



Ein gemeinsames Projekt von
Willisauer Bote/Seetaler Bote
Surseer Woche
Entlebucher Anzeiger

«Auch die Flugpreise werden steigen»

HITZKIRCH Das Parlament stimmt der Totalrevision des CO₂-Gesetzes zu. Dem FDP-Ständerat Damian Müller kommt eine Schlüsselrolle zu. Mit dem «Seetaler Bote» spricht er über den Prozess, die Klimaherausforderungen – und über Kosten und Umsetzung.

von **Ernesto Piazza**

Damian Müller, Sie gelten – zusammen mit ihrem Zürcher FDP-Ständeratskollegen Ruedi Noser – als «Vater» des neuen CO₂-Gesetzes. Wie froh sind Sie, dass es im Parlament nun «durch» ist?



Damian Müller:

Es war ein intensiver Prozess und ich bin froh, dass beide Räte dem Gesetz deutlich zugestimmt haben. Der Druck war sehr gross, auch weil die Materie mit den Massnahmen für Gebäude, Mobilität und Strafbestimmungen äusserst komplex war.

Während der Debatte kam es vor dem Bundeshaus zu Demonstrationen der Klimajugend. Die Camps wurden von der Polizei schliesslich geräumt. Wie haben Sie diese Proteste erlebt?

Ich habe mich mit den Aktivisten vor dem Bundeshaus ebenfalls unterhalten und habe für ihre Anliegen grosses Verständnis. Denn «nichts tun» ist keine Option. Dass ganze Wirtschaftszweige von heute auf morgen aber ihre Betriebe umweltfreundlicher im radikalen Sinne der Klimajugend ausrichten, ist eine Utopie. Die Wirtschaft ist zwar nicht alles, aber ohne Wirtschaft ist alles nichts. Deshalb ist es wichtig – wir gehen Schritt für Schritt, damit wir 2050 Netto-Null haben.

Als FDP-Politiker haben Sie für dieses Gesetz, für grüne Anliegen also, viel investiert. Ist Damian Müller «grüner» geworden?

Nun: Wir sind die erste Generation, welche die Auswirkungen des Klimawandels ganz direkt spürt. Und wir sind die letzte Generation, welche die Klimakrise abwenden kann. Die Umwelt und somit das Klima ist für mich, und das wird vielleicht oft vergessen, seit jeher ein grosses Anliegen. Und da beissen sich auch meine Präferenzen für einen starken Werkplatz Schweiz und das Klima nicht. Im Gegenteil: Ich habe mit vielen Unternehmern Kontakt und spüre, dass sie gerade in diesem Bereich innovativ und an neuen Technologien interessiert sind. Zudem gilt für mich immer die Vierpunkte-Strategie: Informieren: die Menschen befähigen, nachhaltig zu entscheiden. Deregulieren: was wir vor zehn Jahren oder mehr reguliert haben, ist heute vielleicht gar nicht mehr nötig. Lenken: aber mit liberalen Ansätzen und viertens: als Ultima Ratio verbieten.

Im Dezember 2018 versenkte der Nationalrat das damals zur Diskussion stehende CO₂-Gesetz. Seither hat gerade in der FDP ein Umdenken stattgefunden. Sie sind auch zum Leader dieser Vorlage mutiert.

Vor zwei Jahren war die Vorlage an einer unheiligen Allianz gescheitert. Der SVP ging sie zu weit. Der Linken nach



Das revidierte CO₂-Gesetz sieht die Schaffung eines Klimafonds vor, der unter anderem mit einer Lenkungsabgabe durch den Flugverkehr gespiesen wird. Foto Pixabay

Verwässerungen in der Detailbehandlung zu wenig weit. Damals standen wir vor einem Scherbenhaufen, den es galt zusammenzukehren. In der Zwischenzeit ist es da und dort tatsächlich zu einem Umdenken gekommen. Die FDP hat beispielsweise hierzu an der Basis bei den rund 100 000 Mitgliedern eine Umfrage gemacht. An der FDP-Delegiertenversammlung wurde ein Positionspapier verabschiedet, das auf Innovation, Forschung, Lenkung und Technologieneutralität basiert. Zudem hatten Ruedi Noser und ich eine Arbeitsgruppe mit Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden gebildet. Wichtig war, die Vorlage so auszuarbeiten, dass sie mehrheitsfähig wurde.

Wie beurteilen Sie den jetzigen «Wurf»?

Er ist für mich bildlich gesprochen ein Schweizer Innovationshaus. Ein top Fundament und das Dach ist vom Bundesrat mit Netto-Null definiert. Ein Ausbau von Stockwerken muss noch folgen. Fakt ist, es handelt sich um den ersten von mindestens drei Schritten, wollen wir das Ziel – bis 2050 bei den Treibhausgasemissionen eine «Netto-null-Bilanz» aufzuweisen – schaffen.

Wie sieht dieser erste Schritt aus?

Bis ins Jahr 2030 sollen die erwähnten Emissionen der Schweiz mindestens um die Hälfte gegenüber 1990 reduziert werden. Diese Verpflichtung ist Bestandteil des Klimaabkommens von Paris, welches die Schweiz im Oktober 2017 ratifizierte. Vorgesehen ist, dass maximal ein Viertel dieser 50 Prozent über Massnahmen im Ausland erbracht werden. Mit den nun beschlossenen Massnahmen will die Schweiz dazu beitragen, die globale Klimaerwärmung bis 2030 auf deutlich weniger als zwei Grad, beziehungsweise auf maximal 1.5 Grad Celsius, zu begrenzen. Hier ist zu beachten, dass sich die Schweiz rund doppelt so schnell erwärmt wie die Nordhalbkugel.

Sie sagen: Maximal ein Viertel der Massnahmen sollen im Ausland erbracht werden. Kritische Stimmen verlangten, diesen Prozent-

satz höher anzusetzen, weil die im Ausland zu tätigen Massnahmen geringere Kosten verursachen könnten.

Das sehe ich anders. Zum einen muss man hierfür mit Staaten entsprechende Verträge – mit Peru liegt bereits ein diesbezügliches Abkommen vor – abschliessen. Und in dem Zusammenhang ist es sicherlich auch so, dass diese Länder, welche ja unbesehen davon ihre eigenen Ziele ebenfalls erreichen müssen, die weniger kostspieligen Massnahmen für sich priorisieren dürften. Wichtig ist für mich aber vor allem, dass die in der Schweiz umgesetzten Massnahmen zwar Investitionen brauchen, diese sich aber während deren Lebensdauer meist mehr als zurückzahlen und uns nicht zu unterschätzende technologische Vorteile bringen und neue Arbeitsplätze schaffen.

Sie wollen lenken statt verbieten?

Natürlich kann man seine Öl- oder Gasheizung, die in die Jahre gekommen

ist, mit einer neuen Öl- oder Gasheizung ersetzen. Finanziell besser fährt man aber, wenn man auf erneuerbare Energien setzt. Man kann auch seine alte Dreckschleuder weiterfahren, wer aber seinen Geldbeutel weniger belasten will, tut gut daran, auf ökologischere und treibstoffsparende Mobilität zu setzen. Denn das neue Gesetz macht es möglich, dass die Preise von Benzin und Diesel um 10, später gar um 12 Rappen steigen. Im Übrigen: Diesen Mechanismus gibt es schon im bestehenden Gesetz.

Ganz neu ist der Klimafonds, der jährlich mit rund einer Milliarde Franken ausgestattet werden soll. Was hat es damit auf sich?

Unter anderem wird dieser mit einer Lenkungsabgabe durch den Flugverkehr gespiesen. Denn auch die Flugpreise werden steigen, je nach Flug um 30 bis 120 Franken. Davon gehen 51 Prozent zurück an die Bevölkerung und 49 Prozent kommen in den Klimafonds. Aus diesem Fonds werden Mittel für Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden, im Luftverkehr und für Klimainnovationen in der Schweiz und weltweit verwendet.

Und dennoch geht den einen das neue CO₂-Gesetz viel zu wenig weit, anderen wiederum zu weit. Bereits haben verschiedene Gruppierungen das Referendum angekündigt.

Die Vorlage kann man als toxische Mischung bezeichnen. Sollte das Referendum ergriffen werden, würde ich mich freuen. Dann könnten wir den Gegnern unmissverständlich aufzeigen, dass es sich um ein liberales Gesetz handelt, wo jeder eigenverantwortlich mitgestalten kann.

Das Referendum würde aber auch bedeuten, dass das Inkrafttreten verzögert würde.

Ohne Referendum tritt das Gesetz 2021 in Kraft. Mit Referendum würde vermutlich im Juni 2021 darüber an der Urne abgestimmt und das Inkrafttreten der Vorlage auf 2022 verschoben.

Das sind die Massnahmen

Was beinhaltet das neue Gesetz? Der «Seetaler Bote» erklärt die wichtigsten Neuerungen.

Neuwagen: Im Jahr 2030 sollen die neu verkauften Fahrzeuge im Schnitt im Vergleich zu 2019 noch maximal die Hälfte des Benzin- und Dieserverbrauchs pro 100 Kilometer aufweisen. Liegen die Emissionen der Neuwagenflotte über den Vorgaben, muss der Importeur Strafzahlungen leisten.

Benzinpreis: Die CO₂-Emissionen aus dem verbleibenden Verbrauch an Diesel und Benzin werden von den Treibstoffimporteuren um bis zu 90 Prozent mit Klimaschutzprojekten im In- und Ausland kompensiert. Heute dürfen sie die daraus entstehenden Kosten mit Aufschlägen auf Benzin und Diesel bis zu fünf Rappen/Liter decken. Künftig sind es maximal zehn bis zwölf Rappen/Liter.

Flugticketabgabe: Wer fliegt, muss künftig eine CO₂-Abgabe zahlen. Sie liegt zwischen 30 und 120 Franken, je nach Klasse und Reisedistanz. Rund die Hälfte dieser Abgabe soll an die Bevölkerung zurückfliessen. Die andere Hälfte geht in den Klimafonds. Auf Businessjets wird eine Abgabe von 500 bis 3000 Franken erhoben. Man geht davon aus, dass nur die Vielflieger, rund zehn Prozent der Bevölkerung, Nettozahler sein werden.

Brennstoffe: Das Parlament erhöht die Lenkungsabgabe auf Heizöl und Gas, wenn der Absenkpfad nicht erreicht wird. Der maximale Satz steigt von heute 120 auf 210 Franken pro Tonne CO₂. Zwei Drittel werden pro Kopf an Bevölkerung und Arbeitgeber rückverteilt. Ein Drittel der Einnahmen aus der Abgabe fliesst in das Gebäudesanierungsprogramm (Klimafonds). Unternehmen können sich mit einer Verminderungsvereinbarung von der CO₂-Abgabe befreien.

Gebäude: Für Altbauten gilt ab 2023 beim Heizungsersatz ein CO₂-Grenzwert. Ölheizungen werden zwar nicht explizit verboten. Hausbesitzer können ab dann nur noch bei guter Isolierung des Hauses eine fossile Heizung einbauen. Der Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO₂ pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr soll in Fünfjahresschritten um jeweils fünf Kilogramm reduziert werden.

Klimafonds: Die Einnahmen resultieren aus der Flugticketabgabe und aus der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Unterstützt werden damit diverse Massnahmen wie die Weiterführung des Gebäudesanierungsprogramms für energetische Sanierungen oder die Unterstützung von Innovationen in Form von Bürgschaften. Zudem sollen Massnahmen in Kantonen und Gemeinden finanziert werden, die Klimaschäden vermeiden und die Anpassung an den Klimawechsel unterstützen.

Kanton Luzern begrüsst Gesetz

KANTON «Der Kanton Luzern begrüsst das griffige und zugleich ausgewogene CO₂-Gesetz», erklärt Judith Setz, stellvertretende Leiterin Kommunikation des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements (BUWD), auf Anfrage. Wie der Bund verfolgt auch Luzern mit seiner Klima- und Energiepolitik das Ziel von netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050. Wie dieses Ziel im Kanton Luzern erreicht werden kann, wird der Regierungsrat 2021 in einem Planungsbericht zur künftigen Klima- und Energiepolitik aufzeigen. Ein Entwurf wird voraussichtlich im Januar 2021 in die Vernehmlassung gehen. Setz: «Beim CO₂-Gesetz hat sich der Kanton Luzern insbesondere dafür eingesetzt, dass dieses im Gebäudebereich gut mit den Kantonen koordiniert wird.» **ep**