«Klima-Kriegskasse» für Sommaruga

Die Verkehrsministerin soll bei der Verteilung der Klimafonds-Gelder weitgehende Kompetenzen erhalten

FARIAN SCHÄFER BERN

Der wichtigste Entscheid steht schon fest: Eine klare Mehrheit des Parlaments ist entschlossen, in der Klimapolitik weiterhin mit Subventionen zu operieren. Hausbesitzer, Vermieter, Firmen und weitere Kreise sollen Steuergelder erhalten, wenn sie zum Beispiel eine Wärmepumpe installieren oder ihren CO;-Ausstoss anderweitig reduzieren. Das Geld wird aus dem neuen, gut gefüllten Klimafonds kommen. Jährlich sollen mehr als 1 Milliarde Franken zur Verteilung bereitstehen

zur Verteilung bereitstehen. Geplant war das anders. Der Bundesrat wollte aus der Geldverteilung ausstei-gen und den Übergang zu einem Len-kungssystem schaffen, in dem höhere Preise ein klimafreundlicheres Verhalten bewirken. Dahinter stand die Überzeugung, dass bei Subventionen das Geld oft nicht gezielt eingesetzt wird, viele Rei-bungsverluste entstehen, und der Staat bungsverluste entstehen, und der Staat manches unterstützt, was ohnehin rea-lisiert würde. Deshalb wollte der Bundesrat die CO,-Abgabe, die heute zum Teil für Subventionen verwendet wird, ab 2025 vollständig an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückverteilen.

Viel Geld – wenig Steuerung

Inzwischen hat der Wind gedreht. Das Parlament arbeitet bei der Revision des CO2-Gesetzes daran, die Subventio-nen nicht nur unbefristet zu etablieren sondern sogar noch auszubauen. Der Ständerat ist im Herbst vorangegangen. Mittlerweile zeichnet sich ab, dass ihm der Nationalrat im März weitgehend folgen dürfte. Dessen Umweltkommission ist bis anhin fast ganz auf der Linie des

Ständerats unterwegs.
Gerade beim Klimafonds aber hat
der Ständerat nicht ganze Arbeit geleistet. Hier ist noch manche Frage offen. In
der Version des Ständerats bekäme Umweltministerin Simonetta Sommaruga (sp.) mit dem Fonds eine Art «Klima-(sp.) mit dem Fonds eine Art «Klima-Kriegskasse» zur mehr oder weniger freien Verwendung. Ihr Departement würde den Fonds eigenständig verwal-ten. Dass das Parlament ihr Vorgaben macht oder ein Budget für den Fonds berehlibert eit nichbevorgeschen. Son macht oder ein Budget tur den Fonds beschliesst, ist nicht vorgesehen. Som-marugas Spielraum wäre umso grösser, als die möglichen Verwendungszwecke der Gelder auffällig breit und offen for-muliert sind. Insbesondere könnte das Umweltdepartement nicht näher defi-nierte «weitere Massnahmen» unterstüt-zen, falls sie aus seiner Sicht der Klima-wende dienen.

wende dienen.

Die Klimapolitiker des Nationalrats
wollen die Schraube nun zwar etwas anziehen, aber nicht zu stark. Ihre Kommission hat dazu einen neuen Passus beschlossen: Das Parlament soll mit einer



Im Klimafonds steht dem Departement von Simonetta Sommaruga bald eine Milliarde Franken jährlich zur Verfügung.

«Vierjahresplanung» festlegen, wie der Bund die Gelder aus dem Fonds einset-zen soll. Somit gabe es ein Mindestmass an politischer Steuerung. Wie weit diese gehen wird, ist unklar. Dem Vernehmen nach dürfte sie schon nur wegen des weiten Zeithorizonts auf eine Grobplanung hinauslaufen, die der Verwaltung immer

Mehr Macht für die Verwaltung

Bei anderen «Spezialkassen» pocht das Parlament stärker auf seinen Einfluss. Dies zeigt der Vergleich mit den gros-sen Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Strasse und der Bahn. Hier muss der

der Strasse und der Bahn. Hier muss der Bundesrat jährlich verbindliche Budgets präsentieren, über die das Parlament abschliessend entscheidet. Warum wollen die Politiker beim Klimafonds der Verwaltung von sich aus mehr Macht geben? Die Diskussion in der Kommission hat laut Teilnehmem gezeigt, dass manche Nationalräte sich selber nicht ganz über den Weg trauen. Sie befürchten, das Parlament könnte bei einer jährlichen Budgetierung unbedachte Entscheide fällen und damit Kontinuität und Planungssicherheit gefährden. Frei übersetzt: Das Parlament fühlt sich selber zu unberechenbar für eine langfristige Klimapolitik. Im Gegenzug kann

das Departement Sommaruga seinen

Auch bei einem zweiten Punkt bleibt essen Spielraum beachtlich: Die Zahl und Breite der möglichen Verwendungs-zwecke für die Klima-Milliarde wird voraussichtlich nicht reduziert. Die Natio-nalratskommission hat dies noch nicht abschliessend geklärt, doch die bisheri-gen Entscheide deuten darauf hin, dass sie das Spektrum sogar noch vergrössern will. Sie hat den Katalog der potenziellen Subventionsempfänger bereits um einen Eintrag verlängert: Neu soll der Bund via Klimafonds auch noch «Forschungs- und Innovationsförderu Bereich der Luftfahrt» betreiben.

«Doppelförderung» vermeiden

«Doppelförderung» vermeiden
Ein anderer Entscheid setzt der Verwaltung hingegen engere Grenzen: Die
Kommission will «Doppelförderungenausschliessen. Dies soll grob gesagt verhindern, dass gewisse Projekte gleichzeitig aus der ordentlichen Bundeskasse
und dem Klimafonds subventioniert werden. Das ist nicht zuletzt wegen des breiten Einsatzgebietes des Fonds notwendig.
Im schlimmsten Fall kann die Verwaltung Beschlüsse der Politik übersteuern. Denkbar ist dies zum Beispiel,
wenn das Parlament in der ordentlichen

Budgetdebatte Beiträge für den Hochwasserschutz, die Forschung oder das «Energie Schweiz»-Programm kurzt. In dieser Situation könnten Sommaruga und ihre Bundesratskollegen sich versucht sehen, all diese Aufgaben als «Massnahmen gegen die Folgen des Klimawandels» zu deklarieren – und die fehlenden Gelder über den Klima-fonds kompensieren, am Parlament vor-bei. Solche Manöver soll die neue Klausel verhindern. Ob das ausreicht, ist unklar. Die andere Variante wäre, das Par lament entschiede jedes Jahr über das

kiar. Die alnofer variante wäre, das Färlament entschiede jedes Jahr über das Budget des Klimafonds, damit die Kompetenzen klär verteilt bleiben.

Im Unterschied zu den vielen möglichen Ausgaben des Fonds sind dessene Einnahmen ziemlich präzis definiert. Die Erträge aus der neuen Flugtiecktetabgabe werden in den Fonds fliessen, zurzeit rechnet man hier mit etwa 500 Millionen Franken pro Jahr. Hinzu kommen 450 Millionen Franken mus der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Dritte Einnahmequelle sind die Bussen, die Autoimporteure bezahlen müssen, wenn die Neuwagen die CO₂-Ziele nicht einhalten. Diese Beträge gelten als schwierig budgetierbar, zumal die Regeln erst noch verschäftr werden. Insgesamt aber sollte der Fonds mehr als 1 Milliarde Franken pro Jahr ausgeben können.

APROPOS

Die SVP-Junioren schäumen

Fabian Schäfer, Bern · Bei der Jungen SVP Schweiz gilt ab sofort die Doktrin «Cola zero» – Schluss mit dem dunklen Tankt Die vereinigten Nachwuchspatrioten rufen ihre Basis zum Boykott von Coca-Cola auf. Wie bei der SVP üblich, gilt das Verdikt absolut, Nulltoderanz ab dem ersten Tropfen. Die Parteispitze um den obersten Mundschenk Benjamin Fischer hat ihre durstigen Mitstreiter am Dienstag offiziell über die neue Trink- beziehungsweise Nichttrinkanweisung unterrichtet. US-Präsident Donald Trump hat bisher nicht reagiert. Was hat die SVP-Junioren zu dieser unilateralen Sanktion bewogen?

Was hat die SVP-Junioren zu die-ser unilateralen Sanktion bewogen? Gemäss reichlich sprudelnden Quellen haben weder gesundheits- noch umwelt-politische Erwägungen den Ausschlag gegeben. Dabei geht es in aller Regel um Zucker oder Plastikmüll, wenn Coca-Cola irgendwo am Pranger steht.

Nicht so bei der Jungen SVP. Diese hat der «Brausegigant», wie der Konzern von deutschen Medien genannt wird, aus anderen Gründen gegen sich aufgebracht. Coca-Cola schaltet dieser Tage in mehreren Zeitungen grosse Inserate, in denen das Unternehmen für die «grosse Viel-falt in der kleinen Schweiz» einsteht und sich für eine «bunte und diskriminierungs freie Gesellschaft» starkmacht. Die schönen Worte bilden eigenartigerweise eine Cola-Flasche, als wäre das Bekenntnis käuflich. Hinter der Wortflasche leuchten alle Farben des Regenbogens, das Symbol der Schwulen- und Lesbenbewegung

Dies war der Tropfen, der das Cola Glas für die SVP-Jugend zum Überlau-fen brachte. Mit den Inseraten greift der Konzern ziemlich unverhohlen in den Abstimmungskampf um die Strafnorm gegen Diskriminierung ein. Am 9. Februar entscheidet die Schweiz, ob 9. Februar entscruedet dus Scruwerz, ob der Staat fortan auch Hassreden gegen Homosexuelle unter Strafe stellen soll. Die Junge SVP lehnt die Vorlage ab, Coca-Cola findet sie gut. Das Unter-nehmen gibt zwar nicht offiziell eine Ja-Parole heraus, aber das ist auch nicht nö-

tig. Die Inserate sind klar genug.

Das wollen Benjamin Fischer und seine Mittrinker nicht schlucken. Sie maseine Mittrinker nicht schlucken. Sie machen fortan einen grossen Regenbogen
um Cola. Ihr Plan: ein Inländervorrang
(nicht light). Die Junge SVP rut ihre
6200 Mitglieder auf, fortan die Schweizer Version des braunen Getränks, Vivi
Kola, zu berücksichtigen oder auf Pepsi
auszuweichen. Ob die Parteichefs die
dunkel perlende Ironie ihrer Aktion erkennen, ist so unklar wie ein Glas Cola.
Sie kämpfen gegen eine Vorlage, die aus
ihrer Sicht die freie Meinungsäusserung
zu stark einschränkt, und attackieren nun
ein Unternehmen, das es wagt, seine Meinung frei zu äusserm. – Doch, die Jungpolitiker haben von ihren erwachsenen
Vorbildern schon viel gelernt.

Liechtensteiner «Pendler-Maut» würde vor allem Schweizer treffen

Der Vorschlag einer Denkfabrik, im Fürstentum das Road-Pricing einzuführen, löst eine politische Kontroverse aus

GÜNTHER MEIER

An der Rheinbrücke zwischen der Schweiz und Liechtenstein drängt sich am frühen Morgen Auto dich an Auto, wenn die Grenzgänger an ihre Arbeitsplätze strömen. Lange Kolonnen bliden sich auch am Abend in umgekehrter Richtung, ein den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten sind die Verkehrsknotenpunkte regelmässig überlastete, fasst die Denkfabrik «Stiftung Zukunft.li» die prekäre Verkehrskunden zusammen. Derzeit werden 22 000 Grenzgänger aus der Schweiz, aus Österreich und dem deutschen Bodenseeraum registriert, die zusammen mit den 10 000 Binnenpendlern in den Morgen- und Abendstunden für Staus sorgen.
Zwar benutzen nicht alle das Auto, weil das Verkehrsunternehmen LIEmobil die Buslinnein in den letzten Jahren stectig ausgebaut hat und auch das Netz der Velowege erweitert wurde. Wer aber aus

serhalb der engeren Region wohnt, steigt in das eigene Fahrzeug, weil mehrfaches Umsteigen bei den öffentlichen Verkehrs-mitteln umständlich und zeitraubend ist.

Ärger über Ausweichverkehr

Arger über Ausweichverkehr

Autofahrer weichen zunehmend auf früher kaum benutzte Strassen aus Das habe zu einer Ausbreitung des Verkehr auch in die Wohnquartiere geführt, stellt die Zukunftsstudie fest. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sei aber nur eingeschränkt möglich, weil dafür der Platz fehle. Auch eine Erweiterung der Rheinbrücken könnte nur bedingt zu einer Entschärfung beitragen: Die Staus würden sich einfach in die teilweise engen Ortschaften verlagern.
Aufgrund dieser Vorgaben plädiert die Stiftung Zukunft.il für die Einführung von Road-Pricing im Individualverkehr, was in den Spitzenzeiten zu einer Verkehrsentlastung führen würde.

Das heisst, es sollen Abgaben für die Strassen anstelle der üblichen Motor-fahrzeugsteuer erhoben werden. Nur für die effektive Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, abhängig von Zeit und Streckenlänge, wäre eine Gebühr zu entrichten. «Durch die höheren Preise in den Spitzenzeiten wird sich das Verhalten der Nutzer anpassen, und die Verkehrsspitzen werden gebrochen», lautet die Vision der Denkfabrik. Letzlich führe diese Preisgestaltung zu einer effizienteren Nutzung der Strassen und der Fahrzeuge, wodurch ein Ausbau der Strassenskapazitäten erst später oder gar nicht notwendig werde.

Die Stiftung belässt es aber nicht bei diesen theoretischen Erwägungen, sondern unterbreitet konkrete Vorschläge für die Umsetzung, Das Road-Pricing soll landesweit gelten, aber nur an Werktagen in den Spitzenzeiten von 7 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr zum Einsatz kommen. Pro Kilometer wird eine Abgabe von 40

Rappen vorgeschlagen, ohne Unterscheidung zwischen inländischen und ausländischen Fahrzeugen. Die Fahrten der regelmäsigen Strassenhenützer werden während der Spitzenzeiten mittels einer GPS-Box erfast, bei einzelnen Fahrten ausländischer Autos könnte eine Smartphone-App zum Einsatz kommen.

«Raubzug auf die Arbeiter»

«Kaubzug auf die Arbeiter»

Aus der Politik äusserten sich bisher vor allem Vertreter der Kleinen Oppositionsparteien mit teilweise deutlichen Worten gegen das Projekt. Für Jürgen Beck, Abgeordneter der Unabhängigen, handelt es sich um die Einführung einer «Arbeiter-Mauts. Herbert Elkuch von den Demokraten pro Liechtenstein wittert «einen Raubzug auf die Geldbörse der Arbeiters, weil die angegebenen Zeitfenster vor allem die Arbeiterschaft belasteten. Treffen würde es insbesondere die grosse Zahl von Grenzgängern, die täglich in

diesen Zeitfenstern nach Liechtenstein kommen oder an ihren Wohnort zurückehehren. Während die Einheimischen mit einem Ausgleich der Road-Pricing-Kosten durch die Aufhebung der Motorfahrzeugsteuer rechnen könnten, müssten die Zupendler aus der Schweiz oder Österreich die Motorfahrzeugsteuer an ihrem Wohnsitz bezahlen und würden zusätzlich mit der Strassenbenutzungsgebühr in Liechtenstein belastet.

Die Stiftung Zukunft.li ist sich dieser Problematib bewusst und regt ein gemeinsames Road-Pricing in Liechtenstein. Osterreich und der Schweiz an. Allerdings spricht sie sich gleichzeitig für eine autonome Einführung in Liechtenstein aus, weil nicht bis zu einer internationalen Lösung zugewartet werden sollte. Nach dem Desaster mit der Maut-Einführung in Deutschland legt die Stiftung der Politik ans Herz, bei einer Umsetzung des Road-Pricing auf eine EU-konforme Regelung zu achten.