

Das neue CO₂-Gesetz verliert an Biss

Die Schweiz soll bis 2030 den Kohlendioxid ausstoss halbieren, vor allem aber mit dem Kauf von Emissionszertifikaten im Ausland

HELMUT STALDER

Zeitgleich mit der Klimakonferenz im polnischen Katowice hat der Nationalrat das neue CO₂-Gesetz in Angriff genommen, das die Schweizer Ziele und Massnahmen zur Erfüllung des Pariser Abkommens für die Zeit von 2021 bis 2030 festlegt. Der Eindruck des Jahrhundert-Hitzesommers hat den Rat jedoch nur bei den Absichtserklärungen ambitionierter werden lassen. Mit deutlicher Mehrheit beschloss er – gegen den Willen der SVP – überhaupt ein solches Anschlussgesetz auszuarbeiten. Die Schweiz wolle damit einen Beitrag leisten, den globalen Temperaturanstieg «auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst 1,5 Grad Celsius zu beschränken». Als es aber um die konkreten Massnahmen und Verpflichtungen ging, setzten sich im Rat in etlichen Punkten FDP und SVP durch, die der Wirtschaft mehr Flexibilität, den Hausbesitzern mehr Zeit und den Konsumenten geringere Kosten verschaffen wollen.

Im Ausland wirkungsvoller

Stark umstritten war die Frage, welcher Anteil der CO₂-Reduktion im Inland erfolgen soll und welcher im Ausland durch den Kauf von Emissionszertifikaten erfolgen darf. Der Bundesrat legte einen Anteil von mindestens 60 Prozent im Inland vor. Ein Inlandziel brauche es, denn sonst könne man weder die Zielerreichung messen noch Massnahmen hierfür beschliessen. «Ohne Inlandziel würde der Fixpunkt fehlen», sagte Energieministerin Doris Leuthard. SP, Grüne, Grünliberale und CVP plädierten für einen noch höheren Inlandanteil von 75 Prozent. Die Schweiz müsse ihre Verantwortung selbst wahrnehmen und sie nicht auf die nächste Generation abschieben, sagte etwa Jürg Grossen (glp., Bern). Zudem könne die Schweiz dank den Anreizen Marktführerin in den grünen Technologien werden und so auch die Investitionen im Inland behalten. Und schliesslich seien die Emissionszertifikate wenig verlässlich, es könne zu Doppelzählungen kommen. Dem hielt Peter Schilliger (fdp., Luzern) entgegen, es sei nicht relevant, wo die Reduktion



Der Entscheid über die Einführung einer CO₂-Lenkungsabgabe auf Flugtickets ist noch nicht gefallen.

KARIN HÖFER / NZZ

stattfinde. Es gehe darum, mit dem eingesetzten Franken eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen, und diese sei im Ausland höher, da Reduktionen dort günstiger seien. Er forderte, gar keine Anteile zu bestimmen und den Unternehmen Flexibilität zu ermöglichen. Damit setzte er sich mit 110 zu 82 Stimmen durch. Hat diese Bestimmung auch im Ständerat Bestand, könnte die Schweiz einen Grossteil der Emissionen im Ausland kompensieren. Dieser Entscheid liegt auch auf der Linie der Beschlüsse vom Vortag, mit denen der Nationalrat das Schweizerische Emissionshandelssystem mit jenem der EU koppeln will, um den Handel mit Emissionszertifikaten zu erleichtern.

Bei den Standards für ausländische Zertifikate konnten sich ebenfalls FDP

und SVP durchsetzen. Sie sollen nur die international festgelegten Anforderungen erfüllen müssen, damit sie in der Schweiz berücksichtigt werden. Der Bundesrat wollte zusätzlich Anforderungen festlegen können, um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, nämlich dass die Reduktion ohne Verkauf des Klimazertifikates nicht zustande gekommen wäre.

Kantonale Gebäudestandards

Bei der Sanierung von Gebäudeheizungen hat der Nationalrat ebenfalls etwas Druck weggenommen. Dieser Bereich ist der zweitgrösste CO₂-Emittent, und die Potenziale beim älteren Gebäudebestand sind nach wie vor enorm. Vor allem, weil trotz markanten Fortschrit-

ten immer noch zwei Drittel aller Gebäude fossil beheizt sind. Am Zug sind die Kantone, die derzeit mit den Mustervorschriften im Energiebereich (Muken) Mindeststandards etablieren. Dieser Prozess harzt jedoch. Dennoch will der Nationalrat nicht im CO₂-Gesetz verankern, dass die Kantone einen einheitlichen Gebäudestandard erlassen. Ausserdem soll das Ziel einer CO₂-Reduktion um 50 Prozent gegenüber 1990 erst 2030 erreicht werden müssen und nicht schon 2026/2027, wie der Bundesrat vorschlug. Vertreter von SP und Grünen argumentierten vergeblich, die Technologien seien längst verfügbar, und 26 verschiedene Regelwerke seien nicht sinnvoll.

Ein längeres Seilziehen ergab sich bei der Frage, was geschehen soll, falls die

Ziele bei der Erzeugung von Raumwärme und Warmwasser verfehlt werden. Der Bundesrat wollte, dass er in diesem Fall schärfere Emissionswerte für bestehende Bauten erlassen kann, die beim Ersatz der Wärmeerzeugung zwingend einzuhalten sind und den Einbau fossiler Heizanlagen nur noch in Spezialfällen zulassen würden. Schliesslich setzte sich ein Antrag von Bernhard Guhl (bdp., Aargau) durch. Gemäss dem dürften ab 2026 Altbauten, deren Heizung ersetzt wird, im Jahr höchstens zwanzig Kilogramm CO₂ pro Quadratmeter Fläche verursachen. Der Wert ist alle zehn Jahre um fünf Kilogramm zu drosseln.

«Ewiges Sorgenkind Verkehr»

Der Verkehr ist laut Bundesrätin Leuthard das «ewige Sorgenkind», sei er doch nach wie vor für einen Drittel der CO₂-Emissionen verantwortlich. Nichts tun gehe deshalb nicht. Am gerechtesten wäre eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe. Sie wäre verursachergerecht und liberal, da sie ohne Verbote auskomme. Der Bundesrat habe eine solche zweimal vergeblich vorgeschlagen. Deshalb nehme er jetzt den zweitbesten Weg. Dies ist die Übernahme technischer Werte für die Neuwagenflotte im Gleichschritt mit der EU: Die CO₂-Emissionen von neuen Personewagen dürfen von 2021 bis 2024 pro Jahr im Schnitt höchstens 95 Gramm CO₂ pro Kilometer betragen. Diese Vorgabe soll schrittweise verschärft werden. Elektroautos werden jedoch nach dem Beschluss des Nationalrates in den Durchschnitt eingerechnet, so dass es für die Importeure leichter wird, auch emissionsstarke Fahrzeuge einzuführen.

Noch nicht entschieden hat der Rat über zwei Änderungen beim Verkehr, welche die Konsumenten direkt im Portemonnaie spüren werden: die Pflicht der Treibstoffimporteure, einen Grossteil der CO₂-Emissionen zu kompensieren, sowie die daraus folgenden Aufschläge auf Treibstoff, die von 5 bis 20 Rappen pro Liter reichen könnten. Zudem wird eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Flugtickets gefordert. Der Nationalrat wird die Debatte am Montag fortsetzen.

Die drittgrösste Gemeinde der Westschweiz nimmt Konturen an

Freiburg soll mit acht Nachbargemeinden fusionieren – dabei stellen sich Fragen, die nicht nur das Portemonnaie betreffen

ANTONIO FUMAGALLI, FREIBURG

Genf hat 200 000 Einwohner, Lausanne 138 000. Auf Platz drei der bevölkerungsmässig grössten Gemeinden der Westschweiz folgt – sofern man in diesem Ranking zweisprachige Städte zulässt – Biel. Bald schon könnte diesen Platz aber Freiburg einnehmen, das seine Bevölkerungszahl auf einen Schlag fast verdoppeln könnte (auf rund 75 000 Einwohner). Die Stadt an der Saane würde damit St. Gallen den Platz als achtgrösste Gemeinde der Schweiz streitig machen.

Der Prozess, der die behördliche Effizienz steigern und die Dienstleistungen verbessern soll, läuft bereits seit Jahren. Der Freiburger Staatsrat ebnete den Weg 2015 mit einer Gesetzesänderung, die das Parlament fast einstimmig durchwinkte – in der Hoffnung, dass der in den letzten Jahrzehnten überproportional gewachsene Kanton endlich ein starkes Zentrum erhält. Damit war nur noch ein Gesuch von zwei Gemeinden notwendig, um den formellen Fusionsprozess in Gang zu setzen. Vier Gemeinden machten den ersten Schritt.

Man kennt sich schon

2017 schlug der Staatsrat den nun anvisierten Perimeter vor, dem neben der Kantonshauptstadt Freiburg acht weitere Gemeinden des Saanebezirks angehören (siehe Karte). Die Regierung liess

sich dabei von gelebten Realitäten des Kantonszentrums inspirieren, kooperieren die neun Gemeinden über die öffentlichrechtliche Körperschaft Agglomeration Freiburg doch bereits heute in zahlreichen Bereichen – notabene bei der Mobilität, der Raumplanung oder der Tourismus- und Kulturförderung. Einzig das deutschsprachige Düdingen im Norden des Kantons blieb ausgeschlossen. Im November 2017 wählte die Bevölkerung der beteiligten Gemeinden schliesslich die konstituierende Versammlung des Projekts Grossfreiburg, wobei ein Teil der 37 Mitglieder von den Gemeinderäten ernannt wurde.

Ziel ist, eine Fusionsvereinbarung auszuarbeiten, die letztlich der Bevölkerung vorgelegt werden kann. Der Top-down-Ansatz sei aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit bewusst gewählt worden, sagt Freiburgs Stadtpräsident Thierry Steiert. «Auch wenn die meisten einverstanden sind, dass eine Fusion Sinn ergibt, braucht es für ein derart gewichtiges Projekt ein übergeordnetes Gremium und nicht einfach eine horizontale Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden.» In den letzten Wochen und Monaten haben die Delegierten die Arbeit intensiviert, denn am Mittwochabend steht eine wichtige Zwischenetappe an. Anlässlich der vierten Sitzung der konstituierenden Versammlung präsentieren die sieben thematisch orientierten Arbeitsgruppen ihre Ergebnisse.

Damit nimmt das Projekt zum ersten Mal echte Konturen an, auch wenn keine Entscheidungen gefällt werden.

Wie heisst denn die Gemeinde?

An Herausforderungen mangelt es jedenfalls nicht. Carl-Alex Ridoré, Oberamtmann des Saanebezirks und Präsident der konstituierenden Versammlung, nennt drei Themenbereiche, an denen sich die Bevölkerung der neun Gemein-

den reiben könnte: das Verhältnis zwischen Behörden und Bürgern, die Steuerbelastung und die Zweisprachigkeit. Dabei stellen sich allerlei alltagsrelevante Fragen: Müssen die Bewohner der reichen Gemeinden künftig tiefer in die Tasche greifen? Verlieren sie politische Mitspracherechte? Wie viele Gemeinderäte braucht es noch? Und wie heisst die neue Grossgemeinde überhaupt?

Es ist davon auszugehen, dass es (in der deutschen Version) schlicht und ein-

Diese neun Gemeinden könnten zu Grossfreiburg fusionieren



QUELLE: VILLE DE FREIBURG

2 Kilometer

NZZ-Infografik/eff.

Der Weg ist steinig

Bevor sich Freiburg tatsächlich drittgrösste Gemeinde der Romandie nennen darf, muss es allerdings noch einen steinigen Weg gehen. Vorgesehen ist, dass sich die Bevölkerungen der beteiligten Gemeinden im November 2019 zu einem detaillierten Entwurf der Fusionsvereinbarung äussern. Diejenigen, die Ja sagen, bleiben im Boot und stimmen Ende 2020 über das definitive Projekt ab – doch auch dieses zweistufige Vorgehen ist noch nicht unter Dach und Fach. Klar ist einzig: Um in den Genuss von kantonalen Fördergeldern zu kommen, muss die Fusionsvereinbarung bis Ende Juni 2020 abgeschlossen sein.