

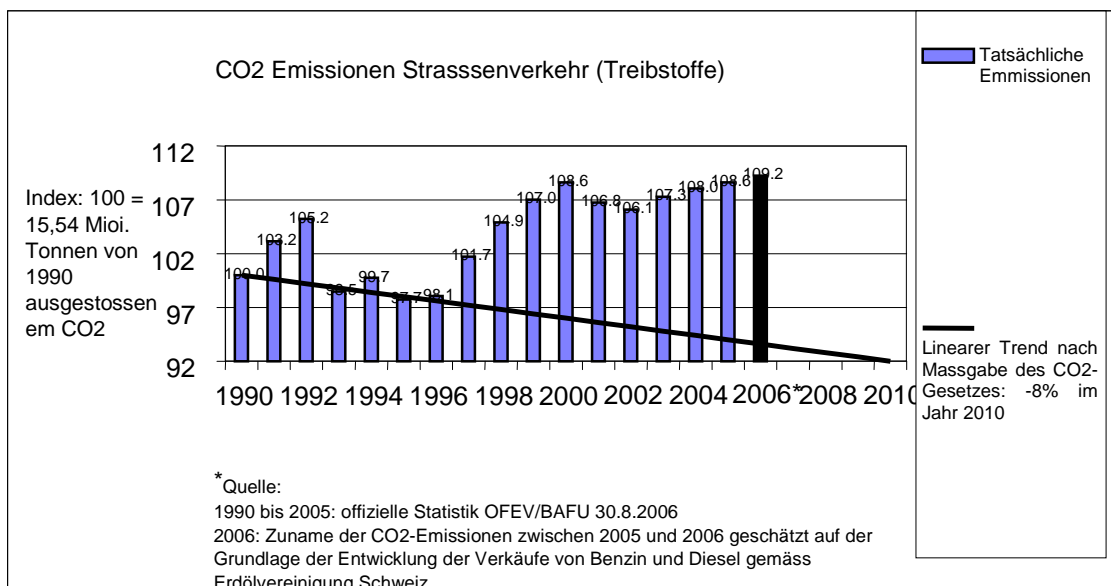
CO₂-Emissionen des Verkehrs: Endlich verbindliche Entscheidungen fallen

Von Roger Nordmann, Nationalrat (VD)

Es gilt das gesprochene Wort!

Das CO₂-Gesetz sieht vor, dass die Schweiz zwischen 1990 und 2010 den CO₂-Ausstoss des Strassenverkehrs um 8 % senken muss. Aber anstatt zu sinken, haben die CO₂-Emissionen seither um mehr als 9 % zugenommen. Heute belaufen sie sich auf 17 Millionen Tonnen anstatt der 14,3 Millionen, **was einer Abweichung um 19 % gegenüber der Zielvorgabe entspricht** oder 2,7 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr.

CO₂-Emissionen des Verkehrs: Die ersten Zahlen von 2006 bestätigen die Tendenz der Zunahme



Die Abweichung übersteigt so oder so das von der Stiftung Klimarappen gesteckte Ziel (Reduktion von 1,8 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr), dies umso mehr, als die natürliche Tendenz in Richtung Zunahme der Emissionen geht, wie aus der Grafik ersichtlich wird. Es zeigt auch klar, dass wir, wenn der aktuelle Trend anhält, die vom CO₂-Gesetz und folglich die vom Kyoto-Protokoll gesteckten Ziele nicht erreichen werden. Diesbezüglich muss daran erinnert werden, dass die Treibstoffe für 42 % des globalen CO₂-Ausstosses verantwortlich sind. Es bedeutet zudem, dass unsere Abhängigkeit von den fossilen Energien zu- statt abnimmt.

Unabhängig von der Frage der zweifelhaften Rechtmässigkeit der Stiftung Klimarappen zeigt dies, dass jetzt verbindliche und effizientere Massnahmen getroffen werden müssen. Diese Feststellung trifft umso mehr zu, als die Anstrengungen zur Reduzierung in der Folge weit über Kyoto hinaus gehen müssen, wenn die Klimaerwärmung auf ein erträgliches Mass be-

schränkt werden soll. Angesichts des „Badewanneneffekts“ der Ansammlung von CO₂ in der Atmosphäre und der Trägheit der Infrastrukturen und Ausrüstungen ist es entscheidend, dass rasch Massnahmen getroffen werden.

Drei Massnahmen können unserer Ansicht nach ohne grössere juristische Hürden sofort ergriffen werden. Einzelnen betrachtet ist jede relativ bescheiden. Hingegen hat ihre Kombination Auswirkungen auf das Kauf- und Mobilitätsverhalten:

1. **Einführung einer ersten Etappe der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen (CHF 70.-/Tonne)**, die der Bevölkerung und den Unternehmen vollständig rückerstattet wird. Das Gesetz sieht vor, dass diese Massnahme sofort ergriffen werden kann, ohne Referendum. Angesichts der Feigheit des Bundesrats werde ich in diesem Frühjahr eine parlamentarische Initiative einreichen, um die Höhe der Abgabe direkt vom Parlament verabschieden zu lassen. Für sich allein ermöglicht diese Massnahme eine Reduktion von 2 Millionen Tonnen (davon ein Teil durch die Reduzierung des Benzintourismus).
2. **Einführung des Bonus-Malus-Systems beim Import von Autos mit einer absoluten Messgrundlage**. Hier steckt der Teufel im Detail: Es muss ein Index der Emissionen verschiedener Schadstoffe pro gefahrenen Kilometer berücksichtigt werden, ohne dass das Gesamtgewicht des Fahrzeugs im Divisor berücksichtigt wird. Wird das Gewicht im Divisor wie bei der Energieetikette einbezogen, wird der Energieverbrauch schwerer Fahrzeuge verschleiert, was absurd ist. Hier ist das Prinzip klar, es muss aber darauf geachtet werden, dass dieses Detail im Gesetz aufgeführt wird.
3. **Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern in Abhängigkeit der Emissionen pro Kilometer gestalten**. Technisch gesehen ist diese Massnahme von der neuen Berechnungsgrundlage des Bonus-Malus abhängig.

Eine vierte Massnahme drängt sich ebenfalls auf, nämlich **die einseitige Einführung des europäischen Entscheids, den CO₂-Ausstoss von Neuwagen auf 130 g /km (= 5 l/km) zu begrenzen**. Damit dieses Ziel 2012 erreicht werden kann, muss unverzüglich die gesetzliche Grundlage geschaffen und müssen den Importeuren verbindliche Zwischenziele auferlegt werden. Die Verabschiedung einer diesbezüglichen Kommissionsmotion bildet einen ersten Schritt, und wir erwarten danach vom Bundesrat, dass er sehr rasch reagiert, damit die ersten Zwischenetappen der Massnahmen Anfang 2009 in Kraft treten und den Papiertiger in Form der heutigen Konvention zwischen dem BFE und den Autoimporteuren ersetzen können.

Schliesslich ist klar, dass Alternativen zum motorisierten Individualverkehr entwickelt werden müssen. Diesbezüglich entpuppt sich die Frage der Finanzierung des Ausbaus der Bahnen und insbesondere des ZEB-Projekts (früher 2. Etappe Bahn 2000) als zentraler Punkt, der im Augenblick durch regionale Forderungen verdeckt wird. Ursprünglich auf 9 Milliarden budgetiert, verbleiben nach den verfügbaren Informationen nur 4 oder 5 Milliarden und dies erst mit Horizont 2017. Wenn die Bahninfrastruktur den Mobilitätswachstum absorbieren soll, müssen wir rasch über den ursprünglich vorgesehenen Betrag verfügen können, um die neuralgischen Punkte des Bahnnetzes zwischen den Agglomerationen und ihrer Umgebung zu ver-

stärken. Sonst wird die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs die Anstrengungen zur Reduktion der Emissionen pro Kilometer zunichte machen.

Die Frage der Bahninfrastrukturen ist auch für die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene entscheidend, die ebenfalls dazu beitragen soll, den Strassenverkehr im ganzen Land zu begrenzen.

Als ersten Schritt werden wir vom Bundesrat in einer Interpellation verlangen, dass er klarstellt, welche Unterstützung er für die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs vorsieht, um gegen die Klimaerwärmung ankämpfen zu können. Je nach Antwort werden wir erneut intervenieren.