

25 Jahre Polit-Krimi um eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe

Autor(en): **Marti, Kurt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 3: **Ausstieg aus den fossilen Energien**

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-864636>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



SABOTAGE IN SECHS AKTEN

25 Jahre Polit-Krimi um eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe

Ein Vierteljahrhundert lang ist es der Erdöl-, Auto- und Wirtschaftslobby gelungen, eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen wie Benzin und Diesel zu sabotieren. Immer mit dem neoliberalen Prinzip der Freiwilligkeit und mit der politischen Drohung, das Parlament oder das Volk werde das Vorhaben notfalls beerdigen. Ein Polit-Krimi in sechs Akten.



Von Kurt Marti

Freier Journalist und ehemaliger SES-Geschäftsleiter,
kurt-marti@bluewin.ch

1. Akt: Wie die fossile Lobby im Jahr 1994 den ersten Entwurf des CO₂-Gesetzes abschoss.

Zwei Jahre nach dem Weltgipfel 1992 in Rio¹ war die Zeit reif für eine CO₂-Abgabe auf fossilen Brenn- und Treibstoffen. Im Februar 1994 präsentierte ein Expertenteam aus zwölf Bundesämtern unter der Federführung des damaligen Bundesamts für Wald und Landschaft (BUWAL; heute BAFU) einen Klimabericht mit dem Titel «Globale Erwärmung und die Schweiz: Grundlagen einer nationalen Strategie».

Fünf Jahre – von 1989 bis 1994 – hatten die Mitglieder der «Interdepartementalen Arbeitsgruppe über Änderungen des Klimasystems» am Klimabericht gearbeitet und forderten anlässlich einer Pressekonferenz in Genf

eine CO₂-Abgabe von 30 bis 100 % auf Brenn- und Treibstoffen, um die globale Erwärmung zu bremsen.

Auf der Grundlage dieses Berichts schickte der Bundesrat einen Monat später den ersten Entwurf des CO₂-Gesetzes mit einer CO₂-Abgabe in die Vernehmlassung. Sogleich bekämpften der Vorort und die Wirtschaftsförderung (heute: *economiesuisse*), die Erdölvereinigung, die Strassenverkehrsverbände TCS und ACS sowie die Autoimporteure (nachfolgend: fossile Lobby) die Vorlage und schossen sie innert weniger Monate ab. Darauf zog der Bundesrat die Vorlage zurück.

Die damalige Kritik der fossilen Lobby glich im Wesentlichen der heutigen: Ein Alleingang der Schweiz gefährde die Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb müsse eine CO₂-Abgabe zuerst international abgestimmt werden. Zudem wurde die Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe kritisiert, also die teilweise Verwendung der Einnahmen beispielsweise zur Subventionierung von Fördermass-

nahmen. Mit ihrer konzertierten Ablehnung der Vorlage setzte die fossile Lobby das Fanal für eine jahrzehntelange Sabotage einer CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel, die bis heute anhält.

2. Akt: Wie die fossile Lobby den zweiten Entwurf des CO₂-Gesetzes diktierte.

Dann wechselte der Bundesrat die Strategie. Im Januar 1995 lud die zuständige SP-Bundesrätin Ruth Dreifuss die Saboteure der ersten Vorlage ins Bundeshaus ein: Andres Leuenberger, Präsident des Vororts, Hans Jucker, Präsident der Wirtschaftsförderung und VR-Präsident der Alusuisse-Lonza, Fritz Fahrni, VR-Präsident und CEO der Sulzer AG, Alexander Krauer, VR-Präsident der Ciba Geigy AG, Thomas Bechtler, Vizepräsident der Hesta AG, sowie Thomas Schmidheiny, VR-Präsident der HCB Holzerbank Cement und Beton.

Daraus entstand die «Arbeitsgruppe Wirtschaft-BUWAL», deren Mitglieder sich zu vertraulichen Sitzungen trafen, wie man einer Studie im Auftrag der Schweizerischen Akademie der Technischen Wissenschaften SATW aus dem Jahr 2002 entnehmen kann. Die Arbeitsgruppe war nichts anderes als eine vom BUWAL moderierte Lobbygruppe der Verhinderer einer CO₂-Abgabe. Darin nahmen Platz: die Vertreter des Vororts, des Verbands Schweizer Maschinenindustrieller (VSM, heute Swissmem), der Ciba Geigy AG und der Schweizerischen Gesellschaft für Chemische Industrie (SGCI, heute scienceindustries). Zudem diktierten die Vertreter der Gasindustrie, der Strassenverkehrsverbände TCS und ACS und der Erdölvereinigung beim zweiten Entwurf für ein CO₂-Gesetz fleissig mit.

Das Resultat war exakt nach dem Gusto der Verhinderer der CO₂-Abgabe: Ein Strategiewechsel zu den Prinzipien Freiwilligkeit und Subsidiarität. Der Clou: Eine CO₂-Abgabe durfte neu erst dann unterstützend (subsidiär) eingeführt werden, wenn die moderaten CO₂-Senkungsziele mit freiwilligen Massnahmen nicht erreicht werden. Schon bald nach Inkrafttreten des Gesetzes im Jahr 2000 zeigte sich dessen Wirkungslosigkeit in Bezug auf den Privatverkehr, dessen CO₂-Ausstoss weiter anstieg.

3. Akt: Wie die fossile Lobby den Vollzug des CO₂-Gesetzes mit dem Klimarappen ausbremste.

Nach dem Gesetz folgte auch das Diktat bei der Umsetzung. Weil die freiwilligen Massnahmen des CO₂-Gesetzes im Bereich der Treibstoffe nicht griffen, drohte gemäss dem CO₂-Gesetz eine CO₂-Abgabe. Dagegen setzte im Mai 2001 die FDP-Fraktion des Nationalrats einen ersten Warnschuss ab. In einer Interpellation machte sie sich präventiv Sorgen um die «Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft» und setzte sich für die Fortführung der freiwilligen Massnahmen und gegen eine CO₂-Abgabe ein.

Im Windschatten der FDP-Interpellation nahmen die Erdöl- und Autolobbyisten die Schweizer Klimapolitik

gleich selber in die Hand. Um die drohende CO₂-Abgabe von bis zu 50 Rappen pro Liter zu verhindern, schlugen sie unter der Federführung von Rolf Hartl, dem Geschäftsführer der Erdölvereinigung, einen Klimarappen auf Treibstoffe vor, mit dessen Einnahmen CO₂-Reduktions-Projekte vor allem im Ausland subventioniert werden sollten.

Die Meinung der Wissenschaft hingegen wurde von Bundesrat und Verwaltung ignoriert. Das offizielle wissenschaftliche Beratungsorgan des Bundes für Fragen der Klimaänderung (OcCC), das 1996 vom Bundesrat eingesetzt wurde, schlug Alarm gegen die Einführung des Klimarappens und empfahl dem Bundesrat die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffe.

In einem Bericht hielt das OcCC im Jahr 2004 klar fest, dass die CO₂-Abgabe eine «viel grössere Lenkungswirkung auf die CO₂-Emissionen im Inland als der Klimarappen» habe und dass im Gegensatz zum Klimarappen «Reduktionsmassnahmen in der Schweiz» mit «sekundärem Nutzen (Luftqualität, Gesundheit, ökonomische Vorteile)» bewirkt werden. Die Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT) und über 100 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler schlossen sich den Empfehlungen des OcCC an. Vergeblich!

Im Herbst 2005 wurde der Klimarappen eingeführt und die «Stiftung Klimarappen», das heisst die Erdölvereinigung, übernahm den Vollzug der Klimapolitik im Bereich des Verkehrs. Der Bock wurde zum Gärtner. Im Stiftungsrat des Klimarappens nahmen einzig Vertreter der fossile Lobby Einsitz.

Die Abrechnung dieser dreisten Machtübernahme durch die fossile Lobby präsentierte Leuenbergers Nachfolgerin im Energiedepartement, Doris Leuthard, sieben Jahre später im Januar 2012: Die Ziele zur Senkung des CO₂-Ausstosses wurden klar verfehlt. Der Grund dafür war der Privatverkehr, dessen Ausstoss gemäss CO₂-Gesetz um 8% hätte sinken müssen, jedoch um rund 13% gestiegen war.

Die Prinzipien der Freiwilligkeit und Subsidiarität waren kläglich gescheitert. Trotzdem wurde der Bock ein zweites Mal zum Gärtner auserkoren. Eine neue «Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation» (KliK) wurde gegründet und der bürokratische Subventions-Leerlauf ging weiter. Im KliK-Stiftungsrat machten sich wie zuvor die Vertreter der fossilen Lobby breit.

4. Akt: Wie die fossile Lobby 2010 eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe aus dem CO₂-Gesetz strich.

Die Weichen für den Gesetzesvollzug à la KliK hatte das Parlament schon im Jahr zuvor, im Dezember 2011, mit der Revision des CO₂-Gesetzes gestellt. Das revidierte

1 UNO-Konferenz über Umwelt und Entwicklung: In den 27 Prinzipien (Grundsätzen) der Rio-Deklaration wurde u.a. erstmals global das Recht auf nachhaltige Entwicklung verankert und ein Klimaschutz-Abkommen vereinbart.

CO₂-Gesetz, das 2013 für die Zeit bis 2020 in Kraft trat, ging noch hinter das bisherige zurück, weil die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe nicht einmal mehr als Möglichkeit im Gesetz verankert wurde, falls die Ziele nicht erreicht würden.

Der Nationalrat schickte – im Gegensatz zum Ständerat – diese subsidiäre CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, welche der Bundesrat zuvor vorgeschlagen hatte, mit 108 zu 82 Stimmen bachab. Die SVP stimmte geschlossen, die FDP-Fraktion fast geschlossen dagegen (29 zu 3) und die CVP mehrheitlich dagegen. Von der CVP sprachen sich der heutige Präsident Gerhard Pfister, die amtierende Bundesrätin Viola Amherd und der damalige Parteipräsident Christophe Darbellay für eine Streichung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe aus.

Drei links-grüne Minderheitsanträge verlangten daraufhin die Beibehaltung der Abgabe im Gesetz. Dann tauchten Gerüchte auf, die fossile Lobby empfehle den Fraktions-Mitgliedern der SVP und FDP, der Abgabe zuzustimmen, um die ganze Vorlage in einer Referendums-Abstimmung besser bodigen zu können. Um einen Scherbenhaufen zu verhindern, wurden die Minderheitsanträge zurückgezogen. Die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe blieb einmal mehr auf der Strecke.

5. Akt: Wie der Bundesrat erneut die Forderungen seiner Experten ignorierte.

Im August 2016 setzte der Bundesrat zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020 an. Die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe wurde gar nicht erst in den Gesetzesentwurf aufgenommen. Die fossile Lobby hatte bereits im Vorfeld ganze Arbeit geleistet. Die Empfehlungen des eigenen beratenden Organs OcCC ignorierte der Bundesrat einmal mehr. Bereits im Juni 2015, also ein Jahr vor der Vernehmlassung, hatte das OcCC Alarm geschlagen und seine «strategischen Empfehlungen zur Klimapolitik» beim Energiedepartement eingereicht.

Laut OcCC war die bisherige Verkehrspolitik «bezüglich Klimazielen gescheitert». Freiwillige Massnahmen hätten im Bereich Klimaschutz in den letzten 20 Jahren eine geringe Wirkung erzielt und «die CO₂-Emissionen des Verkehrs unter der ersten CO₂-Gesetzperiode weiter zugenommen». Deshalb forderte das OcCC eine «konsequente Bepreisung der CO₂-Emissionen» als besonders effektiven Hebel der Klimapolitik.

Die fehlende CO₂-Abgabe stiess auch auf Kritik der Akademien der Wissenschaften Schweiz, in der die vier wissenschaftlichen Akademien der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT), der Medizinischen Wissenschaften (SAMW), der Geistes- und Sozialwissenschaften (SAGW) und der Technischen Wissenschaften (SATW) zusammengeschlossen sind. Sie verlangten «griffigere Massnahmen wie eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe». Auch sie wurden ignoriert. Zudem schlug der Bundesrat die Ergebnisse einer Studie

des Büros Ecoplan vom Juni 2017 in den Wind, die er selbst in Auftrag gegeben hatte. Das Beratungsbüro kam aufgrund der Erfahrungen mit der CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen (Heizöl, Erdgas, Kohle, Petrolkoks) zum Schluss, dass die CO₂-Abgabe «eine zwei- bis dreimal so hohe CO₂-Reduktionswirkung» hatte als andere Instrumente wie «das Gebäudeprogramm und die Zielvereinbarungen zusammen».

Im Gegensatz zu den Treibstoffen werden nämlich die Brennstoffe seit 2008 mit einer moderaten CO₂-Abgabe belastet, was zu einer Senkung der CO₂-Emissionen um rund 28 % seit 1990 führte, während der CO₂-Ausstoss der Treibstoffe um 3,3 % anstieg, statt gemäss der Ziele des Bundes um 10 % zu sinken (Stand 2018).

6. Akt: Wie die fossile Lobby 2018 im Parlament eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe abblockte.

Im Dezember 2017 präsentierte der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zum CO₂-Gesetz ohne CO₂-Abgabe auf Treibstoffe. Im Dezember 2018 diskutierte der Nationalrat über die Vorlage. Per Minderheitsantrag versuchte Links-Grün im Nationalrat die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe wieder ins Gesetz zurückzuholen. Dieser Versuch wurde mit 125 zu 70 Stimmen klar bachab geschickt.

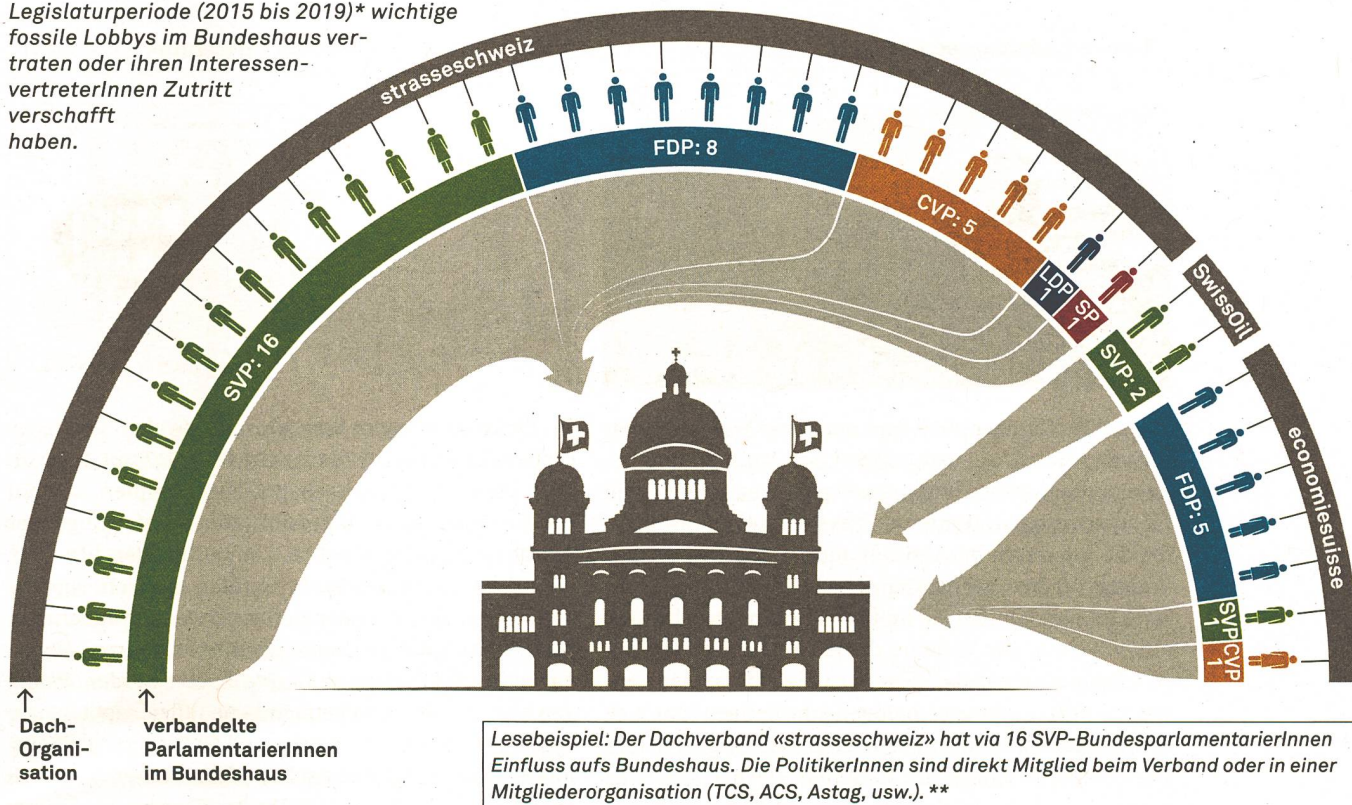
Diese massive Ablehnung ist kein Wunder, denn im National- und Ständerat wimmelt es von Interessen-VertreterInnen der fossilen Lobby (siehe Grafik nebenan). Rund 30 Verbände sind im schlagkräftigen Dachverband des Strassenverkehrs strasseschweiz zusammengeschlossen, darunter der TCS, ACS, der Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (Astag), die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure Auto-Schweiz, der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS), die Avenenergy Suisse (früher Erdöl-Vereinigung), der Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) und der Schweizer Tourismus-Verband (STV).

Im Bundesparlament ist strasseschweiz durch den Schaffhauser SVP-Nationalrat Thomas Hurter vertreten, der gleichzeitig als Vize-Präsident von strasseschweiz und als ACS-Zentralpräsident auftritt. Ein weiterer SVP-Lobbyist gegen eine CO₂-Abgabe ist Walter Wobmann, der in der nationalen Verkehrskommission des ACS sitzt und der dem strasseschweiz-Geschäftsführer Olivier Fantino und dem Auto-Schweiz-Direktor Andreas Burgener eine Zutrittskarte im Nationalrat zur Verfügung stellt.

Erfreut reagierte FDP-Nationalrat und TCS-Verwaltungsrat Peter Schilliger, der im Parlament als einer der Wortführer gegen ein griffiges CO₂-Gesetz auftrat. Im Jahresbericht 2018 der Erdöl-Vereinigung stellte er fest, dass die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen «aus gutem Grund nicht in der Vorlage des Bundesrats» sei, denn «seriöse Politik» bestehe «aus Gesetzesentwürfen und Vernehmlassun-

Verkehr, Erdöl und Wirtschaft: Der Einfluss der fossilen Lobby auf die Parteien

Anzahl BundesparlamentarierInnen, die während der letzten Legislaturperiode (2015 bis 2019)* wichtige fossile Lobbys im Bundeshaus vertraten oder ihren InteressenvertreterInnen Zutritt verschafft haben.



* Stand der Erhebung: Frühjahr 2019

** Manche PolitikerInnen haben auch ihren Gästepass für die Wandelhalle an eine Vertretung der Lobbyorganisationen vergeben.

gen und nicht aus einer Symbolpolitik! Neben Schilliger besetzt ein weiterer FDP-Nationalrat einen Spitzenposten beim TCS, nämlich der Aargauer Nationalrat Thierry Burkhart als TCS-Vizepräsident.

Grossen parlamentarischen Einfluss im Bereich der Klimapolitik hat der Wirtschaftsverband economieuisse, der sich mit Händen und Füßen gegen eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe wehrt und in dessen Vorstand insgesamt fünf National- und Ständeräte sitzen. Davon drei aus der FDP, nämlich Marcel Dobler (FDP SG), Isabelle Moret (FDP VD) und Martin Schmid (FDP GR) sowie von der SVP GR Magdalena Martullo und von der CVP BL Elisabeth Schneider-Schneiter. Zudem ist Ruedi Noser (FDP ZH) Leiter der Wettbewerbs-Kommission und Regine Sauter (FDP ZH) Mitglied des Geschäftsführerausschusses von economieuisse.

Epilog: Erste allgemeine Verunsicherung der fossilen Lobby

Anlässlich der Generalversammlung am 9. Mai 2019 zeigte sich Auto-Schweiz-Präsident Launaz verunsichert, weil «gut fünf Monate vor den eidgenössischen Wahlen die ganze Politik verrückt spielt», und drohte gleich mit dem Referendum zum CO₂-Gesetz.

Verunsicherung angesichts der Klima-Demos und der grünen Welle zeigte auch die Erdöl-Vereinigung, die sich neu Avenergy Suisse nennt. Die öffentliche Debat-

Die Energielobby im Bundeshaus

Das neue Online-Tool «energielobby.ch» der SES zeigt im Hinblick auf die eidgenössischen Wahlen sämtliche Lobby-Verbindungen der ParlamentarierInnen im Bereich Energie und Klima zwischen 2015 und 2019 auf. Die SES weist damit auf das energiepolitische Netzwerk aller ParlamentarierInnen mit Kontakten und/oder Mandaten in Unternehmen, Verbänden oder Organisationen energierelevanter Branchen wie Elektrizität, Gebäude oder Verkehr hin. Spezifische Themenbereiche werden herausgelöst und im Bereich «Fokus» vertieft betrachtet – wie das Beispiel CO₂-Abgabe auf Treibstoffe im vorliegenden Artikel.

www.energielobby.ch

te sei zusätzlich durch die Schüler-Klimastreiks «angeheizt» worden. Deshalb ist sich Avenergy nicht sicher, «wie sehr die Bevölkerung die von Politik, Wissenschaft, Medien und streikenden Schülern so dringend geforderten Klimaschutzbemühungen überhaupt mitzutragen bereit ist».

Verunsichert ist auch die ständerätliche Energiekommission, die im August forderte: «Der Verkehr muss einen Beitrag an den Klimaschutz leisten.» Und dann wieder zurückkrebst: Statt dem Ständerat für die Herbstsession eine konkrete CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel vorzuschlagen, spielte die Energiekommission den Ball mittels Postulat an den Bundesrat zurück.