem nationalen Treibhausgasinventar ist die Landwirtschaft für über 13 Prozent der Emissionen verantwortlich, vor allem aufgrund der Tierhaltung (Methan) und der Düngerbewirtschaftung (Lachgas). Neu soll die Landwirtschaft darum auch in die Klimapolitik einbezogen werden. Die entsprechenden Massnahmen sind aber nicht im bundesrätlichen Entwurf zum CO₂-Gesetz zu finden. Die Landesregierung will sie zu einem späteren Zeitpunkt über die Landwirtschaftsgesetzgebung regeln. Das wird voraussichtlich bei der Optimierung der Verordnungen im Rahmen der Agrarpolitik 2018–2021 sowie mit der Weiterentwicklung der Agrarpolitik ab 2022 geschehen. Enthalten im Gesetzesentwurf sind jedoch Bestimmungen über die



Anpassung an den Klimawandel. Bundesrat und Kantone werden ihre Koordination bei der Vorsorge gegen Risiken, der Ereignisbewältigung und der Ermittlung des Finanzbedarfs verstärken. (MBU)

Fliegen könnte bald teurer werden

Die Schweiz und die EU planen, ihren Emissionshandel zu verknüpfen. Obwohl dies neu auch den Flugverkehr mit einschliesst, lässt die Forderung nach einer Flugticketabgabe nicht nach.

VON GABRIELA JORDAN

Vor kurzem haben Schweizer Forscher die Klimaszenarien bis 2060 vorgestellt. Das Fazit: Gelingt es nicht, die weltweiten Treibhausgasemissionen rasch zu senken, werden die Sommer trockener, die Niederschläge heftiger, die Hitzetage zahlreicher und die Winter schneeärmer. Um ihren Kohlendioxid-Ausstoss zu verringern, setzt die Schweiz auf die CO₂-Abgabe und auf das Emissionshandelssystem (EHS), das besonders energieintensive Unternehmen wie Kraftwerke zum Ausstoss einer bestimmten Menge CO₂ berechtigt. Mit diesem Handelssystem wird sich in der Wintersession nun der Nationalrat befassen: Er entscheidet im Rahmen der CO₂-Gesetzesrevision als Erstrat über ein Abkommen, das die Verknüpfung des Schweizer EHS mit demjenigen der EU vorsieht. Die 54 Unternehmen, die bisher am Schweizer Emissionshandel teilnehmen, erhielten dadurch Zugang zum EU-Markt mit rund 11 000 Teilnehmern.

Folgen hätte das Abkommen vor allem für die schweizerische Luftfahrt, die so erstmals in den Emissionshandel einbezogen würde. Bislang kennt dieser Sektor keine Klimamassnahme, obwohl er für rund 18 Prozent des schweizerischen CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Global sind es knapp 5 Prozent. Diese Emissionen sollen nun mit dem Zertifikathandel reduziert oder zumindest begrenzt werden. Die Wirkung ist allerdings umstritten. Bei der vorberatenden Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Nationalrats wurde das Geschäft nur knapp mit 13 zu 12 Stimmen angenommen. Dagegen gestimmt hat unter anderem Grüne-Nationalrat Bastien Girod. «Im EHS wären erstens nur Flüge innerhalb von Europa eingeschlossen, nicht aber die klimaschädlicheren Kontinentalflüge», kritisiert er. «Zweitens schafft das System viel zu wenig Anreize, um überhaupt CO₂ einzusparen.»

Zu viele Zertifikate am Markt

Das Problem beim Emissionshandel liegt im Konjunkturreinbruch von 2008: Seither gibt es zu viele Zertifikate auf dem Markt, und diese sind dadurch zu billig. Für Unternehmen ist es somit günstiger, weiter Treibhausgas auszustossen und durch zugekaufte Zertifikate zu kompensieren, statt den Ausstoss durch Investitionen in klimaschonende Technologien zu senken. Die EU plant deshalb, über eine Verknüpfung der Zertifikate eine Preissteigerung herbeizuführen. Aus Sicht von Bastien Girod reichen diese Bemühungen aber nicht. Sie würden viel zu spät greifen, sagt er und plädiert stattdessen für eine Umweltafgebegabe auf Flugtickets, wie sie in der Vergangenheit schon mehrfach gefordert wurde. Erst letzten Frühling gelangte die Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit (Klug), eine breite Allianz aus Verbänden, Stiftungen und Parteien, mit dem Anliegen an den Bundesrat. Gestern weibelte sie in Bern erneut dafür.

«Eine Flugticketabgabe braucht es unbedingt», ist Girod überzeugt. «Bisher blieb diese Forderung immer chancenlos. Dass das Geschäft in der Kommission jetzt nur hauchdünn durchgekommen ist, ist ein gutes Zeichen.» Gleicher Meinung ist SP-



«Der Emissionshandel schafft falsche Anreize. Es braucht eine Flugticketabgabe.»

Bastien Girod Nationalrat Grüne



«In Grossbritannien, sind die Passagierzahlen dank Flugticketabgabe zurückgegangen.»

Florian Brunner Energie-Stiftung

Nationalrat Eric Nussbaumer, der ebenfalls in der Kommission sitzt. Er wird in der Wintersession einen Minderheitsantrag für eine Flugticketabgabe stellen. Anders als Girod sieht er diese Massnahme aber als Ergänzung zum Emissionshandel, welchen er durchaus als geeignetes Instrument beurteilt. «Es sind zwar zwingende Reformen nötig, damit die Preise der Zertifikate steigen. Klimapolitik muss aber global angegangen werden – wir sollten deshalb alles daran setzen, ein gemeinsames Emissionshandelssystem zu schaffen.»

Flugticketabgabe nicht neu

Grosse Zweifel an der Wirksamkeit des EHS im Bereich der Luftfahrt hegen allerdings auch Experten. Florian Brunner, Projektleiter Fossile Energien und Klima bei der Schweizerischen Energie-Stiftung SES, weist dabei auf das immense Wachstum der Branche hin. «Es wird angenommen, dass sich die globalen CO₂-Emissionen durch den Flugverkehr zwischen 2014 und 2030 verdoppeln werden. Selbst wenn die EU das EHS reformieren sollte, reicht diese Massnahme bei weitem nicht.» Auch Brunner plädiert deshalb für eine Flugticketabgabe, die «rasch und unkompliziert» eingeführt werden könne. «Eine solche Abgabe gibt es bereits in zwölf anderen europäischen Ländern. Vor allem in Grossbritannien, wo sie mit bis zu 180 Euro am höchsten ist, sind die Passagierzahlen zurückgegangen», sagt er.

Sowohl bei Behörden als auch bei Schweizer Fluggesellschaften hat die Flugticketabgabe einen schweren Stand. Letztere wehren sich mit dem Argument des Wettbewerbsnachteils. Sie warnen vor einem «nationalen Alleingang». Das Bundesamt für Zivilluftfahrt befürchtet zudem, dass Schweizer Passagiere auf Flughäfen

im Ausland ausweichen könnten. Die erwartete Umweltwirkung könnte durch Umwegverkehr sogar zum Gegenteil führen. Dem widerspricht Brunner vehement: «In anderen Ländern gibt es die Abgabe ja bereits. Es wäre also kein nationaler Alleingang. Und da die Aviatik-Branche ein riesiger Wachstumsmarkt ist, würde eine solche Abgabe die Swiss nicht gleich in den Ruin treiben.»

Mehrkosten für Passagiere

Unabhängig von den ökonomischen Nachteilen für die Branche tritt das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Haltung, dass der Handel mit Emissionszertifikaten die besseren Anreize für die CO₂-Reduktion setzt. Die Flugticketabgabe, wie es sie in anderen europäischen Ländern gibt, sei nämlich nicht zweckgebunden und käme daher einer Steuer gleich. «Das eingenommene Geld hat höchstwahrscheinlich keine lenkende Wirkung», so die Bundesbehörde. Wirkungsvoller als nur ein europäischer Emissionshandel wäre freilich ein globaler Markt. Ein solcher ist schon vorgesehen: Bis 2020 will die Internationale Zivilluftfahrtorganisation der UNO das Emissionshandelssystem «Corsia» einführen.

Wie die Fluggesellschaft Swiss auf Anfrage mitteilt, begrüsst sie «global orchestrierte Ansätze wie Corsia». Regionale Systeme hingegen würden zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Wie ein Zusammenspiel zwischen dem Emissionshandelssystem der EU und Corsia aussehen könnte, hängt von den Reformen seitens EU ab. So oder so dürften sich die Massnahmen aber bald auf die Flugpreise niederschlagen. Der Bund rechnet mit zusätzlichen Kosten, die durch den Zertifikatszukauf entstehen. Sie dürften «auf die eine oder andere Weise auf die Passagiere umgelegt werden».

CO₂-SCHLEUDER FLUGVERKEHR

Kerosinsteuer und Biotreibstoffe

Zusätzlich zur Flugticketabgabe fordert eine Allianz aus Verbänden, Stiftungen und Politikern eine Steuer auf Kerosin. Laut dem Bundesrat fehlt dafür aber eine Grundlage in der Verfassung. Diese zu schaffen, sei für ihn wegen der geplanten Verknüpfung des Emissionshandels mit der EU nicht prioritär. Das ist einer Antwort auf eine Motion von GLP-Nationalrat Jürg Grossen zu entnehmen, welche eine Abgabe, Gebühr oder Lenkungsabgabe in der Zivilluftfahrt verlangt. Wann sie ins Parlament

kommt, ist noch unklar. Ein weiteres Thema sind Biotreibstoffe, welche von manchen Airlines derzeit getestet werden. Durchgesetzt haben sich diese aber noch lange nicht. Die Kosten sind weit höher und die Infrastruktur noch nicht vorhanden. Ausserdem ist Biosprit auch aus ökologischer Sicht fragwürdig: Er benötigt riesige Anbauflächen und verdrängt die Nahrungsmittelproduktion. Zudem würde der Umstieg vor allem auf dem billigen Palmöl basieren. (GJO)