

Die Mär von der geschröpften Landbevölkerung

Das CO₂-Gesetz bringt den Bewohnern ländlicher Gebiete viele Vorteile – Städter werden mehr belastet

DAVID VONPLON

Das Fliegen, das Benzin und das Heizen mit Öl und Gas: Das soll in Zukunft teurer werden. Um den Ausstoss von Treibhausgasen in der Schweiz bis 2030 gegenüber dem Niveau von 1990 zu halbieren, werden neue Umweltafgebungen und Zuschläge auf den Treibstoff eingeführt. So will es das neue CO₂-Gesetz, über das wir am 13. Juni abstimmen.

In Frankreich sind Teile der ländlichen Bevölkerung wegen einer CO₂-Steuer auf dem Benzin auf die Barrikaden gegangen. In der Schweiz dagegen sollen die zusätzlichen Kosten für die Bevölkerung gemäss Umweltministerin Simonetta Sommaruga verkraftbar sein. Auf eine vierköpfige Familie, die einmal pro Jahr innerhalb von Europa in die Ferien fliege, ein Benzinauto fahre und mit Öl heize, würden bis 2030 Zusatzkosten von durchschnittlich bloss 100 Franken pro Jahr zukommen, sagte die Bundesrätin unlängst in einem Interview mit dieser Zeitung. Wer nicht mit Öl heize, auf ein Elektroauto umstelle oder ein Jahr gar nicht fliege, zahle weniger oder unter dem Strich gar nichts.

Für die Gegner des Gesetzes ist das «reine Schönfärberei». Der Solothurner SVP-Nationalrat Christian Imark erklärte vergangene Woche zum Auftakt des Abstimmungskampfes, die Mehrbelastung für eine Familie liege um ein Vielfaches höher. Und: Das Gesetz sei ungerecht, weil vor allem die Landbevölkerung geschröpft werde.

Auf das Auto angewiesen

Denn anders als die Stadtbewohner, die Einkaufsmöglichkeiten in Gehdistanz hätten und sich auch sonst problemlos mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Stadtgebiet bewegen könnten, stehe in den Rand- und Berggebieten kein dichtes ÖV-Netz zur Verfügung. Die dortige Bevölkerung sei deshalb auf das Auto angewiesen. Dazu kommt laut Imark, dass die von Sommaruga präsentierten Wohnflächen die Bevölkerung in die Irre führen. In einem Einfamilienhaus auf dem Land sei die Wohnfläche in der Regel grösser, was für viele Haushalte deutlich höhere Heizkosten bedeute. «Unter dem Strich ergibt das eine Verteuerung von rund 600 bis 900 Franken pro Familie», sagt der Solothurner SVP-Mann.

Doch stimmt es tatsächlich, dass mit dem CO₂-Gesetz Klimaschutz auf dem Rücken der geplagten Land- und Bergbevölkerung betrieben wird?

Richtig ist, dass die Bewohner wenig erschlossener Gebiete und Randregionen nicht nur häufiger ein Auto besitzen. Sie legen auch mehr Kilometer mit dem PKW zurück. So liegen die Tagesdistanzen im motorisierten Individualverkehr



Wie hoch die Preisaufschläge auf Benzin ausfallen, hängt auch vom Wettbewerb unter den Tankstellen ab.

CHRISTIAN BEUTLER / KEYSTONE

in ländlichen Gebieten im Durchschnitt etwa 50 Prozent höher als in städtischen Agglomerationen. Erstere betragen jeweils gut 30 Kilometer am Tag. Letztere 20 Kilometer. Das geht aus dem Mikrozensus hervor, der das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung alle fünf Jahre untersucht.

Die Landbevölkerung ist damit tendenziell tatsächlich stärker von den im CO₂-Gesetz vorgesehenen Aufschlägen auf den Treibstoffen betroffen. Doch wie stark fallen diese ins Gewicht?

Bei den Preisaufschlägen auf Benzin und Diesel handelt es sich nicht um eine CO₂-Abgabe. Vielmehr können die Treibstoffimporteure mit den Einnahmen aus den Preiserhöhungen ihre Massnahmen zur Kompensation der Emissionen von Benzin und Diesel finanzieren – wenn sie dies wollen. Das allerdings ist unklar und hängt von der Wettbewerbssituation und den Margen ab. So könnten höhere Preise der Treibstoffbranche etwa das Geschäft aus dem Tanktourismus zunichtemachen. Derzeit beträgt der maximale Zuschlag 5 Rappen pro Liter. Tatsächlich ausgeschöpft werden aber bloss 1,5 Rappen pro Liter.

Macht die Treibstoffbranche von der Möglichkeit Gebrauch, den Aufschlag von 12 Rappen zu erheben, führt dies für die Halter eines Fahrzeugs mit durchschnittlichem Benzinverbrauch

bei einer Fahrleistung von 25 000 Kilometern zu zusätzlichen jährlichen Kosten von etwa 180 Franken. Laut dem Bund ist allerdings mit einem maximalen Aufschlag von 12 Rappen erst gegen Ende der 2020er Jahre zu rechnen. Der erwartete Aufschlag auf das Benzin ist damit kleiner als die Preisschwankungen in den letzten Monaten. Im November 2020 kostete der Liter Bleifrei im Mittel 1 Franken 39. Im Februar 2021 lag der Preis bereits bei 1 Franken 54.

Mehr Öl- und Gasheizungen

Doch was hat es mit dem Argument der SVP auf sich, dass die Bevölkerung auf dem Land mehr Abgaben für das Heizöl berappen müsse? Gemäss einer Erhebung der Immobilienfirma Wüest Partner beträgt der durchschnittliche Bedarf an Wohnfläche schweizweit pro Person 53 Quadratmeter. Nennenswerte Unterschiede im Stadt-Land-Vergleich zeigen sich nicht. Einzig in den reichen, steuergünstigen Gemeinden auf dem Land und im Agglomerationsgürtel um die Städte herum ist die Wohnfläche etwas grösser als in den Städten.

Entscheidender für die Beantwortung der Frage, wie stark die ländlichen Gebiete durch die höheren CO₂-Abgaben auf Heizöl und Gas belastet werden, ist der Anteil der fossilfreien Hei-

zungen. Und hier haben die Berg- und Randregionen gegenüber den urban geprägten Regionen klar die Nase vorn. So werden etwa im Wallis und in Graubünden bereits 53 Prozent der Haushalte fossilfrei geheizt, in Appenzell Innerrhoden 56 Prozent. In Obwalden und Uri verzichten gar 60 Prozent der Haushalte auf Öl und Gas, was vor allem auf die starke Verbreitung von Holzheizungen zurückgeht. Im Gegensatz dazu wird in den dichter besiedelten Kantonen des Mittelland viel häufiger mit Öl und Gas geheizt: In Zürich beträgt der Anteil fossilfreier Heizungen bloss 29 Prozent, in Genf gar nur 13 Prozent.

Konkret heisst dies, dass die Mehrheit der Haushalte in den genannten ländlichen Kantonen keine CO₂-Abgabe bezahlen muss. Sie profitieren stattdessen von der Rückverteilung der Lenkungsabgaben: Eine vierköpfige Familie, die nicht mit Öl oder Erdgas heizt, erhält laut dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) mit dem neuen Gesetz aus der CO₂-Abgabe pro Jahr 428 Franken zurück.

Städter fliegen häufiger

Auch was die Flugticketabgabe angeht, wird die Bevölkerung in Berg- und Randregionen mit dem CO₂-Gesetz gegenüber Städtern bessergestellt. Denn in den urbanen Agglomerationen sind

die Einwohner nicht nur deutlich mehr mit dem Flugzeug unterwegs, sie legen auch weitere Strecken zurück, wie die statistischen Daten im Mikrozensus zeigen. So liegt die Zahl der durchschnittlichen Flugreisen pro Person und Jahr in den urbanen Zentren um 30 Prozent höher als auf dem Land, wo die Bewohner im Schnitt bloss etwa alle zwei Jahre mit dem Flugzeug verreisen.

Auch dies macht sich im Portemonnaie bemerkbar: Wer einmal fliegt, erhält neu Ende des Jahres 30 Franken gutgeschrieben, wer ganz auf das Fliegen verzichtet, 60 Franken. Dabei profitieren die Wenigflieger auch von den Einnahmen aus den Abgaben, die ausländische Touristen bezahlen, wenn sie nach Hause fliegen. Bezahlt wird die Flugticketabgabe indessen zum grössten Teil von jenen 10 Prozent der Bevölkerung, die Vielflieger sind.

Interessenvertreter von Rand- und Bergregionen stimmen denn auch nicht in das Lamento der SVP ein. «Das CO₂-Gesetz löst bei uns zwar keine Begeisterungstürme aus», sagt Thomas Egger, Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), «aber wir unterstützen es.»

Der Walliser betont, dass es in der parlamentarischen Beratung ein zentrales Anliegen der SAB gewesen sei, dass die Berggebiete durch neue Klimaschutzmassnahmen nicht zusätzlich benachteiligt würden. Eine Diskriminierung wäre etwa die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe gewesen. «Eine solche Abgabe konnten wir aber verhindern», sagt Egger. Die absehbare Erhöhung der Treibstoffpreise aufgrund der Kompensationspflicht für Importeure hält er für verkraftbar.

Profitieren vom Klimafonds

Auch in anderer Hinsicht wurde das CO₂-Gesetz im Sinne der ländlichen Schweiz nachgebessert. Mit dem neu eingerichteten Klimafonds stellt der Bund Gelder für Massnahmen zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels bereit. So können Gemeinden künftig etwa Gelder aus dem Fonds erhalten, um sich gegen Naturgefahren zu schützen. Ebenfalls sollen nachhaltige Tourismus- und Energieprojekte finanziell unterstützt werden.

Für die Berggebiete sei das entscheidend, sagt Egger. Schliesslich seien sie vom Klimawandel besonders betroffen: Nicht nur erhöhe der Klimawandel das Risiko von Naturgefahren wie Hochwasser, Murgängen und Bergstürzen. Auch gefährde die Schneearmut den Wintertourismus und drohten der Wasserkraft Produktionseinbussen. Unter dem Strich würden damit die Vorteile des Gesetzes für die Berg- und Landkantone überwiegen.

Zu wenig Vakzine wegen strenger Einwanderungsregeln?

Hunderttausende von Impfdosen, die im Wallis von Lonza produziert werden, können erst verspätet ausgeliefert werden

DANIEL GERNY

Noch vor den Sommerferien wollen Bund und Kantone allen impfwilligen Erwachsenen die erste Dosis des Corona-Vakzins verabreichen. Doch der ehrgeizige Zeitplan ist in akuter Gefahr, nachdem das Bundesamt für Gesundheit (BAG) letzte Woche Lieferverzögerungen von Hunderttausenden von Impfdosen gemeldet hat. Ausgerechnet Moderna befindet sich im Rückstand. Jenes Unternehmen, bei dem die Schweiz am meisten Impfstoffe bestellt hat – und das den Grundstoff für das Vakzin im Wallis produzierten lässt.

Über die Ursachen für den stotternden Motor konnte die für die Impfstoffbeschaffung zuständige BAG-Vize-Direktorin Nora Kronig vergangene Woche jedoch keine Auskunft geben.

Jetzt wird deutlicher, wo die Ursachen für den Aufschub liegen könnten.

An einer Medienkonferenz vom Freitag machte Stéphane Bancel, Gründer und Chef von Moderna, Lonza direkt für die Lieferschwierigkeiten verantwortlich. Dem Schweizer Pharmaunternehmen mangelte es an den nötigen Fachkräften, um die Produktion auf volle Touren zu bringen. 80 bis 100 Biotechnologie-Spezialisten fehlten am Produktionsstandort in Visp. Dies habe Albert Baehny, Verwaltungsratspräsident von Lonza, vorletzte Woche gegenüber Gesundheitsminister Alain Berset gesagt, schreibt der «Sonntags-Blick».

Alle Kontingente ausgeschöpft

Bereits im März hatte der «Walliser Bote» berichtet, Lonza laufe in Visp «am Limit». Das Personal sei knapp und die Stimmung gereizt. Eine der Ursachen dafür, dass Lonza nicht an genügend qualifiziertes Personal heran-

komme, könnten die schweizerischen Einwanderungsregeln sein. Laut einem Bericht der «Sonntags-Zeitung» hat Lonza im vergangenen Jahr bei den Walliser Behörden mehrere Gesuche für die Anstellung von Fachkräften aus Drittstaaten eingereicht. Es seien jedoch nur 17 bewilligt worden. Dies, weil für das Jahr 2020 bereits alle Kontingente ausgeschöpft gewesen seien. Fünf zusätzliche Bewilligungen seien aus der Bundesreserve gesprochen worden.

Erwerbstätige aus den EU/Efta-Staaten haben dank dem Personenfreizügigkeitsabkommen zwar einen einfachen Zugang zum Schweizer Arbeitsmarkt. Aus allen anderen Staaten jedoch werden lediglich Führungskräfte, Spezialistinnen und Spezialisten sowie qualifizierte Arbeitskräfte in beschränktem Ausmass zugelassen. Im laufenden Jahr können maximal 8500 Spezialisten und Fachkräfte aus Drittstaaten rekrutiert

werden. Der Bundesrat legt diese Kontingente jährlich fest – das letzte Mal im November.

Bund will Lonza unterstützen

Der Bund ist dem Unternehmen bei der Rekrutierung der Fachkräfte für die Produktion des Corona-Impfstoffs behilflich. Derzeit wird abgeklärt, ob Spezialisten aus der Bundesverwaltung, bundesnahen Betrieben und Hochschulen beigezogen werden können. Vorstellbar wäre es beispielsweise, dass beim Labor Spiez qualifiziertes Personal vorhanden ist, das bei der Produktion im Wallis kurzfristig Unterstützung bieten könnte. Laut dem Walliser FDP-Nationalrat Philippe Nantermod hat das Problem bei Lonza aber bereits Monate vor Ausbruch der Pandemie bestanden.

«Für Unternehmen wie Lonza muss es möglich sein, unkompliziert Fachkräfte

zu rekrutieren – und zwar weltweit», erklärte Nantermod, der auch Vizepräsident der FDP ist, gegenüber der «Sonntags-Zeitung». Im Sommer 2019 hatte er deshalb in einem Postulat eine Anpassung der Regeln gefordert.

Offen ist allerdings, ob der Fachkräftemangel tatsächlich das Hauptproblem für die Verzögerungen darstellt. Daniel Bach, Sprecher des Staatssekretariats für Migration (SEM), erklärte gegenüber der NZZ, die Bundesreserven seien derzeit bei «weitem nicht ausgeschöpft». Lonza könne jederzeit weitere Gesuche stellen. Es könnten deshalb weitere Bewilligungen für Spezialisten aus Drittstaaten gesprochen werden. Die Einreise aus Drittstaaten sei im Sinne einer Ausnahmeregelung für Fachkräfte im Gesundheitssektor immer möglich gewesen. Derzeit seien von Lonza aber keine Gesuche offen.