

CO₂-Gesetz – Ja oder Nein?

Von Ständerat Dr. Jakob Stark, Mai 2021

1. Wichtiges Thema mit Handlungsbedarf

Der Klimawandel ist eine Tatsache. Die Zunahme der Treibhausgasemissionen seit der vorindustriellen Zeit, vorwiegend in der Form von Kohlendioxid (CO₂), ist massgeblich menschengemacht durch den hohen Verbrauch fossiler Brenn- und Treibstoffe. Dies hat zu einem Anstieg der Durchschnittstemperatur geführt, in der Schweiz zum Beispiel um 2 Grad. So hat es heute deutlich weniger Schnee in tieferen Lagen wie früher, der Frühling beginnt zwei bis vier Wochen früher, ebenso die Traubenlese im Herbst.

Ohne weitere Massnahmen wird sich die Durchschnittstemperatur weiter erhöhen, in der Schweiz auf 4.8 bis 6.9 Grad im Jahr 2099 gegenüber der vorindustriellen Zeit. Es wird zu weiteren Klimaänderungen kommen mit weltweit gravierenden Auswirkungen. In der Schweiz drohen durch die Klimaänderung längere Trockenheitsphasen, das Verschwinden aller Gletscher, temporärer Wassermangel, stärkere Regenperioden mit Überschwemmungen sowie heftigere Stürme.

Alle Staaten der Welt haben sich deshalb im Pariser Übereinkommen von 2015 verpflichtet, die Emission von Treibhausgasen zu reduzieren. Die Bestimmungen gelten seit 2020 und haben das Ziel, den Anstieg der durchschnittlichen Temperatur auf der Erde auf unter 2 Grad gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu beschränken, wenn möglich auf 1.5 Grad. Für die Schweiz gilt die Faustregel, dass ihr Temperaturanstieg im Vergleich zum weltweiten Anstieg höher ist (bis doppelt so hoch).

2. Die wichtigsten Inhalte des CO₂-Gesetzes

CO₂-Ausstoss reduzieren. Das total revidierte CO₂-Gesetz vom 25. September 2020 will die Treibhausgasemissionen (CO₂-Ausstoss) bis ins Jahr 2030 auf die Hälfte der Emissionen im Jahr 1990 reduzieren. Dies entspricht der Empfehlung des Weltklimarats in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen und wird von vielen Staaten angestrebt. Die Klimabewegung (Klimajugend) fordert dagegen bis 2030 eine vollständige Elimination bzw. Kompensation des CO₂-Ausstosses (Netto-Null-Ziel). Dieses Ziel möchte der Weltklimarat im Jahr 2050 erreichen, so sieht dies auch die Klimastrategie des Bundesrates vor.

Schutzmassnahmen finanzieren. Das Gesetz will gleichzeitig die Fähigkeit der Schweiz zur Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaänderungen erhöhen. Es sollen erhebliche finanzielle Mittel für Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen und Sachen eingesetzt werden.

Fragwürdig hohes Inlandziel. Die Verminderung der Treibhausgasemissionen muss zu mindestens 75% im Inland stattfinden. Dieser Anteil ist zu hoch. Das Klima entwickelt sich global, also wirken Massnahmen im Ausland genau gleich wie im Inland. Im Ausland könnten die Unternehmen die von ihnen verlangten Massnahmen zur Kompensation von CO₂-Ausstoss jedoch zu tieferen Preisen mit gleicher Wirkung umsetzen. Die Massnahmen würden

zudem jenen Ländern, wo die Kompensationsmassnahmen durchgeführt werden, einen Mehrwert in Form von Einnahmen bzw. wirtschaftlich-technologischer Entwicklung bringen. Eine win-win-win Situation für das Klima, die Schweizer Unternehmen und die Kompensationsstaaten. Die Wirtschaft hatte einen Inlandanteil von 50% gefordert, der Bundesrat hatte in seiner Botschaft 60% vorgeschlagen.

Keine Öl- und Gasheizungen mehr in Neubauten. Die CO₂-Emissionen der Gesamtheit der Gebäude dürfen in den Jahren 2026/27 im Durchschnitt nur noch halb so gross sein wie 1990. Zu diesem Zweck werden einerseits ab 2023 für Neubauten Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Wasser mit fossilen Brennstoffen verboten.

Zu strenge Vorschriften für den Ersatz von Öl- und Gasheizungen. Andererseits wird beim Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in bestehenden Bauten der maximale CO₂-Ausstoss ab 2023 deutlich begrenzt, nämlich auf 20 kg CO₂ pro m² beheizte Bruttogeschossfläche. Dies entspricht ca. 7.6 Litern Heizöl pro m² im Jahr. Für jene Kantone, welche in ihren Energiegesetzen die Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE) bereits umgesetzt haben, gilt eine Frist bis 2027. Dazu gehören 16 Kantone, unter ihnen auch der Kanton Thurgau. Ab 2028 werden die Vorschriften in Fünfjahres-schritten deutlich verschärft, sodass ab 2043 auch der Ersatz von Öl- und Gasheizungen nicht mehr möglich ist. Bei diesen Verschärfungen ist das Mass verloren gegangen. Bei sehr gut isolierten Bauten wäre ein Öl- und Gasheizungsersatz solange sinnvoll und zielführend, als die vollständige Verfügbarkeit von CO₂-freiem Winterstrom nicht gesichert ist. Stichwort: Kein Kohle- oder Gasstrom für Wärmepumpen! Unter diesem Aspekt sind die Verschärfungen deshalb in einigen Jahren zu überprüfen.

Erhöhung der Treibstoffpreise. Bei den Treibstoffen wird wie bisher keine direkte CO₂-Abgabe erhoben. Die Treibstoffimporteure haben jedoch weiterhin die Möglichkeit, die ihnen auferlegten Massnahmen zur Kompensation der Emissionen von Benzin und Diesel mit Preiszuschlägen zu finanzieren. Da die Massnahmen verschärft werden (Kompensationspflicht neu bis 90%, Inlandanteil neu bis 20%), können sie den Zuschlag, der heute 5 Rp. pro Liter beträgt, bis 2024 auf 10 Rp. / l und ab 2025 auf 12 Rp. / l erhöhen. Ob sie dies tun, hängt wesentlich von der Wettbewerbssituation und den Margen ab. So beträgt der effektive Zuschlag heute 1.5 Rp. / l, der bestehende Spielraum bis 5 Rp. / l wird also nicht ausgenutzt. Die absehbare Preiserhöhung wird ein gewisses Signal an die Autofahrerinnen und Autofahrer geben, etwas weniger Benzin und Diesel zu verbrauchen, damit weniger CO₂ entsteht. Die Massnahme wirkt damit als Anreizmassnahme und ist planwirtschaftlichen Massnahmen wie Rationierungen und Verboten vorzuziehen.

Entscheidend bei dieser Massnahme ist das Mass. Dazu folgende Überlegungen:

1. Benzin und Diesel verteuern sich dadurch um maximal 7.5% bis 7.9%.
2. Pro zurückgelegte 10'000 km pro Jahr entstehen bei einem Verbrauch von 6 Liter pro km maximale Mehrkosten zwischen 60 und 72 Franken.
3. Der Treibstoffverbrauch nimmt aufgrund sparsamerer Motoren ständig ab.
4. Die Nachfrage nach Benzin und Diesel wird aufgrund sparsamerer Motoren und neuer Technologien (Elektro- und Wasserstoffmotoren) tendenziell sinken, sodass auch die Marktpreise tendenziell sinken werden.

Insgesamt kann somit gesagt werden, dass der Kostenzuschlagsrahmen massvoll ist. Vor allem, wenn man ihn mit Vorschlägen von grüner Seite vergleicht, den Kostenzuschlag bis auf 50 Rp. festzusetzen. Im Parlament beantragte die Grüne Partei (GP) als «Kompromiss» einen Zuschlag von 20 Rappen. Im neusten Papier fordert die GP sogar ein Verbot des Verkaufs

von Benzin- und Dieselaautos ab 2025. Alle diese Forderungen sind völlig unverhältnismässig. Umso wichtiger ist es, zu verhältnismässigen Massnahmen Hand zu bieten.

Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Heizöl und Gas. Der Rahmen für die Lenkungsabgabe auf fossilen Brennstoffen (Öl, Gas) wird von 36 - 120 Fr. pro Tonne CO₂ auf 96 - 210 Fr. erhöht. Der Zuschlag wird vom Bundesrat festgelegt und jeweils erhöht, wenn die CO₂-Emissionen im Gebäudesektor nicht gemäss den festgelegten Zielen sinken. Heute beträgt der Zuschlag 96 Fr., und es wird angenommen, dass ihn der Bundesrat erstmals im Jahre 2024 auf 145 Fr. erhöhen wird. Umgerechnet bedeutet dies pro Liter Heizöl eine Erhöhung des Preiszuschlags von 25 auf 38 Rappen. Der Endpreis würde damit von heute rund 80 auf 93 Rappen pro Liter steigen (+16.25%). Würde der Bundesrat den neuen Rahmen ausschöpfen, so ergäbe dies einen Preiszuschlag von 55 Rappen pro Liter oder einen Endpreis von 1.10 Franken pro Liter (+37.5%). Für ein Einfamilienhaus mit einem Jahresbedarf von 3000 Liter Heizöl bedeutet dies Mehrkosten von 390 Fr. (ab 2024) bis maximal 900 Fr. pro Jahr. Eine leichte Dämpfung des Preisanstiegs ist durch die langfristige tendenzielle Abnahme der weltweiten Nachfrage nach Erdöl zu erwarten. Wie bisher fliessen zwei Drittel der Abgabe an die Bevölkerung zurück. Aktuell werden jährlich 87 Fr. pro Kopf zurückerstattet, mit der erhöhten Abgabe ab 2024 dürfte diese auf 107 Fr. pro Kopf ansteigen.

Flugticketabgabe. Es wird eine Lenkungsabgabe im Flugverkehr eingeführt. Bei den grossen Flugzeugen ist dies eine Flugticketabgabe zwischen 30 und 120 Fr. pro Passagier (Economy-Klasse: 30 Fr. für Kurz-, 60 Fr. für Mittel- und 90 Fr. für Langstreckenflüge; Zuschläge für höhere Reiseklassen). Kleinere Flugzeuge (über 5700 kg höchstzulässige Startmasse) bezahlen eine pauschale «Abgabe allgemeine Luftfahrt» zwischen 500 und 3'000 Fr. pro Flug. Mehr als 50% des Ertrags wird der Bevölkerung zurückerstattet. Diese Massnahme ist ein Kostenanreiz, etwas weniger zu fliegen. Sie erscheint massvoll, wird doch die Mehrheit der Bevölkerung (ca. 90%) gemäss einer Studie mehr zurückerstattet erhalten, als sie bezahlt, vor allem die Personen mit kleinen und mittleren Einkommen in Berg- und Landkantonen. Hauptbetroffene der Massnahme sind Vielflieger mit einem überdurchschnittlichen Einkommen.

Rückerstattung an Bevölkerung und Wirtschaft. Etwas mehr als die Hälfte des Ertrags der Lenkungsabgaben (CO₂-, VOC und neu Flugticketabgaben) wird an die Bevölkerung und die Wirtschaft gemäss der von diesen Gruppen entrichteten Beiträge zurückerstattet. Bei der Bevölkerung erfolgt dies gleichmässig pro Person (heute: Fr. 87.- pro Jahr), abgewickelt wird die Rückverteilung aus Effizienzgründen über die Krankenversicherungen (obligatorische Grundversicherungen für alle Einwohnerinnen und Einwohner). Die Rückerstattung an die Wirtschaft erfolgt über die AHV-Ausgleichskassen gemäss der abgerechneten Lohnsumme.

Klimafonds. Der zweite Teil des Ertrags (etwas weniger als die Hälfte) wird in einen neuen Klimafonds eingelegt, wobei man von rund 1 Mrd. Fr. pro Jahr ausgeht. Die Mittel des Klimafonds werden wie folgt eingesetzt:

1. Reduktions-Massnahmen. Der Klimafonds fördert Massnahmen zur wesentlichen Verminderung von Treibhausgasemissionen. Dazu gehören auch verbesserte Wärmedämmungen und Heizungssituationen im Gebäudebereich, wofür die Kantone mit maximal 450 Mio. Fr. pro Jahr unterstützt werden. Ebenso werden Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von Elektrizität im Winterhalbjahr gefördert. Die Mittelverwendung erfolgt unter Berücksichtigung der Wirksamkeit der Massnahmen. Dabei ist eine angemessene Forschungs- und Innovationsförderung zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Luftfahrt.

2. Schutzmassnahmen. Aus dem Klimafonds werden Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen und Sachen von erheblichem Wert finanziert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können. Konkret geht es zum Beispiel um Massnahmen zur Vermeidung oder Reduktion von Schäden aufgrund vermehrter und stärkerer Stürme und Überschwemmungen. Es werden aber auch Massnahmen gegen die Folgen von längeren Trockenphasen, vermehrtem Wassermangel oder höherer Wassertemperaturen gefördert.

3. In enger Kooperation mit der Privatwirtschaft. Das neue Instrument des Klimafonds ist im CO₂-Gesetz nur in den Grundzügen umschrieben. Seine detaillierte Ausgestaltung und Umsetzung durch den Bundesrat muss nach einer allfälligen Annahme des Gesetzes vom Parlament eng begleitet werden. Es ist sicherzustellen, dass das Geld wirksam in Forschung, Entwicklung und Anwendung neuer Technologien und Methoden investiert wird und dabei auf eine gute Zusammenarbeit und Kooperation mit der Privatwirtschaft geachtet wird. Zudem ist den Schutzmassnahmen hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Die finanziellen Mittel sollen so weit als möglich in die Zweckbereiche fliessen und so wenig als möglich im Administrativen versickern.

Fragwürdige Verwendung von Mineralölsteuermitteln. Das neue CO₂-Gesetz enthält auch eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes. Ab 2026 entfällt die Rückerstattung der Mineralölsteuer für Busse im öffentlichen Ortsverkehr, ab 2030 für alle Busse im öffentlichen Verkehr (mit Ausnahmen aus topografischen Gründen). Stossend ist die Bestimmung, dass der dadurch erzielte Mineralölsteuer-«Mehrertrag» in eine neue Spezialfinanzierung zur Förderung CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr eingelegt wird. Gemäss Bundesverfassung (BV) müssten diese Mittel von immerhin 65 – 70 Mio. Fr. pro Jahr zu 50% in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, zu 10% in den Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) und zu 40% in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Somit ist eine einigermaßen BV-verträgliche Umsetzung der neuen Bestimmung nur möglich, indem der ganze Betrag dem Anteil der allgemeinen Bundeskasse belastet werden. Andernfalls ergäben sich verfassungswidrige Kürzungen der zweckgebundenen Anteile für den Strassenbau und -unterhalt sowie den Agglomerationsverkehr.

3. Würdigung

Staatspolitisch ist eine Einigung in der Klimapolitik wünschbar. Aus staatspolitischer Sicht ist es wünschbar, in zentralen Fragen Lösungen zu finden. Erstens, damit in wichtigen Themenfeldern «etwas geht» statt mit einer Blockade viel Zeit zu verlieren. Zweitens, damit die Gesellschaft in einer vom Volk getragenen Vorlage eingebunden und verpflichtet wird, was ihre Stabilität und den Zusammenhalt verstärkt.

Zweifellos ist die Klimapolitik ein solches wichtiges, zentrales Thema, und zwar in zweierlei Hinsicht:

1. *Objektiv wichtig* ist der Klimawandel als grosse sachpolitische Herausforderung, um mit geeigneten Massnahmen die globale Erwärmung der Atmosphäre zu bremsen sowie Massnahmen zum Schutz von Personen, Gebäuden, Infrastrukturen und Umwelt vor den Gefahren des Klimawandels in der Schweiz zu ergreifen.
2. *Subjektiv wichtig* ist das Thema nicht nur für die sogenannte Klimajugend, sondern für sehr viele Menschen, insbesondere auch innerhalb der älteren Generationen.

Ist das CO₂-Gesetz ein tragfähiger Kompromiss? Um in zentralen Fragen, die meistens sehr umstritten sind, zu Lösungen zu gelangen, braucht es tragfähige Kompromisse. Die Frage

stellt sich also: Stellt die vorliegende Totalrevision des CO₂-Gesetzes eine tragfähige Lösung im Sinne eines verhältnismässigen Kompromisses dar? Viele Bestimmungen des Gesetzes stellen für mich akzeptable Kompromisse dar, wie beispielsweise die Höhe der Flugticketabgabe oder der Kostenzuschlag auf Benzin und Diesel. Es gibt aber auch Elemente im CO₂-Gesetz, welche die Schmerzgrenze des Kompromisses tangieren, wie der (zu) hohe Inlandanteil von 75% beim CO₂-Verminderungsziel, die (zu) hohen Hürden für den Ersatz von Öl- und Gasheizungen oder die fragwürdige Umwidmung eines Teils des Mineralölsteuerertrags. Trotzdem komme ich zum Schluss, dass die Vorlage insgesamt als verhältnismässiger Kompromiss akzeptiert und als tragfähige Lösung unterstützt werden kann. Folgende Überlegungen stehen dabei für mich im Vordergrund:

CO₂-Reduktionsziel ganzheitlich betrachten. Das im CO₂-Gesetz verankerte Ziel entspricht dem Pariser Übereinkommen, das alle Staaten der Welt unterzeichnet haben, sowie der Empfehlung des Weltklimarats. Ganz konkret: Verminderung der Treibhausgasemissionen (= CO₂) um 50% bis 2030 gegenüber 1990. Das ist ambitioniert, aber noch einigermaßen realistisch. Die Klimabewegung hingegen fordert bis 2030 eine Reduktion der CO₂-Emissionen auf 00 (Netto-Null-Ziel). Ein völlig unrealistisches Ziel, dessen erzwungene Umsetzung soziale, wirtschaftliche und gesellschaftliche Verwerfungen ungeahnten Ausmasses zur Folge hätte. Die Verhältnismässigkeit des Reduktionsziels ist nicht einfach eine technische Frage, sondern hat auch die soziale, wirtschaftliche und gesellschaftliche Machbarkeit zu berücksichtigen. Diesbezügliche klimapolitische «Kollateralschäden» müssen deutlich tiefer sein als die dadurch verhinderten effektiven Klimaschäden. Klimaschutz als absolut gesetztes Eigen- und Separatziel ist zum Scheitern verurteilt. Wichtig ist es deshalb, immer das Ganze im Auge zu behalten und sich gemeinsam auf den Weg zu machen in Richtung der vorgenommenen Ziele. Diese Ziele müssen verhältnismässig sein, in der Sache und auf der Zeitachse.

Solidarität der grossen Länder einfordern. Die Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen werden oft in Frage gestellt, weil das CO₂-Gas keine Landesgrenzen kennt, sodass der Erfolg der Massnahmen im eigenen Land nicht direkt spürbar ist bzw. umgekehrt der Einfluss eines kleinen Landes auf das globale Klima sehr gering ist. Die Tatsache stimmt: ein Kleinstaat wie die Schweiz ist auf die Solidarität der grossen Länder angewiesen. Um diese Solidarität jedoch zu fördern bzw. einzufordern ist es unabdingbar, selbst rechtzeitig die nötigen Reduktionsmassnahmen zu ergreifen. Nur so kann die Schweiz eine glaubwürdige Rolle für eine weltweit koordinierte Klimapolitik spielen.

Gefahren abwehren: Klimaschutz als Heimatschutz. Ganz im Gegensatz zu den Verminderungsmassnahmen dienen die Massnahmen zum Schutz vor den Folgen des Klimawandels direkt und vollumfänglich unserem Land. Das CO₂-Gesetz umschreibt dieses zweite wichtige Hauptziel der Vorlage etwas gestelzt, aber präzise als Erhöhung der «Fähigkeit zur Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaänderungen». Damit wird sichergestellt, dass die nötigen Forschungen, Planungen und Umsetzungen von Massnahmen gegen die Folgen der Klimaerwärmung in der Schweiz ergriffen und finanziert werden. Die Massnahmen sind zentral, weil der Klimawandel nur gebremst, vielleicht einmal gestoppt, aber bestimmt nicht umgekehrt werden kann. Klimaschutz in diesem Sinne ist Heimatschutz.

Wirtschaft und Arbeitsplätze. Was nützt die beste Strategie gegen den Klimawandel, wenn gleichzeitig die Wirtschaft darunter leidet und Arbeitsplätze verloren gehen? Auch hier muss das Verhältnis stimmen, insbesondere das Verhältnis zwischen Strukturhaltung und Strukturwandel im Energie- und Verkehrssektor. Insgesamt und mit Zeithorizont 2030 setzt das CO₂-Gesetz vernünftige Rahmenbedingungen. Es eröffnet den zukunftsfähigen Branchen und

Technologien Chancen, sich in der Schweiz zu entwickeln und sich wichtige globale Marktanteile für die Zukunft zu sichern. Es ermöglicht aber auch den erdölnahen Branchen eine geregelte Zukunft und die Möglichkeit, ihre Strukturen bedarfsgerecht anzupassen und neue Strategien zu entwickeln.

Politisch verhältnismässig. Auch bezüglich der Entwicklung der politischen Kräfteverhältnisse erachte ich das CO₂-Gesetz als verhältnismässig. Noch im Dezember 2018 wurde eine erste Fassung des CO₂-Gesetzes im Nationalrat in der Schlussabstimmung abgelehnt, weil SVP und Grün-Links in einer unheiligen Allianz NEIN stimmten. Nach den «grünen» Parlamentswahlen vom Oktober 2019 beschloss das neue Parlament das vorliegende CO₂-Gesetz, dessen Hauptunterschiede zur abgelehnten Vorlage vom Dezember 2018 sind: 10/12 Rp. statt 8 Rp. Preiszuschlag auf Benzin und Diesel; 50% Emissionsreduktion Gebäude bis 2026/27 statt 2030; Einführung einer Flugticketabgabe (statt Verzicht darauf); Einführung eines Klimafonds (statt Verzicht darauf). Man kann also sagen, dass die Gesetzesanpassung dem Verdikt der Parlamentswahlen entspricht.

Ablehnung bringt Blockierung und Polarisierung, aber keinen echten Nutzen. Wichtig ist zudem die Frage, was bei einer Ablehnung des CO₂-Gesetzes passiert? Die Interpretation eines NEINs wäre schwierig, weil die Gegnerschaft aus zwei unterschiedlichen Lagern besteht. Den einen geht das Gesetz zu weit, ihnen genügt der Status quo. Den andern genügt das Gesetz nicht, sie wollen sachlich und zeitlich viel weiter gehen. Das hiesse somit, dass die Politik nach einem NEIN wieder auf Feld eins wäre. Das Ringen um die richtige CO₂-Politik würde wieder von vorn beginnen, die politischen Auseinandersetzungen vermutlich härter werden, und ein neues CO₂-Gesetz würde sich wohl um Jahre verzögern, ohne am Ergebnis viel zu verändern. «Ohne Spesen nichts gewesen», würde man dann wohl ernüchert feststellen. Der Preis dafür wäre jedoch hoch, weil die klimapolitische Weichenstellung für das laufende Jahrzehnt bis 2030 blockiert würde. Diese brauchen wir aber jetzt.

Klimapolitik nach 2030 wird später festgelegt. Was hingegen darüber hinaus bis 2050 passieren soll, ist offen und wird bei der nächsten Gesetzesrevision gegen Ende dieses Jahrzehnts noch Gegenstand von intensiven Diskussionen und Verhandlungen sein. Es ist wichtig, dies zu beachten: Jetzt stimmen wir über den klimapolitischen Weg bis 2030 ab, den Pfad von 2030 bis 2050 bestimmen wir später, auch im Lichte der Erfahrungen der vorliegenden Revision des CO₂-Gesetzes.

4. Schlussfolgerung

Ein JA der Vernunft. Insgesamt komme ich zum Schluss, dass die Vorlage ein «JA der Vernunft» verdient. Sie findet für ein sowohl objektiv als auch subjektiv sehr wichtiges Thema eine insgesamt verhältnismässige Lösung, sowohl sachlich als auch politisch. Sie bevorzugt mehrheitlich Lenkungsabgaben vor Vorschriften und Verboten. Die Eigenverantwortung wird gestärkt, indem der CO₂-Ausstoss teurer wird. Wer sich eigenverantwortlich verhält, hat tragbare Mehrkosten oder kann sogar etwas Geld sparen. Wer hingegen nichts oder wenig zur CO₂-Reduktion beiträgt, bezahlt einen Aufpreis. Alles insgesamt massvoll, alles insgesamt verhältnismässig; keine Person gerät aufgrund der Massnahmen in eine Notlage. Auch die Klimabewegung nicht. Ein JA des Schweizer Volks wird ausnahmslos für alle gelten und verpflichtend sein. Gerade deshalb ist dieses Referendum so wertvoll.

Buhwil, im Mai 2021, Jakob Stark