

«Das müsste eigentlich auch den SVP-Politikern zu denken geben»

Bundespräsidentin Leuthard mahnt, die Folgen des Klimawandels würden die Schweiz besonders treffen

NZZ am Sonntag: Sie haben in Grönland die Folgen des Klimawandels beobachtet, die USA haben derweil nur schon den Gebrauch dieses Wortes auf den Index gesetzt. Was haben Sie dabei gedacht?

Doris Leuthard: Das Pariser Abkommen zur Senkung der Treibhausgase basiert auf wissenschaftlichen Fakten, ungefähr 160 Staaten haben das mit ihrer Unterschrift bereits anerkannt. Präsident Trump kann dies schon infrage stellen, an den wissenschaftlichen Tatsachen ändert es nichts. Diese hat uns Professor Konrad Steffen in Grönland eindrücklich gezeigt: Das Eis schmilzt schneller, als man bisher glaubte.

Der Konsens zum Klimawandel ist aber fragil, auch der Weltklimarat IPCC hat nochmals neue Studien angefordert. Was macht Sie sicher, dass die Entwicklung menschengemacht ist?

Spätestens seit dem letzten IPCC-Bericht ist man sich darüber eigentlich einig. Natürlich gibt es immer wieder Diskussionen, wie schnell die Erwärmung vonstatten geht und wann sich welche Folgen zeigen. Im Detail ist das aber gar nicht so wichtig: Wenn die Pole schmelzen, werden weltweit Städte und Regionen im Meer versinken. Ob das einige Jahre früher oder später geschieht, ist nicht das Entscheidende. Entscheidend ist, dass es passieren wird - und man etwas dagegen tun muss.

Was bedeutet dieser beschleunigte Klimawandel für die Schweiz?

Das haben wir ja diesen Sommer wieder gesehen. Auch unsere Gletscher ziehen sich schneller zurück als befürchtet. Der Temperaturanstieg ist bei uns sogar deutlich grösser als im globalen Durchschnitt. Dagegen können wir leider nicht mehr viel tun. Bis in 50 Jahren werden wohl viele Orte unter 2000 Metern mangels Schnee vom Wintertourismus in der heutigen Form Abschied nehmen müssen. Das zeigt, dass die Schweiz ebenso verletzlich ist wie Grönland oder einige Inselstaaten. Darum ist für mich klar, dass wir in der Klimapolitik nicht nur das Minimum tun können, sondern ein Vorbild sein müssen.

Wie wollen Sie die kritischen Stimmen, namentlich aus der SVP, davon überzeugen?

Leider gibt es immer noch Kreise, die den Klimawandel als

Märchen bezeichnen. Doch dass die Gletscher abschmelzen, die Bauern immer mehr bewässern müssen oder extremer Frost auftritt - das müsste eigentlich auch den SVP-Politikern zu denken geben, die die Bauern und die Bergregionen vertreten.

Der Klimaschutz kostet eben auch etwas.

Die Frage ist: Sollen wir uns dagegen schützen oder einfach nur die Schäden bezahlen? Nichts tun ist teurer. Das wissen wir spätestens seit der Publikation des Stern-Reports 2006. Ich hoffe darum, dass sich auch Versicherungen und Banken in die Debatte einbringen werden.

Sie streben eine Vorreiterrolle an. Trotzdem bleibt der Bundesrat bei den Zielen für die Klimapolitik bis 2030 hinter den Wünschen der Wissenschaft zurück.

Wir wollen die Emissionen gegenüber 1990 um 50 Prozent senken. Dieses Ziel ist höher als jenes der EU und durchaus ehrgeizig. Weil wir aber schon viel getan haben und pro Kopf weniger CO₂ ausstossen als andere Länder, darf maximal 20 Prozent der Verminderung im Ausland erfolgen. Dort können wir mit demselben Geld noch mehr erreichen. Das ist wirksam und pragmatisch.

Noch ist fraglich, ob die Schweiz überhaupt die aktuellen, per 2020 gesetzten Ziele erreichen wird - weil der Verkehr noch zu viel CO₂ ausstösst. Wieso schlagen Sie nicht auch für Treibstoffe eine Lenkungsabgabe vor?

Diese Abgabe ist im Parlament schon mehrmals gescheitert. Sie hat politisch derzeit keine Chance, zumal wir die Mineralölsteuer schon erhöhen müssen, um die Nationalstrassen zu finanzieren. Wir senken aber den Schadstoffausstoss der Neuwagen weiter, bis Ende 2020 auf noch 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Zudem gelten nun auch für Nutzfahrzeuge Emissionsvorschriften. Und wir setzen uns dafür ein, dass es bald auch für grosse Motorräder, Traktoren oder Minivans solche Vorgaben gibt. Das sollte der nächste Schritt sein.

Andere sind rigoroser: Frankreich und England wollen Benzin- und Dieselaautos bis 2040 verbieten.

Verbote sind nicht schweizerisch. Wir haben auch keine Autoindustrie, die wir damit beeinflussen könnten. Darum



Will klimapolitisch ein Vorbild sein: Doris Leuthard vor dem Swiss Camp in Grönland. (Ilulissat, 9. 8. 2017)

fördern wir das Umsteigen auf Elektroautos indirekt, etwa mit einem Netz von Ladestationen. Man muss aber ehrlicherweise auch sagen, dass Elektroautos nicht alles besser machen. In der Gesamtenergiebilanz schneiden sie wegen der Batterien nicht am besten ab. Diesel- oder Biogasautos sind besser.

Gerade die Diesel-Autos sind derzeit stark in Verruf, weil sie in der

Praxis eben viel mehr Schadstoffe ausstossen als in der Werbung versprochen wird. Wieso bleiben Sie hier passiv?

Über diesen Vorwurf muss ich doch staunen. Soll ich denn BMW oder Audi vorschreiben, sie müssten ihre Autos in der Schweiz ersetzen?

Sie könnten doch auch Druck auf die Autoindustrie machen, so wie es ihr Amtskollege Alexander

“

Auch unsere Gletscher ziehen sich noch schneller zurück als befürchtet.

Dobrindt in Deutschland erfolgreich getan hat.

Wir sind in dieser Sache seit dem ersten Tag aktiv. Und wer etwas anders behauptet, kennt das Dossier nicht. Wir wissen, welche Konsumenten betroffene Fahrzeuge gekauft haben. Die Importeure haben uns zugesichert, dass sie Autos mit unzulässiger Software umrüsten oder dafür eine Entschädigung bezahlen. Und wir führen bald eine neue Messmethodik ein, die sicherstellt, dass die gemessenen Werte der Realität entsprechen.

Trotzdem: In Deutschland werden nun alte Fahrzeuge umgerüstet und Umsteigeprämien bezahlt.

Meinen Sie, die Hersteller können es sich erlauben, dies nur deutschen Kunden anzubieten - und allen anderen nicht?

Sie gehen also davon aus, dass die Ergebnisse des Diesel-Gipfels auch für die Schweiz gelten werden?

Ja, das wird so sein. Ich sehe keinen Grund, Schweizer Käufer anders zu behandeln als deutsche. Man darf in dieser Sache aber auch erwähnen, dass der Konsument selber eine Verantwortung hat. Der Staat kann ja nicht als Kläger auftreten, wenn jemand ein Produkt kauft, mit dem etwas nicht stimmt.

Die Klimapolitik ist Ihnen wichtig. Aber offenbar wollen Sie spätestens auf Ende Legislatur zurücktreten. Werden Sie dieses Geschäft überhaupt noch zu Ende bringen?

Ja, sicher. Wir wollen die Botschaft dazu im Herbst vorlegen. Ich hoffe, dass das Parlament das Geschäft dann zügig behandelt.

So, dass Sie dann Ende 2018 abtreten können?

Das werden Sie dann sehen.

Was bezweckt diese frühe Rücktrittsankündigung denn? Wollen Sie dem Parlament sagen, es solle schon im September eine Frau wählen, weil Sie bald abtreten?

Ich habe gar nichts angekündigt, sondern einfach gesagt, was schon lange klar ist: dass dies meine letzte Legislatur ist. Dass sich im Bundesrat die Fraufrage stellt, wissen die Parteistrategen schon lange. Die Konstellation bleibt dabei dieselbe, ob ich jetzt, in einem oder in zwei Jahren abtrete. Allerdings bin ich schon der Meinung, dass es sich das Parlament nicht erlauben kann, eine Regierung mit nur einer Frau aufzustellen. Interview: Daniel Friedli, Ilulissat

Wortkontrolle

► Ticket, das

Billet, das zur Reise von A nach B berechtigt (► one-way). Im Bundeshaus gilt das T. selbst als Beförderungsmittel (► Teppich, fliegender) für Bundesratsanwärter. Auf das T. setzt eine Partei jene Politiker, die sie als mehrheitsfähige Bundesräte (► Aerodynamik) sieht. Das T. wird von den anderen Parteien geprüft (► Check-in) und in der Regel für gut befunden. Politischen Schwergewichten (► Uchtenhagen, Brunner) droht indes der Absturz mit ungeklärten

Hintergründen (► Blackbox). Gewählt werden dann in diesen Fällen Personen (► Stich, Matt-hey) ohne gültiges T. (► blinder Passagier). Um die Gefahr zu entschärfen, setzen Parteien auf mehrere Kandidaten (► Zweier-, Dreierticket). Chancen auf einen Platz haben derzeit Tessiner (► Südwind), Frauen (► Bonus) und Jungtalente (► Überflieger). Im Bundesrat (► Traumdestination) landen wird nur einer. Die anderen treten den Rückflug in ihre Ämter an (► retour).

Reise ins Eis

Auf Einladung von Schweizer Polarforschern hat Bundespräsidentin Doris Leuthard diese Woche Grönland besucht. Unter anderem besichtigte sie die Forschungsstätte Swiss Camp, die der heutige Direktor der Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, Konrad Steffen, vor 17 Jahren auf dem Festlandeis errichtet hat. Dort misst Steffen seither die Wechselwirkung zwischen Klima und Eis und stellte fest, dass der Eisschild jedes Jahr sechsmal so viel Eis verliert, wie alle Schweizer Gletscher umfassen. Zuvor traf Leuthard in Kopenhagen den dänischen Premierminister Rasmussen, mit dem sie sich für ehrgeizige Ziele in der Klimapolitik aussprach. (dli.)

Europapolitik

Abkommen über Emissionshandel vor Unterschrift

Die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU kommen einen weiteren Schritt voran. Nachdem im Juli neue technische Handelshemmnisse beseitigt wurden, ist die EU-Kommission nun offenbar auch bereit, den Vertrag zur Verknüpfung des Emissionshandels abzuschliessen, wie aus diplomatischen Kreisen zu vernehmen ist.

Dieses Abkommen liegt schon seit über einem Jahr fertig verhandelt in der Schublade. Unterschrieben wurde es noch nicht, weil die EU zuerst Fortschritte in der Frage der Personenfreizügigkeit sehen wollte. Nachdem

EU-Kommissions-Chef Juncker und Bundespräsidentin Leuthard im April alle Dossiers politisch neu lanciert haben, ist die Kommission nun zur Unterschrift bereit, wobei auch der Rat der Europäischen Union noch zustimmen muss. Bekräftigt auch der Bundesrat seinen Willen zur Unterschrift, stehen die Chancen gut, dass der Deal besiegelt werden kann, wenn sich Juncker und Leuthard im Herbst wieder treffen.

Der Vertrag soll das schweizerische Emissionshandelssystem mit jenem der EU verknüpfen. Dieser Handel basiert darauf, dass der CO₂-Ausstoss gedeckelt wird und

grosse Firmen für ihre Emissionen Verschmutzungsrechte kaufen müssen. Neu könnten sie dies sowohl in der Schweiz wie in der EU tun, wodurch der Markt grösser und funktionsfähiger werden soll. Am stärksten betroffen wäre der Luftverkehr, der bisher nicht dem Emissionshandel untersteht: Die Airline Swiss müsste neu für Flüge in und aus der EU CO₂-Zertifikate kaufen. Dagegen wehrte sie sich bisher mit dem Argument, dass auf globaler Ebene ein Kompensationssystem aufgebaut wird, das dann für alle Airlines gleichermaßen gilt. Daniel Friedli