

Auflage	9'172 Ex.	Autoinside (d)
Reichweite	27'516 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jähr	
Fläche	128'700 mm ²	Sandro Compagno
Wert	10'900 CHF	



«Wer bezahlen muss, soll auch darüber entscheiden»

Roland Bilang ist Geschäftsführer von **Avenergy** Suisse. Der Verband vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe. Im Gespräch mit AUTOINSIDE spricht Bilang über «Netto Null» und erklärt, weshalb die Chancen bei einer allfälligen Volksabstimmung intakt sind und welche Rolle erneuerbare und synthetische Treibstoffe auf dem Weg zu einer CO₂-neutralen Schweiz spielen könnten – wenn sie nicht durch das neue CO₂-Gesetz behindert werden. **Sandro Compagno**

Herr Bilang, wieso zielt das CO₂-Gesetz für Sie in die falsche Richtung?

Roland Bilang, Geschäftsführer Avenergy Suisse: Die Schweiz ist bereits sehr gut unterwegs mit Klimaschutzmassnahmen. Es braucht kein strengeres Gesetz mit neuen Vorschriften, Verboten und Subventionstöpfen, sondern Kontrollmechanismen, die gewährleisten, dass wir den begonnenen Absenkpfad einhalten. Das Gesetz wurde im Parlament überladen, ohne dass ein Mehrwert fürs Klima entsteht. Beispielsweise ist der Fokus auf die CO₂-Reduktion im Inland weder effizient noch zielführend. Die Mittel des milliardenschweren Klimafonds werden nicht dem Klima dienen, sondern eine Subventionswirtschaft heranzüchten. Fatalerweise ist sogar das Wachstum bei den Biotreibstoffen, die in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich in den Markt eingeführt wurden, durch das Gesetz gefährdet.

Hand aufs Herz: Die Schweiz verbraucht jedes Jahr 6 Milliarden Liter fossile Treibstoffe. Und der Flugverkehr ist hier noch nicht eingerechnet. Ist das Ziel «Netto Null» CO₂-Emissionen bis 2050 in Ihren Augen überhaupt zu erreichen?

«Netto Null» kann man unmöglich erreichen, indem man ausschliesslich auf batteriebetriebene Automobile für kurze Distanzen setzt. In manchen Bereichen sind die flüssigen Energieträger alternativlos, beispielsweise für Gütertransporte auf langen Distanzen oder im Flugverkehr. Die heute zur Verfügung stehenden Technologien weisen uns den Weg, wie auch die Flugtreibstoffe in den kommenden Jahrzehnten schrittweise «defossilisiert» werden können. Stichworte sind Power-to-Gas und Power-to-Liquid. Das setzt voraus, dass wir unsere Mittel entschlossen für diesen Weg einsetzen und nicht für die über-eilte Demontage funktionierender Energieversorgungssysteme.

Fakt ist, dass die CO₂-Emissionen pro Auto sinken, dieser Erfolg aber durch den Mehrverkehr kompensiert wird. Ist es falsch, die Menschen in der Schweiz mittels Lenkungsabgaben zu einer Verhaltensänderung zu bewegen?

Der Mehrverkehr kommt nur teilweise durch unsere individuellen Mobilitätsbedürfnisse zustande. Er ist vor allem das Resultat einer wachsenden Bevölkerung, gekoppelt mit der bisher guten Konjunkturlage. Die Coronakrise zeigt uns diesbezüglich zwei Dinge: Erstens sind wirtschaftliche Aktivität und Mobilität direkt miteinander verknüpft, und zweitens sind die Leute eher bereit, auf den ÖV zu verzichten als auf den Individualverkehr.

Sie haben die Biotreibstoffe erwähnt. Aktuell sind dem Benzin und dem Diesel in der Schweiz rund vier bis fünf Prozent Biotreibstoffe beigemischt. Welche Rolle könnten erneuerbare und synthetische Treibstoffe auf diesem Weg zu einer CO₂-neutralen Schweiz spielen?

Im vergangenen Jahr wurden im Strassenverkehr dank Biotreibstoffen rund 600'000 Tonnen CO₂ eingespart. Das exponentielle Wachstum, das der Bioanteil seit 2013 erfahren hat, könnte technisch und von der Versorgungslage her noch für Jahre weitergehen. Theoretisch spräche nichts dagegen, dass in einigen Jahren 100% biogene und synthetische Treibstoffe aus der Zapfpistole kommen und der Strassenverkehr CO₂-frei ist. Ich verwende den Konjunktiv, weil wir mit dem neuen CO₂-Gesetz drauf und dran sind, diese Perspektive zu zerstören.

Sie haben am SSM-Forum im September gesagt, dass Sie mit dem ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates hätten leben können und dass das Parlament zu viel in das neue Gesetz gepackt habe. Welche Änderungen zum eben verabschiedeten Gesetz streben Sie an?

Das Parlament hat den Entwurf des Bundesrats beispielsweise durch den Klimafonds und die Flugticketabgabe ergänzt. Und die heute schon bestehende Kompensationsverpflichtung der Treibstoffimporteure wurde dermassen überladen, dass sie kaum noch erfüllbar sein wird. Dies wird zu Strafzahlungen führen, die an der Zapfsäule zu berappen sein werden und dem Klima keinen Nutzen bringen. Der Punkt ist aber: Zu diesen und weiteren neu ins Gesetz gepackten Elementen konnten sich die betroffenen Kreise nie äussern. es hat dazu keine Vernehmlassung stattgefunden. Allein schon deshalb müssen die Stimmberechtigten das letzte Wort haben.

Welche Chancen sehen Sie in einer allfälligen Volksabstimmung?

Sie sind intakt. Wichtig ist, dass diejenigen Leute, die wegen des CO₂-Gesetzes zur Kasse gebeten werden, auch darüber entscheiden können.

02. Dezember 2020

Seite 64

Auflage	9'172 Ex.	Autoinside (d)
Reichweite	27'516 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jähr	
Fläche	128'700 mm ²	Sandro Compagno
Wert	10'900 CHF	

Sollte das neue CO₂-Gesetz an der Urne tatsächlich Schiffbruch erleiden: Was gibt Ihnen die Gewissheit, dass es vom Parlament in einer zweiten Runde nicht zusätzlich verschärft wird? Schliesslich wird es auch von links-grünen Kreisen bekämpft, weil es nicht weit genug geht.

Sollte das Gesetz an der Urne scheitern, würde es unserer Branche ermöglichen, den begonnenen Weg der schrittweisen CO₂-Reduktion fortzuführen. Dieser Weg ist volkswirtschaftlich vernünftig, weil er die bestehenden Versorgungsstrukturen – und damit auch die Versorgungssicherheit mit dem wichtigsten Energieträger – gewährleistet. Auch für das Individuum ist dieser Weg wesentlich günstiger und vertrauter, als die Verbots-, Straf- und Subventionskultur, die das neue Gesetz mit sich bringen würde.

Wie wichtig ist die Zusammenarbeit verschiedener Wirtschaftsverbände – darunter der AGVS –, um dieses Gesetz zu kippen?

Die Zusammenarbeit ist sehr wichtig. Die Verbände, die sich im Wirtschaftskomitee gegen das CO₂-Gesetz zusammengefunden haben, zeichnen sich dadurch aus, dass sie nahe an der Praxis operieren und mit ihren Mitgliedern und deren Kunden täglich in direktem Kontakt stehen. Ich spreche von Heizölhändlern, Garagisten, Autoverkäufern, Tankstellenbetreibern, Kaminfeuern und so weiter. Man darf wohl sagen, dass wir zusammengenommen die Bedürfnisse eines grossen Teils der Bevölkerung recht gut verstehen.

Was unternimmt **Avenergy Suisse, damit das Referendum zustande kommt?**

Auch unser Verband pflegt einen direkten Draht zur Kundschaft unserer Mitglieder, also den Hauseigentümerinnen und -eigentümern mit einer Ölheizung und den Automobilisten. Wir hoffen damit einen wesentlichen Beitrag zum Referendum leisten zu können. <

Weitere Infos unter:
vernuenftig-bleiben.ch 

Fortsetzung Seite 66



Roland Bilang ist seit April 2013 Geschäftsführer beim Verband Avenergy Suisse.
 Quelle: Avenergy Suisse

02. Dezember 2020

Seite 64

Auflage	9'172 Ex.	Autoinside (d)
Reichweite	27'516 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jähr	
Fläche	128'700 mm ²	Sandro Compagno
Wert	10'900 CHF	



«Es wird immer mehr auf Strom gesetzt, was in Europa höchstwahrscheinlich zu einem dramatischen Engpass führen wird. Die Schweiz ist bereits jetzt Spitzenreiterin im Klimaschutz. Seit den 1990er-Jahren hat die Schweiz trotz grossem Bevölkerungszuwachs den CO₂-Ausstoss laufend vermindert.»

Marcello Zandonà,
Direktor Kaminfeger Schweiz



«Ich würde mir ein Gesetz ohne Technologieverbote, ohne störende Bürokratie und ohne neue Steuern wünschen. Stattdessen eines mit klugen Anreizen und viel Raum für sinnvolle Innovation.»

Ueli Bamert
Geschäftsführer von **Swissoil**



«Das Hauptproblem, das sich für die Schweizer Wirtschaft im Allgemeinen aus diesem Gesetz ergibt, ist die Festlegung eines Ziels für die Reduktion der CO₂-Emissionen in der Schweiz selbst. Sehr konkret zeigt sich dieses Problem für einen Grossteil der KMU in den Kosten, die dieses Gesetz mit sich bringt – zu einem Zeitpunkt, in der die Schweiz in die COVID-19-Rezession eintritt.»

Patrick Eperon,
Delegierter für Kommunikation und politische Kampagnen,
Leiter Mobilitätspolitik, Centre Patronal



«Allein die Mehrkosten für eine durchschnittliche Familie betragen mindestens 1000 Franken pro Jahr. Und wenn der Strommarkt liberalisiert wird, bestimmen Angebot und Nachfrage den Preis. Was wird wohl passieren, wenn die Nachfrage stetig steigen wird – zum Beispiel wegen der Zunahme der Elektromobilität oder der Wärmepumpen – und das Angebot nicht mithalten kann?»

Paul Grässli,
Zentralpräsident Kaminfeger Schweiz